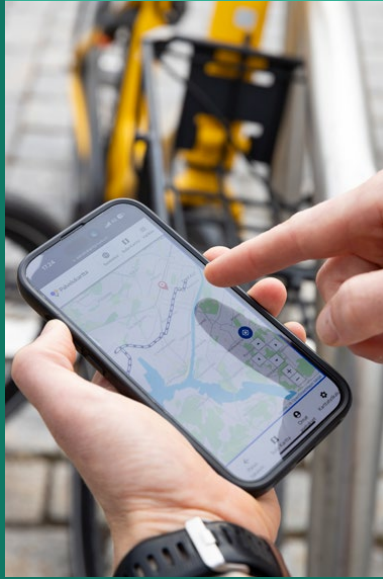




SCALE-UP

Kohti kestävämpää liikkumista



User-Centric & Data Driven Solutions for Connected Urban Poles

Tämä raportti on osa SCALE-UP (Scale-up user-Centric and dAta driven Solutions for ConnEcted Urban Poles) -hanketta (2021–2025). Hanke on saanut rahoituksen Euroopan komissiolta, Horizon 2020 research and innovation programme, sopimusnumero No. 955332.

Tämän julkaisun sisällöstä vastaavat sen kirjoittajat yksinään, eikä se välitä Euroopan unionin näkemyksiä. Tekstien ja kuvien julkaisuun on saatu lupa.

Julkaisija: Turun kaupunki

Kirjoittajat:

Stella Aaltonen, Turun kaupunki
Katarina Kiviluoto, Turun ammattikorkeakoulu
Annika Kunasvirta, Turun ammattikorkeakoulu
Anna-Kaisa Montonen, Turun kaupunki
Pirkka Pajumäki, Turun kaupunki
Eetu Sonck, Turun kaupunki
Marja Tommola, Varsinais-Suomen liitto
Peitsa Turvanen, Vinka Oy
Oona Uusitalo, Turun kaupunki
Iiris Yli-Junnila, Turun kaupunki

Taitto: Laura Sarlin, Turun kaupunki

Kannen kuvat:

Kuvat 1–3 ja 5, Suvi Elo
Kuva 4, Iiris Yli-Junnila

Julkaistu: Maaliskuussa 2025

ISBN (pdf): 978-952-7503-12-6

ISBN (painettu): 978-952-7503-11-9



Sisällysluettelo

Yleisesti SCALE-UP-hankkeesta	4
Kestävien matkaketjujen kehittäminen Turun seudulla ja Varsinais-Suomessa	5
Liikkumispisteiden toteuttaminen Turun seudulla	8
Turun linja-autoaseman palvelujen parantaminen	10
Pysäköinnin kehittäminen ja lippuintegraatiot	13
Pysäköinnin taustajärjestelmän kehittäminen	14
Liityntäpysäköintikokeilut	15
Henkilöliikenteen ja logistiikan yhdistävän liikkumisportaalien luominen	18
Liikkumisen näkökulma osana Turun palvelukarttaa	20
Kestävän liikunnan aktivointimalli päiväkodeille ja kouluille	22
Pyöräpalvelut	25
Kestävän kaupunkilogistiikan edistäminen	27
Hiihtineutraalien työmaiden edistäminen	29
Liikkumispalveluiden käyttöön kannustaminen Turussa	30
Liikkumisen ohjaus tapahtumien aikana	35
Talvi liikumisvuoden aikana	37
Arviointi	43
Viestintä ja tapahtumat	46
Hankekumppaneiden opit	47
Julkaisun linkit	48
Terminologialista	49

"SCALE-UP-hanke edesauttoi monipuolisesti Turun kestävän liikunnan kehittämistä tuoden Turkuun innovatiivisia kokeiluja ja vauhdittaen useita tärkeitä kehityssuuntia. Näistä haluan nostaa etenkin lähijunaliikenteen edistämisen, liikunnin näkökulman sekä kaupunkilogistiikan suunnitelman.

Hanke näkyi monipuolisesti turkulaisten arjessa ja katukuvassa esimerkiksi yhteiskäyttöisten tavara-pyörien, muksubussien, pyörähuoltotempausten ja minipakujen muodossa sekä Turun linja-autoasemalla.

Lapsiperheet tutustuivat hankkeen tarjontaan päiväkotien ja koulujen aktivointimallin kautta, mikä edisti satojen lasten pyöräilytaitojen kehittymistä.

Hankkeen tuuppaukset tavoittivat asukkaita eri puolilla Turkuja ja esimerkiksi Föli-kortin lainaaminen kirjastosta oli niin onnistunut tuuppaus, että se otettiin osaksi Fölin vakiotarjontaa. Lisäksi pyöräagentit tarjosivat runsaasti arvokasta tietoa ja tuhannet ihmiset vastasivat liikunninprofiilitestiin. Kaikki nämä palvelevat hyvin ilmastotavoitteiden ja Euroopan liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista Turussa.

Hankkeen toimenpiteet korostivat sidosryhmyöskentelyn, palvelumuotoilun ja viestinnän laajempaa tarvetta myös jatkossa osana kestävän liikunnan kehittämistä. Paikalliskonsortiolle eli Varsinais-Suomen liitolle, Turun ammattikorkeakoululle ja Vinka Oy:lle erityiskiitos aktiivisesta kehitystyöstä."

SIRPA KORTE

Joukkoliikennepalvelujohtaja
Liikkumispalvelut, Turun kaupunki



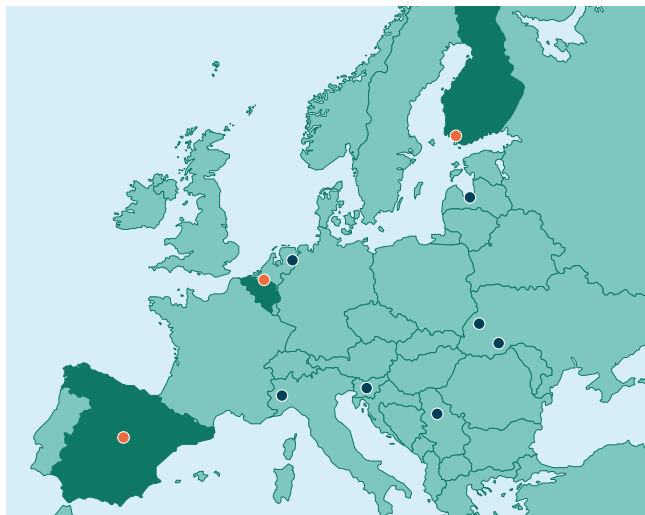
Yleisesti SCALE-UP-hankkeesta

Turun kaupunki oli mukana neli-vuotisessa, 1.6.2021–31.5.2025, Horizon 2020 hankkeessa nimeltä SCALE-UP (Scale up user-Centric and dAta driven SoLutions for ConnEcted Urban Poles) eli käyttäjä-lähtöisten dataan pohjautuvien ratkaisujen laajentaminen alueellisisa liikenteen solmupisteissä.

Turun lisäksi hankkeessa olivat mukana Antwerpenin ja Madridin kaupunkialueet. Turun kokonaisuuden osatoteuttajina olivat Varsinais-Suomen liitto, Turun ammattikorkeakoulu ja Vinka oy.

Hankkeessa oli mukana myös seitsemän nk. kumppanikaupunkia, jotka seurasivat hankkeen toteutusta. Nämä kaupungit olivat Belgrade (Serbia), Chernivtsi (Ukraina), Lviv (Ukraina), Ljubljana (Slovenia), Netwerkstad-Twente (Alankomaat), Riga (Latvia) ja Turin (Italia).

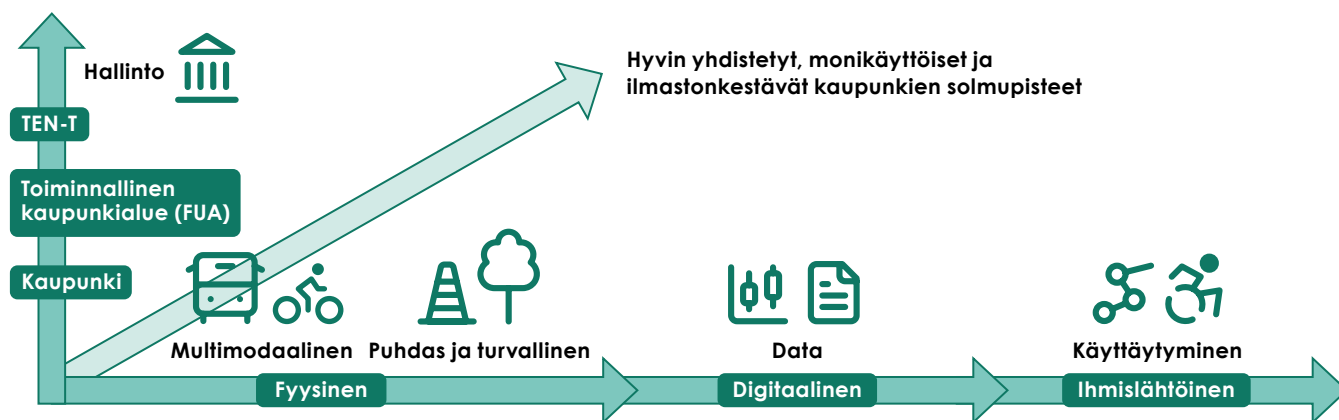
SCALE-UPin päätavoitteena oli kehittää oikean mittakaavan datapohjaisia ja käyttäjäkeskeisiä



Hankepartnerit ja kumppanikaupungit.

strategioita älykkään, puhtaan ja osallistavan liikkuvuuden nopeuttamiseksi alueellisissa liikenteen solmupisteissä. Hankkeessa tarkasteltiin kaupunki-ympäristön lisäksi toiminnallista kaupunkiseutua sekä TEN-T-verkostoa erityisesti hallinnon näkökulmasta. Sisältöjen osalta keskityttiin erityisesti fyysiseen ympäristöön, digitaalisiin ratkaisuihin sekä käyttäytymisen muuttamiseen, ks. kaavio.

Turulla oli hankkeessa kymmenen toimenpidettä, jotka pureutuivat monipuolisesti muun muassa kaupunkien solmupisteiden palveluiden kehittämiseen, kaupunkilogistiikkaan, liikennedatan hyödyntämiseen sekä kävelyn ja pyöräilyn ympärivuotiseen edistämiseen. Hankkeella haluttiin pilotoida monistettavia ratkaisuja, jotka voidaan skaalata laajemminkin. Tämä loppujulkaisu koostaa Turussa toteutettujen toimenpiteiden opit.



SCALE-UP-hankkeen konseptikuvaus. Kaaviossa esitetään hankkeen liikkumisen viitekehys, jossa vertikaalisella tasolla kuvataan hallinnontasoja ja horisontaalisella fyysisen, digitaalisen ja ihmislähtöisen tason ulottuvuuksia.

Kestävien matkaketjujen kehittäminen Turun seudulla ja Varsinais-Suomessa

Varsinais-Suomen liitto koordinoi jatkuvaa liikennejärjestelmättyötä Varsinais-Suomessa ja Turun kaupunkiseudulla.

Tavoitteena työllä ovat sujuvat matka- ja kuljetusketjut, hyvät yhteydet liikenteen solmukohtiin sekä julkisen liikenteen houkuttelevuuden lisääminen ja kestävien kulkutapojen edistäminen.

Tavoitteena hankkeessa oli edistää erityisesti alueellisen junaliikenteen kehittymistä maakunnassa.

Varsinais-Suomen maakuntakaavassa ja Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman liikennevisiossa 2040+ on esitetty raideliikenteen tavoiteverkko, johon kuuluu 25 uutta asemapaikkaa kolmella eri reitillä. Paikallisjunat liikennöisivät Turusta Uuteenkaupunkiin, Loimaalle sekä Saloon. Varsinais-Suomen liitto edisti osaltaan paikallisjunaliikenteen toteutumista muun muassa taustaselvityksillä, joista Scale Up -hankkeen avulla toteutettiin seuraavat:

- Paikallisjunaliikenteen pendelöintipotentiaali - selvitys
- Selvitys Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen organisoitumisen ja kustannusten jakamisen vaihtoehtoista
- Kysely kuntalaisille paikallisjunaliikenteen toivotusta palvelutasosta sekä useita keskustelutilaisuuksia ja työpajoja teemasta

Lisäksi Turun kaupunki ja Turun seudullinen joukkoliikenne Föli toteuttivat vuonna 2022 [Fölin laajenemisen vaikutusselvityksen](#), mikä johti Paimion liittymiseen Turun seudun joukkoliikenteeseen 1.7.2024.

Toteutus ja tulokset

Pendelöintipotentiaaliselvitys toteutettiin syksyllä 2021. Siinä tarkasteltiin, kuinka paljon laskennallista pendelöintipotentiaalia kolme ratasuuntaa Turku – Uusikaupunki, Turku – Loimaa ja Turku – Salo, sisältävät. Pendelöintipotentiaaliksi paikallisjunaliikenteessä laskettiin selvityksessä ihmiset, jotka asuvat ja työskentelevät asemapaikkojen läheisyydessä. Selvitykseen voit tutustua [Varsinais-Suomen liiton sivuilta](#).

Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen organisoitumisen ja kustannusten jakamisen vaihtoehdot -selvityksessä vertailtiin erilaisia paikallisjunaliikenteen organisoitumisen malleja, joista päättäjät voivat valita ja edistää sopivinta. Työssä kartoitettiin seudullisen joukkoliikenteen organisoimista, matkaketjujen ja palvelukokonaisuuksien järjestämismalleja sekä tehtiin tiivistä yhteistyötä kuntien, valtionhallinnon ja eri operaattorien välillä.

Selvityksessä tarkasteltiin esimerkkejä Suomesta ja muualta maailmasta, tunnistettiin eri organisoitumismallien etuja ja haasteita sekä arvioitiin malleja suhteessa niille asetettuihin tavoitteisiin. Selvitykseen voi tutustua Varsinais-Suomen liiton sivuilta: [Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen organisoitumisen ja kustannusten jakamisen vaihtoehdot.](#)

Varsinais-Suomen liitto ja Valonia toteuttivat 14.–30.6.2022 kyselyn paikallisjunaliikenteen toivotusta palvelutasosta ja asukkaiden asenteista paikallisjunaliikennettä kohtaan. Vastauksia saatiin jokaisesta radanvarsikunnasta, yhteensä 6062 kappaletta. Kyselyn mukaan suhtautuminen paikallisjunaan on myönteistä: noin 90 % vastaajista pitää todennäköisenä, että käyttäisi paikallisjunaa Varsinais-Suomessa. Kyselyn tuloksiin voi tutustua [Valonian sivuilta.](#)



OPIT

1

Selvitykset ja kysely tuovat lisäarvoa paikallisjunakeskusteluun tuomalla päätäjille tietoon pohjautuvia konkreettisia vaihtoehtoja. Näiden avulla voidaan tehdä perusteltuja päätöksiä ja kuntalaiset ja muut sidosryhmät saavat oikeaa ja ajantasaista tietoa. Tulokset on esitettävä selkeässä muodossa.

2

Varsinais-Suomen radanvarsikunnat edistävät paikallisjunaliikennettä selvittämällä sen käynnistämismahdollisuuksia. Tätä varten on palkattu kahdeksi vuodeksi erityisasiantuntija kokoamaan päätöksenteossa tarvittavat tiedot ja edistämään vuoropuhelua eri toimijoiden välillä. Keskustelut eri sidosryhmien välillä ovat tärkeitä: keskustelu lisää ymmärrystä ja ymmärrys lisää hyväksyntää.

3

Myös kansalliset toimet ja lainsäädäntö vaikuttavat mahdolliseen paikallisjunaliikenteen alkamiseen. Esimerkiksi tällä hetkellä alueilla ei ole lain mukaan mahdollisuutta hankkia ja kilpailuttaa junaliikennettä ja tietyt ratainvestoinnit ovat kansallisten tahojen päätettävissä. Lakimuutos toimivaltaan on valmisteilla.





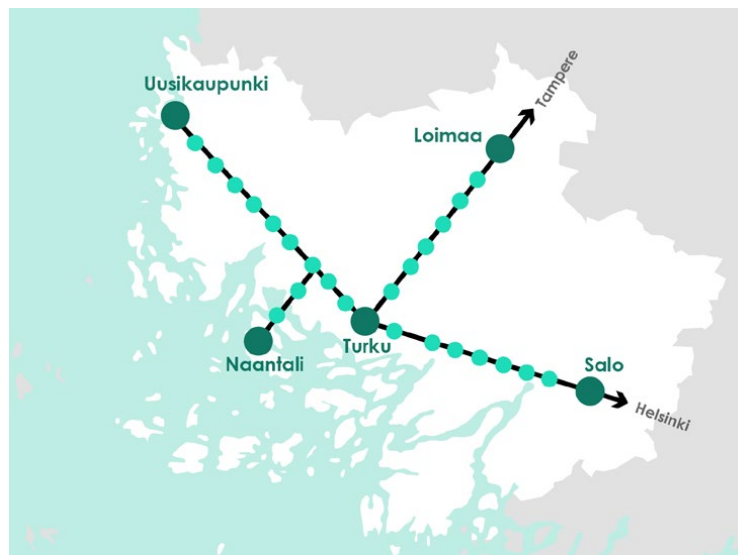
ARVIOINTI

1

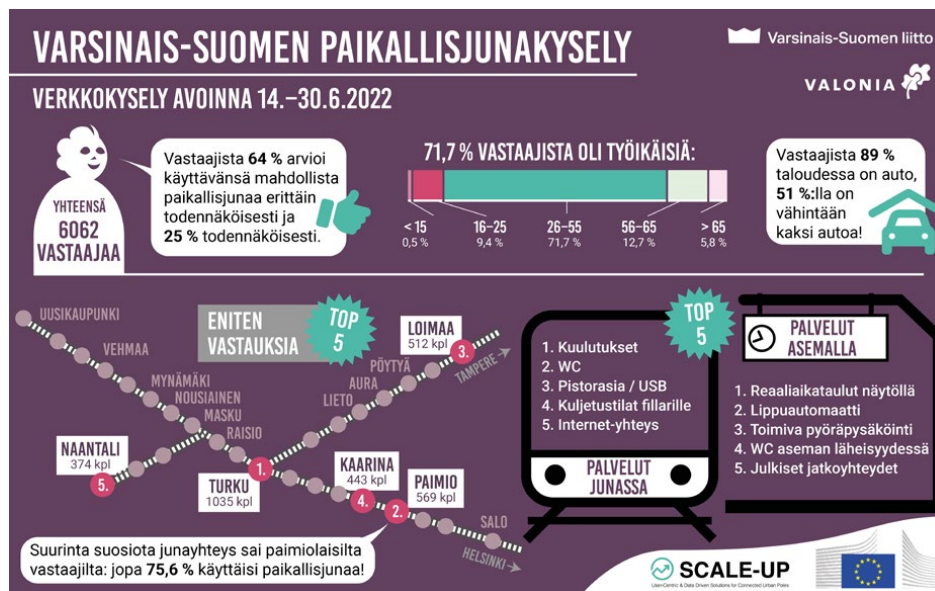
Hankkeen aikana opittiin paljon paikallisliikenteen edistämisestä, haasteista ja mahdollisuuksista. Paikallisjunaliikenteen organisoiminen on ollut haastavaa vastuu- ja kustannuskysymysten vuoksi. Hankkeessa tuettiin näiden kysymysten käsittelyä sidosryhmien keskuudessa.

2

Vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin etenkin liikennejärjestelmätöön toimivuutta työryhmien jäsenten keskuudessa tehdyn kyselyn perusteella. Kyselyn perusteella tyytyväisyys liikennejärjestelmätöön sen jäsenten keskuudessa kasvoi hankkeen aikana.



Tulevaisuuden paikallisjunaverkko.



Palvelutasokyselyn tulosten infograafi.

Liikkumispisteiden toteuttaminen Turun seudulla

Turun kaupungin tavoitteena on mahdollistaa sujuva ja monipuolinen liikkuminen eri liikennevälineillä ja edistää käyttäjäystävällisiä matkaketjuja ympäri vuoden.

Matkaketju tarkoittaa eri kulkutapojen, kuten junan, bussin, pyörän tai kävelyn yhdistämistä saumattomaksi matkaksi lähtöpisteestä määränpäähän. Matkaketjujen liikkumispisteet yhdistävät eri liiksumuodot toimien matkaketjujen lähtö-, pääte- ja vaihtopisteinä. Lisäksi liikkumispisteet parantavat matkakokemusta tarjoamalla myös muita palveluita.

SCALE-UP-hankkeessa edistettiin liikkumispisteiden toteutumista Turun seudulla yhteistyössä Turun kaupungin ja Varsinais-Suomen liiton kanssa.

Liikkumispisteiden edistäminen paikallisjunaverkon yhteydessä

Paikallisjunaliikennettä suunniteltaessa kaikkien palikoiden on sovittava ketjuun saumattomasti. Osana hanketta Varsinais-Suomen liitto toteutti Loimaalla kesän 2023 aikana yhteiskäyttöisten kaupunkipyörien kokeilun ja kehitti Uudessakaupungissa kutsukyytipalvelu Kutsu-Vukin online-tilausmahdollisuuksia.

Kaupunkipyöräkokeilu Loimaalla

Kaupunkipyöräkokeilun tavoitteena oli testata kaupunkipyöräjärjestelmän toimivuutta pienemmällä paikkakunnalla. Loimaalla ei ole sisäistä joukkoliikennettä ja juna-asema sijaitsee keskustan ulkopuolella. Lisäksi sisäinen liikkuminen juna-asemalta tehdään pääsääntöisesti kävellen tai taksilla.

Kaupunkipyöräkokeilussa oli 20 pyörää ja viisi asemapaikkaa. Datat perusteella pyöriä käytettiin pääasiassa työmatkojen last-mile-ratkaisuna ja matkailijoiden kulkuvälineenä.



Kesällä 2023 toteutetussa Loimaan kaupunkipyöräkokeilussa oli kokeiltavana 20 kaupunkipyörää.

Kuva: Heidi Caven

Asiakasystävällinen, helppokäyttöinen kutsukyydin tilauspalvelu

Uudessakaupungissa toimii kutsukyytipalvelu Vuki-kyyti, jonka kautta asiakkaat voivat tilata kyydin puhelimitse. Toimiakseen sujuvasti palvelun tulee olla helppokäyttöinen ja saavutettava.

Kokeilussa Varsinais-Suomen liitto kehitti kutsukyydin online-palvelua, joka mahdollisti kyydin tilaamisen ennakoon iltaisin ja viikonloppuisin. Lisäksi perinteinen puhelintilaus säilyi vaihtoehtona.

Palautteessa nettitilauksen joustavuus sai kiitosta, mutta osa puhelintilaajista kaipasi lisää joustavuutta, mikä voi johtua tiedon puutteesta online-palvelusta. Kokeilun jälkeen Uusikaupunki on jatkanut online-tilauspalvelua ja sen kehittämistä.



OPIT

1

Pienemmillä paikkakunnilla haasteena on usein se, että täysin markkinaehtoiset palvelut eivät toimi käyttäjämäärien vähäisyyden vuoksi. Tarvitaan – ainakin aluksi – subventointia ja tukea, jotta pienemmille paikkakunnille saadaan toimivia kestävän liikkumisen palveluja. Jotta tämä toteutuu, tulee kunnan nähdä lisäarvoa tässä.

2

Kaupunkipyöräjärjestelmien suhteen tärkeää on määrittää kaupunkipyöräjärjestelmän keskeisin tavoite ja rakentaa järjestelmä sen pohjalta.

3

Silloin kun liikkumisen palveluja kokeillaan, viestintää ei voi koskaan olla liikaa. Aikaa palvelujen huomaamiseen, kokeiluun ja lopulta vakituisen käyttöön, pitää varata reilusti.

Muuta mainittavaa

Tutustu tarkemmin Loimaan kaupunkipyöräkokeiluun Valonian sivuilta:

- [Yhteiskäyttöiset kaupunkipyörät saaneet myönteisen vastaanoton Loimaalla](#)
- [Kaupunkipyörien mahdollisuudet -webinaarin tallenne](#)

Tutustu Kutsu-Vukiin: [Kutsuvuoro Kutsu-Vuki](#) | [Uudenkaupungin kaupunki](#)

Turun linja-autoaseman palvelujen parantaminen

Turun kaupunki pyrkii lisäämään kestävien kulkutapojen osuutta. Tavoitteen saavuttamiseksi on tärkeää, että kestävillä kulkumuodoilla tehtävät matkat ovat käyttäjilleen helppoja ja mukavia.

Turun linja-autoasema on keskeinen liikkumisen solmukohta, johon toteutettiin matkaa helpottavia ja mukavoittavia palvelutason parannuksia. Turun linja-autoaseman palveluja parannettiin opastuksen, saavutettavuuden, tavarasäilytyksen ja pyöräpalveluiden kehittämisen keinoin.

Matkatavarasäilytys

Turun linja-autoasemalle oli pitkään toivottu matkatavarasäilytysratkaisua, joka saatiin käyttöön kesällä 2024. Suunnittelussa huomiointiin saavutettavuus ja käytettävyys kaikille käyttäjäryhmille. Nämä tarkastelut vaikuttivat kaapiston värien valintaan, kohonumeroiden asentamiseen ja kaapiston alaosien rakenteeseen. Palautteen perusteella kaapisto on otettu vastaan positiivisesti, sillä kaikki kyselyyn vastanneet olivat tyytyväisiä kaapistoon. Kaapisto pysyy käytössä linja-autoaseman operaattorin toimesta vielä SCALE-UP-hankkeen jälkeenkin.

Pyörätarvikeautomaatti

Turun kaupungin toteuttaman haastekilpailun kautta hankittiin pyörätarvikeautomaatti, joka otettiin käyttöön marraskuussa 2024

linja-autoaseman aulassa. Palvelun tavoitteena on edesauttaa ympärivuotista pyörällä liikkumista.

Automaatista voi hankkia tärkeitä varusteita pyörälle ja pyöräilijälle, kuten valon, jarrupalat tai sadeviitan. Automaatin ilme noudattelee vuonna 2022 luotua seudullista pyöräilybrändiä, joka helpottaa pyöräilypalvelujen löytymistä Turun seudulla.

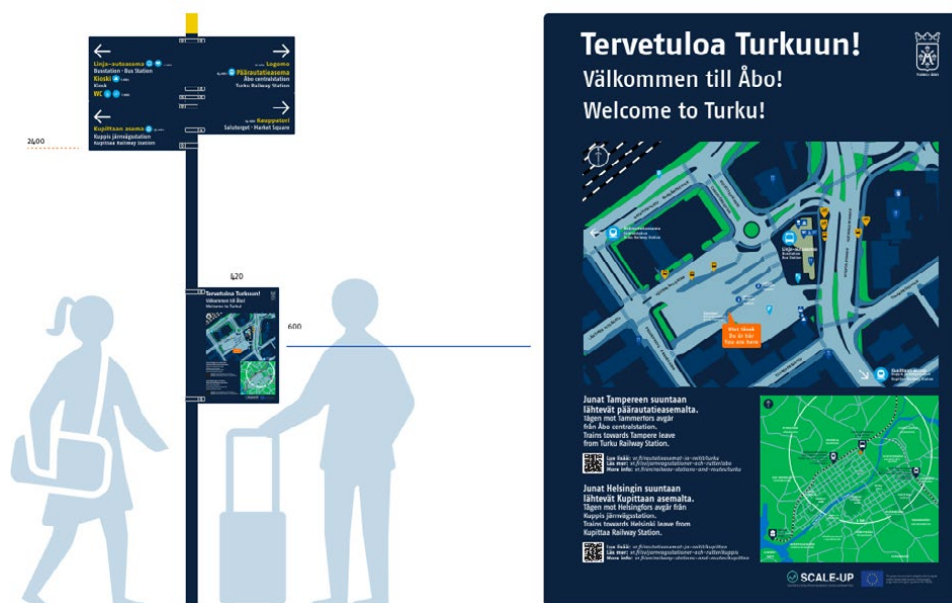


Matkatavarasäilytyskaapisto ja pyörätarvikeautomaatti löytyvät Turun linja-autoasemalta.

Kuva: Suvi Elo

Fyysinen opastus

Hankkeessa suunniteltiin ja asennettiin uusi opastetaulu saapumislaiturille. Opaste noudattaa kaupungin uutta opastuskonseptia ja se osoittaa selvästi paikallisliikenteen pysäkkien ja kaupunkipyörien sijainnit, sekä ohjaa juna-asemille johtaville reiteille. Tällä tavalla opaste osaltaan helpottaa siirtymistä kulkumuodosta toiseen ja parantaa matkustajan kokemusta matkaketjusta. Linja-autoaseman yleiskyselyyn vastanneista kaikki ilmoittivat olevansa tyytyväisiä saapumislaiturin uuteen opasteeseen, sekä pitävänsä tärkeänä sitä, että opasteet pysyvät paikallaan kokeilun päätyttyä.



Linja-autoasemalle asennettu opaste löytyy saapumislaiturilta.

Digitaalinen opastus

Fyysisen opastuksen lisäksi linja-autoasemalle tehtiin online-opastuskartta, joka julkaistiin marraskuussa 2024. Toteutuksessa kiinnitettiin erityistä huomiota näkörajoitteisten tarpeisiin tuomalla karttaan ääniopastusmahdollisuus sekä esteettömyystietoja, kuten ääniopastetut suojatiet.

Kartta eroaa tyypillisestä opaskartasta näyttämällä myös aseman sisätilat ja mahdollistaa reitityksen keskeisimpien kohteiden lisäksi liikkumisen palveluihin, kuten joukkoliikennepysäkeille ja kaupunkipyöräasemille.

Linja-autoaseman yleiskyselyn kautta digitaalista opastusta arvioineista käyttäjistä kaikki ilmoittivat olevansa tyytyväisiä palveluun. 1.11.2024-28.2.2025 välisenä aikana reititystä on käytetty 257 kertaa. Kartta toteutettiin yhteistyössä Citynomadi Oy:n kanssa.

Pyörähuollon pop-up

Yhteistyössä paikallisen palveluntarjoajan Fillaritallin kanssa toteutettiin Turun linja-autoasemalla polkupyörien huolto- ja korjauskokeilu keväällä 2024. Tarkoituksena oli rohkaista kaupunkilaisia palaamaan polkupyörien selkään mahdollisen talvikatkon jälkeen. Maksuton palvelu oli saatavilla neljänä perjantaina huhti- ja toukokuussa 2024.

Kokeilu osoitti, että tämänkaltaiselle palvelulle on suuri kysyntä, sillä asiakaspalaute oli erittäin myönteistä ja noin 240 asiakasta sai pyöränsä huollettua neljän päivän aikana. Yhteistyö palveluntarjoajan kanssa sujui ongelmitta, ja se on madaltanut kynnystä uusille yhteistyökuvioille.



OPIT

1

Linja-autoaseman alueella on edelleen puutetta potentiaalisista liikkumispalvelujen tarjoajista, mikä vaikeuttaa uusien palvelujen toteuttamista. Toisaalta olemassa olevien kumppaneiden kanssa on jo päästy toteuttamaan heillekin täysin uusia toteutuksia, kuten matkatavarasäilytys ja pyörätarvikeautomaatti.

2

Liikkumispiste ja matkaketju ovat käsitteinä vielä melko vieraita niin kaupunkilaisille kuin myös kaupunkiorganisaation sisällä. Tämä vaikeuttaa uusien mahdollisuuksien ajattelua ja ideoimista sekä tekee pitkäjänteiseen kehittämiseen sitoutumisesta vaikeampaa. Toisaalta tämä tarjoaa mahdollisuuden määritellä turkulaiset matkaketjut ja liikkumispisteet omaan kontekstiimme sopivalla tavalla tulevaisuutta varten.

3

Scale-Up-hankkeen lisäksi liikkumispisteiden kehittämistä on tehty kaupungissa käynnissä olevissa suurissa kehityshankkeissa. Lisäksi useat kaupungin strategiset päätökset tukevat matkaketjujen edistämistä. Uudet palvelut ja piloteista saadut kokemukset ovat jo nyt mukana Kupittaaan tiedepuiston, Sataman yhteisterminaalin ja Matkakeskuksen suunnittelutyössä.



ARVIOINTI

1

Pääsääntöisesti palveluiden käyttäjät olivat niihin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä.

2

Parhaimmillaan liikkumisen palveluilla saadaan vähennettyä yksityisautoilua. Esimerkiksi Loimaan kaupunkipyöräkokeilun arviointitulosten perusteella 33 % kyselyyn vastanneista käyttäjistä korvasi kaupunkipyörällä auton käyttöä. Tulos antoi vahvan viitteen siitä, että kestävimille liikkumispalveluille on Loimaalla tilausta.

3

Samanaikaiset prosessit usein edistävät liikkumisen palveluiden käyttöönottoa. Esimerkiksi paikallisjunaliikenteen kehittäminen on ohjannut kuntia miettimään samalla myös asema-seutujen palveluvalikoimaa matkaketjujen näkökulmasta.

4

Tietoisuuden kasvattaminen saatavilla olevista liikkumisen palveluista sekä niiden käyttäjäkunnan vakiinnuttaminen vaatii aikaa. Lyhytaikaiset kokeilut eivät tässä välttämättä onnistu. Ilmaiset palvelut toki houkuttelevat runsaasti käyttäjiä – tällöin palvelujen varsinaisesta liiketoimintapotentiaalista on kuitenkin vaikea saada hyvää kuvaa.



Pysäköinnin kehittäminen ja lippuintegraatit

Hankkeen tavoitteena oli edistää erilaisia liikkuminen palveluna -kokeiluja Turussa.

Lippuintegraatit tapahtumalippuihin

Turun seudun joukkoliikenteen Fölin taustajärjestelmiin luotiin hankkeessa avoin lippuintegraatiomahdollisuus, joka soveltuu erityisesti pienemmille tapahtumatoimittajille. Tätä mahdollisuutta yhdistää tapahtumalippuun joukkoliikennelippu markkinoitiin tapahtumajärjestäjille ja tähän mennessä kaksi uutta tapahtumajärjestäjää on toteuttanut lippuintegroinnin ja useita muita on valmisteilla.

Joukkoliikenteen matkakortin yhdistäminen hotellimajoitukseen

Hotelli Kakolan kanssa kokeiltiin elokuussa 2024 joukkoliikenteen matkakorttien myymistä osana hotellimajoitusta. Kokeilun aikana myytiin 60 matkakorttia ja niillä tehtiin 169 matkaa. Keskimäärin käyttäjät tekivät lähes kolme matkaa/kortti ja selkeästi suosituimmat linjat olivat linja 1

ja vesibussit. Kokeilu oli kaikkien osapuolten mielestä onnistunut. Jatkossa käyttäjille olisi houkuttelevaa tarjota matkakortti osana hotellihuoneen hintaan ilman erillistä maksua.



OPIT

1

Uusien yhteistyömuotojen ja toimijoiden houkuttelu Turkuun vaatii pitkäjänteisyyttä ja pitkäkestoista yhteistyötä palveluntarjoajien kanssa.

2

Palvelun palvelumuotoiluun ja yksityiskohtien pilotointiin kannattaa käyttää aikaa ja vaivaa.



ARVIOINTI

1

Tapahtumalippujen integraatio joukkoliikennelippuihin on herättänyt kiinnostusta tapahtumajärjestäjissä hankkeen myötä, ja yhdistelmälipuilla on vakaa käyttäjäkunta. Hankearvioinnin perusteella noin 12 % teatterilippujen ja 24 % Turun filharmonisen orkesterin kävijöistä käyttää tapahtumalippua joukkoliikennelippuna.

2

Joukkoliikenteen yhdistäminen hotellimajoitukseen sai hyvää pontta hankkeen aikana ja sen aikana opittiin paljon tämän kaltaisen yritysyhteistyön hoitamisesta.

Muuta mainittavaa

Hankkeessa järjestettiin kolme sidosryhmätilaisuutta yhteiskäyttötoimijoille Turussa. Tavoitteena oli edesauttaa lippuyhteistyötä ja kokeiluja Turussa.

Pysäköinnin taustajärjestelmän kehittäminen

Hankkeen tavoitteena oli kehittää Turun pysäköinnin taustajärjestelmää sekä kokeilla liityntä-pysäköintiä Turussa.

Turun parkkihubi on järjestelmä, joka kerää Turun pysäköinnin datat yhteen. Hankkeessa tavoitteena oli tuoda liityntä- ja tapahtumapysäköinti osaksi parkkihubia sekä parantaa parkkihubin datan hyötykäyttöä.

Toteutus ja tulokset

Turun parkkihubi on toteutettu avoimella lähdekoodilla: github.com/City-of-Turku/parkkihubi. Hankkeessa toteutettiin seuraavat ominaisuudet parkkihubiin:

- Avoin API rajapinta reaaliaikaisen pysäköinnin näyttämiseksi. Tämä tieto tuotiin palvelukartan liikkumisnäkykseen, josta pysäköintipaikkaa etsivät voivat käydä tarkistamassa pysäköinnin reaaliaikaisen tilanteen.
- Uusi tapahtumapysäköintikeros, joka mahdollistaa mm. väliaikaiset liityntäpysäköintikokeilut. Rajapinta on toiminnassa kolmella palvelutarjoajalla, EasyParkilla, PayIQ:lla ja Parkmanilla. Sen toimivuutta testattiin hankkeen liityntäpysäköintikokeiluissa.
- Parkkihubin analysointityökaluja on parannettu luomalla sinne valvomiseros, jonka kautta pysäköinninvalvonta näkee tarkemmin pysäköintitietoja.
- Parkkihubin datan hyödyntämistä parannettiin tekoälyn avulla.



OPIT

1

Keskitetyn pysäköintidatan kerääminen vaatii systemaattisuutta ja integrointeja eri ohjelmien välillä. Pitkäjänteisyys ja avoimella lähdekoodilla tekeminen luovat runsaasti synergioita eri asioiden välillä ja mahdollistavat monitoimijaympäristön kehittämisen.

2

Datan laatuun tulee panostaa huomattavasti enemmän, jotta jatkossa saadaan hyödynnettyä tekoälyn tuomia mahdollisuuksia.

Muuta mainittavaa

litu Kuusrainen teki opinnäytetyönsä pysäköinnin saatavuusdatan parantamisesta koneoppimista hyödyntämällä: Improving parking availability data by utilizing machine learning.



Liityntäpysäköintikokeilut

Liityntäpysäköinnin tavoitteena on lisätä keskustan saavutettavuutta kestävästi. Tavoitteena on, että valtaosa keskusta-alueelle saapuvista henkilöistä liikkuu muilla tavoin kuin henkilöautolla. Tavoite koskee niin tavanomaista liikennettä, kuin myös liikennettä erikoistilanteissa kuten suurten tapahtumien aikana. Tällä pyritään siihen, ettei kasvavan kaupungin keskusta ruuhkaudu ja että keskustan rajalliset pysäköintipaikat riittävät vastaamaan tarpeeseen.

Toteutus ja tulokset

Valon Polku 2023 Liityntäpysäköinti

Valon Polku -tapahtuman aikana 6.12.-9.12.2023 kokeiltiin kolmea liityntäpysäköintipistettä keskustan laitamilla. Tavoite oli tarjota kävijöille ruuhkatomia saapumisvaihtoehtoja. Pisteistä toteutettiin jatkuva jatkokyyditys keskustaan ja takaisin hop-on-hop-off -periaatteella. Kahdesta pisteestä, Blomberginaukiolla ja Viherlassilan parkkialueelta, oli jatkuva linja-autokyyditys keskustaan, kun taas Turun yliopiston alakampuksen parkkialueelta Jokke Jokijuna kuljetti asiakkaita Tuomiokirkolle.

Kokeilulla saatiin todennettua liityntäpysäköinnin toimivuus ja paikannettua jatkokehityskohteet. Yksi suurimmista kehittämistarpeista on viestinnän parantaminen ja aikaistaminen, sillä tämä kokeilu sai vain vähän käyttäjiä pääasiassa myöhäisen ja puutteellisen viestinnän vuoksi. Kaikki kolme liityntäpistettä toimivat kuitenkin teknisesti hyvin ja olivat sijainneiltaan tarkoituksenmukaisia.

Tall Ships Races 2024 -purjelaivatapahtuman liityntäpysäköinti

Tall Ships Races -purjelaivatapahtuman (TSR) yhteydessä toteutettiin uusi tapahtuma-aikaisen liityntäpysäköinnin kokeilu. Kokeilussa hyödynnettiin Messukeskuksen pysäköintialuetta, josta asiakkaat pääsivät siirtymään jatkuvalla bussiyhteydellä tapahtuma-alueen edustalle noin 30 minuutin välein. Asiakkaat pystyivät pysäköimään vartioidulle liityntäpysäköintipaikalle ja saamaan kuljetuksen tapahtuma-alueelle ja takaisin hintaan 15 € + EasyParkin palvelumaksu. Maksu koski koko autokuntaa. Pysäköinti käynnistettiin EasyPark-sovelluksella ja bussiin noustiin näyttämällä aktivoitu pysäköinti älylaitteesta.

Kokeilu toteutettiin yhteistyössä TSR:n kanssa, joka vastasi parkkialueen kustannuksista. Tapahtuman aikana yhteensä 401 autokuntaa hyödynsi liityntäpysäköintiä, ja palaute kokeilusta oli positiivista. Asiakkaat kiittelivät kätevää pääsyä tapahtumapaikalle keskustan ruuhkien ulkopuolelta. He arvostivat erityisesti messukeskuksen liityntäpysäköinnin ja bussikuljetusten helppoutta ja mukavuutta.

Liityntäpysäköintiyhteistyö markettien kanssa

Kauppojen liityntäpysäköintikokeilu aloitettiin syyskuussa 2024 viiden marketin parkkialueilla. Mukana ovat K-Citymarket Länsikeskus, K-Supermarket Hirvensalo, Prisma Itäharju, Prisma Piispanristi sekä Prisma Tampereentie. Tavoitteena oli esitellä liityntäpysäköintimerkit ja -konsepti sekä saada ihmiset kokeilemaan liityntäpysäköintiä esimerkiksi työmatkalla.

Turun seudun joukkoliikenteen, Fölin, sovellukseen luotiin liityntäpysäköintimahdollisuus yhteistyössä palvelutarjoaja PaylQ:n kanssa ja tämän toimivuutta testattiin osana kauppojen liityntäpysäköintiä.

Liityntäpysäköinti toimii niin, että asiakkaat pysäköivät autonsa sille liikennemerkkein osoitetuille paikoille. Maksuton 12 h pysäköinti aktivoituu, kun matkustaja lukee Fölin sovelluksesta ostetun matkalipun bussiin noustessaan. Pysäköinti siis kuuluu mobiililipun hintaan. Tieto pysäköinnistä välittyy parkkihubin kautta pysäköinninvalvonnalle.

Kauppojen liityntäpysäköinnissä hyödynnetään parkkihubin tapahtumarajapintaa, johon liityntäpysäköintipaikat on syötetty

ja josta liityntäpysäköinnit näkyvät. Rajapinta on yhteydessä Fölin mobiilisovellukseen, jolloin sovelluksessa aktivoidut liityntäpysäköinnit näkyvät Turun parkkihubissa ja paikkojen käyttöaktiivisuutta voidaan seurata. Liityntäpysäköintejä kertyi 109 kappaletta 9.9.2024 – 25.2.2025 välisenä

aikana. Verkkokyselyn perusteella yleinen vastaanotto on ollut positiivista, mutta pikaista muutosta ihmisten liikkumistavoissa ei ole vielä havaittu. Kokeilua pidetään Turun kaupungissa kuitenkin onnistuneena, ja konseptia kehitetään edelleen.



Liityntäpysäköintipaikka Hirvensalon K-Supermarketilla. Kuva: Suvi Elo



OPIT

1

Valon polun kokeilu antoi arvokasta kokemusta ja kannustusta vastaavan kokeilun toistamiseen paremmalla suunnittelulla. Tapahtuma-aikaista liityntäpysäköintiä kokeiltiin toistamiseen ja huomattavasti laajemmin TSR:n aikana heinäkuussa 2024.

2

Henkilöstömuutokset ja tiedon vaikea saatavuus hidastivat kokeiluja eri vaiheissa.

3

Parkkihubin ja pysäköintioperaattorien rajapintojen yhteensovittaminen oli odotettua haastavampaa.

4

Parkkihubin uuden rajapinnan testaamiseen olisi tullut varata suunniteltua enemmän aikaa.

5

Tulevaisuutta ajatellen olisi järkevää löytää tarkoitukseen sopivia kaupungin omia maa-alueita, joita voitaisiin hyödyntää erilaisten tapahtumien liityntäpysäköinnissä.

6

Tapahtumat voisivat tulevaisuudessa tarjota liityntäpysäköintiä osana markkinointiaan ja kannustaa käyttämään Föli-linjoja.

7

Neuvotteluihin ulkoisten toimijoiden kanssa tulee varata runsaasti aikaa. Sopimuksien yksityiskohtien valmiiksi saaminen edellyttää paljon työtä ja aikaa.

8

Kauppiailla oli luontaisesti paljon kysymyksiä. Jatkoa ajatellen alustava markkinointisuunnitelma on hyvä olla valmiina ennen sopimusten allekirjoittamista.

9

Palautekyselyssä nousivat esiin erityisesti seuraavat toivottavat liityntäpaikkasijainnit: Ravattulan K-Citymarket, Kupittaaan alue, kampusalue ja 8-tien varsi Maskun suunnasta ajavaile.



ARVIOINTI

1

Tietoisuus TSR:n liityntäpysäköintikoikeilusta tapahtumaan osallistuneiden keskuudessa oli kävijätutkimuksen mukaan varsin korkealla. 45 % kyselyn vastaajista oli tietoinen liityntäpysäköintimahdollisuudesta, ja 2 % heistä käytti palvelua. 65 % palvelun käyttäjistä oli siihen erittäin tyytyväinen.

2

Kauppojen liityntäpysäköintimahdollisuus taas oli tuttu 59 %:lle kyselyyn vastanneista. Suurin osa palvelun käyttäjistä oli siihen vähintään tyytyväinen.

Henkilöliikenteen ja logistiikan yhdistävän liikkumisportaalin luominen

Turun kaupunki tuottaa ja hankkii runsaasti erilaisia henkilö- ja tavarakuljetuspalveluita. Alueellisesti kaupungin lisäksi moni muukin taho tuottaa vastaavia palveluita. Muilla kunnilla, hyvinvointialueella ja Kelalla on omat palvelunsa, joita tuotetaan usein omissa silloissa palvelukerrallaan. Palvelut kilpailutetaan erikseen ja toisistaan tietämättään.

Kuljetusyritykset tarjoavat kapasiteettia eri palveluihin. Sama kalusto saattaa olla useammankin palvelun käytössä erilaisin sopimuksin. Autoissa saattaa olla useita eri laitteita tai sovelluksia eri palveluiden tarpeisiin. Autojen kapasiteettia ei hallita kootusti, vaan jokainen palvelu pyrkii varaamaan kalustoa vain omiin tarpeisiinsa.

SCALE-UP-hankkeessa tavoitteena oli tutkia, voidaanko erilaisia palveluita hallita keskitysti ja mitä hyötyjä siitä voitaisiin saada.

Toteutus ja tulokset

Vinka oy toteutti hankkeessa portaalin, jolla voidaan hallita erilaisia palveluita yhdellä alustalla. Portaalissa voidaan hallinnoida eri yrittäjien kapasiteettitarjontaa siten, että yrittäjät pääsevät myös itse näkemään tietonsa ja ajetut matkat.

Alustan avulla toteutettiin kaksi käyttäjäpilottia tavarakuljetusten osalta ja simuloitiin henkilöliikenteen datan käyttöä samalla alustalla.

Hankkeen toimesta koostettiin katalogi kaikista Turun kaupungin toteuttamien kuljetuspalveluiden perustiedoista. Katalogin perusteella arvioitiin erilaisten palveluiden soveltuvuutta yhteisoperointiin. Lisäksi hankkeessa toteutettiin kaksi opinnäytetyötä, joissa tutkittiin kuljetuspalveluiden eri sidosryhmien asenteita ja toiveita portaalin käyttöönoton tiimoilta.



OPIT

1

Huolehdi, että sidosryhmät on sitoutettu riittävän korkealla tasolla ja ajoissa mahdollisiin pilotteihin ja simulointeihin, jotta tarvittava data on varmasti saatavilla.

2

Pyri löytämään sidosryhmille riittävät porkkanat etukäteen hankkeeseen osallistumiseksi ja myy hyötyjä aktiivisesti.

3

Älä oletta, että rahoitus ja kiinnostava aihe riittävät pilotin tarvitseman datan saamiseksi.

4

Yhteiskunnalliset muutokset vaikuttavat toimenpiteiden toteutukseen. Hankkeen aikana merkittävä osa tutkittavista palveluista siirtyi kunnilta hyvinvointialueille, mikä aiheutti ongelmia datan ja pilottikohteiden saamisessa.





ARVIOINTI

1

Vaikutusten arviointi perustui alustalla toteutettuihin tavarakuljetusten käyttäjäpilotteihin. Pilottien perusteella kuljetuskapasiteettia jakamalla oli mahdollista pienentää pilottiyritysten kuljetuskalustojen kokoa 1–3 ajoneuvolla, mikä luonnollisesti toisi kustannussäästöjä. Kuljetuskaluston käyttöastetta pilottiyrityksissä voitaisiin nostaa myös kuljetusaikojen uudelleenjärjestelyllä.

2

Portaalia testanneet yritykset olivat siihen varsin tyytyväisiä. Etenkin sen käytön helppous sai kiitosta.

3

Hankkeen aikana korostui se, miten haastavaa sidosryhmien sitouttaminen pilotteihin voi olla jopa silloin, kun osallistumisesta koituu konkreettista hyötyä. Sidosryhmien kartoittaminen kannattaakin aloittaa operatiivisten toimijoiden sijaan johtotasolta, jotta osallistumisen hyödyt konkretisoituvat päättävien tahojen keskuudessa. Vastaavia pilotteja operoivien tahojen on myös hyvä olla joustavia ja valmiita tarvittaessa kartoittamaan laajalti erilaisia sidosryhmiä testausta varten.



Yksi logistiikkaportaalin pilotin kohteena oli Operaatio Ruokakassi, joka sai kokeiluunsa logistiikkaportaaliin varustetut puhelimet. Kuva: Iiris Yli-Junnila

Muuta mainittavaa

Toimenpiteen yhteydessä tehtiin kaksi aiheeseen liittyvää opinnäytetyötä:

- **Daniel Brownin** opinnäytetyössä selvitettiin ratkaisuja liikenteen solmu-kohtiin, painopisteenä syrjäseutujen vanhus- ja vammaiskuljetusten ilmastollinen ja taloudellinen kehittäminen: [Kestävä ja yhteistoiminnallinen liikkuminen : kaupunkiliikenteen palveluiden kehittäminen syrjäseuduilla ja vammaiskuljetuksissa Varsinais-Suomessa – Theseus](#)
- **Akseli Koskelaisen** opinnäytetyössä tutkittiin julkisen sektorin valmiutta liikkumisportaalin kehittämiselle: [Markkinaselvitys kuljetuspalvelujen ostajille : case X](#)

Liikkumisnäkyvä osana Turun palvelukarttaa

Turun palvelukarttaan, jossa voi selata Turun palveluita, lisättiin hankkeessa liikkumisnäkyvä. Palvelukartalla on kiinnitetty erityistä huomiota tietojen saavutettavuuteen ja eri tietolähteiden yhteensovittamiseen käyttäjälähtöisesti.

Palvelukartan liikkumisnäkyvä tuo yhteen useista eri datalähteistä liikenteen ja liikkumisen tietoja kolmella eri kielellä. Liikkumisnäkyvästä löytyy mm. Turun kävelijöiden, pyöräilijöiden ja autojen laskentapistet, pyöräpysäköintipaikat, seudullisia pyöräilyreittejä, kävelyreittejä, sähkö- ja kaasuautojen lataus- ja tankkauspisteet sekä liikkumisen palvelutarjoajien tarjontaa.

Kartassa on tarjolla useita tietoja reaaliaikaisesti, mm. katujen kunnossapitotyöt, keskustan kadunvarsien pysäköintipaikat, yhteiskäyttövälineiden saatavuustilanteet sekä junien aikataulut.

Liikkumisnäkyvällä vastattiin erityisesti käyttäjien ja eri sidosryhmien toiveeseen saada kokonaiskäsitys Turun liikkumisen ja liikenteen tilanteesta.

Toteutus ja tulokset

Palvelukartan ja liikkumisnäkyvän sisältötuotanto tehtiin avoimesti; periaatteena oli tehdä tiedosta näkyvää kaikille. Avoin tieto hyödyttää kaikkia ja tukee tietoon perustuvien palvelujen kehittämistä. Yhtenä osana kehittämistä käytettiin palvelumuotoilua tuomaan käyttäjälähtöisyyttä ja parantamaan toiminnallisuuksia.

Liikkumisnäkyvän koodiin voi tutustua Turun Githubissa:

- [GitHub - City-of-Turku/smbackend: Service Map backend](#)
- [GitHub - City-of-Turku/servicemap-ui: The Service Map UI](#)

Liikkumisnäkyvä julkaistiin huhtikuussa 2022 ja sitä kehitettiin aktiivisesti koko hankkeen ajan. Erilaisia tietolähteitä tuotiin kartalle perustuen datan saatavuuteen ja käyttäjätoiveisiin.

Näkyvään integroitiin hankkeen muiden toimenpiteiden tietoja, näistä erityisesti mainittakoon koulujen saavutettavuuskartat sekä liikkumistestin tulokset (lue lisää: Liikkumispalveluiden käyttöön kannustaminen Turussa).

Lisäksi erityishuomiota kiinnitettiin näkörajoitteisten tarpeisiin näkyvän osalta sekä siihen, että liikkumisnäkyvä voidaan upottaa eri verkkosivuille.

Toimenpide ylitti merkittävästi sille asetetut alkuperäiset tavoitteet tietolähteiden integroinnin osalta ja keväällä 2024 on näkyvään integroituna tietoa yli 40 tietolähteestä. Käyttäjämääriltään suosituin osio näkyvästä on ollut reaaliaikainen katujen kunnossapitotieto.

Löydät palvelukartan liikkumisnäkyvän täältä: palvelukartta.turku.fi/fi/mobility





OPIT

1

Liikkumisnäkömäs toteuttamista varten palkattiin kaksi koodaria (front ja back end), mikä nopeutti ja sujuvoitti toimenpiteen toteuttamista merkittävästi.

2

Liikkumisnäkömä on hyvä tapa tuoda liikenteen tiedot kaikkien käytettäväksi.

3

Liikkumisnäkömän toteuttaminen on vaatinut datalähteiden datan yhdenmukaistamista ja rikastamista, yhteistyötä eri tiedontarjoajien kanssa sekä käyttäjäryhmien huomiointia.

4

Liikkumisnäkömä lisäsi hankkeen eri toimien näkyvyyttä ja edesauttoi merkittävästi niiden toteuttamista.



ARVIOINTI

1

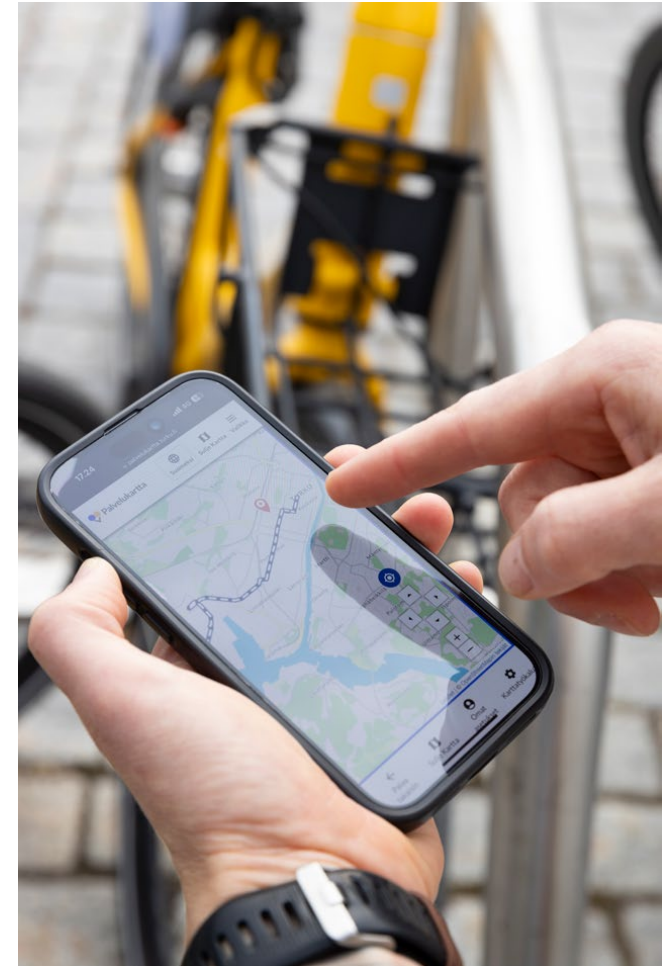
Tietoisuus liikkumisnäkömästä kaupunkilaisten keskuudessa oli satunnaisotannalla tehdyn kaupunkitason kyselytutkimuksen perusteella 23 % kesäkuussa 2024. Tietoisuus lisääntynee sitä mukaa kun kartalle tuodaan uusia tietolähteitä.

2

Käyttäjätyytyväisyys on varsin korkealla – 60 % liikkumisnäkömän käyttäjäkyselyyn vastanneista oli siihen vähintäänkin melko tyytyväinen.

3

Liikkumisnäkömän käyttäjämäärä nousi 68 % hankkeen aikana. Käyttäjämäärän nousu korreloi niin hankkeen viestintätoimien kuin sääolosuhteiden muutosten kanssa.



Palvelukartasta löytyy erilaisten palvelujen lisäksi reittejä.

Kuva: Suvi Elo

Muuta mainittavaa

Tanja Yläsen opinnäytetyö poikkeustilanteiden opastamisesta: [Guiding people in Exceptional traffic situations: service design for the digital mobility map of the city of Turku](#)

Kestävän liikkumisen aktivointimalli päiväkodeille ja kouluille

Yhä useammat lapset saatetaan autolla kouluun ja päiväkotiin. Tämä vaikuttaa ympäristön turvallisuuteen ja viihtyvyyteen sekä vähentää lasten aktiivista arkiliikkumista, joka on erittäin tärkeää lasten kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin kannalta.

Kestävän liikkumisen aktivointimallissa suunniteltiin ja kokeiltiin monipuolisia toimenpiteitä, joilla saataisiin innostettua lapsia ja perheitä valitsemaan yhä useammin kävely, pyöräily tai joukkoliikenne lyhyiden arkimatkojen kulkumuodoksi.

Toteutus ja tulokset

Kokeilun toimenpiteet suunniteltiin yhteistyössä päiväkotien ja koulujen kanssa kunkin osallistuvan yksikön tarpeita ja resursseja vastaaviksi. Toimenpiteitä olivat:

- puheenvuorot vanhempainilloissa sekä tiedon jakaminen kestävästä liikkumisesta ja liikkumisen palveluista esitteiden ja tehtävien muodossa,
- arkiliikkumiseen innostava kampanja,
- pyöräily- ja liikennetaitojen kehittämisen lapsia innostavalla tavalla sekä
- lähiympäristön tarkastelut ja niiden muokkaaminen liikenneturvallisuuden ja tarpeellisten liikkumisen palvelujen näkökulmasta.

Toimenpiteen merkittävin ja laajin kokonaisuus liittyi lasten pyöräilytaitoihin ja niiden edistämiseen. Toimenpiteessä luotiin mm. lapsia

innostava pyöräilytatorata, jonka avulla saatiin kattava käsitys eri-ikäisten lasten pyöräilytaidoista. Pyörätatoradan avulla sadat lapset innostuivat pyöräilystä ja useat lapset oppivat pyöräilemään toimenpiteiden myötä.

Toimenpiteisiin osallistui kaiken kaikkiaan 6 päiväkotiä ja 6 alakoulua:

Koulut: Kähäri, Raunistula, Paattinen, Hepokulta, Hannunniittu ja Pääskyvuori.

Päiväkodit: Uittamo, Port Arthur, Koivula, Kukola-Moikoinen, Hannunniitun esiopetus ja Hannunniitun päiväkoti.

Esille nousseita uudenlaisia tarpeita on ratkottu täydentävillä hankkeilla (Traficomien rahoittamat nuorten liikenneturvallisuus-hanke ja päiväkodeille suunnattu Kävelen, pyöräillen, seikkaillen -hanke sekä EU:n rahoittama URBACT IV-ohjelmaan kuuluva Schoolhoods-hanke). Osassa yksiköitä hanke näkyi yksittäisenä toimenpiteenä, ja osassa tehtiin useita toimenpiteitä.



Aktivointimalli on ollut onnistunut ja kattava, korostaen poikkihallinnollisen kehittämisen tarpeen fyysisen ympäristön, palvelujen ja ihmisten käyttäytymisen osalta.

Yhteistyötä eri toimenpiteissä on tehty muun muassa työllisyyspalvelujen, liikuntapalvelujen, kaupunkiympäristön eri palvelualueiden kuin alueiden kolmannen sektorin toimijoidenkin kesken. Toimenpide on linkittynyt hankkeen sisällä myös muihin kokonaisuuksiin, kuten kestävään liikku- miseen kannustavaan jääkarhukampanjaan (ks. [sivu 30](#)).



Pyöräilytaylorata. Kuva: Jalmari Salaterä



OPIT

1

Kouluihin ja päiväkoteihin ei voida yleistää yhtä kaikkialla toimivaa ratkaisua, sillä aktiivista kulkemista rajoittavat tekijät – taidot, mahdollisuudet ja motivaatio – vaihtelevat. Vaikuttavimpiin tuloksiin päästäkseen tarvitaan monia yhtä- aikaisia toimenpiteitä ja monipuolinen yhteistyö kaupungin eri palvelualueiden sekä paikallisten toimijoiden kanssa on tärkeää.

2

Riittävä haaste, innostaminen ja mahdollistaminen ovat avain- roolissa pyöräilytaidon kehittämisen suhteen. Pyöräilytaidot kehittyvät eniten lapsilla, jotka innostuivat pyöräilytutoradasta eniten. Heillä myös pyöräilytaito oli lähtötilanteessa heikoin.

3

Jalkautuminen alueiden arkeen on aikaa vievää, mutta erittäin antoisaa ja tärkeää molemminpuolisen ymmärryksen ja yhteisen vision saavuttamiseksi.

4

Kaupungissa tehdään paljon asioita, joista olisi saavutettavia synergiaetuja myös lasten ja perheiden arkiliikku- miseen. Näiden etujen saavuttamiseksi vaaditaan kuitenkin teeman systemaattista esille tuomista ja koordinoitua.

Muuta mainittavaa

- Tärkeä huomio koululaisten kohderyhmistä oli, että runsas saattoliikenne on suuri huoltajien turvallisuuden tunteeseen vaikuttava tekijä kouluympäristöissä. Toisaalta valtaosa (n. 80 %) kulkee kouluun kävellen, pyöräillen tai joukkoliikennettä käyttäen. Saattoliikennepaikat olisi hyvä osoittaa etäämälle kouluista, mahdollistaen ainoastaan välttämättömät kuljetukset koulun edustalle.
- Suurimmat syyt autolla saattamiseen ovat vanhempien kiire ja mukavuuden halu.
- Lasten pyöräilytaitoja tai pyörän omistajuutta ei voida pitää itsestäänselvyytenä, ja talvella pyöräily on vierasta. Talvella myös autolla saattaminen on merkittävästi yleisempää.
- Turkulaiset koululaiset kulkevat hyvin lyhyitäkin matkoja (alle 1 km) bussilla, mikä kertoo toimivasta joukkoliikenteestä, mutta toisaalta vähentää lasten arkiliikkumisen määrää.
- Koulureitit ovat objektiivisesti tarkasteltuna pääasiallisesti turvallisia ja mahdollistavat kävelyn ja pyöräilyn. Sen sijaan päiväkotien saavutettavuus kävellen ja pyöräillen on heikompaa, joka näkyy muun muassa vähäisempänä pyöräpysäköinnin määränä ja laatuna.



Pyöräilytaylorata. Kuva: Suvi Elo



Aktivointimallilla aktivoitiin koko perhettä liikkumaan kestävämmän. Kuva: Iiris Yli-Junnila



ARVIOINTI

1

Pyöräilytaidoissa nähtiin testausten välillä selkeä nousu erityisesti nuoremmissa ikäryhmissä. Tämä näyttäisi viittaavan siihen, että pyöräilytaitojen harjoittelu kartuttaa taitoja, eikä kyse ole pelkästään ikään perustuvien motoristen taitojen kehitymisestä.

2

Vanhemmilta saadun epävirallisen palautteen perusteella pyöräilytaitojen harjoittelu näkyi myös kotona: lapset innostuivat pyöräilystä myös kouluajan ulkopuolella. Vaikka tavoiteltua 10 % lisäystä lasten ja perheiden pyöräilymäärässä ei pystytty todentamaan, aktivointimalli innosti osallistuneita pyöräilemään arjessaan enemmän.



Pyöräpalvelut

Hankkeessa tavoitteena oli edesauttaa pyöräpalveluiden syntymistä ja käyttöönottoa Turussa.

Muksubussit ja lasten pyörät

Päiväkotien ja koulujen käyttöön hankittiin potkupyöriä, lasten pyöriä ja muksubusseja, jotta aktivointimallin pyöräilytoimenpiteisiin osallistuminen olisi kaikille lapsille mahdollista.

Muksubussit ovat sähkökäyttöisiä tavarapyöriä, joiden kyytiin mahtuu jopa 8 lasta. Ne ovat ympärivuotisessa käytössä ja mahdollistavat ketterästi retket lähiympäristöön sekä uudenlaisen liikennekasvatuksen.

Työllisyyspalvelut ottivat vastuulleen hankittujen välineiden huoltamisen ja kohteisiin kuljettamisen, sekä loivat varausalustan olemassa olevan Tavarat kierto -järjestelmän oheen. Toimintamalli on ollut toimiva ja uniikki.

Hankkeen päättyessä varattavissa on jo yhteensä 5 muksubussia, 16 potkupyörää, 47 lasten pyörää (14–24-tuumaiset) sekä pyöräilykypäriä

ja pyörärataelementtejä. 20- ja 24-tuumaisiin lasten pyöriin hankittiin nastarenkaat, jotta mahdollistettaisiin myös talviaikainen pyöräily.

Lisäksi hankkeessa luotiin pohjaa järjestelmälle, jossa välineiden lainaaminen koteihin olisi mahdollista silloin, kun ne eivät ole päiväkotien tai koulujen käytössä.

Yhteiskäyttöiset tavarapyörät

Yhteiskäyttöisten tavarapyörien tarve oli tunnistettu Turussa kehityskohteena jo valmisteltaessa kaupunkipyöräjärjestelmää vuonna 2017.

Taustatyönä palveluhankinnalle toteutettiin palvelumuotoiluselvitys sekä markkinavuoropuhelu useiden palvelutarjoajien kanssa. Kilpailutus toteutettiin ns. ranskalaisena kilpailutuksena ja yhteiskäyttöinen tavarapyöräpalvelu lanseerattiin Turussa kesäkuussa 2023 ensimmäisenä kaupunkina Suomessa.

Kaakau Oy:n toteuttama palvelu käynnistyi neljällä tavarapyörällä, ja pyörien määrä on kasvanut yhdeksään elokuuhun 2024 mennessä.

Kokeilun aikana palvelun löysi 650 yksittäistä käyttäjää, jotka tekivät yli 1700 vuokrausta lokakuun 2024 loppuun mennessä. Yli puolet vuokrista oli pidempiaikaisia kuin 1 tunti. Käyttömäärä oli korkeinta syyskuussa 2023, jolloin yhtenä päivänä

oli 12 vuokrausta (neljä tavarapyörää käytössä). Tavarapyöräkokeilu osoittautui erittäin onnistuneeksi ja Kaakau Oy on suunnitellut jatkavansa palveluntarjontaa myös hankekokeilun jälkeen.



Kokeilun tavarapyörät olivat sähköavusteisia pyöriä, joilla pystyi kuljettamaan kymmenien kilojen kuormia sekä lapsia. Kuva: Suvi Elo

Turun seudun pyöräbrändin ja Turun palveluiden arviointi

Hankkeessa tuettiin vuonna 2022 lanseeratun seudullisen "Ilo pyöräillä" -pyöräbrändin toteuttamista ja arviointia. Syksyllä 2024 toteutetun pyöräbrändin arvioinnin mukaan uudet pyöräpalvelut on otettu vastaan hyvin käyttäjien toimesta ja pyöräbrändi on hyvin esillä Turun lisäksi seudun kunnissa.

Turkuun asennettiin keväällä 2022 viisi pyöräbrändin mukaista huoltopistettä. Näihin toteutettiin arviointi, joka mukaan 67 % vastaajista piti pyöräbrändin näkyvyyttä verrattain hyvänä tai erittäin hyvänä. Vastaajista 80 % käytti huoltopistettä ensi kertaa ja 20 % oli käyttänyt ajoittain tai useasti.

Turun ensimmäinen julkinen pyöräpesupiste avautui kesällä 2024. Pesupisteen arvioinnin mukaan 91 % vastaajista (n=32) oli tyytyväisiä pisteen sijaintiin ja 94 % piti opasteita riittävinä. Pesupisteen käyttöä pidettiin miellyttävänä ja siinä olevia huoltomahdollisuuksia verrattain tyydyttävänä. Jatkossa vastaavaa pesupistettä toivottiin pyöräpysäköinnin yhteyteen.

Fillarihelppi

Fillarihelppi kokeilun tarkoituksena oli poistaa pyöräilyn esteitä tarjoamalla apua ja kasvattamalla kaupunkilaisten taitoja pyörähuollossa.

Yksi pyöräilyn este on toimimaton pyörä, joka jää syystä tai toisesta huoltamatta. Yhteistyössä CoReorient Oy:n kanssa toteutettiin kokeiluna pyörähuoltoon ketterää ohjeistusta kamera- ja ääniyhteyden avulla Kupittaalalla sijaitsevassa pyörätallissa.

Kokeilussa tehtiin kattava selvitys alueen pyörähuoltoa tarjoavien yritysten ajatuksista pyörähuollon kehittämisestä, josta saatiin paljon tärkeitä huomioita. 23 % yrittäjistä piti mahdollisena olla osallisena palvelun jatkokehittämisessä, ja 42 % piti yleisesti ajatusta etähuollon kehittämisestä kannatettavana.

Itse palvelua kokeili vain vähän ihmisiä, johon vaikutti kokeilun osuminen talviaikaan, jolloin pyöräily Turussa vähenee huomattavasti.



ARVIOINTI

1

Palautekyselyiden ja avoimien palautteiden perusteella pilotoituihin pyöräpalveluihin oltiin pääasiassa tyytyväisiä (75 %) ja ne otettiin hyvin vastaan (59 %).

2

Tavarapyörää kokeilleista neljäsosa olisi käyttänyt yksityisautoa ilman kokeilua. Tavarapyörällä voidaan siis mahdollisesti vähentää yksityisautoilua sellaisissa tilanteissa, joissa ei ole tarvetta suuren tavaramäärän kuljettamiseen.



**Ilo
pyöräillä!**



Kestävän kaupunkilogistiikan edistäminen

Turku on asettanut tavoitteen olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2029 mennessä. Yhtenä toimenpiteenä sen tavoittelemisessa on ollut laatia Turulle kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelma (Sustainable Urban Logistics Plan, Sulp), joka luotiin osana Scale-Up-hanketta. Lisäksi hankkeessa toteutettiin sähköisen minipakettiauton logistiikkakokeilu.

Kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelma

Turun kaupungin kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelma kokoaa yhteen kestävän kaupunkilogistiikan kehittämistarpeet, linjaukset ja päätökset sekä varmistaa niiden yhteensopivuuden. Tavoitteena on ollut tehdä tavoitteista selkeitä, mitattavia ja resursoituja toimenpiteitä, joilla saadaan aikaan tuloksia ja kehitetään uusia toimintamalleja liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Suunnitelman laatimista valmisteltiin kokoamalla logistiikkasuunnitelmia koskevaa materiaalia sekä henkilöstörekrytoinneilla. Taustatyössä selvitettiin kansainväliset verrokkit sekä parhaat käytänteet ja tutustuttiin Turun kaupungin liikenteen ja liikkumisen asiakirjoihin. Sulpin toimenpideohjelma koostettiin kyseisissä asiakirjoissa tunnistetuista toimenpiteistä. Toimenpideohjelman toteutumista pyritään seuraamaan toimenpiteille laaditun mittaroinnin kautta.

Suunnittelussa korostui sidosryhmäyhteistyö. Kaupunkiorganisaation ja elinkeinoelämän edustajia pyrittiin osallistamaan suunnitelmaan mahdollisimman laajasti kyselyiden, henkilöhaastatteluiden ja tapahtumien kautta. Tavoitteena oli saada sidosryhmien tarpeet kattavasti huomioitua kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmassa.

Kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelma on osa kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmaa, ja kummankin toimikausi on 2024–2029. Toimenpide täytti tavoitteensa, kun Turun kaupunginhallitus päätti kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelman hyväksymisestä kokouksessaan 9.12.2024.



Kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelmalla edistetään sujuvampaa ja hiilineutraalimpaa logistiikkaa.
Kuva: Suvi Elo

Sähköisen minipakettiauton pilottikokeilu

E-Mobility Solutionsin kanssa toteutettiin sähköistä kaupunkilogistiikkaa koskeva pilottihanke, jolla pyrittiin selvittämään millaisella liiketoimintamallilla palvelua voisi toteuttaa Turussa.

Pilottiin kuului kaksi pientä sähkökäyttöistä pakettiautoa ja akkujen latausasema. Pilotti alkoi heinäkuussa 2024 Turun tuomiokirkon vieressä olevalla Kirkkopuiston terassilla. Pienikokoiset pakettiautot, eli minipakut, tarjosivat kesäterassin yrityksille uuden vähäpäästöisen vaihtoehdon logistiikkaan kaupungin keskustan ympäristössä.

Terassin sulkeuduttua siirrettiin minipakut ja latauskaappi Taiteen talolle. Taiteen talo on monitoimijainen ympäristö, jossa käyttäjinä on erilaisia organisaatioita, yrityksiä ja freelancereita.

Palautekyselyn mukaan kaikki vastaajat olivat tyytyväisiä kokeiluun ja korvasivat henkilöautomatkoja pakettiautolla. Useimmat (67 %) vastaajat olisivat valmiita maksamaan palvelusta tuntiperusteisen tai päivittäiseen käyttöön

perustuvan maksun. Tärkeimpiä näkökohtia palvelun käytössä ovat ajoneuvon käytön aloittamisen ja lopettamisen helppous sekä joustavat käyttömahdollisuudet. Liiketoimintamallia testataan sovelluksen kautta toimivalla varaus- ja maksujärjestelmällä keväällä 2025.



OPIT

1

Osallista sidosryhmiä suunnittelun aikana. Kehitystarpeiden ja -kohteiden selvittäminen on toimenpideohjelman sisällön kannalta tärkeää.

2

Älä aliarvioi työmäärää. Vaikka selvityksiä olisi tehty aiemmin jo useita, voi toimintaympäristö muuttua huomattavasti lyhyessä ajassa.

3

Kokeilu Taiteen talolla tarjoaa syvällisempää tietoa liiketoimintamallin soveltuvuudesta monitoimijaiseen ympäristöön.

4

Minipakukokeilusta saatiin tietoa ajoneuvon soveltuvuudesta pohjoiseen ympäristöön, jossa vuodenajat vaikuttavat ajokeliin.



Minipakettiauto Taiteen talon pihalla. Kuva: Iiris Yli-Junnila



ARVIOINTI

1

Logistiikkateemaa ja -toimijoita on hankkeen aikana nostettu aktiivisesti esiin kaupungin viestinnässä.

2

Sidosryhmät ovat varsin tyytyväisiä valmiiseen kaupunkilogistiikan suunnitteluun. Sidosryhmille suunnatun kyselyn perustella suunnitelman tavoitteita pidettiin oikeina ja toimia tavoitteiden saavuttamiseksi kannatettavina. Parannettavaa toki aina löytyy – kehityskohteina mainittiin esimerkiksi seudullisen yhteistyön ja koordinoinnin kehittäminen.

3

Minipakettiautokokeilun kokemusten perusteella vastaavalla palvelulla olisi helppo edistää päästötöntä kaupunkilogistiikkaa Turussa.



Hiilineutraalien työmaiden edistäminen

Turun 2029 hiilineutraaliustavoitetta tukeakseen Turun kaupunki on allekirjoittanut Green Deal sopimuksen päästöttömistä työmaista.

Päästöttömien työmaiden edistämisen yhdeksi suurimmista haasteista osoittautui kansainvälinen sähkötyökoneiden saatavuuden haaste.

Työkoneista aiheutuu noin kahdeksan prosenttia koko taakanjakosektorin eli päästökaupan ulkopuolelle jäävien sektoreiden hiilidioksidipäästöistä.



OPIT

1

Sähköisten työmaakoneiden käyttöä tulee edistää tukemalla alihankkijoita koneiden vuokrauksessa/hankinnassa, työmaasuunnittelussa sekä työmaa-aikaisessa lämmityksessä.

2

Kansallinen yhteistyö työmaiden päästöjen osalta on olennaista, jotta tietojen vertailu on mahdollista.



ARVIOINTI

1

Opinnäytetyön tulosten perusteella korvaamalla polttomoottorikäyttöisiä työkoneita sähkökäyttöisillä pilotti-kohteessa olisi voitu tuottaa jopa 70.7 tonnia vähemmän hiilidioksidipäästöjä.

2

Green Deal sopimuksen myötä urakoitsijoiden tulee sitoutua kilpailutuskriteerien velvoittamiin hiilineutraaliusvaateisiin. Tämä on edesauttanut sähköisten työmaakoneiden hankintaa. Vertaispaine urakoitsijoiden välillä johtaa siihen, että kriteereiden toteutumista myös seurataan herkästi.

Opinnäytetyöt hiilineutraaleista työmaista

Opinnäytetyöt tarjosivat syvällisempää tietoa siitä, miten työkoneiden käyttämistä työmailla voidaan jatkossa edistää ja mihin asioihin työmailla tulee kiinnittää huomiota.

- **Nelli Kontturi** toi esille käytännön keinoja, joilla liikenteestä ja liikkumisesta saadaan entistä kestävämpää rakennustyömailla:
[Kestävän liikenteen ja liikkumisen edistämisen keinot rakennustyömailla – case Kuntec Oy](#)
- **Eino Tähkäpää** osoitti, että jo nyt työmaiden työt olisi mahdollista suorittaa 97-prosenttisesti sähköisellä kalustolla:
[Polttomoottorikäyttöisten työkoneiden korvaaminen sähkökäyttöisillä työkoneilla – päästöttömät työmaat -green deal](#)

Liikkumispalveluiden käyttöön kannustaminen Turussa

Hankkeessa kannustettiin kestävämpään liikkumiseen kokeilemalla niin sanottuja tuuppauksia.

Tuuppaaminen (nudging*) on käsite, joka perustuu käyttäytymistaloustieteeseen ja psykologiaan. Se tarkoittaa käyttäytymisen hienovaraista ohjaamista tai muokkaamista, kuitenkin valinnanvapautta rajoittamatta.

Termi sisältää ajatuksen siitä, että ihmisten päätöksiin ja käyttäytymiseen vaikuttavat erilaiset tekijät heidän ympäristössään, usein alitajuisesti.

Hankkeessa toteutettiin kymmenen erilaista tuuppauskokeilua eri kohderyhmille. Tavoitteena oli testata, millaisilla kannustimilla saadaan aikaiseksi kestävien liikkumismuotojen osuuden nousua testiryhmissä.

***Thaler, R. H., & Sunstein, C. R. (2008). Nudge: improving decisions about health, wealth, and happiness. New Haven, Yale University Press.**

Toteutus ja tulokset

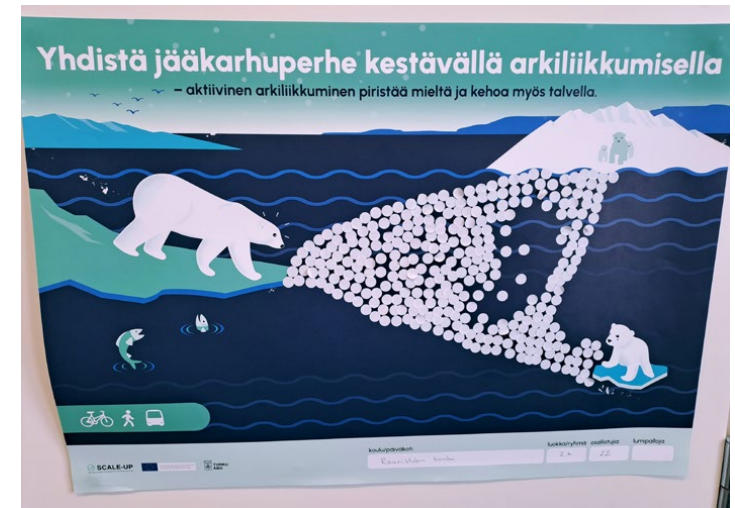
Jääkarhuhahmoilla kannustamista

Keväällä 2023 toteutettiin jääkarhukampanja Raunistulan, Hepokullan ja Paattisten kouluissa sekä Port Arthurin että Uittamon päiväkodeissa.

Kampanjan tarkoituksena oli saada lapset kulkemaan arkimatkoja kestävämmiin eli kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Jokaisesta kestävin kulkumuodoin kuljetusta matkasta sai laittaa yhden lumipallotarran julisteelle. Tarroista muodostui lopulta jäälautta perheestään eroon joutuneen poikasen luo.

Kampanja sai hyvän vastaanoton ja kannusti lapsia arkiliikkumiseen. Kampanja toistettiin talvella 2024.



Jääkarhuperhe saatettiin onnistuneesti yhteen.

Kuva: Petra Möyrä



Fölikortti lainaksi kirjastosta -tuuppaus. Kuva: Joni Korpi

Fölikortti lainaksi kirjastosta

Fölikorttien lainaus kirjastosta -tuuppauksessa mahdollistettiin Turun seudun joukkoliikenteen, eli Fölin, matkakorttien lainaaminen kolmesta kirjastosta lokakuun 2023 ja maaliskuun 2024 välisenä aikana.

Tuuppauksen tavoitteena oli tutustuttaa uusia potentiaalisia käyttäjiä joukkoliikenteeseen ja kannustaa heitä bussin käyttöön ja oman matkakortin hankintaan.

Kortin sai lainattua kerran kokeilujakson aikana ja kortin laina-aika oli kaksi viikkoa. Kokeilu sai positiivisen vastaanoton ja 12.8.2024 alkaen lainaustoiminta laajeni pysyväksi osaksi Fölin toimintaa – tällä hetkellä matkakortteja voi lainata 14 eri kirjastosta ja kahdesta kirjastoautosta Turun seudulla.



Liikkumisprofiilit asukkaille. Kuva: Iiris Yli-Junnila

Liikkumisprofiilit asukkaille

Osana hanketta toteutettiin liikkumisprofiilitesti Turun asukkaille. Liikkumisprofiilitesti on saanut inspiraationsa hankekumppanikaupunki Antwerpenistä.

Turun liikkumistestin tavoitteena oli edesauttaa kaupunkia muodostamaan asukkaista paremman kokonaiskuvan sekä inspiroida asukkaita omien liikkumisvalintojen pohdintaan.

Testi lanseerattiin huhtikuussa 2024 ja tulokset tuotiin näkyville postinumeroittain Turun palvelukarttaan. Liikkumisprofiiliin on täyttänyt yli 5000 asukasta maaliskuun 2025 alkuun mennessä.

Uutiskirjeillä kestävämpää liikkumista

Uutiskirjetuuppauksen tavoitteena oli kannustaa uutiskirjeiden tilaajia pohtimaan ja muuttamaan liikkumistottumuksiaan kestävämmiksi.

Uutiskirjeet lähetettiin kesällä ja syksyllä 2024 niille henkilöille, jotka olivat tilanneet ne liikkumisprofiilitestin yhteydessä. Uutiskirjeissä annettiin vinkkejä kestävämpään liikkumiseen.

Kirjeet profiloitiin testivastausten perusteella: ne, jotka olivat testin mukaan pyöräilijöitä, saivat vinkkejä kestävämpään pyöräilyyn, kun taas autoilijat saivat vinkkejä kestävämpään autoiluun.

Uutiskirjekyselyn mukaan suurin osa uutiskirjeen tilaajista mainitsi uutiskirjeen saaneen heidät pohtimaan omaa liikkumiskäyttäytymistään.



Erilaisia liikkumisprofiileita oli yhteensä 6 kappaletta: Helppo Hirvi, Käytännöllinen Kettu, Joustava Jänis, Nokkela Näätä, Kokeilunhaluinen Kauris ja Määrätietoinen Metso.

Henkilöstötuupaus

Henkilöstötuuppauksen tavoitteena oli saada Turun kaupungin henkilöstöä liikkumaan kestävämmiin. Tuuppauksessa henkilöstölle jaettiin sekä fyysisiä että digitaalisia vihkoja, johon oli koottu erilaisia liikkumiseen liittyviä henkilöstöetuja. Jokaiseen edun yhteyteen oli lisätty työntekijän kannustava kommentti edun hyödyistä.

Tavoitteena oli saada mahdollisimman moni kaupungin työntekijä siirtymään kestävämpään työmatkaliikkumiseen ja pohtimaan omia liikkumistottumuksiaan. Kyselyn vastausten perusteella noin 68 % vastaajista pyrki muuttamaan liikkumistaan.

Taloyhtiön asukkaiden tuuppaaminen kestäväan liikkumiseen

Vason taloyhtiöön kohdistettiin syksyllä 2023 useiden tuuppausten kokoelma. Tavoitteena oli lisätä pyörällä ja yhteiskäyttöautoilla toteutettujen matkojen määrää.

Tuuppaukset sisälsivät tiedottamista taloyhtiön infotauluilla, postitse sekä verkkosivun kautta. Lisäksi taloyhtiöön kohdennettiin alennuskoodia ja

ilmaisia kokeilukertoja yhteiskäyttöautoon ja yhteiskäyttöpyöriin. Taloyhtiössä järjestettiin myös tilaisuuksia ja kyselyitä.

Tuuppauskokoelman arviointi osoitti, että toimenpiteen valmisteluun tarvitaan laaja valikoima arviointimenetelmiä sekä riittävä valmistelu-aika. Erityisesti terveyteen ja ympäristönsuojeluun liittyvät opetukselliset tuuppaukset lisäsivät pyöräilymääriä, mutta rahalliset kannustimet eivät johtaneet muutoksiin.

Toimenpiteessä vertailtiin kahta taloyhtiötä, joista toiseen kohdistettiin tuuppaustoimia ja toiseen ei. Vaikutusta on erityisesti verrokinaapuritaloyhtiöön, mikä osoittaa, että naapurikateudella on merkitystä sosiaalisissa tuuppauksissa.

Tuuppaus toteutettiin **Lukas Junghanssin** pro gradu tutkielmana *Nudging green mobility — A comparative analysis on various nudges for mobility behaviour in the city of Turku.*

Föllarit osana liikuntaranneketta

Toukokuussa 2024 Turun kaupungin liikuntarannekkeen ostajat sekä vanhat asiakkaat saivat Turun kaupunkipyörät föllarit maksutta käyttöönsä kuukaudeksi.

175 kaupunkilaista otti fölläriedun käyttöönsä, joista uusia käyttäjiä oli 82 %. 23,5 % fölläriedun saaneista kertoi korvanneensa auton käytön fölläreillä. Suurin osa käyttäjistä aikoi myös käyttää fölläreitä jatkossakin, joten kokeilun voidaan todeta olleen onnistunut, ja vastaajat toivoivat vastaavan liikuntarannekkeeseen yhdistämisen olevan mahdollista jatkossakin.



Föllarit osana liikuntaranneketta -tuuppaus. Kuva: Suvi Elo

Lastenpyörätuupaus

Lastenpyörätuuppauksessa tarjottiin 25 pyöräilytaidottomalle ja/tai pyörän omistamattomalle lapselle mahdollisuuden lainata laadukas lasten pyörä kolmeksi kuukaudeksi maksutta.

Lainaus toteutettiin yhteistyössä pyöriä liisaa-
van One Mobility Oy:n kanssa. Jakson aikana
lähetettiin kokeiluun osallistuville perheille
myös neljä uutiskirjettä, jotka keskittyivät:

- pyörän lainausmahdollisuudesta kertomiseen
- pyöränvalintaan, jos haluaa hankkia oman pyörän
- konkreettiset vinkit, miten lähteä harjoittelemaan pyöräilyä tai innostaa pyöräilyyn
- talviaikaan valmistautuminen ja loppukysely.

Pyörän tilanneiden perheiden osalta kokeilu
oli erittäin onnistunut ja rohkaiseva.



Lasten pyörät. Kuva: Anna-Kaisa Montonen

Pyöräreittituupaus

Osana aktivointimallia toteutettiin
päiväkodeilla, kouluilla ja tapahtumissa
pyöräratapäiviä, joiden todettiin
innostavan lapsia pyöräilyyn.

Erään tapahtuman yhteydessä lapset
ehdottivat radan elementtejä pysyviksi
varusteiksi maastoon. Yhteistyössä
Turun kaupungin kunnossapidon kanssa
selvitettiin sopiva sijainti pyörärataele-
menteille, ja suunniteltiin sopivat elementit
yhdessä Hello ALLEGRA Oy:n kanssa.

Varissuon ja Pääskyvuoren väliselle,
metsän halki kulkevalle jalankulun ja
pyöräilyn väylälle asennettiin kaksi pyörä-
rataelementtiä. Tavoitteena oli selvittää,
lisäävätkö asennetut elementit lisäämään
koulumatkojen taittamista pyöräillä.

Asennus tapahtui lokakuun 2024 loppu-
puolella, jolloin lasten pyöräily määrä oli
jo huomattavasti vähentynyt. Kahdelle
koululuokalle tehdyn selvityksen mukaan
elementit olivat hauskoja, mutta eivät
houkutelleet erikseen pyöräilemään.



Varissuon ja Pääskyvuoren yhdistävälle väylälle
asennettiin Hello Allegran pyörärataelementtejä.
Kuva: Matti Koistinen

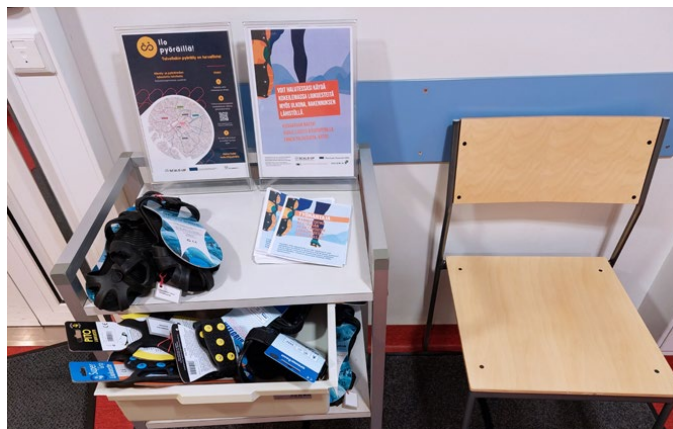
Nastapiste-tuoppaus

Alkuvuonna 2024 Varsinais-Suomen liiton toteuttaman nastapistetuoppauksen tavoitteena oli kannustaa kestäväään työmatka- ja työpaikkaliikkumiseen, edistää liukuesteiden hankintaa, sekä kokeilla työnantajan keinoja aktiivisen liikkumisen kannustamiseen myös talvella.

Kokeilussa lainattiin liukuesteitÄ Länsirannikon työterveyden työntekijöille sekä järjestettiin "nastapiste" asiakkaille, jossa he pystyivät ottamaan liukuesteet pois, kokeilla eri mallisia liukuesteitÄ tai lainata suojia nastakenkiin.

Nastapiste sai positiivista palautetta. Käytännön toteutus vaatii kuitenkin hiomista: valvonnan puute osoitautui ongelmalliseksi ja useampi liukueste katosi kokeilun aikana. Lisäksi ajankohta vaikuttaa kokeilun onnistumiseen. Henkilökunta sovitti ja kokeili liukuesteitÄ, mutta lainasi liukuesteitÄ vain muutaman kerran.

Liukuesteiden vähäisestä lainausmenekistä huolimatta niiden hankinta on työnantajalle edullista ja osoittaa työnantajan huomioivan turvallisen ja aktiivisen liikkumisen.



Nastapiste-tuoppaus. Kuva: Marja Tommola



OPIT

1

Tuoppauksen vaatima valmistelu, kustannukset ja toteutusaika vaihtelevat merkittävästi.

2

Arviointi kannattaa huomioida jo tuoppauksia suunniteltaessa sekä suhteuttaa tuoppauksen kokoon. On hyvä kuitenkin muistaa, että lyhytaikaisten tuoppauksen vaikutuksia käyttäytymiseen voi olla hankala osoittaa.

3

Onnistuneessa tuoppauksessa kohderyhmän haluttua käyttäytymistä estävät tekijät on osattu analysoida huolellisesti ja ratkaisun kehittämisessä on käytetty luovuutta.



ARVIOINTI

1

Hankkeen toteuttamat tuoppaukset osoittavat arvioinnin tärkeyden – tuoppauksia kannattaa arvioida, koska ilman arviointia tulosten ja hyötyjen osoittaminen on vaikeaa. Toisaalta tuoppauksen vaikutusten arviointi voi olla hankalaa, koska kyse on lyhytaikaisista kokeiluista tai kampanjoista (kuten esimerkiksi Föli-kortti-kokeilu tai jääkarhu-kampanja), joissa lähtötasoa ei ole tarkoituksenmukaista määrittää.

2

Palautekyselyiden perusteella 66 % vastanneista suhtautui tuoppauksiin myönteisesti ja 75 % vastanneista oli tyytyväisiä tuoppauksiin.

3

Tuoppaukset ovat hyvä keino tuoda kestävä liikunnan palveluita uusien asiakasryhmien ulottuville. Lisäksi tuoppauksikokeiluista saatua dataa ja kohdennettua palautetta voidaan käyttää palveluiden jatkokehittämisessä.



Liikkumisen ohjaus tapahtumien aikana

Turussa on viime vuosina panostettu katutilan opastamiseen ja tapahtumien opastamisen kehittämiseen yhteistyössä tapahtumajärjestäjien kanssa. Tavoitteena SCALE-UP-hankkeessa oli kehittää liikkumisen digitaalista opastamista keskittyen erityisesti tapahtumaiikaiseen opastamiseen ja näkörajoitteisten liikkumiseen. Toimenpiteessä luotiin pohja Turun kaupungin digitaalisen opastamisen jatkokehittämiseksi.

Siirrettävät opastaulut

Kesärauha 2023 ja Miljazz 2023 -tapahtumissa pilotoitiin siirrettäviä opastetauluja. Tavoitteena oli ohjata kävelijöitä, pyöräilijöitä ja sähköpotkulautoilijoita kahden siirrettävän opastetaulun avulla. Pilotin kyselyyn vastanneista 2086 osallistujasta (23 000 osallistujasta) 40 % oli tyytyväisiä ohjeistukseen. Näin ollen kokeilu osoitti, että palvelulle on tarvetta ja vastaavien ohjeistusten toteuttaminen on suhteellisen helppoa tehdä. Pilotia laajennettiin vuonna 2024 osana Tall Ships Race -purjelaivatapahtumaa.

Näkörajoitteisten opastaminen

Näkörajoitteisten kanssa toteutettiin digitaalisen opastamisen palvelumuotoiluprosessi syksyllä 2023. Sen pohjalta toteutettiin seuraavat:

- Pimeä kahvila kaupungin johdolle keväällä 2024, jossa johdolle tarjottiin omakohtainen kokemus näkövammaisena olemisen haasteista.
- Tall Ships Race 2024 -purjelaivatapahtumassa QR-koodi integrointi viestintään sekä opastuskokeilu City Nomad Ltd:n kanssa. Tapahtuman yhteydessä näkövammaisista koostuva raati tuotti arvokasta arviointitietoa ääniopastuksen toimivuudesta sekä fyysisestä esteettömyydestä tapahtumassa.
- Turun ensimmäiset kohteet osaksi näkövammaisille suunnattua sanakarttapankkia keväällä 2024: [Turku](#) | [Sanakarttapankki](#)
- Ääniohjattujen valoristeysten tieto osaksi Turun palvelukartan liikkumisnäkyä ja ruudunlukijaominaisuus osaksi näkymän pop-up -ikkunoita.



Näkövammaisten raati antamassa palautetta TSR-tapahtuman opastuksesta. Kuva: Hannu Aaltonen



OPIT

1

Opastetaulujen käyttäminen vaatii aikaa ja resurssia, jotta niiden hyödyistä saadaan mahdollisimman paljon irti esim. hyödyntämällä QR-koodeja ja liikkuvaa kuvaa.

2

Kokeilujen osalta kriittisiä ovat mm. sähkönsaanti, aitaaminen ja turvallinen sijoittelu. Alihankkijoiden ohjeistaminen toteutuksen osalta vaatii panostusta.

3

Digitaalisten opastamiselementtien standardointi edesauttaa ja nopeuttaa niiden käyttöönottoa.

4

Näkörajoitteisten huomiointi vaatii laajaa ja systemaattista yhteistyötä paikallisen ja kansallisen järjestön kanssa.

5

Kokemusasiantuntijoiden käyttö on tehokas tapa havaita mahdolliset puutteet ja saada palautetta ratkaisusta ja niiden toimivuudesta. Näkevän on helppo erehtyä, vaikka yrittäisikin toimia näkövammaiset huomioon ottaen. Olisi myös hyvä muistaa, että moni näkörajoitteisten elämää helpottava ratkaisu helpottaa myös monia muita, kuten selkeät merkinnät infotauluissa, tarpeeksi isot kirjaimet, kontrastien käyttö sekä selkeät siirtymät toimipaikoissa.



ARVIOINTI

1

Tapahtumien liikkumista suunniteltaessa kannattaa huomioida tapahtuman kohderyhmien erilaiset profiilit. Esimerkiksi urbaaneille aikuisille suunnatulle Kesärauha-festivaaleille kuljettiin pääasiassa kestäväillä kulkumuodoilla (kävely 44 %, pyöräily 21 %), kun taas laajemmalle joukolle suunnattuun Tall Ships Race 2024 -tapahtumaan saavuttiin pääasiassa kävellen (43 %) ja yksityisautolla (31 %).

2

Näkövammaisten kanssa toteutettu käyttäjäraati toi arvioinnin kannalta arvokasta dataa ruohonjuuritason kokemuksista. Käyttäjäraati saattaa olla joissain tapauksissa perinteistä palautekyselyä tehokkaampi tapa kerätä arviointidataa.

Muuta mainittavaa

Mia Pylkkäsen opinnäytetyö:

Näkövammaisten digitaalinen opastaminen ja kestävä liikkuminen.



Talvi liikkumisvuodenaikana

Talvikauden kehittämisen toimenpiteeseen kuuluvilla kokeiluilla pyrittiin lisäämään talviaktiivisuutta ja kannustettiin nauttimaan ulkona liikkumisesta ympäri vuoden.

Tarkoituksena oli myös lisätä talvitapahtumia. Talvitoimenpiteet suunniteltiin palvelemaan mahdollisimman laajaa käyttäjäjoukkoa, erityisesti lapsia ja ikääntyneitä.

Piispankadun talviaukiokokeilu 2022–2023

Talviaukio sai alkunsa SCALE-UP-hankkeen ja Keskustan kärkihankkeen yhteistyönä.

Tavoitteena kokeilussa oli luoda talvikaudelle viihtyisä oleilun ja rauhoittumisen paikka, jota on mahdollista hyödyntää pienimuotoisessa, alueen luonteeseen sopivassa toiminnassa ja tapahtumissa.

Talviaukion toteuttamista varten Piispankadun itähaaran autoliikennettä rajoitettiin Svante Dahlströmin puistikon kohdalla. Läpiajo mahdollistettiin kevyelle liikenteelle.

Talviaukiolle sijoitettiin kesäkadulta tuttuja Parkly-kalusteita sekä talvenkestäviä istutuksia. Tunnelmallisen valaistuksen tarjosi puistikon kausivalaistus punaisine puista roikkuvineen palloineen.

Aluetta elävöitettiin taiteella, jota varten Kulttuurin ja Keskustan kärkihankkeet ideoivat taideprojektin lähialueen päiväkodeissa. Talviaiheiset teokset kiinnitettiin puiston muuntamon seinään kaikkien ihailtaviksi.

Asukkaita tiedotettiin kattavasti ennen toteutusta ja sen aikana. Heille tarjottiin mahdollisuus hyödyntää aukiota erilaisten tapahtumien järjestämisessä, mutta tämä ei innostanut heitä toteuttamaan toimintaa talviaukiolla.

Kokeilu osoitti, että aukio ei houkuttele ihmisiä ilman houkuttelevia palveluja tai toimintaa. Lisäksi kalusteiden materiaalivalinnat eivät olleet parhaat mahdolliset talvikäyttöön.



OPIT

1

Kokeilun sijoittuminen arvoympäristöön asettaa kokeilun toteuttamiselle tavallista korkeammat laatuvaatimukset, joita ei väliaikaisessa toteutuksessa ja pienellä budjetilla ollut mahdollista saavuttaa.

2

Kokeilualueena Piispankatu ja Svante Dahlströmin puistikko on liikenteellisesti mielenkiintoinen, mutta toisaalta erilaisten tapahtumien ja viihtyisän oleilun kannalta haastava. Liikennekokeilua kuitenkin pidettiin hyvänä ja liikennettä selkeyttävänä, joten kokeilussa näitä osa-alueita tulisi arvioida erillisinä kokeiluina.

3

Kokeilusta saatuja palautteita ja oppeja hyödynnettiin myöhemmin Runosmäen talvikadun suunnittelussa.



ARVIOINTI

1

Vaikka talvi vuodenaikana aiheuttaa monenlaisia haasteita, asukkaat ja muut sidosryhmät ovat halukkaita tekemään yhteistyötä kaupungin kanssa parantaakseen talvisen Turun houkuttelevuutta. Talviaukion palautekyselyyn vastanneista 56 % suhtautui kokeiluun hyväksyvästi, mutta toisaalta vain 29 % vastanneista oli tyytyväisiä talviaukioon.



Svante Dahlströmin puistikossa järjestetty talviaukio. Kuva: Katariina Salokannel



Runosmäen talvikatukokeilu 2024

Runosmäen Piiparinpolulle toteutettiin talvikatukokeilu 15.1.–15.3.2024. Kokeilun tavoitteena oli luoda talvikaudelle viihtyisä oleilun, toiminnan ja liikkumisen käytävä, jota on mahdollista hyödyntää pienimuotoisessa, alueen luonteeseen sopivassa toiminnassa ja tapahtumissa.

Kokeilun painopiste on paikallisten toimijoiden aktivoinnissa oman alueensa käyttämiseen talvikauteen sopivilla ja heidän omista tarpeistaan kumpuavilla tavoilla.

Talvikadulle tuotiin ulkokalusteita, valoketjuja ja talvi-istutuksia. Kaupungin Varaamo-palveluun avattiin alusta tapahtuma-aukion varaamista varten.

Asukkaita kannustettiin käyttämään talvikatua omiin tarpeisiinsa soveltuvilla tavoilla ja

varaamaan tapahtuma-aukiota Varaamon kautta. Yhteistyössä Runosmäen kirjaston sekä kulttuurin ja yhteisöllisen Turun kärkihankkeiden kanssa hankittiin yhteisötaiteilijoiden työpajoja ja tuliesitys talvilomaviikolle.

Asukkaiden ja toimijoiden tyytyväisyys ja kokemukset kokeilusta ovat yleisesti ottaen melko positiivisia. Vastaajat suhtautuivat verrattain positiivisimmin vastaaviin talviajan kokeiluihin ja näkisivät mielellään vastaavia kokeiluja alueellaan. Valaistus ja muut ympäristöä piristävät elementit olivat tervetulleita. Kokeilun toteutus vaatii parannuksia tapahtumien tuottamisessa ja viestinnässä.

Monet pitivät kulkuväylien talvikunnossapidon merkitystä tärkeimpänä tekijänä talviaikaiseen liikkumiseen kannustamisessa.



Runosmäen Piiparinpolulle asetettiin opastava infokyltti talvikatukokeilun ajaksi. Kuva: Eetu Sonck



OPIT

1

Asukkaiden ja yhteisöjen saaminen mukaan konkreettisesti aktiivisiksi toimijoiksi on suuri haaste. Asukkaille tarjottiin tukea omien tapahtumien toteuttamiseen, mutta tähän ei juuri tartuttu. Vuorovaikutukseen ja tiedottamiseen tulee kiinnittää vielä enemmän huomiota jatkossa.

2

Asukkaat toivovat alueelleen talviaikaa piristäviä elementtejä ja toimintaa erityisesti lapsille ja nuorille. Tällaisen toiminnan järjestämiseen tarvitaan kuitenkin aktiivinen toimija koko toimenpiteen ajaksi.

3

Kunnossapidon rooli korostuu talvikauden aktivoimisessa ja mielikuvien muuttamisessa talvesta liikkumisvuoden aikana. Väylien kunto ja turvallisuus ovat palautteissa ensisijaisia verrattuna tapahtumiin ja toimintaan.



ARVIOINTI

1

Talvikatu-pilottihankkeen yhteydessä kerätty Telraam-data antaa suuntaa antavaa tukea ajatukselle, että asukkaiden lähiympäristössä järjestetyt talvikokeilut ja -tapahtumat edistävät kestävien liikkumistapojen käyttöä. Toisaalta säätila saattaa vaikuttaa liikkumiseen tätäkin enemmän.

2

Palautekyselyn perusteella 72 % vastanneista piti talvikatua hyväksyttävänä keinona edistää talviajan liikkumista, kun taas vastanneista 42 % oli tyytyväisiä talvikatuun.



Markus Nivala esiintymässä talvikadulla Runosmäessä. Kuva: Nelli Kontturi



Pyöräilyagentit

Turussa toimi 33 pyöräilyagenttia helmi-joulukuussa 2024. He raportoivat kaupungille havaitsemistaan puutteista ja antoivat parannusehdotuksia PinBike-mobiilisovelluksen avulla.

Tavoitteena oli saada käyttäjälähtöistä tietoa ympärivuotisesta pyöräilystä ja kehittää kaupunkia pyöräily-ystävälliseksi yhteistyössä kokemusasiantuntijoiden kanssa.

PinBike-sovelluksella agentit jättivät paikkatiedolla varustettuja raportteja pyöräilyn olosuhteista. Raportteja saatiin yhteensä 138 kappaletta ja niistä koostettu raporttikooste välitettiin Turun kaupungin liikennesuunnittelulle ja kunnossapidolle.

Agentiksi haluavien tuli olla Turun Polkupyöräilijät ry:n jäseniä, joten kokeilu toimi samalla jäsenhankintakeinona yhdistykselle.

Agenttien keräämä tieto on antanut uudenlaisen kokonaiskuvan Turun ympäri- vuotisista pyöräilyolosuhteista, haasteista ja kehityskohteista. Lisäksi agenteille annettiin tehtäviä, joissa painotettiin tiettyjä elementtejä ja alueita. Näin ollen kaupunki sai ajankohtaista tietoa, kuten kenttäraportteja kunnossapidosta ensilumen tultua.

Kokeilun kesto on mahdollistanut muutosten seuraamisen eri vuodenaikoina, mikä auttaa kaupunkia ymmärtämään pyöräilijöiden tarpeita paremmin. Agenttien käytännön kokemukset ja ehdotukset ovat arvokkaita oppimismahdollisuuksia kaupungille.



OPIT

1

Agentit olivat erittäin tyytyväisiä kaupungin pyrkimyksiin ottaa heidän näkemyksensä huomioon ja odottavat innolla tulevia yhteistyötapoja, joita on hyvä jatkossa rakentaa agenttipilotin avulla luodulle perustalle.

2

Raporttien jättämiseen käytetty PinBike-sovellus ei soveltunut hyvin tähän käyttötarkoitukseen. Moni agentti piti sovellusta sekavana ja vaikeakäyttöisenä ja tämä lannisti useampaa agenttia raporttien jättämisestä.



ARVIOINTI

1

Pyöräilyagenttikokeilun palautekyselyn perusteella 87 % piti kokeilua hyväksyttävänä tapana edistää ympärivuotista liikumista, kun taas vastanneista 88 % oli tyytyväisiä kokeiluun.

2

Pyöräilyagenttikokeilun avoimessa palautteessa tuotiin esiin PinBike-sovellukseen liittyvät haasteet. Teknisten sovellusten toimintavarmuus onkin keskeinen tekijä tämän tyyppisissä kansalaistieteen kokeiluissa.



Agentit raportoivat havainnoistaan PinBike-sovelluksen avulla. Kuva: Iiris Yli-Junnila

Impivaaran pulkkavuokraamo

Turun kaupunki ja Åbo IFK toteuttivat Impivaaran virkistysalueella pulkkavuokraus-pilotin 3.2.–3.3.2024 ja 17.–23.2.2025.

Åbo IFK pyörittää alueella talvisin suksivuokraamo, jonka välinevalikoimaa laajennettiin sisältämään myös mäenlaskuvälineitä.

Vuokrattavissa oli kaksi erilaista liukurityyppiä ja useita muovipulkkia, joita sai käyttöönsä kahdella eurolla kahdeksi tunniksi. Koululaisryhmät saivat myös käyttöönsä pulkkia ulkoilutunneille.

Kokeilulla haluttiin kannustaa kaupunkilaisia liikkumaan talvella ja tehdä se helpoksi.

Mäenlaskuvälineiden saatavuus haluttiin varmistaa erityisesti hiihtolomaviikoilla. Vuonna 2024 hiihtolomaviikolle saatiin suksivuokraamolle ja samalla pulkkavuokraukselle pidennetyt aukioloajat. Vuonna 2025 palvelu kohdistettiin nimenomaan hiihtolomaviikolle.

Vuoden 2024 toteutuksessa tehtiin yhteistyötä paikallisen supermarketin kanssa ja tarjottiin ilmaiseksi grillimakkaraa ja mehua 400 ensimmäiselle henkilölle hiihtolomaviikon viikonloppuna. Näin palvelua saatiin tunnetuksi.



OPIT

1

Pulkkia ja liukureita ei vuokrattu kovin paljoa, sillä monet toivat omat välineensä pulkkamäkeen. Talvilomaviikonlopun 2024 aikana vuokrattiin yhteensä 10 kelkkaa. Tämä korostaa jälleen kerran pitkäkestoisten kokeilujen ja medianäkyvyyden merkitystä: vie aikaa, ennen kuin ihmiset muistavat, että on olemassa muitakin vaihtoehtoja kuin omien välineiden tuominen ja omistaminen.

2

Koululaisryhmät ovat antaneet kiitosta mahdollisuudesta käyttää vapaasti pulkkavuokraamon mäenlaskuvälineitä. Tämä mahdollisuus aiotaan säilyttää myös jatkossa.

3

Mäenlaskuvälineiden vuokrauskokeilu voidaan toteuttaa tulevaisuudessa uudelleen myönteisten kokemusten ja olemassa olevan kaluston ansiosta.



Suksivuokraamosta sai lainattua liukureita sekä perinteisempiä muovipulkkia. Kuva: Suvi Elo

Muuta mainittavaa

Katariina Kasvisen

opinnäytetyö talvipyöräilystä:
Käytäntöteoreettinen näkökulma talvipyöräilyn edistämiseen: Tapaustutkimus turkulaisten talviliikkumisesta



Arviointi

Vaikutusten mittaaminen edellyttää järjestelmällistä arviointia

Järjestelmällinen ja kattava tehtyjen toimenpiteiden toteutuksen ja lopputulosten arviointi kuuluu olennaisesti EU-rahoitteisiin hankkeisiin.

Kaikista SCALE-UP-hankkeen toimenpiteistä tehtiin kattava arviointi, jossa keskityttiin paitsi yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksiin myös toimenpiteiden suunnittelu- ja toteuttamisprosessin onnistumisten arviointiin.

Arviointia varten rakennettiin oma arviointikehys sekä määritettiin kunkin toimenpiteen kannalta olennaiset määrälliset ja laadulliset indikaattorit, joita seurattiin koko hankkeen ajan.

Kunkin toimenpiteen alussa määritettiin indikaattoreiden lähtötaso ja lopussa mitattiin kehitystä suhteessa tähän lähtötasoon.

Hankkeen prosessiarvioinnissa taas keskityttiin tarkastelemaan kunkin toimenpiteen toteuttamisen kannalta keskeisiä tekijöitä, kuten toteuttamista häirinneitä esteitä tai sitä edesauttaneita ajureita.

Arviointi on osa hankkeiden päivittäistä tekemistä

Arviointia ei tule kohdella irrallisena osana itse tekemisestä, saati välttämättömänä, rahoittajan sanelemana pahana.

SCALE-UP-hankkeessa arviointi oli yhtä oleellinen osa toimenpidettä kuin konkreettiset aktiviteetit hankkeen aikana. Onnistuneen arvioinnin edellytyksenä olivat huolellinen suunnittelu ja systemaattinen datankeruu.

Hankkeessa arviointi integroitiin osaksi toimenpiteiden operatiivista suunnittelua hankkeen alkumetreiltä lähtien. Tämä edellytti kaikkien hankkeen toimenpiteitä toteuttavien tahojen sitouttamista arviointiin ja etenkin sen vaatimaan datankeruuseen.

SCALE-UP-hankkeen kokemusten perusteella voidaan hyvin todeta, että arvioinnin suunnitteluun käytetty aika kantoi hankkeen lopussa hedelmää, kun hankkeen tulokset ja kertyneet opit saatiin systemaattiseen muotoon jatkoanalysointia varten.

Arviointia voi hyödyntää monella eri tavalla

Ilman järjestelmällisen arviointiprosessin tuottamaa tietoa hankkeen todellisia vaikutuksia ja tavoiteltuun muutokseen vaikuttaneita kontekstuaalisia tekijöitä on vaikea todentaa.

Arviointi tuottaakin parhaimmillaan arvokasta tietoa suunnittelun ja päätöksenteon tueksi.

Arviointidataa voidaan hyödyntää paitsi suunniteltaessa toimenpiteiden mahdollista skaalaamista myös tarkasteltaessa mahdollisuuksia toistaa niitä esimerkiksi muissa kaupungeissa. Samalla on hyvä muistaa, että arviointidatan kerääminen voi itsessään myös olla osa toimenpidettä.

SCALE-UP-hankkeessa esimerkiksi testattiin koululaisia aktiiviseen liikkumiseen kannustavaa toimintamallia. Pyöräilytaitojen testaamista varten tämän mallin puitteissa rakennettiin taitorata, joka itsessään toimi pyöräilyyn kannustavana elementtinä ja samalla tuotti arviointidataa aktivointimallin vaikutusten mittaamista varten. Toisaalta myös olemassa olevan ja rutiininomaisesti kerättävän datan tarkempi analysointi toimenpiteen kontekstissa voi paljastaa hyödyllisiä näkökohtia jatkon kannalta.

Fölin tapahtumalippujen käyttäjämäärien tarkastelu suhteessa myytyjen teatterilippujen kokonaismäärään SCALE-UP-hankkeen puitteissa tuotti esimerkiksi arvokasta tietoa lippujen käyttöasteesta. Tätä tietoa voidaan jatkossa soveltaa vaikkapa näiden yhdistelmälippujen markkinoinnissa.



Arviointi oli olennainen osa SCALE-UP-hanketta. Kuva. Suvi Elo



DO'S

1

Ota arviointi mukaan jo suunnitteluvaiheessa. Vaikutusten arvioinnin kannalta kriittisin työ tapahtuu jo ennen varsinaista toimenpiteen toteutusvaihetta.

2

Sitouta toimenpiteen toteuttajat ja tarvittaessa myös sidosryhmät mukaan arviointiin.

3

Varmista vertailukelpoisen pohjatietodatan saatavuus. Hyödynnä olemassa olevia tietolähteitä mutta varmista tällöin myös seurantadatan saatavuus toimenpiteen suorittamisen jälkeen.

4

Valmistaudu jalkatyöhön tiedonkeruun niin vaatiessa ja muista resursoida riittävästi työaika tiedonkeruulle.

5

Hyödynnä tiedonkeruumenetelmiä arvioinnissa monipuolisesti. Käyttäjäraati voi olla joskus käyttäjäkyselyä tehokkaampi tapa kerätä tietoa.

6

Palkitse. Kyselyjen vastaajamääriä saa nostettua helposti pienellä porkkanalla, kuten vastaajien kesken arvotuilla palkinnoilla. Käyttäjäraadeille kannattaa budjetoida palkkiot jo hankesuunnitteluvaiheessa.

7

Muista, että vaikutusten arviointia voi tehostaa toimenpiteen prosessiarvioinnilla. Kartoittamalla toimenpidettä estäneitä ja edistäneitä tekijöitä kerrytät arvokasta tietoa mahdollisen tulevan skaalaamisen kannalta.



DONT'S

1

Älä unohda painottaa arvioinnin merkitystä kokonaisuuden kannalta toimenpiteen toteuttajille.

2

Älä irrota arviointia muusta tekemisestä toimenpiteessä.

3

Älä oletta, että arviointi hoituu itsestään. Varmista että sovittu tieto tulee myös kerättyä.

4

Älä unohda arviointia, kun kilpailutat palveluntarjoajia. Arviointidatan keruu kannattaakin sisällyttää osaksi kilpailutuskriteereitä.

5

Älä tyydy pelkkiin helppoihin ratkaisuihin, kuten käyttäjämäärien seurantaan, vaan kerää lisäksi palvelun laatua kuvaavaa dataa esimerkiksi kohdennetuilla käyttäjäkyselyillä.

Viestintä ja tapahtumat

Hankkeen aikana toteutettiin useita kampanjoita ja muita viestintätoimia, jotka lisäsivät hankkeen näkyvyyttä ja tunnettua.

Viestintä suunniteltiin kohderyhmien tarpeet huomioiden, ja viestinnässä hyödynnettiin monipuolisia kanavia, kuten sosiaalista mediaa, paikallisia tiedotusvälineitä sekä yhteistyökumppaneiden verkostoja. Viestintää eri toimenpiteistä tehtiin ennen toimenpiteitä, niiden aikana sekä niiden jälkeen.

Hanke näkyi monipuolisesti erityisesti paikallisessa mediassa, mutta se sai huomiota myös kansallisesti ja kansainvälisesti. Lisäksi hankkeen toimenpiteistä viestittiin SCALE-UP-hankkeen kansainvälisillä verkkosivuilla ja muissa kanavissa.

Hankkeen asiantuntijat osallistuivat aktiivisesti erilaisiin tilaisuuksiin ja esittelivät niissä hankkeen toimenpiteitä.

Joidenkin hankkeen toimenpiteiden toteuttaminen edellytti yleisötilaisuuksia, joten niitä järjestettiin tarpeen mukaan. Myös hankekumppanit eri maista vierailivat Turussa tutustuen hankkeen tuloksiin ja saavutuksiin.



Kansainväliset hankekumppanit pääsivät kesällä 2024 tutustumaan Turussa toteutettuihin toimenpiteisiin, kuten muksubusseihin. Kuva: Suvi Elo



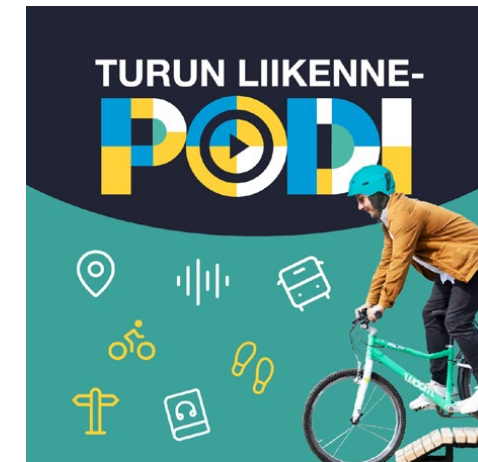
Liikkumistestiä ja hankkeen muita toimenpiteitä mainostettiin erilaisissa tapahtumissa. Kuva: Iiris Yli-Junnila

Liikennepodin jaksot

Scale-Up-hankkeessa jatkettiin Turun kaupungin tuottamaa liikennepodcastia, joka nostaa esiin ajankohtaisia liikenteeseen ja liikkumiseen liittyviä teemoja Turun alueella. SCALE-UPin rahoittamissa jaksoissa käsiteltiin hankkeen toimenpiteitä, ja niissä vieraili hankkeen parissa työskenteleviä asiantuntijoita.

Tavoitteena podcastilla on lisätä tietoisuutta liikenteen ja liikkumisen ajankohtaisista aiheista sekä edistää kestävää ja sujuvaa liikkumista Turun alueella.

Turun liikennepodi löytyy Spotifysta ja litteroidut versiot turku.fi/turun-liikennepodi -sivulta.



Turun kaupungin liikennepodin toisen kauden kansikuva.

Hankekumppaneiden opit

"SCALE-UP-hankkeessa Turun kaupunki loi kehityspohjan usealle eri teemalle ja vahvisti osaamista eri käyttäjäryhmien huomioimisessa. Turun kaupungin uusi kaupunkiliikkumisen ratkaisut -yksikkö sai hankkeen myötä hyvän pohjan jatkotyöskentelylle. Kansainvälinen yhteistyö vauhditti toimenpiteiden kehitystä ja osoitti, että Turku pysyy ketterästi kehittämään liikkumISRatkaisuja, jotka inspiroivat ja edesauttavat myös muiden kaupunkien kehitystä."

STELLA AALTONEN

Turun kaupunki, SCALE-UP-hankkeen Turun hankepäällikkö

"Laadukkaan ja kattavan tiedonkeruun merkitys hankkeiden oppien keräämiselle on olennaisen tärkeää kaupungeille – onnistumisten mittaaminen ja toteutusprosessien arviointi takaavat hyvät lähtökohdat palveluiden mahdolliselle skaalaamiselle. SCALE-UP-hankkeessa kerättiin monipuolisesti dataa Turussa toteutetuista toimenpiteistä, ja kertynyttä dataa voidaan jatkossa käyttää päätöksenteon tukena. Hankkeen asiantunteva arviointiryhmä oli myös omiaan tukemaan hankearviointiosaamisen karttumista Turun ammattikorkeakoulussa."

ANNIKA KUNNASVIRTA

Turun ammattikorkeakoulu, SCALE-UP-hankkeen arviointivastaava

"SCALE UPin avulla olemme päässeet osaltamme edistämään joukkoliikenteen ja erityisesti alueellisen junaliikenteen tavoitteita. Olemme saaneet hyviä esimerkkejä ja malleja muista hankekaupungeista, tehneet useampia selvityksiä ja jakaneet tietoa kuntien päätöksenteon tueksi sekä käyneet hedelmällistä keskustelua eri toimijoiden kesken. Olemme tunnistaneet aiempaa paremmin seudullisten kestävien matkaketjujen pullonkauloja, joihin kannattaa etsiä ratkaisuja myös jatkossa. Vaikka avoimia kysymyksiä ja työtä riittää edelleen, olemme toiveikkaita paikallisjunaliikenteen tulevaisuudesta."

SALLA MURMANN

Varsinais-Suomen liitto, erikoissuunnittelija

"SCALE-UP auttoi hahmottamaan, kuinka pirstaleinen julkisten kuljetusten kenttä on ja kuinka heikosti dataa on saatavissa. Toisaalta saimme vahvistusta sille, että kuljetusten yhdistelyllä ja keskitetyllä hallinnoinnilla voidaan saavuttaa huomattavasti tehokkaampia palveluita laskematta asiakaspalvelun tasoa."

PEITSA TURVANEN

Vinka Oy:n toimitusjohtaja

Julkaisun linkit

Julkaisuun upotetut tekstilinkit luetteloituna sivunumeron ja otsikon mukaan:

s. 4 Yleisesti SCALE-UP-hankkeesta

<https://www.scale-up-project.eu>

s. 5 Kestävien matkaketjujen kehittäminen
Turun seudulla ja Varsinais-Suomessa

[https://ah.turku.fi/tksjlk/2022/0303003p/
Images/2084388.pdf](https://ah.turku.fi/tksjlk/2022/0303003p/Images/2084388.pdf)

s. 5 Kestävien matkaketjujen kehittäminen
Turun seudulla ja Varsinais-Suomessa

[https://varsinais-suomi.fi/wp-content/
uploads/2021/11/Paikallisjunaliikenteen_
pendelointipotentiaali_2021.pdf](https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2021/11/Paikallisjunaliikenteen_pendelointipotentiaali_2021.pdf)

s. 6 Kestävien matkaketjujen kehittäminen
Turun seudulla ja Varsinais-Suomessa

[https://varsinais-suomi.fi/wp-content/
uploads/2023/01/VarSu_raportti_200123.pdf](https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2023/01/VarSu_raportti_200123.pdf)

s. 6 Kestävien matkaketjujen kehittäminen
Turun seudulla ja Varsinais-Suomessa

[https://valonia.fi/materiaali/
lahijunaliikenne-kiinnostaa-varsinaissuomalaisia/](https://valonia.fi/materiaali/lahijunaliikenne-kiinnostaa-varsinaissuomalaisia/)

s. 9 Liikkumispisteiden toteuttaminen
Turun seudulla

[https://valonia.fi/uutinen/yhteiskayt-
toiset-kaupunkipyorat-saaneet-myon-
teisen-vastaanoton-loimaalla/](https://valonia.fi/uutinen/yhteiskayt-toiset-kaupunkipyorat-saaneet-myon-teisen-vastaanoton-loimaalla/)

s. 9 Liikkumispisteiden toteuttaminen
Turun seudulla

[https://valonia.fi/materiaali/kaupunkipyo-
rien-mahdollisuudet-webinaarin-tallenne/](https://valonia.fi/materiaali/kaupunkipyorien-mahdollisuudet-webinaarin-tallenne/)

s. 9 Liikkumispisteiden toteuttaminen
Turun seudulla

[https://uusikaupunki.fi/fi/joukkoliikenne/
kutsuvuoro-kutsu-vuki](https://uusikaupunki.fi/fi/joukkoliikenne/kutsuvuoro-kutsu-vuki)

s. 14 Pysäköinnin taustajärjestelmän kehittäminen
<https://github.com/City-of-Turku/parkkihubi>

s. 19 Henkilöliikenteen ja logistiikan
yhdistävän liikkumisportaalin luominen

<https://www.theseus.fi/handle/10024/876033>

s. 19 Henkilöliikenteen ja logistiikan
yhdistävän liikkumisportaalin luominen

<https://www.theseus.fi/handle/10024/869195>

s. 20 Liikkumisnäköymä osana Turun palvelukarttaa
<https://github.com/City-of-Turku/smbackend>

s. 20 Liikkumisnäköymä osana Turun palvelukarttaa
<https://github.com/City-of-Turku/servicemap-ui>

s. 21 Liikkumisnäköymä osana Turun palvelukarttaa
<https://www.theseus.fi/handle/10024/787059>

s. 21 Liikkumisnäköymä osana Turun palvelukarttaa
<https://palvelukartta.turku.fi/fi/mobility/>

s. 29 Hiilineutraalien työmaiden edistäminen
[https://www.theseus.fi/bitstream/
handle/10024/850783/Kontturi_Nelli.
pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/850783/Kontturi_Nelli.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

s. 29 Hiilineutraalien työmaiden edistäminen
[https://www.theseus.fi/bitstream/
handle/10024/857251/Tahkapaa_Eino.
pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/857251/Tahkapaa_Eino.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

s. 35 Liikkumisen ohjaus tapahtumien aikana
<https://www.sanakartat.fi/fi/kunta/turku/>

s. 46 Viestintä ja tapahtumat
<https://www.turku.fi/turun-liikennepodi>



Terminologialistaus

TEN-T

Euroopan laajuinen liikenneverkko (Trans-European Transport Network) on EU:n aloite Euroopan laajuisen liikenneinfrastruktuurin rakentamiseksi ja parantamiseksi. Aloite yhdistää Euroopan maantiet, rautatiet, sisävesireitit, satamat ja lentokentät yhteiseksi liikenneverkoksi.

Liikenteen solmukohta

Liikenteen solmukohdalla tarkoitetaan pistettä, jossa eri liikkumispalvelut kohtaavat.

Liikkuminen palveluna

Liikkuminen palveluna tarkoittaa erilaisten kattavien ja joustavien liikkumispalveluiden tarjoamista kuluttajalle, jolloin tämän ei tarvitse omistaa tai käyttää autoa matkustamiseen.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti on joukkoliikenteen asiakkaille tarkoitettu pysäköintitapa, jonka avulla tämän on helppo yhdistää eri kulkutapoja. Asiakas voi tulla liityntäpysäköintipaikalle autolla tai polkupyörällä ja vaihtaa liityntäpysäköintipisteellä joukkoliikenteen kyytiin.



SCALE-UP-partnerit.

KIITOS!



SCALE-UP

User-Centric & Data Driven Solutions for Connected Urban Poles



This project has received funding from the European Union's horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332

