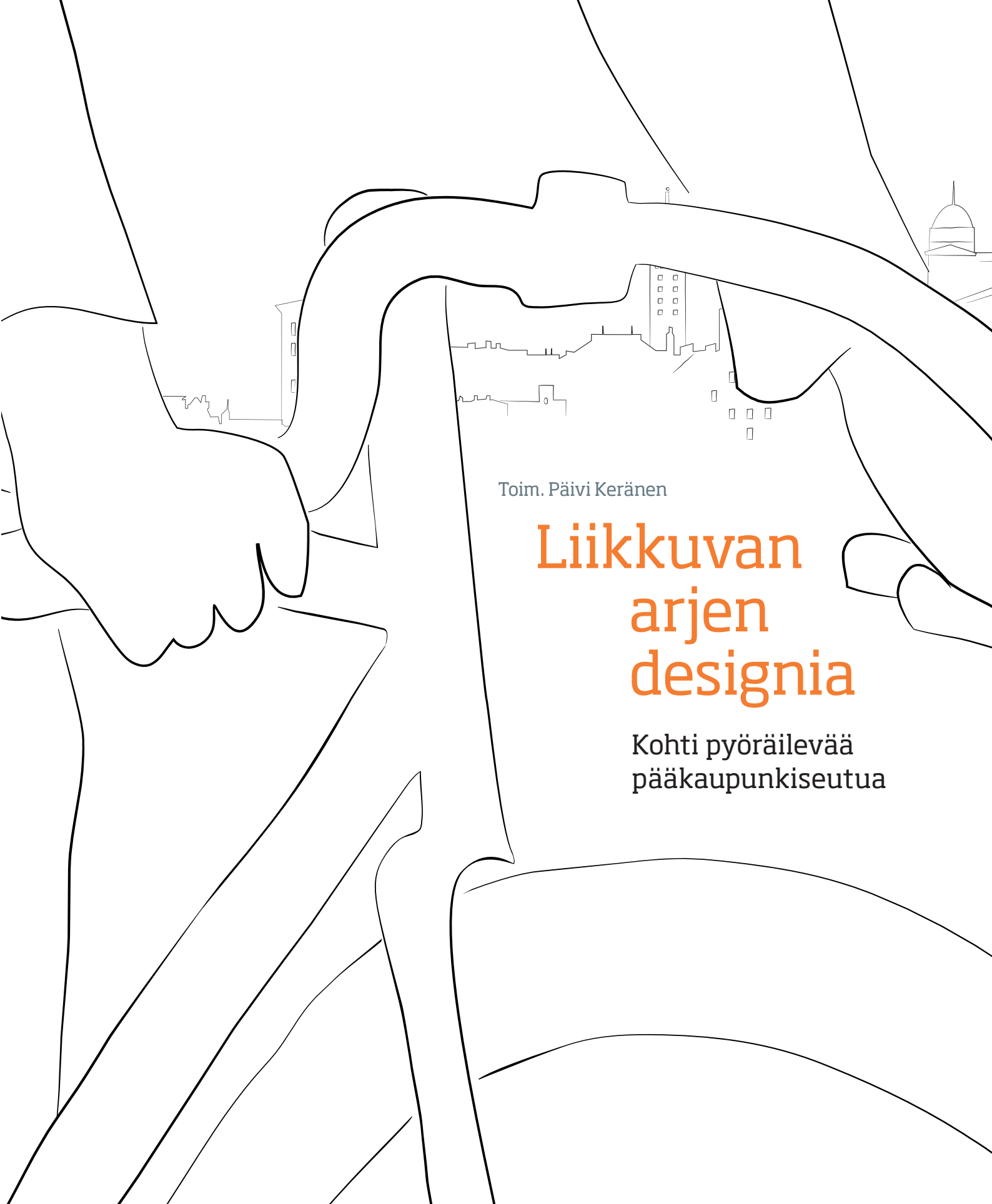


Toim. Päivi Keränen

Liikkuvan arjen designia

Kohti pyöräilevää pääkaupunkiseutua

TOIMITUSKUNTA
Päivi Fredriksson
Päivi Keränen
Merita Soini
Anna-Maria Vilkuna

TAITTO
Sari Lieho

KANNEN KUVA JA KUVITUKSET
Heidi Mattila

VALOKUVAT
Pertti Raami
Markku Lempinen
Aleksandr Pylsy
Oula-Heikki Rantanen
Päivi Keränen
Mika Seppälä
Merita Soini
Lotta Blomqvist
Noora Hokkanen
Minni Sirelä
Marja Amgwerd
Sari Seppälä
Juha Pohjola
Teemu Malva
Leena Aro
Noora Hokkanen
Tuiti Paju

JULKAISIJA
Metropolia Ammattikorkeakoulu
Kulttuuri ja luova ala

PAINO
Lönnberg Print & Promo, Helsinki 2013

PAPERI
Munken Polar 150 g

FONTTI
Soho Pro, Univers LT Std

ISBN 978-952-5797-94-7 (painettu julkaisu)
ISBN 978-952-5797-95-4 (pdf)

© Kirjoittajat, valokuvaajat ja Metropolia Ammattikorkeakoulu

Tämän teoksen kopioiminen on tekijänoikeuslain (404/61, muut. 712/96) ja valokuvalain (405/61, muut. 446/95) mukaisesti kielletty. Teoksen valokopioiminen on kielletty, ellei valokopiointiin ole hankittu lupaa. Lisätietoa luvista antaa Kopiosto ry, www.kopiosto.fi. Teoksen tai sen osan digitaalinen kopiointi tai muuntelu on ehdottomasti kielletty.

Liikkuvan Arjen Design

Metropolia

SYKLI
Suomen ympäristöopisto

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

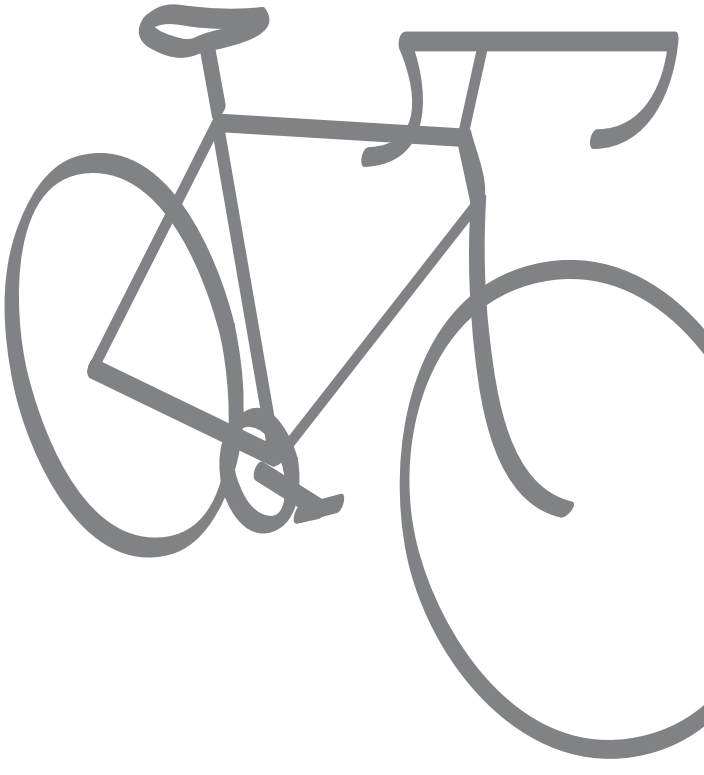
Vipuvoimaa EU:lta
2007–2013

Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto

Toim. Päivi Keränen

Liikkuvan arjen designia

Kohti pyöräilevää pääkaupunkiseutua



Sisältö

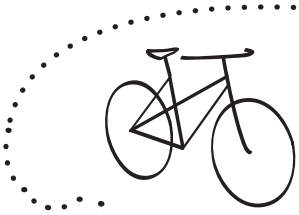
Alkusanat
Päivi Fredriksson

Parempaa kaupunkia palvelumuotoilulla

14 **Pyöräilyn 2010-luku Helsingissä**
Otso Kivekäs

18 **Palvelumuotoilulla houkuttelevuutta viisaisiin liikkumisvalintoihin**
Tarja Jääskeläinen

20 **Liikunnasta liikenteeksi**
Antti Pönni



Pyöräkeskuksesta vauhtia pyöräilevään Helsinkiin

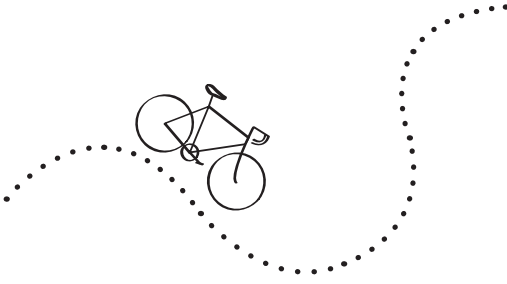
26 **Pyöräkeskuksen muotoa hakemassa**
Päivi Keränen

32 **Käänteistä kaupunkisuunnittelua?**
Leena Silfverberg

34 **Megayhteissuunnittelua Narinkkatorin laidalle**
Mari Siikonen

36 **Pyöräillen kotiin**
Juuso Andersin

38 **Pyöräkeskus 1.1 – pari polkaisua eteenpäin**
Johanna Taskinen ja Mari Päätalo



Pyöräilijän Kivistöä rakentamassa

42 **Pyöräilijäystävällisyyttä uudelle asuinalueelle**
Päivi Keränen

46 **Tavoitteena katkeamaton ketju pyöräilijän palveluissa**
Reijo Sandberg

48 **Opastetun maastopyöräpolun tarina**
Noora Kanerva

Yhteisten asemien elementit

52 **Malmista yhteinen asema**
Pauli Vennervirta

56 **Malmilta osviittaa asemien kehittämiseen**
Arja Aalto ja Eeva Hämeenoja

Liikkuvan arjen muotoilua

60 **Kaupunkimuotoilun muutosagenttina**
Merita Soini

62 **Innovaatioprojektit osana Liikkuvan Arjen Designia**
Juha Ainoa ja Päivi Keränen

66 **Light the Night!**
Weera Seppä

68 **Draamapaja muotoilijoiden käytössä**
Suvi Aho

70 **Osallistavaa suunnittelua Liikkuvan arjen työhuoneissa**
Päivi Keränen

74 **Entä käytännössä?**

Alkusanat

Muotoiluajattelulla on voimaa toimia muutoksen käynnistäjänä. Liikkuvan Arjen Design-projektissa muotoiltiin kestävämpien liikkumistapojen kaupunkia ja sen tulokset näkyvät osin jo kaupunkikuvassa. Pääasiassa opiskelijavoimin eteenpäin vietyä kehittämismatkaa viitoittivat Helsingin ja Vantaan kaupunkien toimeksiannot. Nyt käsissäsi oleva julkaisu on moniääninen kokoelma projektin annista: näkökulmista kaupunkimuotoiluun ja syntyneistä palvelu- ja tuotekonsepteista.

Julkaisun ensimmäisessä osassa hahmotellaan kaupunkiliikkumisen nykytilaa ja tulevaisuuden näkymiä sekä palveluntuottajan ja kaupungissa liikkuvan tarpeita. Nämä ovat toimeksiantoja muotoilulle. Liikkuvan Arjen Design oli yksi Metropolian muotoilupääkaupunkivuoden kärkihankkeista. Yhtenä vuoden teemoista oli ***Avoin kaupunki – paremman elämän edellytykset kaupunkilaisille****, joka kuvaa hyvin myös liikkuvan arjen designin tavoitteita.*

Kolmessa seuraavassa osassa valotetaan liikkuvan arjen designia eri yhteyksissä: Helsingissä pyöräilijän palveluja kokoavassa Pyöräkeskuksessa, Vantaalla aivan uuden, vielä rakenteilla olevan asuin- ja työpaikka-alueen ratkaisuissa ja Malmilla aseman ympäristön kohentamisessa paikallisen yhteisön kanssa. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn toimijat ovat hankkeen myötä verkostoituneet. Toimintamalli luo tilan kaikkia osapuolia hyödyttävälle vuoropuhelulle. Yhteisen pöydän ääressä on jaettu ajatuksia työn alla olevista ja pyöräilyä edistävistä kehittämistavoitteista. Hyväksi havaittujen palvelumallien jakaminen kaupunkien välillä on näin saanut uutta pontta. Jokaiseen osioon on koottu työhön osallistuneiden asiantuntijoiden ja kaupunkilaisten näkökulmia.

Viides osa, Liikkuvan arjen muotoilua, kuvaa yhteisöllisen suunnittelun muotoja – vuorovaikutuksessa saatuja näkökulmia ja ajatuksia, joista syntyy ideoiden poikasia uuteen ja paremmin toimivaan kaupunkiympäristöön. Tutustuminen edistyneisiin pyöräilykaupunkeihin ja näiden toimijoihin on antanut näkökulmaa ideoinnille. Vierailut Lontoossa, Gentissä ja Wienissä sekä työskentely kansainvälisten opiskelijoiden kanssa mm. Shanghain Radical Design Weekin työpajassa saivat huomaamaan, että ajatukset pyöräilyn edistämiseksi ovat samansuuntaisia eri puolilla maailmaa.

Viimeinen osa koostuu muotoilun opiskelijoiden suunnittelemista palvelu- ja tuotekonsepteista. Opiskelijoilla on ollut ainutkertainen mahdollisuus osallistua kaupunkisuunnitteluun, saada ajatuksilleen monipuolista ammatillista ohjausta ja nähdä läheltä työelämässä toteutuvien prosessien käänteet. Parhaimmillaan he pääsevät myös näkemään omien ideoidensa toteutumisen kaupunkitilassa. Käytännön projektien myötä on syntynyt uusia ja innostavia yhteistyökumppanuuksia muotoilun ja muiden alojen tulevien ammattilaisten välillä. Uusia ajatuksia herättävien muotoilukonseptien myötä vahvistui tarve yhteistyön jatkamiselle kaupunkien sekä kaupunkiympäristöä suunnittelevien konsulttitoimistojen kanssa. Työhuoneen pöydällä onkin jo uusia luonnoksia kaupunkimuotoilun palvelutoiminnan kehittämiseksi, ja syntyneet ajatukset saavat konkreettista jatkoa Helsingin kaupungin innovaatiorahaston tuella.

Haluamme kiittää yhteistyökumppaneitamme ja rahoittajiamme, Euroopan aluekehitysrahastoa, Uudenmaan liittoa sekä Helsingin ja Vantaan kaupunkeja, saamastamme tilaisuudesta osallistua yhteisen pääkaupunkiseutumme kehittämiseen. Lämpimät kiitokset myös kaikille muille kehittämistyöhön osallistuneille.

Toivomme kirjan herättelevän lukijaa katsomaan kaupunkia uusin silmin, ja näkemään valintoihimme vaikuttavia yksityiskohtia. Ennen kaikkea kuitenkin toivomme sen innostavan tarttumaan näihin havaintoihin, tuomaan kehittämistarpeet ilmi ja osallistumaan paremman kaupungin muotoiluun!

Päivi Fredriksson
muotoilun koulutuspäällikkö
Metropolia Ammattikorkeakoulu

Arja Aalto, henkilöliikenneasiantuntija, Liikennevirasto

On tärkeää lisätä asemien houkuttelevuutta ja parantaa matkaketjujen toimivuutta mm. kehittämällä liityntäyhteyksiä ja -pysäköintiä aseman ympäristössä.

Suvi Aho, tutkija

Lapset kohderyhmänä tarvitsevat hiukan apua, että heidän äänensä kuuluu yhteisen ympäristömme suunnittelussa.

Noora Kanerva, Korson Kaiku ry

Maastopyöräilyssä tapahtuma-muotoilulla on ehdottomasti kasvava kysyntä tapahtumien, harrastusreittien ja ennen kaikkea maasto-pyöräilyn tunnetuksi tekemisen kannalta.

Juuso Andersin, teollisen muotoilun opiskelija, Metropolia Ammattikorkeakoulu

Muotoilun opiskelijoina opimme näkemään mahdollisuuksia, ratkaisemaan ongelmia ja luomaan uusia tapoja tehdä asioita.

Eeva Hämeenoja, rehtori, Suomen ympäristöopisto Sykli

Kaupunkimuotoilu voi palvella kestävän kehityksen edistämistä tekemällä hyvät valinnat helpoiksi ja houkutteleviksi. Esimerkkeinä tästä ovat viihtyisät asemaseudut pyöräparkkeineen ja kaupunki-pyörineen sekä tyylikkäät ja toimivat jätteenlajitteluratkaisut.

Juha Ainoa, lehtori, Metropolia Ammattikorkeakoulu

Kaupunkimuotoilu on kaupunki-ympäristön käyttäjälähtöistä suunnittelua ja muotoilua. Siihen liittyy niin arkipäivän ympäristön laatu ja viihtyisyys kuin asukkaiden jokapäiväinen kaupunkielämä.

Tarja Jääskeläinen, erikoissuunnittelija, HSL

Kaupunkimuotoilulla helpotetaan ja piristetään ihmisten arkea: kaupunkiympäristö ja sen palvelut suunnitellaan asukkaiden tarpeet huomioiden viihtyisyyttä unohtamatta.

Merita Soini, Liikkuvan Arjen Designin projektipäällikkö ja lehtori, Metropolia Ammattikorkeakoulu

Kaupunkimuotoilu on sanatonta kommunikointia – kun asiat toimivat, voimme hymyillä.

Mari Siikonen, muotoilujohtaja ja teollinen muotoilija, WSP Finland Oy

Kaupunkimuotoilu on yhtä lailla muodon antoa, kuin toimintojen ja prosessien suunnittelua meidän kaikkien yhteiseen ympäristöön. Siinä on myös sen kiinnostavuus ja toisaalta haaste – ratkaisujen on oltava toimivia kaikille.

Päivi Keränen, Liikkuvan Arjen Designin tuottaja-tiedottaja,
Metropolia Ammattikorkeakoulu

Kaupunkimuotoilu on paitsi tuotteiden ja palvelujen, myös järjestelmätason suunnittelua. Siihen liittyy aina yllätyksen elementti – vision toteutumiselle luodaan puitteet, mutta lopputuloksessa näkyy myös kaupunkilaisten, ajan ja ennakoimattoman yhteisvaikutus.

Leena Silfverberg, toimistopäällikkö,
kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki

Kaupunkikulttuurin kehittyessä entistä elävämmäksi ja spontaanimmaksi myös hallinnolta odotetaan uudenlaista käyttäjälähtöisyyttä, joustavuutta ja valmiuksia antaa tilaa kokeiluille.

Mari Päätalo, toimitusjohtaja,
Valpastin Oy ja Johanna Taskinen,
johtava asiantuntija, Mobinet Oy

Kun ollaan kaupungissa ja julkisessa tilassa, tulevat kaupunkielämän haasteet vastaan kaikissa muodoissaan.

Reijo Sandberg, Kivistö-projektin johtaja,
Vantaan kaupunki

Kaupunkimuotoilun voisi oikeastaan katsoa olevan, mitä silmät näkevät kaupungissa. Kaupunkimuotoilua on se yhteinen kaupunkikuva – se, mitä me yhteisesti näemme ja se, minkä kaikki voimme nähdä.

Pauli Vennervirta, kouluttaja,
Suomen ympäristöopisto Sykli

Nuorten innokkuus saada oman kätensä jälki näkyviin omaan lähiympäristöönsä oli silminnähtävää. Malmilta saatuja kokemuksia voidaankin nyt hyödyntää myös muilla pääradan asemilla.

Weera Seppä, sisustusarkkitehtuurin
opiskelija, Metropolia
Ammattikorkeakoulu

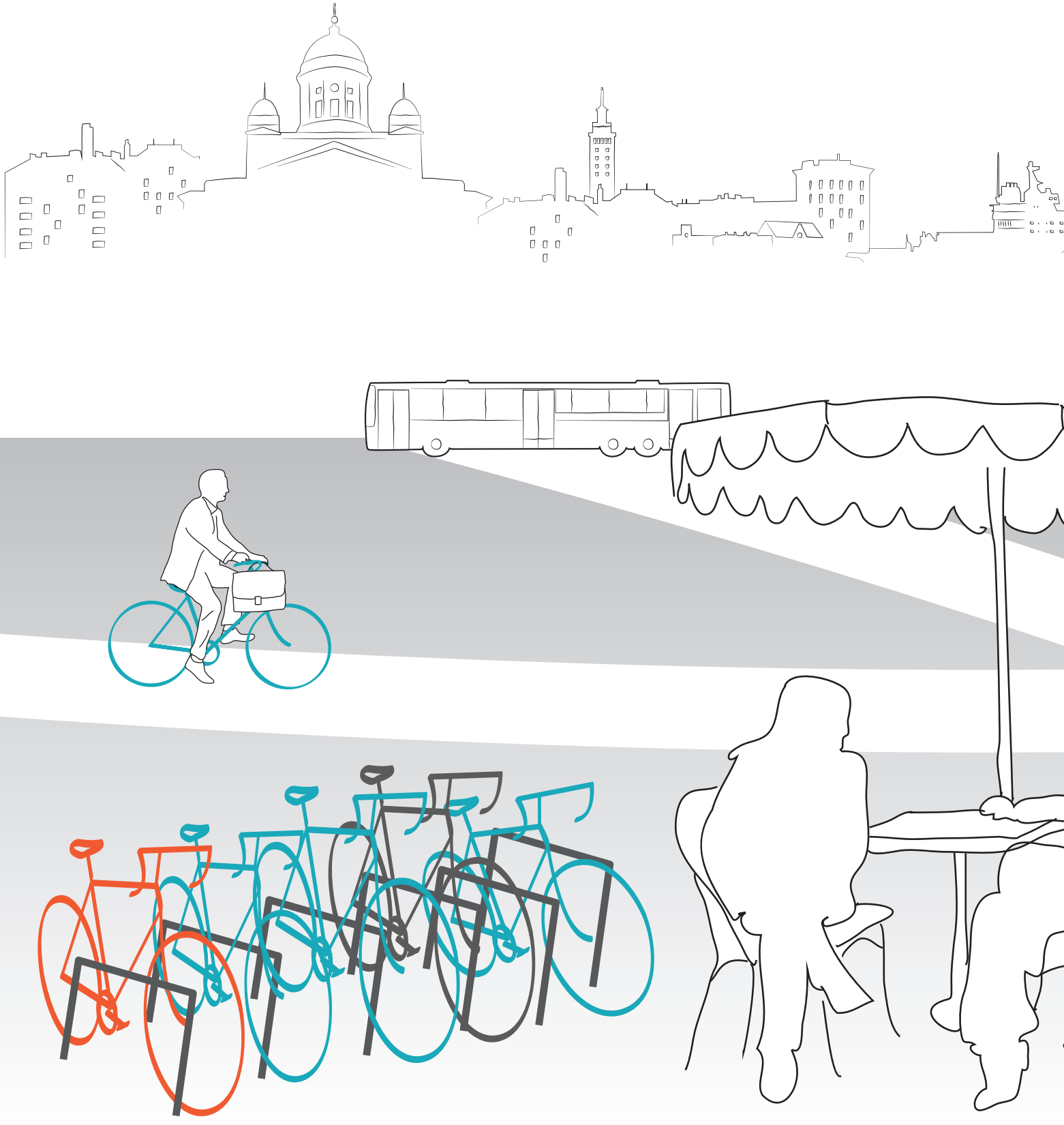
Kaupunkimuotoilu merkitsee minulle toimivan, kauniin ja inspiroivan ympäristön luomista, joka ottaa huomioon kaikki sen käyttäjät.

Otso Kivekäs, kaupunginvaltuutettu,
Hepo ry:n hallituksen jäsen

Pyöräilyn aseman korostaminen on yksi 2010-luvun suuria trendejä kaupunkisuunnittelussa.

Antti Pönni, lehtori, Fillarijengin perustajajäsen,
Metropolia Ammattikorkeakoulu

Pyöräilyn kannalta tärkeitä ovat myös pieneltä vaikuttavat, mutta merkitykseltään suuret arjen ratkaisut, joihin asiantuntevalla designilla voidaan löytää vastauksia.



Parempaa kaupunkia palvelumuotoilulla

Pyöräilyn **2010-luku** Helsingissä

Otso Kivekäs, kaupunginvaltuutettu
Helsingin pyöräilyprojektin projektiryhmän jäsen 2009–2012

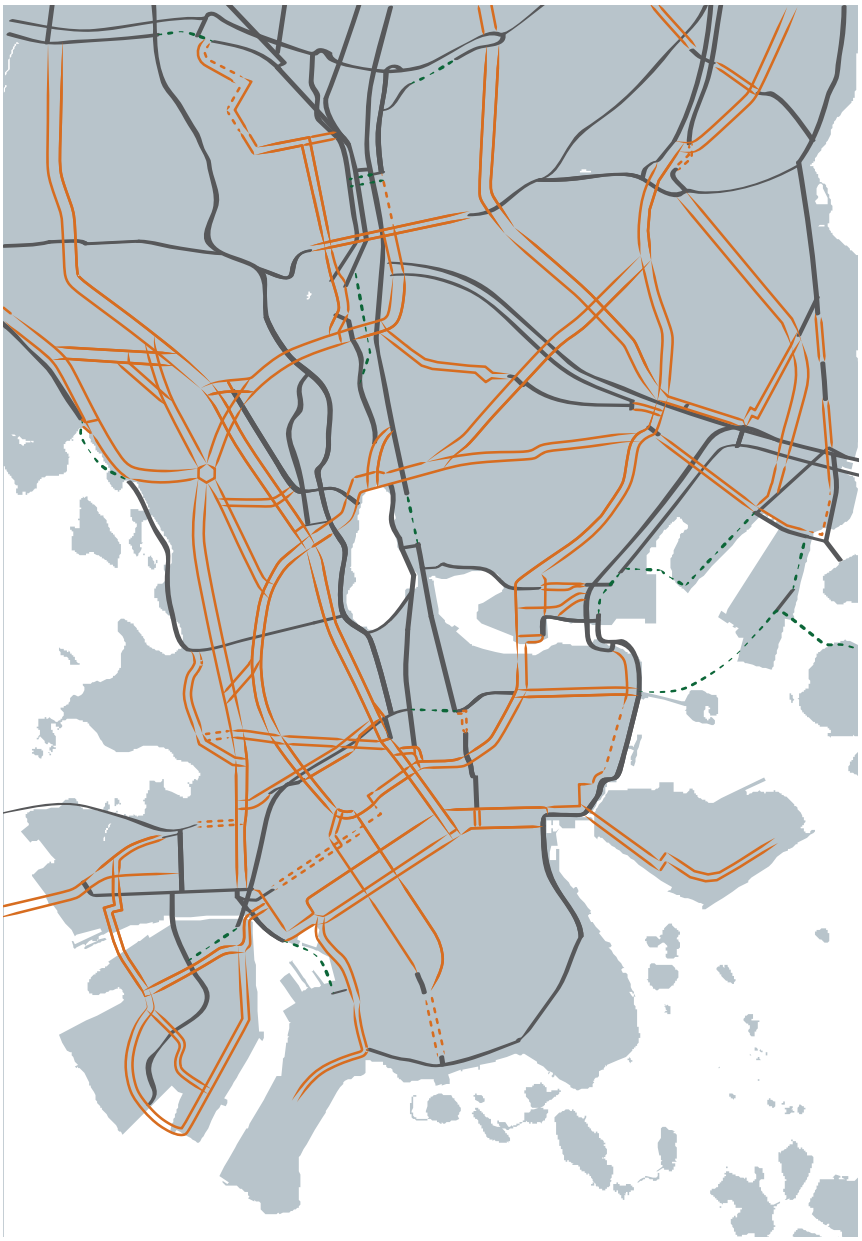
Pyöräilyn aseman korostaminen on yksi 2010-luvun suuria trendejä kaupunkisuunnittelussa. Pyöräilyn osuus on noussut lähes nollasta merkittäväksi sellaisissa kaupungeissa kuin Rooma, Sevilla ja New York. Pyörien myynti ylittää jo autojen myynnin lähes kaikkialla Euroopassa. Eikä tämä trendi ole sivuuttanut Helsinkiäkään. Pyöräilijöiden määrä on noussut tasaisesti vuosituhannen alusta saakka, ja polkijamäärä Helsinginniemen laskentalinjalla on lähes kaksinkertaistunut vuodesta 2005.

Pyöräilyn edistämisen voidaan Helsingissä katsoa alkaneen pyöräilyprojektista. Kaupungin strategiaohjelmassa 2009-2012 päätettiin perustaa pyöräilyprojekti, jonka tavoitteena olisi kaksinkertaistaa pyöräilyn osuus. Saman vuoden kesäkuussa aloitti Marek Salermo Helsingin pyöräliikenteen suunnittelijana. Tavoite ei ollut erityisen täsmällinen, ja ensimmäiset vuodet menivätkin lähinnä ihmeteltäessä, mitä ja miten oikeastaan pitäisi tehdä.

Kaupungin pääreittien kunnostustarpeita selvitettiin 2010. Pääreittien linjausta ei tosin oltu vielä valittu, mikä vähän hankaloitti toimintaa. Ehkä osin siksi suurin osa löydetyistä ongelmista on edelleen korjaamatta.

Samana syksynä kriittisiä pyöräretkiä alettiin uudistaa. Mukaan järjestämään kutsuttiin uusia tahoja, muun muassa Helsingin Polkupyöräilijät. Samalla jo vuosien ajan jatkuneet mielenosoitukset alkoivat saa-

68 Rautatientori
Järnvägstorget
HSL
HRT
VDL
KMC-440



Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2025

YKSISUUNTAINEN PYÖRÄLIIKENTEEN JÄRJESTELY

KAKSISUUNTAINEN PYÖRÄLIIKENTEEN JÄRJESTELY

PYÖRÄLIIKENNE AJORADALLA/LIIKENTEEN RAUHOITTAMINEN

JATKOSELVITETTÄVÄ YHTEYSTARVE

da täsmällisemmin kaupungin politiikkaan vaikuttavan luonteen.

Vuoden 2011 aikana virastomaailma eli edelleen suunnitteluvaihetta. Katuun asti maalattiin parikymmentä pyörätaskua Kamppiin ja Töölöön. Virastojen ulkopuolella kriittinen pyöräretki valtasi Länsiväylän 13.9.2011. vaatien siitä katua. Nyttemmin sama idea on yleiskaavan visiossa.

Vuonna 2012 alkoi virkatyökin jo tuottaa tuloksia. Suurin virstanpylväs oli, kun Baana avattiin Helsinki-päivänä 12.6. Samalla aukesi Narinkalla myös väliaikainen Pyöräkeskus, joka on toiminut erilaisten pyöräilytapahtumien kokoavana näyttämönä viimeiset kaksi kesää. Myös kantakaupungin pyöräteiden tavoiteverkko hyväksyttiin, ja siinä tavoite tehdä pyörätiet muun muassa Mannerheimintielle, Hämeentielle, Mechelininkadulle ja Tukholmankadulle. Lisäksi hyväksyttiin ensimmäinen osa suunnitteluohjeista, joka määrittää miten pyöräteitä pitää oikeastaan tehdä.

Tämän vuoden puolella on tehty pyöräilyn edistämissuunnitelma, joka lopulta konkretisoi 2009 asetetun tavoitteen: nostaa vuoteen 2020 mennessä

> Hitaudesta huolimatta suurikin laiva lopulta kääntyy, ja toimivan pyöräinfran eteen jostain ilmaantuneet esteet ylitetään yksi kerrallaan.

pyöräilyn osuus 15 prosenttiin liikenteestä. Asfaltiin maalattiin pyöräkaistat Nordenskiöldinkadun länsipäässä Töölössä ja Runeberginkadun eteläpäässä Kampissa. Mannerheimintien pyörätiesuunnitelmat hyväksyttiin, mutta sen sijaan pyörätiesuunnitelmat Mechelininkadulle ja Helsinginkadulle juuttuivat lautakuntakäsittelyyn, kun parkkipaikoista kannettiin kovaa huolta.

Kuten tästä lyhyestä historiikista helposti huomaa, asioiden vieminen ideasta asfaltiksi asti on hidasta, todella hidasta. Vuosien työstä huolimatta edelleenkin jokainen pyöräristeys, jossa tehdään katutöitä, muutetaan samalla aiempaa huonommaksi lisäämällä ylimääräinen reunakivi töyssyksi pyöräilijän eteen.

Tämä kuvaa ehkä laajemminkin poliittista ilmapiiriä pyöräilyn suhteen. Poliittisesti Helsingissä on laaja kannatus pyöräilyn painoarvon lisäämiselle. Se on kirjoitettu kaupungin strategiaan ja erilaisiin liikenteen kehittämissuunnitelmiin. Kaikki puolueet myös kannattavat sitä. Ongelmat alkavat, kun jotain pitäisi konkreettisesti tehdä.

Helsingin valtavassa ja hajanaisessa organisaatiossa asiat hukkuvat jonnekin ei-kenenkään-maalle. Organisaatio osaa tehdä niin kuin aina ennekin, mutta jos mitään pitäisi muuttaa, täytyy siitä saada aikaan noin viiden viraston konsensus. Ja yleensä joku aina jarruttaa asioita varmuuden vuoksi.

Vaikeudet kaupunkipyöräjärjestelmän saamisessa ovat tästä hyvä esimerkki. Mainosrahoitteinen pyöräjärjestelmä päätettiin hankkia vuonna 2008. Kolmen kilpailutuksen ja viiden vuoden jälkeen viimeisin yritys saada pyöräjärjestelmä kaatui, koska kaupunki ei kyennyt järjestämään riittävän hyviä mainospaikkoja. Viime tarjouskilpailusta on jo kaksi vuotta, ja mainosmarkkinat ovat muuttuneet sillä välin. Suunnittelu on kestänyt näin kauan, koska kaikki asiat piti sopia liikennelaitoksen, liikennesuunnittelun, asemakaavaarkkitehtien, rakennusviraston, rakennusvalvontaviraston ja kaupunkikuvaneuvottelukunnan kanssa. Jokaisen mahdollisen tahon lupa tarvittiin käytännössä jokaiseen mahdolliseen asiaan.

Hitaudesta huolimatta suurikin laiva lopulta kääntyy, ja toimivan pyöräinfran eteen jostain ilmaantuneet esteet ylitetään yksi kerrallaan. Kaikki merkit viittaavat siihen, että käänne on jo tapahtunut.

Kaupungin kymmenen vuoden investointisuunnitelmassa pyöräväylien rakentamisen rahoitus nostetaan takavuosien neljästä miljoonasta noin kymmeneen miljoonaan. Se on pyöräilynedistämisohjelmassa ehdotettu taso, ja mahdollistaa pyörätieverkon systemaattisen kehittämisen.

Suunnitteilla onkin runsaasti uusia pyöräteitä. Keskustan ja lähiöiden välille on tarkoitus tehdä suorat ja tasaiset baanat, muun muassa pääradan ja Itäväylän varteen. Kantakaupunkiin taas rakennetaan tanskalaistyyppiset pyörätiet pääkaduille. Mannerheimintien ja Mechelininkadun lisäksi suunnitteilla on Mäkelänkatu ja erityisesti Hämeentie.

Reunakivistä tehtiin periaatepäätös jo 2012. Vielä tämän vuoden puolella pitäisi tulla risteysten tyyppipiirrokset, joiden mukaan jatkossa risteyksiä ei sabotoida.

Ja kaupunkipyörätkin ovat tulossa, mutta vasta 2015. Joko mainoksilla tai ilman.

Palvelumuotoilulla **houkuttelevuutta** viisaisiin liikkumisvalintoihin

Tarja Jääskeläinen
erikoissuunnittelija, liikkumisen ohjaus, HSL

Autoteollisuudessa tuotemuotoilu on viety pitkälle. Autokaupan alalla osataan erinomaisen hyvin myös palvelumuotoilun keinot, joilla asiakas saadaan tekemään kaupat. Asiakas tuntee itsensä erityiseksi ja poistuu liikkeestä tyytyväisenä uuden auton tuoksu nenässään.

Miltä sitten tuntuu ja tuoksuu joukkoliikenteessä? Pahimmillaan palvelukokemus voi olla ikävä. Asemalaiturilla on kylmää ja pimeää. Juna on myöhässä, mutta siitä ei anneta mitään informaatiota. Kun juna vihdoin saapuu, asiakas astuu tietämättään vaunuun, jossa ei lippuja myydä, ja ihmettelee, miksei konduktööriä kuulu. Muutaman pysähdyksen jälkeen kyytiin nousee laitapuolen kulkija levittäen pistävää lemua ympärilleen. Jäätyään pois junasta asiakas ei löydä heti pysäkille, josta hänen vaihtoyhteytensä lähtee. Sen ja junan myöhästymisen takia vaihto bussiin ei onnistu suunnitellusti, ja asiakas joutuu odottamaan seuraavaa vuoroa lähes parikymmentä minuuttia – kylmällä ja pimeällä pysäkillä. Asiakas päättää, että tämä kokeilu sai jäädä viimeiseksi ja menee ensi kerralla taas autolla.

Yllä oleva kuvaus on esimerkki epäonnistuneesta palvelupolusta. Onneksi joukkoliikenteen asiakaskohtaamiset sujuvat normaalisti paremmin, mistä kertovat asiakas- ja asukastyytyväisyystutkimusten hyvät tulokset ja matkustajamäärän kasvu. Erittäin merkittävää on se, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus on noussut ja henkilöautoliikenteen osuus on laskenut yhdellä prosenttiyksiköllä uusimmassa Helsingin seudun liikennetutkimuksessa. Monissa asioissa on siis onnistuttu ja palvelukokemus on ollut useimpien joukkoliikenteen asiakkaiden kohdalla miellyttävä.

HSL:n arvot ovat asiakaslähtöisyys, yhteistyö, jatkuva kehittyminen ja ympäristövastuu, joita se pyrkii toteuttamaan kaikessa toiminnassaan. HSL liikuttaa meitä kaikkia -slogan julkistettiin 2010, mistä alkoi HSL:n asiakkuusstrategian kehittäminen. Työssä määriteltiin asiakkaan palvelupolku: tärkeät asiakaskohtaamiset liikkumisen suunnittelusta matkan tekemiseen ja niiden tuleminen osaksi asiakkaan arkea, sekä miten HSL:n prosessien tulee vastata palvelupolun eri vaiheissa asiakkaan tarpeisiin. Tarjoamalla turvallista, luotettavaa ja helppoa palvelua HSL haluaa pitää nykyiset matkustajat asiakkainaan ja saada uusia joukkoliikenteen käyttäjiä. Strategian pohjalta on alettu työstää asiakasohjelmaa, joka valmistuu vuoden 2015 lopulla.

Liikkumisen ohjauksella kannustetaan ympäristöystävällisiin liikkumistottumuksiin neuvonnalla,

markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä liikkumisen palvelujen koordinoinnilla ja kehittämisellä. Tavoitteena on vähentää yksin henkilöautolla tapahtuvaa kulkemista ja lisätä kestävien kulkumuotojen käyttöä. Ulkomaiset esimerkit osoittavat, että liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä voidaan vähentää yksityisautoilua keskimäärin 10–30 %. Liikkumisen ohjauksessa hyödynnetään palvelumuotoilua korostamalla positiivisia ja lisäarvoa tuovia asiakaskohtaamisia eri kohderyhmille. Esimerkkinä tästä voidaan mainita työantajille suunnatut, räätälöitävissä olevat viisaan liikkumisen palvelut ja vaikkapa liikkumisvalinnan taustalla olevaan kodin tai yrityksen sijaintiin vaikuttaminen sähköisten palveluiden avulla. Tärkeintä liikkumisen ohjauksessa on konkreettinen asiakkaan kohtaaminen: on tiedettävä, missä, milloin ja miten juuri kyseiselle asiakasryhmän edustajalle tulee viisaasta liikkumisesta kertoa.

Viisaan liikkumisen edistäminen on asenteisiin vaikuttamista. Termi kestävä liikkuminen voi herättää ristiriitaisia tunteita: onko kyse jostain viherpiiperryksestä? Joukkoliikenne saatetaan jossain piireissä mieltää vähävaraisten kulkumuodoksi. Pyöräilyä muuten kuin huvi- tai liikuntamuotona on kenties pidetty friikkien touhuna. Autoilun ihanuus on kuitenkin murenemassa. Yhä harvempi nuori hankkii pääkaupunkiseudulla ajokortin, koska kokee sen tarpeettomaksi. Auto ei olekaan enää ihmisen arvon osoitus – tärkeämmäksi arvoksi on nousemassa hyvinvointi. Suomessa on otettu käyttöön termi viisas liikkuminen, joka on askel parempaan suuntaan: muulla tavoin kuin yksin autolla kulkeminen onkin ihan fiksua.

cross

Liikunnasta **liikenteeksi**

Antti Pönni
lehtori, Metropolia Ammattikorkeakoulu

Mitä pyöräily on? Monille varmaankin mukava tapa viettää aurinkoista sunnuntaipäivää tai ehkä jopa aktiivinen harrastus, keino kohottaa kuntoa. Mutta voisiko pyöräily olla myös arkinen vaihtoehto autoilulle tai joukkoliikenteelle, keino matkustaa töihin tai käydä kaupassa? Toisin sanoen: voisiko pyöräily olla paitsi liikuntaa, myös liikennettä?

Olen itse harrastanut työmatkapyöräilyä useamman vuoden ajan, aluksi satunnaisemmin, sittemmin säännöllisemmin ja suunnitelmallisemmin. Yksi merkittävä etappi työmatkapyöräilijän "urallani" oli Fillarijengi -ryhmän perustaminen vuonna 2008. Fillarijengi sai alkunsa Metropolia Ammattikorkeakoulun perustamisen yhteydessä käyttöön otettujen verkkofoorumien kautta. Metropooli-verkkolehden sivuilla käytiin keskustelua pyöräilyn edistämisestä, keskustelu siirtyi kahvipöytiin ja lopulta wikityötilaan perustetulle Fillarijengi-sivulle, joka sai luonnehdinnan "Työmatkapyöräilyn pää-äänenkannattaja Metropoliassa". Wikisivuilla käytiin keskusteluja, pidettiin yllä matkalaskuria, kartoitettiin toimipisteiden pyöräilyfasiliteetteja, ehdotettiin työsuhdepolkupyöriä, jaettiin fillarilinkkejä milloin aktiivisemmin, milloin vähemmän aktiivisesti. Myöhemmin mukaan tulivat facebook-ryhmä ja vuotuinen osallistuminen Pyöräilykuntien verkoston järjestämään Kilometrikisaan.

Fillarijengin toiminta kuvastaa osaltaan laajempaa arkipyöräilyä edistävän toiminnan aktivoitumista 2010-luvun taitteessa erityisesti pääkaupunkiseudulla. Työmatka- ja muuta arkipyöräilyä on kyllä harjoitettu vuosikaudet enemmän tai vähemmän, mutta nyt - kuten myös Fillarijengin kohdalla - uutena elementtinä on tullut mukaan sosiaalinen media, jonka kautta arjen pyöräilijät ovat löytäneet toisensa ja saaneet kanavan ajatustenvaihdolle ja ideoinnille. Pyöräilyä on edistetty erilaisissa blogeissa (näkyvimpänä ehkä Kaupunkifillari-blogi) ja sittemmin lukuisissa facebook-ryhmissä. Etenkin ajatus pyöräilystä liikunnan sijaan liikenteenä on noussut keskusteluissa kantavaksi teemaksi. Toisin sanoen pyöräilyn edistäminen tarkoittaa sellaisten ratkaisujen kehittämistä, jotka tekevät pyöräilystä realistisen vaihtoehdon autoilulle tai joukkoliikenteelle ei vain kesällä, vaan myös talvella. Samaan aikaan pyöräilyn kehittäminen on tullut entistä suunnitelmallisemmaksi ja aktiivisemmaksi myös "virallisemmalla" taholla, mistä hyvänä esimerkkinä on Helsingin kaupunkisuunniteluviraston toiminta.

Fillarijengin toimintamuodoista suosituimmaksi ja näkyvimmäksi on osoittautunut keväästä 2009 lähtien vuosittain järjestetty Tour de Metropolia -pyöräilytapahtuma. Myös Tour de Metropolian (tai tuttavallisemmin TdM:n) lähtökohtaisena ajatuksena on ollut arkipyöräilijän näkökulma. TdM ei ole urheilutapahtuma, jossa kovakuntoiset ja huippuvarustellut vauhtipyöräilijät kilpailevat toisiaan vastaan, vaan lyhyistä etapeista koostuva, rauhallista vauhtia etenevä kierros, joka ei edellytä erityistä kuntoa tai varustusta. Tausta-ajatuksena on siis se, että pyöräily on liikkumisen tapa, joka on lähtökohtaisesti on kenen tahansa ulottuvilla. TdM on onnistunut, jos sen ajaminen onnistuu Jopolla.

Yli arkipyöräilyn esteiden

TdM pyrkii osaltaan vastaamaan yhteen arkipyöräilyn esteistä: asenteisiin. Tarkoitus on osoittaa, että pyöräily on mahdollinen ja varteen otettava tapa liikkua pisteestä A pisteeseen B. Asenteen muutos on ensimmäinen etappi pyöräilyyn siirryttäessä. Jaksanko ajaa viisi kilometriä, kymmenen kilometriä, viisitoista kilometriä? Viitsinkö ajaa sateessa? Uskallanko ajaa talvella? Kaikki kysymyksiä, joita olen itseltäni kysynyt ja joihin olen lopulta vastannut myöntävästi.

Asenne ei kuitenkaan ole ainoa arkipyöräilyn este, vaan siihen liittyy myös muita kysymyksiä, joista tärkeimmät ovat sujuvuus, mukavuus ja turvallisuus. Nämä asiat eivät ole täysin pyöräilijän itsensä vallassa. Säähän voi toki varautua vaatetuksella, pimeyteen valoilla, jäähän nastarenkailla ja niin edespäin. Merkittävässä roolissa arkipyöräilyn tekemisessä mahdolliseksi on kuitenkin myös sujuvuutta, mukavuutta ja turvallisuutta edistävä suunnittelu ja muotoilu, jota myös Liikkuvan Arjen Design on ollut omalta osaltaan edistämässä.

> Pyöräily on liikkumisen tapa, joka lähtökohtaisesti on kenen tahansa ulottuvilla.

Sujuvuus, mukavuus ja turvallisuus eivät ole toisistaan irrallisia asioita, vaan usein, kun edistetään yhtä, edistetään myös muita. Yksi merkittävä tekijä on reittien selkeys. Eräässä yhdysvaltalaisessa tutkimuksessa selvitettiin työmatkapyöräilyn suosioon vaikuttavia tekijöitä lähes sadassa Yhdysvaltain suurimmassa kaupungissa. Kävi ilmi, että esimerkiksi lämpötilalla tai sademäärillä ei ollut juurikaan vaikutusta pyöräilyn suosioon. Merkittävimmäksi yksittäiseksi tekijäksi nousi pyöräreittien selkeys ja johdonmukaisuus. Tähän liittyy paitsi matkanteon sujuvuus, myös turvallisuus ja mukavuus.

Suuret pienet arjen ratkaisut

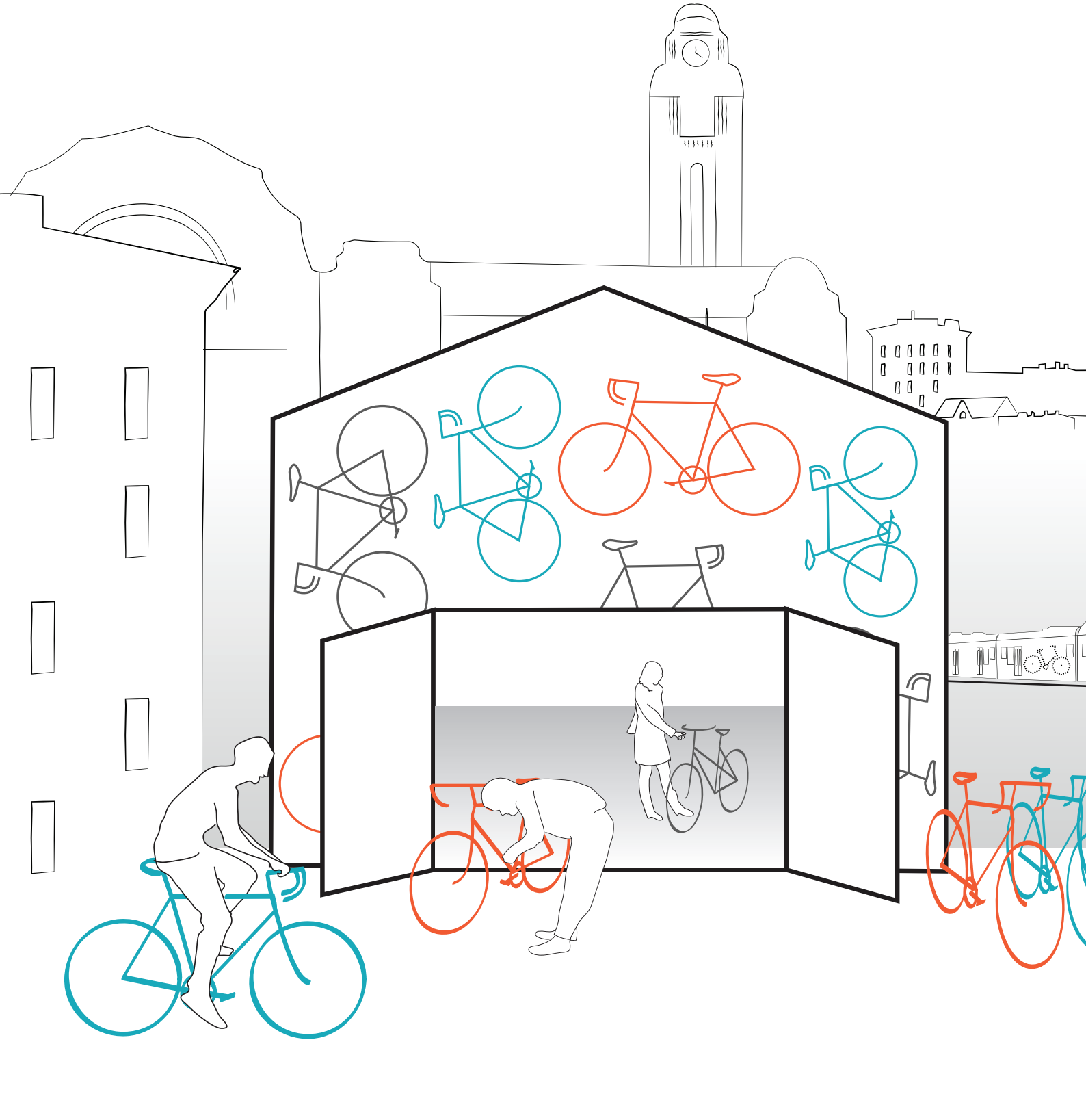
Vaikka viime aikoina pyöräilyn saralla onkin tapahtunut paljon kehitystä, niin ainakin toistaiseksi Suomessa eletään pyöräilyn kannalta sekavassa ympäristössä. Jalankulkijat ja pyöräilijät sijoitetaan samoille reiteille, mistä aiheutuu jatkuvia konflikteja. Pyöräteiden saattavat loppua kesken kaiken ja ne on merkitty epäselvästi. Pyöräteiden ja autoväylien risteyksissä näkyvyys on usein huono, mikä estää kulkua ja aiheuttaa vaaratilanteita. Monin paikoin pyörien turvallinen pysäköinti ja lukitseminen on vaikeaa tai mahdotonta. Talvella pyöräteiden auraustilanne on aina arvoitus, eikä liikkeelle lähtiessä ole selvää, meneekö työmatkaan puoli tuntia vai puolitoista tuntia.

Jos pyöräilyä liikennemuotona halutaan vakavasti edistää, niin merkittäviä tekijöitä tässä ovat yhtäältä kaupunki- ja liikennesuunnittelu ja toisaalta nykyistä sekavaa tilannetta selkeyttävä lainsäädäntöjä. Merkkejä paremmasta on tässä suhteessa jo olemassa, kuten jo mainittu Helsingin pyöräilysuunnittelu. Pyöräilyn kannalta tärkeitä ovat kuitenkin myös pieneltä vaikuttavat, mutta merkitykseltään suuret arjen ratkaisut, joihin asiantuntevalla designilla voidaan löytää vastauksia. Pari konkreettista esimerkkiä arjen tilanteista, joissa pieni panostus designiin olisi tuonut suuren hyödyn.

Tapaus 1. Olin äskettäin liikkeellä Helsingin keskuspuistossa ja tarkoitukseni oli ajaa lyhyt kolmen kilometrin matka minulle ennalta tuntematonta reittiä. Kartalla reitti näytti suoralta, mutta todellisuudessa puisto osoittautui erilaisten risteävien reittien sokkeloksi. Risteyskohdissa oli välillä viitoitus, välillä ei. Silloinkin kun viitoitus oli, olivat viitat pieniä, korkealla ja vaikeasti luettavissa. Lopulta oli vain luotettava omaan suuntavaistoon. Tulos: pääsin perille, mutta kolmen kilometrin suorasta reitistä oli tullut runsaan kahdeksan kilometrin kierros. Jos reitillä olisi ollut hyvin suunniteltu selkeä viitoitus, ongelmia ei olisi ollut.

Tapaus 2. Lähimarketissani on tehty iso laajennus, kaupasta on tullut kaikin puolin hienompi ja ympäröivä pysäköintialue on suunniteltu kokonaan uudestaan laajennetun kaupan tarpeisiin. Pyöräpysäköintiä ei sen sijaan ole suunniteltu juuri lainkaan – seinään on vain ruuvattu halpa teline, johon pyörän saa tuettua etupyörästä. Ongelmana on paitsi se, että kyseinen teline voi vääntää pyörän pinnoja kieroon, myös se, että pyörää on mahdotonta lukita telineeseen rungosta. Tulos: vältän pyörällä käymistä kaupassa, koska pyörää ei voi lukita turvallisesti. Jos pyöriä varten olisi asennettu hyvin suunnitellut kunnolliset telineet, olisi kaupassa käynti pyörällä käytännöllistä ja mukavaa.

Pyöräilyn lisääntyminen ei ole seurausta vain siitä, että ihmiset päättävät pyöräillä enemmän. Pyöräilyn lisääntymisen tärkeänä edellytyksenä ovat ne erilaiset pienet ja suuret ratkaisut, jotka tekevät pyöräilystä sujuvampaa, mukavampaa ja turvallisempaa.



Pyöräkeskuksesta vauhtia pyöräilevään Helsinkiin

Pyöräkeskuksen muotoa hakemassa

Päivi Keränen,
Metropolia Ammattikorkeakoulu

"Pyöräkeskus toimii pyöräilyn tapahtumien, tiedotuksen ja palveluiden elävänä keskuksena."
(Pyöräilyn edistämisohjelma 2013)

Pyöräkeskus on palvellut kaupunkilaisia kahden pyöräilykauden ajan Helsingin Narinkkatorin laidalla.

Keskus on tuonut mukanaan palveluja: valvottua pyöräpysäköintiä, opastusta ja lainattavia välineitä pyörän omatoimiseen huoltoon sekä maksullista pikahuoltoa ja pyörävuokrausta. Keskus tarjoaa myös puitteet erilaisten pyöräilyyn liittyvien tapahtumien järjestämiseen vilkkaalla ja näkyvällä paikalla.

Kuluneet pari vuotta ovat olleet antoisaa kehittämisen aikaa. Kaupunkilaiset ovat löytäneet keskuksen ja kävijämäärä on jatkuvasti kasvanut. Samalla on viitoitettu tietä tulevaan – palveluja halutaan laajentaa alueellisiin keskuksiin ja katseet pysyvän Pyöräkeskuksen sijainnista suuntautuvat Baanan varteen Kansalaistorille.

Pyöräkeskusta ehdittiin jo kaivata Helsinkiin. Liki kahdenkymmenen vuoden aikana keskuksen sijoituspaikaksi ehdittiin ehdottaa Rautatieaseman länsisiipeä, Lasipalatsinaukiota, Töölönlahtea ja Kaisaniemen puistoa. Myös keskuksen sisältö ja palvelutarjonta vaihtelivat suunnittelun edetessä. Miten Pyöräkeskus siis sai ensimmäisen toteutukseen edenneen muotonsa?

Liikkuvan arjen designia Pyöräkeskuksessa

Muotoilupääkaupunkivuosi toi vauhtia Pyöräkeskuksen toteutukseen, sillä keskus sopi erinomaisesti vuodelle määriteltyihin teemoihin ja tavoitteisiin. Pyöräkeskus alkoi myös kiinnostaa yhä laajempaa joukkoa. Saana Tikkanen laati Aalto-yliopistoon tekemässään opinnäytetyössä keskuksen palvelukonseptin. Suunnittelutoimisto WSP Finland kehitti konseptia edelleen kiinteärakenteiselle Pyöräkeskukselle siten, että se linkittyi toimiston suunnittelemaan pyöräkalusteperheeseen.

Pysyvien rakenteiden sijaan keskus päätettiin kuitenkin toteuttaa ensin väliaikaisina kontteina. Suunnitelmien muututtua, kaupunkisuunnitteluvirasto antoi toimeksiannon käytännön toteutussuunnittelusta Metropolian opiskelijoille. Opiskelijat tarttuivat nopeasti haasteeseen: tuotantoon valmiit tila- ja kalustesuunnitelmat syntyivät viikoissa, lupa- ja muut hakemukset laadittiin pikimmiten ja vuokrakontit tilattiin. Suunnittelun lähtökohtia olivat helppo ja houkutteleva lähestyminen, käyttäjien toiveet sekä keskuksen erilaisten toimijoiden tarpeet. Samalla työssä hyödynnettiin keskuksen parissa tehtyä aiempaa suunnittelutyötä. Sisustusarkkitehtiopiskelijat Sari Seppälä ja Sanna Viik suunnittelivat Pyöräkeskuksen neljän kontin sisustuksen sekä kalusteita, ja sen visuaalisesta ilmeestä vastasi viestinnän opiskelija Kristjan Laansalu.

Pala kerrallaan Pyöräkeskus sai ensimmäisen muotonsa ja samalla toimintakin starttasi askel kerrallaan. Keskuksen pyörävuokraustoiminta käynnistyi jo toukokuun puolessa välissä, mutta varsinaisia avajaisia vietettiin vasta kuukautta myöhemmin samanaikaisesti Helsinki-päivän ja kaupungin ensimmäisen

Nykyisissä konteissa toteutuvat hyvät puolet, vuoden 2013 jälkeen arvioituna:

Pyörä on helppo tuoda konttien eteen: ei portaita tai muita esteitä. Ei vaadi pyörän nostamista, portaiden kulkemista, ovien auki pitämistä jne.

Selkeä tila, jonka luonne näkyy. Pyöriä on ollut esillä ja pyöriä on ollut huoltopisteessä esillä. Tämä antaa viestin ohikulkijalle, mistä on kyse.

Sosiaalinen kontrolli. Vaikka Narinkkatorilla on myös ns. laitapuolen kulkijoita, on siinä jatkuvasti paljon kaikkia ihmisiä. Tila ei ole turvaton, vaan miellyttävää kaupunkiympäristöä.

Isännöinti ja valvonta toimivat. Narinkkatorilla on suutari, jossa on henkilökuntaa paikalla 7–22. Tämä on ollut Pyöräkeskuksen kannalta arvokas asia.

Avoimuus ulkotilaan. Puolittain ulkotilaa, mikä sopii pyöräilyn luonteeseen.

Mahdollisuus käyttää Laituria koulutuksiin ja kokoontumisiin.

Pyöräkeskuksella riittäisi pieni kokoontumistila.

Tapahtumien äänentoisto hoitui Kampin suutarin kautta.

Esitteiden ja karttojen esillepano. Pyöräilykartta myös seinällä/taululla.

Karttojen varastointi
(nyt ollut suutarin tiloissa)

pyöräilyn laatukäytävän, Baanan, avajaisien kanssa. Avajaisissa käynnistyi myös kehittämistyön seuraava vaihe, käyttäjätutkimuksen toteuttaminen.

Kireän suunnittelu- ja toteutusaikataulun takia oli jo aiemmin keväällä tiedetty pyöräkeskuspalvelun jäävän ensimmäisenä kesänä testausasteelle. Tämä haluttiin kuitenkin kääntää vahvuudeksi ja käyttää tilaisuutta hyväksi osallistamalla kaupunkilaiset suunnitteluun suunnitteluun ja antamalla palvelulle testausvaihetta viestivä nimi Pyöräkeskus 1.0 – koelaboratorio. Käytännössä keskuksella haastateltiin kesä-heinäkuun ajan kävijöitä kahtena päivänä viikossa. Heiltä tiedusteltiin pyöräilytottumuksista sekä näkemyksiä säilytystarpeista, pyöräilyyn liittyvistä palveluista, pyörän huollosta ja Pyöräkeskuksen visuaalisesta ilmeestä. Samalla havainnoitiin käyttäjäkokemuksia pyörien säilytyskalusteista ja tutkittiin alueella olevien pyörätelineiden käytettävyyttä. Yhteensä mielipiteensä ilmaisi liki 250 kaupunkilaista. Kesän anti koostettiin visuaaliseksi raportiksi, joka julkistettiin syyskuussa Liikkujan viikolla. Julkistustilaisuus keräsi keskuksen toimijat yhteen ja toimi samalla ensimmäisen kesän palaute- ja purkutilaisuutena, jossa suunnattiin katse myös tulevaan.

Ensiaskeleita verkostomaiseen Pyöräkeskukseen

Keskustassa sijaitsevan Pyöräkeskuksen ohella pyöräilijät kaipaavat palveluja muuallakin kaupungissa. Rengasrikon yllättäessä tai ketjun katketessa kesken matkan, avun soisi olevan lähellä. Etenkin keskeisimpien reittien varrella kaivattaisiin pyörän huoltopisteitä, huoltoasemia. Ajatusta testattiin kesällä 2012 ympäri Helsinkiä viidellä eri lippakioskilla: Pitkänsillan kupeessa, Karhupuistossa, Käpylässä, Munkkiniemessä sekä Arabiassa. Kioskilta pyöräilijä sai halutessaan lainatyökalujen ja -pumpun lisäksi välipalaa.

Konseptia päätettiin kokeilla nimenomaan lippakioskeilla niiden tunnistettavuuden ja otollisen sijainnin takia. Myös mahdollisuus käyttää jo olemassa olevia ja tutuksi tulleita rakennuksia uudisrakentamisen sijaan kiinnosti konseptin luoneita opiskelijoita. Kesän kokemusten perusteella palvelu otettiin hyvin vastaan, mutta sen näkyvyyteen ja markkinointiin toivottiin panostettavan huomattavasti enemmän. Mikäli palvelua haluttaisiin jatkaa kioskeilla, olisi eduksi, että kaupungin kaikki lippakioskit tarjoaisivat palvelua, jolloin markkinointi helpottuisi. Ideaa ja kokemuksia voidaan kuitenkin hyvin hyödyntää myös muissa verkostomaiseen pyöräkeskuspalveluun tähtäävissä suunnitelmissa.

Keskuksen toinen kesä

Pyöräkeskuksen toimintaa päätettiin jatkaa Narinkkatorilla pääpiirteissään samassa muodossa ja samojen toimijoiden voimin kesäkaudella 2013. Toimintaa haluttiin parantaa edellisen kesän käyttäjäpalautteen pohjalta ja erityistä huomiota kiinnitettiin keskuksen aukioloaikoihin ja palvelukokonaisuuteen. Esimerkiksi infokontilla tarjottiin nyt lainavälineiden lisäksi neuvontapalvelua pyörän huoltoon. Kävijät tuntuivat kesän kuluessa aina vain paremmin löytävän neuvontapalvelun, vuokrauspalvelun ohella, ja Infokontille muodostui vakiasiakkaita.

Toimintaa koordinoivat kaksi kestävän liikkumisen parissa toimivaa yrittäjää, Mari Päätalo Valpastin Oy:stä ja Johanna Taskinen Mobinet Oy:stä. Heille oli resursoitu työaikaa kesäkaudelle yhteensä viitenä päivänä kuussa. Sähköistä, äänentoistosta ja puhtaanapidosta sekä lukuisista muista käytännön asioista vastasi keskuksen isännöitsijä Kampin suutari. Pyöräilijöitä palveli keskuksella päivittäin CycleCenter-pyöräliikkeen pyörämekaanikko. Hänen pääasiallisena tehtävänään oli opastaa kävijöitä pyörän huollossa. Opastetun itsehuollon lisäksi Kampin suutari tarjosi maksullista huoltopalvelua sekä myi tarvittaessa varaosia. Pyörävuokrauspalvelua toteutti edellisen kesän tapaan Greenbike.

Tapahtumat ovat tärkeä osa Pyöräkeskusta. Ne tuovat pyöräilyä esiin kaupunkikuvassa ja markkinoivat luontevalla tavalla keskusta itseään. Koordinaattorien myötä keskuksen tapahtumatoiminta lisääntyi edelliseen kesään nähden. Tapahtumien akti-

> Ehkä kaupunkikuvaa piristää muutaman vuoden päästä keskus, jonka muodosta olemme vasta saaneet aavistuksen.

voiminen vaatii kuitenkin paljon resursseja ja keskuksen toimintaan voisi jatkossa kuulua myös joidenkin tapahtumien tuottaminen itse.

Pyöräkeskuksen tulevaisuus

"Tehdyn käyttäjätutkimuksen perusteella pyöräkeskuspalvelua pidetään tärkeänä. Pyöräkeskuksen toiminnan kehittäminen nykyisen konseptin pohjalta on siis perusteltua. Konseptin laajentaminen muihin suurimpiin keskuksiin parantaisi palvelua."
(Pyöräilyn edistämisohjelmaluonnos 2013)

Kahden kesän kokemuksella pyöräkeskustoiminnalla on edellytyksiä laajentua alueellisiin keskuksiin. Myös keskustan Pyöräkeskuksen sijaintia tarkastellaan nyt uudelleen ja esimerkiksi Kansalaistori pyörii keskustelussa. Töölönlahden kaavoitus on juuri käynnissä ja varautuminen keskukseen olisi mahdollista sekä väliaikaisena että myöhemmin pysyvänä ratkaisuna.

Ensimmäisen alueellisen keskuksen sijainniksi on jo alustavasti kaavailtu Malmin vanhaa asemaa, joka sijoittuu mukavasti paitsi pyörätien myös julkisen liikenteen vaihtoyhteyksien varteen. Syyskuussa järjestetyssä Liikkuvan arjen työhuoneessa hyviksi keskuksen sijoituspaikoiksi ideoitiin myös Pasilaa uusine asuinkortteleineen sekä vilkasta Itäkeskusta tai Mellunmäen metroasemaa. Lisäksi Metropolian neljän uuden kampuksen yhteyteen on hahmoteltu pyöräkeskuksia palvelemaan opiskelijoiden ja henkilökunnan lisäksi ympäröivää aluetta palvelevia pyöräkeskuksia. Näin palveluverkkoa voitaisiin laajentaa Arabianrantaan, Myllypuroon, Myyrmäkeen ja Leppävaaraan.

Pyöräkeskuksen tulevaisuus on mahdollisuuksia täynnä. Työ keskuksen parissa jatkuu ja ehkä kaupunkikuvaa piristää muutaman vuoden päästä keskus, jonka muodosta olemme vasta saaneet aavistuksen. Kenties Helsingin kaduilla risteilee liikkuva pyöräkeskus tai jo suunniteltu pyöräkeskusverkosto on osa laajempaa, yhtenäisen ilmeen omaavaa pyöräilypalvelujen kokonaisuutta. Kaupunkilaisilla on toivon mukaan vähintään yhtä vahva osa Pyöräkeskuksen tulevaisuudessa kuin sen tähänastisissa vaiheissa – pyöräilijät herättävät keskuksen eloon.

Kirjallisuutta

Hernberg, Hella (toim.) 2012. Helsinki beyond dreams, actions toward a creative and sustainable hometown. Urban Dream Management.

Kaupunkisuunnitteluvirasto & WSP Finland 2012. Pyöräkeskus 1.0 Helsinki, Tarkennettu palvelukonsepti ja pyöräkatosten yleissuunnitelma

Kaupunkisuunnitteluvirasto 2013. Pyöräilyn edistämisohjelma

Koivusalo, Tiina 2013. Pyöräilypalveluiden brändäys Helsingissä. Aalto-yliopisto

Laansalu, Kristjan 2013. Graafinen suunnittelija konseptisuunnittelijana: Konseptisuunnittelu ja visuaalisen ilmeen luominen Helsingin Pyöräkeskukselle. Metropolia Ammattikorkeakoulu

Malk, Maiju & Viik, Sanna 2012. Pyöräkeskus 1.0 Käyttäjätutkimus. Liikkuvan Arjen Design -hanke, Metropolia Ammattikorkeakoulu

Päätalo, Mari & Taskinen, Johanna 2013. PYÖRÄKESKUS 1.1 Toiminta vuonna 2013

Tikkanen, Saana 2011. Pyöräkeskuksen suunnittelu palvelukonseptina. Aalto-yliopisto

Tulensalo, Heidi et al. 2013. Helsinki on Tires. Aalto-yliopisto

Käänteistä
kaupunkisuunnittelua?

Leena Silfverberg,
toimistopäällikkö, kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki

Helsingissä näkee pyörän päällä entistä enemmän ja entistä kirjavampaa porukkaa, myös pukumiehiä ja fiilistelijöitä. Kyselyiden mukaan ylivertainen enemmistö kaupunkilaisista pitää pyöräilijämäärien kasvua kaupunkikuvaa piristävänä ja myönteisenä ilmiönä. Joskus kasvu näkyy ikävä kyllä myös konflikteina ja häiriöinä; mm. laitonta jalkakäytäväpyöräilyä esiintyy kitkemisyrityksistä huolimatta. Ongelmat aiheutuvat paljolti siitä, että pyöräilyn infraa ei ole pystytty kehittämään kasvun tahdissa. Mutta tahtotila siihenkin on olemassa ja yritys on kova.

Kaupunkielämä ja -kulttuuri on kehittymässä entistä elävämmäksi ja spontaanimmaksi, jolloin myös hallinnolta odotetaan uudenlaista käyttäjälähtöisyyttä, joustavuutta ja valmiuksia antaa tilaa kokeiluille ja piloteille. Pyöräkeskus avasi ovensa Narinkkatorilla loppukeväästä 2012 pilottina ja koelaboratoriona, jossa palvelua samalla testattiin käytännössä. Vaikka vastaavaa menettelyä ei ole sovellettu muissa kaupunkisuunnitteluviraston toteutuksissa, sillä on selviä yhtymäkohtia prosesseihin, jotka toteuttavat kaupungin strategian tavoitetta tehdä Helsingistä entistä hauskempi kaupunki.

Tavallisesti kaupunkisuunnittelussa on palvelumuotoilua selkeämmät lähtökohdat. Kaavahankkeissa tiedetään alusta lähtien, mitä ja minne suunnitellaan - usein tiedossa on jopa kaavamuutoksen hakija ja tällä tontti. Palvelumuotoilun voi nähdä käänteisenä toimintatapana: lähtökohtana onkin tarve tai palveluaukko, jolle etsitään sijaintia, puitteita ja isäntää. Palvelumuotoilussa korostuvat kysyntä ja käyttäjien tarpeet, kun taas kaavahankkeet pohjautuvat enimmäkseen palvelujen tarjoajan tarpeisiin. Parhaimmillaan nämä voisivat täydentää toisiaan.

Erilaisiin yhteistyömuotoihin ja -foorumeihin osallistuminen on kiistatta myös asenne- ja resursointikysymys. Pyöräkeskuspilotin valmistelussa ei aina ollut helppoa luovia kaupungin lupaviidakossa edes hallinnon sisältä käsin. Voin vain kuvitella, miten vaikeaa olisi toimia byrokratian ulkopuolelta. Työskentely aktiivisten ja tulevaisuuteen uskovien ihmisten kanssa on vastaavasti antanut voimia.

Pyöräkeskuksen puitteita ei todennäköisesti olisi saatu kuntoon ilman Liikkuvan Arjen Design yhteistyön aktiivisuutta. Etenkin keväällä 2012 tarvittiin sähäkkää toimintaa, ideoita ja osaamista, jotta Pyöräkeskuksen

kontit saatiin sisältä ja päältä tuunattuina avatuiksi ja palvelemaan kaupunkilaisia. Keskuksen kaksi ensimmäistä toimintavuotta ovat olleet jatkuvaa kehittämistä. Muotoilun opiskelijoiden ensimmäisenä kesänä kokoaman käyttäjäpalautteen pohjalta on parannettu aukioloaikoja, päivystystä ja etenkin ohjattua huoltopalvelua. Kun palvelutarjonta on entistä varmemmalla pohjalla, on paikallaan laajentaa Pyöräkeskuksen palveluja mm. lähiliikenneasemille ja kannustaa entistä useampia kaupunkilaisia hyödyntämään niitä.

Pyöräkeskuksen on tulevaisuudessa tarkoitus toimia osana kaupungin liikennepalveluja. Luonteva isäntä sille on Helsingin Kaupungin Liikennelaitos, joka jo nyt vastaa joukkoliikennepalvelujen ohella liityntäliikenteen pysäköinnistä asemilla, myös pyöräliikenteen osalta. Asiasta on jo periaatetasolla sovittu pyöräilyn edistämisohjelman luonnoksessa, josta on saatu lausunnot ja jota parhaillaan valmistellaan kaupunginhallituksen käsittelyyn.

Mega-
yhteissuunnittelua
Narinkkatorin laidalle

Mari Siikonen, teollinen muotoilija, WSP Design Studio
toim. Päivi Keränen

Kaupunkitilaan liittyvässä muotoilussa ja kaupunkiorganisaation kanssa toimittaessa on aina mukana paljon eri osapuolia. Varsinainen muodon anto on vain pieni osa muotoilijan työtä. Sen lisäksi muotoilijan on ymmärrettävä mukana olevien virastojen prosessit, kuten lupamenettelyt ja kaupunkikuvaan liittyvät käytännöt. Kokemuksen myötä alkaa yhä paremmin tunnistaa, mihin eri kokonaisuuksiin työ liittyy ja yllätyksiä tulee vähemmän kesken matkaa. Kuten muillakin muotoilun aloilla kaupunkitilassa toimitaan yhä enemmän myös aineettomien asioiden, kuten palvelujen, muotoilussa. Muotoilijan tehtävänä on usein myös muistuttaa palvelujen varsinaisten käyttäjien, kaupunkilaisten, tarpeista.

Kaupunkitilan hankkeissa on usein mukana useita virastoja ja näennäisen yksinkertaiseen toimeksiantoon liittyy monien sidosryhmien tarpeita ja odotuksia. Muotoilijan tehtäväksi tulee usein selvittää myös piilevät tarpeet ja rajata työ. Esimerkiksi Pyöräkeskuksen suunnittelussa WSP Design Studion osuus oli määritellä minimivaatimukset uskottavan ja houkuttelevan pyöräkeskuspalvelun käynnistämiseksi. Alkusysäykselle tarvittavat edellytykset hahmotettiin tiedonhankinnan, kaupungin asettamien reunaehtojen, potentiaalisten palvelun tuottajien toiveiden, kapasiteettilaskelmien, muotoilun, mitoituksen ja kaupunkikuvallisen kehittämisen kautta. Näiden pohjalta määritettiin lisäksi keskuksen palvelulupaus ja kuvattiin sen palvelutuokiot sekä niihin liittyvät fyysiset elementit.

Oli selvää, että ensimmäinen Pyöräkeskus ei tulisi olemaan loppuun asti viimeistelty ja hiottu palvelukokonaisuus ja -ympäristö, vaan eräänlainen pilottiversio, käyttäjälaboratorio, jonka pohjalta palvelua kehitettäisiin kohti edistyneempää. Päätettiin viestiä avoimesti siitä, että toteutettu palvelu on testausvaiheessa ja että kaupunkilaisilla on nyt mahdollisuus olla mukana suunnittelemassa haluamaansa pyöräkeskuspalvelua. Muotoilun opiskelijoiden toteuttama käyttäjätutkimus kesällä 2012 toi tämän alkujaan viestinnällisen ratkaisun osaksi keskuksen käytännön toimintaa.

Pyöräkeskuksen suunnittelu ja toteutus on tähän mennessä ollut eräänlaista megaluokan yhteissuun-

nittelua. Toteuttavia tahoja on ollut paljon, mutta työtä ei ole tehty yhteissuunnittelulle tyypillisesti yhteisessä tilassa tai yhteisen aikataulun mukaisesti, vaan itsenäisesti eri tahoilla viestikapulaa välillä vaihdellen. Paljon työtä on tehty opiskelijatyönä, projekteina ja opinnäytteinä. Henki on ollut hyvä ja tietoja sekä osaamista on jaettu ilahduttavan avoimesti. Keskuksen parissa toimivia on selvästi yhdistänyt innostus ja halu saada pyöräilijöitä mahdollisimman hyvin palveleva keskus Helsinkiin.

Kaupunkisuunnitteluhankkeissa on usein tyypillistä se, että suunnittelutoimiston arkkitehdit toimivat kaupungin arkkitehtien kanssa ja liikennesuunnittelijat kaupungin liikennesuunnittelijoiden kanssa. Insinööritieteiden edustajia löytyy yleensä sekä pöydän tilaaja- että konsulttipuolelta, mutta muotoilijalle kaupunkien organisaatiossa ei yleensä ole ammatillista vastinparia. Kaupungilla voisi hyvin olla muotoiluvirasto, joka koordinoisi käyttäjälähtöisen kaupunkisuunnittelun hankkeita. Pyöräkeskus on ollut uudenlainen haaste myös kaupungin organisaatiolle, koska tämän kaltaisen palvelupisteen toteutukselle ei ollut olemassa itsestään selvää isäntävirastoa. Niinpä Liikkuvan Arjen Design otti muotoiluviraston roolin, kokosi toimijat ja koordinoi käytännön toteutusta.

Pyöräillen kotiin

Juuso Andersin, teollisen muotoilun opiskelija,
Metropolia Ammattikorkeakoulu

Kesällä 2012 olin toteuttamassa asiakastutkimusta Pyöräkeskuksella Narinkkatorilla. Kyselimme ihmisiltä erilaisia kysymyksiä pyöräilemisestä Helsingissä. Kuinka usein ihmiset pyöräilevät? Mitkä asiat he näkevät suurimpina haasteina liikkuessaan pyörällä Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla. Millaisina he näkevät mahdollisuudet pyörän pysäköimiseen ja millaisia telineitä ja pyöräparkkeja ihmiset tarvitsisivat? Kartoitimme perusteellisesti Helsingin mahdollisuudet ja haasteet pyöräilykaupunkina.

Liikkuvan Arjen Designin pitkän tähtäimen tavoitteena on rakentaa Helsingistä pyöräily-ystävällinen kaupunki. Olemme tutkineet monia eurooppalaisia pyöräilykaupunkeja, kuten Amsterdamia, Kööpenhaminaa ja Trondheimia ja kartoittaneet asioita, jotka tekevät näistä esimerkeistä pyöräilykaupunkeja. Tärkeimmät asiat, jotka yhdistävät näitä kaupunkeja ovat kattavat pyörätieverkostot, pyörien pysäköimismahdollisuudet ja hyvä liikennesuunnittelu. Näistä esimerkeistä myös Helsingin tulisi ottaa oppia.

Erityisen mukavaa oli haastatteluita tehdessäni huomata, kuinka positiivisesti helsinkiläiset suhtautuvat pyöräilyyn. Moni sanoi pyöräilevänsä usein tai jonkin verran pääasiassa kesäisin, mutta kertoivat pyöräilyn olevan melkoisen hankalaa Helsingissä. Yhdyn tähän. Useilla alueilla Helsingissä pyörätiet miltei kehottavat jättämään pyörän kotiin. Ne eivät luo turvallista ympäristöä pyörällä liikkumiselle, mistä seuraa vaaratilanteita ja yleistä pelkoa pyörällä liikkumiseen. Tämä aiheuttaa myös närää autoilijoiden ja jalankulkijoiden keskuudessa. Miksi sillä pyörällä pitää polkea autojen seassa tai jalkakäytävällä? Toisaalta liian useasti autoilijat käsittävät vihreän ja keltaisen valon samaksi väriksi, joskus jopa punainen valo näyttää hieman kellertävän vihreältä. Eivätkä jalankulkijatkaan aina muista kävellä omalla käytävällään tai ylittää tietä sille osoitetulta paikalta. Vika on siis enemmän tai vähemmän meissä kaikissa. Tällekin ongelmalle on kuitenkin olemassa yksi helppo ratkaisu, jota ei tarvitse edes välttämättä nimeltä mainita. Perheen pienimmille kuitenkin tiedoksi, että vastaus on liikennesäännöt sekä niiden noudattaminen.

Ongelmia on monia ja niistä esimerkkinä haastatteluissa esiin noussut pyöriin kohdistuva ilkivalta ja varkaudet. Tuntuu ikävältä joutua tilanteeseen, jossa joko en hanki polkupyörää ollenkaan tai ostan niin vanhan ja ruman, ettei se kenellekään kelpaa, tai lukitsen pyörän joka kerta kaappiin. Tähänkin etsimme työryhmässämme parasta mahdollista ratkaisua. Talvi ei myöskään näin pohjoisessa kehota parinkymmenen asteen pakkasessa kaivamaan aamulla pyörää esille.

Vaikka ongelmia on paljon, pilkottaa niiden takaa myös lukuisia mahdollisuuksia. Pyöräilyllä on huomattava vaikutus terveyteen hyvänä hyötyliikunnan muotona. Mitä jos ihmiset nostaisivat busseissa istuessaan nenänsä älypuhelimen näytöstä ja katsoisivat ympärilleen? Mitä jos aina ei olisi kiire? Kyse on usein aikatauluttamisesta. Pyörällä liikkuessa ehkä ehtisit kerrankin silmäillä kaupunkia, jossa asut. Kotikaupunkia, jolla on omat äänensä, tuoksunsa, hajunsa ja ihmisensä. Voisiko olla mahdollista, että joskus palaisit töistä tai koulusta hieman eri reittiä? Tietenkin voi aina kysyä bussikuskilta, josko hän suostuisi poikkeamaan reitiltään. Pelkään pahoin, että tämä on mahdollisuutena hyvin pieni.

Vaikka Helsinki on tällä hetkellä paikoittain kaikkea muuta kuin suotuisa paikka pyöräilijälle, se on vain yksi haaste muiden joukossa. Pyöräily kaupungeissa on tällä hetkellä yksi ajankohtaisimmista liikkumisen muodoista ja uskon, että voimme yhdessä rakentaa Helsingistä kaupungin, joka luo mahdollisuuden turvalliseen ja helppoon liikkumiseen polkupyörällä. Muotoilun opiskelijoina meitä kasvatetaan näkemään mahdollisuuksia, ratkaisemaan ongelmia ja luomaan uusia tapoja tehdä asioita. Meitä rohkaistaan ajattelemaan lapsen tavoin ja näkemään suuremman kuvan ohi haasteiden. Haasteita on paljon, mutta olisivatko ne näillä keinoin voitettavissa? Pelkällä rahoituksella Helsingistä ei saada aitoa pyöräilykaupunkia, siispä näihin talkoisiin meidän on lähdettävä yhdessä.

Pyöräkeskus 1.1 – pari polkaisua eteenpäin

Mari Päätalo ja Johanna Taskinen
Pyöräkeskuksen kesän 2013 koordinaattorit

> Pyöräkeskusta on yleisesti verrattu kirjastopalveluun.

Pyöräkeskuksen toimintaa päätettiin jatkaa Narinkkatorilla kesällä 2013. Pyörän vuokraus ja pyörien maksullinen huolto jatkoivat kutakuinkin avajaiskesän tapaan, mutta pyöränhuoltoneuvontaa haluttiin parantaa, sillä aiemmin kerätystä palautteesta kävi ilmi, että pelkkä työkalujen lainaamismahdollisuus ei riitä palveluksi. Tämä hieman parannettu versio keskuksesta saikin työnimekseen Pyöräkeskus 1.1.

Näkyvin muutos edellisvuoteen oli Infokontin neuvontapalvelun lisääminen. Kontti avattiin vapun jälkeen ja se palveli syyskuiseen Auton vapaapäivään asti maanantaista lauantaihin klo 10–18. Kävijöitä neuvoi päätoiminen pyörämekaanikko. Infokontilla kävi päivittäin 10–30 henkilöä. Vierailut koskivat yleensä pyörän huoltoon tai pieniin korjauksiin liittyviä kysymyksiä. Tarjolla ollut hyvä valikoima työkaluja mahdollisti mukavalla tavalla uuden oppimisen. Suuri osa kävijöistä oli työmatkapyöräilijöitä ja myös opiskelijoiden määrä oli merkittävä. Valtaosa kävijöistä oli naisia.

"Pyöräkeskus on aivan loistava juttu :)"

Infokontilla käyneet olivat yleisesti saamaansa palveluun hyvin tyytyväisiä. Pyöräkeskusta on yleisesti verrattu kirjastopalveluun. Kävijät olivat aidosti halukkaita oppimaan tai tekemään pyörän huoltoa itse ja palautteissa oltiinkin tyytyväisiä uusiin opittuihin taitoihin. Vapaamatkustajia eli sellaisia, jotka halusivat ilmaista pyörän huoltoa, ei ollut.

"Kumi oli puhjennut ja sain Narinkkatorilta avun. Puolessa tunnissa olin saanut hankittua uuden sisäkumin Kampin suutarista ja minua todella ystävällisesti ja asiantuntevasti autettiin vaihtamaan sisäkumi."

"Aivan mahtavaa palvelua, johtui varmasti myös tosi kärsivällisestä neuvojasta, en ikinä olisi omin päin uskaltanut ruuvailla ja kunnostaa fillariani niin kuin tänä kesänä tuli tehtyä."

"Mainiota, asiantuntevaa ja innostunutta toimintaa! Ihanaa, että jostain saa neuvoja pyörän huoltoon, eikä jokaisen pikkuongelman takia joudu raahaamaan menopeliään kalliiseen huoltoon."

"Rakas Helsingin kaupunki. Pyöräkeskus on auttanut mua tänä kesänä monta kertaa. Eilen opin rihtaamaan vanteen! Suuri kiitos tästä loistavasta palvelusta sekä teille että niille avuliaille ihmisille siellä kontilla. Olisi todella hienoa, että Pyöräkeskuksesta tulisi pysyvä. Sanottehan kyllä? KIITOS"

Pyöräkeskuksella näkyvät kuitenkin toisenlaisetkin kaupungin kasvot:
"Pyöräkeskuksella haisee hirveä KUSI joka kerta kun käyn siellä enkä pysty olemaan 5 minuuttia pidempään siinä... HYI!!!"

Kun ollaan kaupungissa ja julkisessa tilassa, tulevat kaupunkielämän haasteet vastaan kaikissa muodoissaan, myös hajuissa. Kontit muodostivat yhtenäisen suojaisan seinämän, joten Pyöräkeskuksella kampailtiin koko kesä vessailmiön kanssa. Konttien alustoja pestiin sekä vedellä että kemikaaleilla – lähes päivittäin. Kontteja nostettiin ylemmäs, jotta pesu olisi helpompaa ja alusta kuivaisi nopeammin.

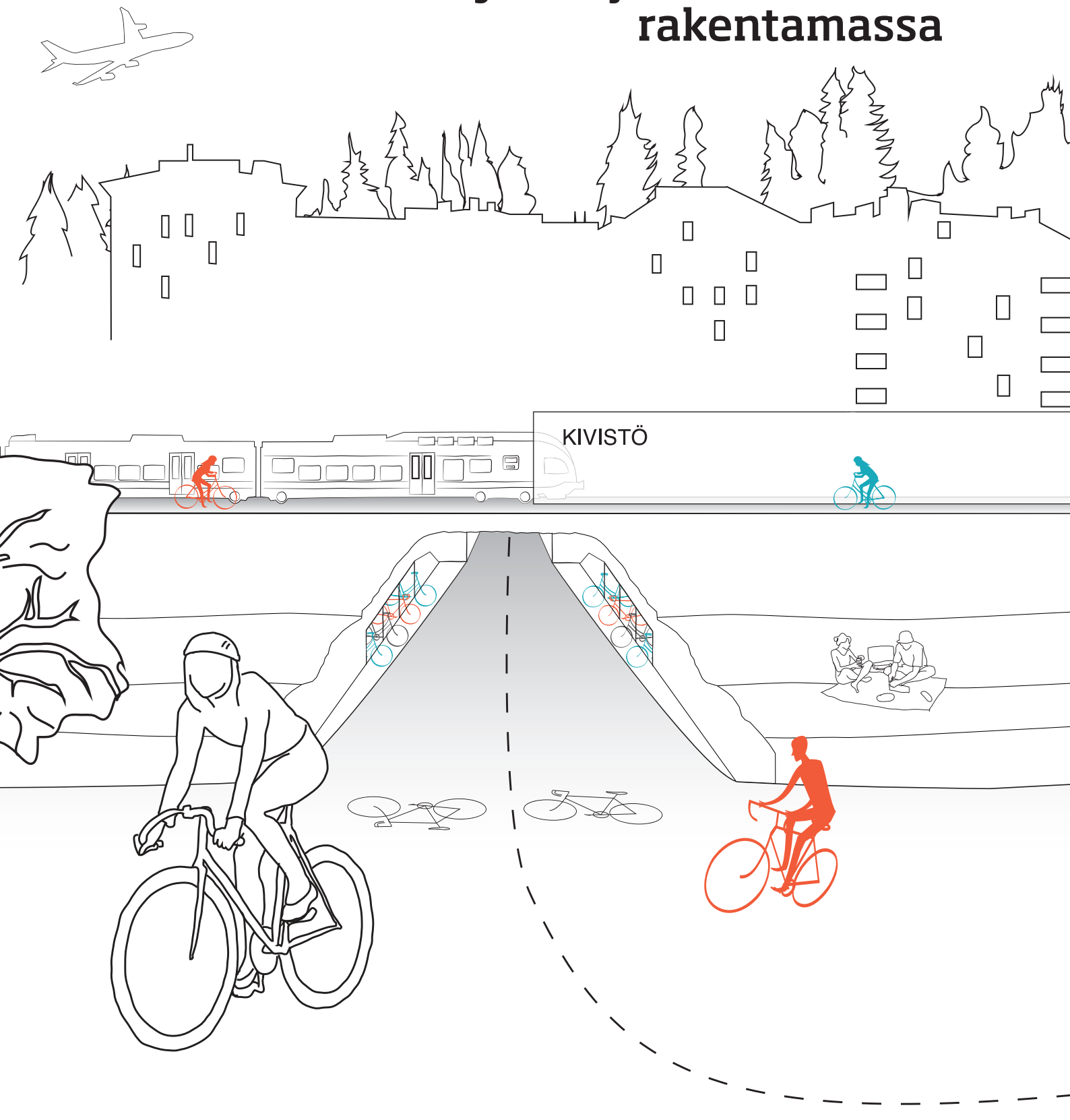
Tämä ongelma ei liene palvelumuotoilun haasteista hehkeimpiä, mutta on sanomattakin selvää, että haju vaikuttaa brändiin luotaantyöntävästi. Tämä haaste on siis kampitettava, ennen kuin päästään ns. wau-ilmiöihin.

Tätä kirjoittaessa lokakuussa 2013 Pyöräkeskuksen tilanne tulevana vuonna ei ole vielä varmaa. Haluja Pyöräkeskuksen jatkamiseen on, mutta sen hallinnollinen koti vuodelle 2014 on vielä epäselvä. Näin ollen esivalmistelut saavat vielä odottaa. Pyöräkeskus on kuitenkin löytänyt asiakkaansa, jotka ovat pyöräilyyn ja pyörästä huolehtimiseen positiivisesti suhtautuvia arkipyöräilijöitä.

"Kiitos suuresti tästä palvelusta, se sai tykkäämään Helsingistä vielä enemmän."

Kursiivilla painetut tekstit ovat suoria lainauksia Pyöräkeskuksen palautekyselystä ja Facebookista.

Pyöräilijän Kivistöä rakentamassa



Pyöräilijäystävällisyyttä uudelle asuinalueelle

Päivi Keränen,
Metropolia Ammattikorkeakoulu

Uudella Kivistön alueella omalle autolle ei välttämättä ole tarvetta. Vantaalle, Kehäradan varteen, rakennettavan alueen suunnittelun keskiössä ovat toiminnallisuus, visuaalisuus ja kestävä ympäristö. Pyöräily on alueen kestävän suunnittelun peruspilari, mikä näkyy myös kattavissa pyöräilyreiteissä. Kehäradan pohjoisreunustalle rakennetaan erityisesti virkistys- ja työmatkapyöräilyreittinä toimiva Promenadi, jota pitkin voi kulkea sujuvasti koko keskustan läpi risteämättä autoliikenteen kanssa. Sen kautta pääsee kätevästi Aviapoliksen työpaikka-alueelle tai vaikka keskuspuistoon. Myös visuaalisuudella on suuri rooli kaikessa alueen suunnittelussa.

Uusi asuin- ja työpaikka-alue tarjosi kiinnostavan perustan liikkuvan arjen muotoilulle. Metropolian opiskelijat tarttuivat kaupunkimuotoiluhaasteeseen kartoittamalla erilaisia pyöräilijäprofiileja sunnuntaifillaristeista lajipyöräilijöihin. Profiilien kautta päästiin käsiksi palvelupolkuihin ja niihin ongelmakohtiin, jotka saavat jättämään pyörän kotiin. Työn tuloksena syntyi useita tuote- ja palvelukonsepteja pyöräilyn edistämiseen.

Pyöräilevä kaupunki ansaitsee symbolin

Yksi ensimmäisistä Kivistöä varten kehitetyistä ajatuksista syntyi halusta tehdä pyöräily entistä näkyvämmäksi kaupunkikuvassa. Autot vievät paljon tilaa ja hallitsevat katukuvaa laatikkomaisella olemuksellaan. Autoilijoille on myös isoja opasteita, nopeusnäyttöjä ja muita tietopalveluita. Bussipysäkitkin erottuvat katujen pientareilta. Pyöräily ei sen sijaan pidä melua itsestään. Se on satunnaisia poikkeuksia lukuun ottamatta hiljaista ja ketterää. Jos pyöräilijöitä ei osu näköpiiriin, ei pyöräkaistaan usein kiinnitä huomiota. Pyöräilijät ovat myös tottuneet itsenäisiksi. Reitit katsotaan usein omasta kännykästä tai kartasta kotona.

Näin ei kuitenkaan tarvitsisi olla. Pyörällä kulkemisen mahdollisuudesta on hyvä muistuttaa niitäkin kaupunkilaisia, jotka eivät usein satulaan hyppää. Sykleriksi nimetyn infopilarin tavoitteena on nostaa pyöräily ja pyöräreitit näkyviin. Samalla halutaan viestiä, että pyöräilijöitä ajatellaan ja että heitä arvostetaan kaupunkisuunnittelussa. Pilari toimii myös pyörälaskurina keräten dataa vilkkaista reiteistä ja mahdollisista ongelmakohdista liikennesuunnittelun tueksi. Syklerin kehittämisessä on käyty läpi kolme kierrosta ja konsepti on jalostunut porttimaisesta RFID-pilarista, infonäytön tietosisällön suunnittelun kautta kohti Myyrmäenraitilla testattavaa protomallia. Ensimmäinen Sykleri näkee näillä näkymin päivän valon loppukeväästä 2014.

Lähialueen pyöräilypalvelua verkossa

Kun uuteen kaupunginosaan muuttaa kerralla paljon uusia asukkaita, yhteisöllisyyden ja arjen kulkutapojen muotoutumiseen on syytä kiinnittää huomiota. Pyö-

räilevän kaupunginosan tunnuksesta, Sykleristä, idea laajenikin palvelua täydentävän alueellisen verkkopalvelun suunnitteluun. Verkkopalvelua opinnäytteenään pohtineet Marja-Liisa Kauppinen ja Juha Pohjola näkivät tässä kaupungille hyvän tilaisuuden tarjota asukkailleen pyöräilyyn liittyvää ohjausta. Jotta pyöräily muuttuisi arkipäiväiseksi tavaksi liikkua, kaupungin on huolehdittava pyöräilyteistä ja palveluista, jotka toimivat myös talvella. Lähialueen kulttuuri-, maisema- ja pyöräilyreitit kannattaa koota yhteen. Myös ajantasainen tiedottaminen liikenteen ongelmakohdista, kuten alueen tietöistä, palvelisi pyöräileviä kaupunkilaisia.

Aktiviinen asukasyhteistyö ja aluedemokratia voivat auttaa pyöräilyn lisäämisessä. Yhteisöllinen verkkopalvelu edesauttaisi myös alueella pidempään asuneiden ja uusien asukkaiden tutustumista toisiinsa. Verkkopalvelun toimintaideana on koota yhteen edellä mainitut sisällöt. Se koostuisi pyöräilijän itsensä valitsemista palveluista ja siihen voisi liittää useiden eri palveluntarjoajien, kuten kaupungin tai muiden pyöräilijöiden, tuottamia sisältöjä:

"Verkkopalvelu on tarkoitettu ensisijaisesti tavallisille kuluttajille. Niinpä haluamme ihmisten kokevan sen miellyttävänä, palkitsevana, pirteänä ja paikkana, jonne on mukava mennä taas uudestaan ja jonne voi tuoda omia sisältöjä esimerkiksi kuvina tai teksteinä reiteiltä." (Kauppinen & Pohjola)

Suunniteltua pyöräilyn verkkopalvelua voidaan hyödyntää muillakin pyöräilijäystävälliseen suunnitteluun tähtäävillä asuinalueilla.

Kokemuksien kautta takaisin koulupolulle

Pienet koululaiset ja heidän turvallinen koulumatkansa on myös ajankohtainen ja houkutteleva suunnitteluaihe, joka innosti kartoittamaan koulureittien mahdollisuuksia ja ongelmakohtia. Lapset eivät usein saa ääntään kuuluviin kaupunkisuunnittelussa, joten koululaisten oman näkökulman kuuleminen tuntui erityisen tärkeältä. Muotoilun menetelmien tueksi otettiinkin soveltavan teatteri. Vantaan Kivistön ja Kanniston viidesluokkalaisten kokemuksia kerättiin draamapajoissa. Muotoilun opiskelijat osallistuivat pajoihin ja rakensivat näkemänsä pohjalta käsikirjan turvallisen koulupolun avainasioista. Pajojen aineistosta laadittiin myös Koulupolku-pienoisnäytelmä, esityksellinen tutkielma, joka esitettiin alueen suunnittelusta vastaaville virkamiehille. Esitys palautti suunnittelijoiden mieliin omia lapsuuden kokemuksia ja menetelmä herätti kiinnostusta myös muissa kaupunkisuunnittelun hankkeissa.

> Hyvä kaupunkimuotoilu, kuten kaupunkipyöräilykin, tarvitsee mietittyjä, laadukkaita esimerkkejä.

Työtä jatkettiin kohti toteutussuunnittelua ja Kivistössä vuonna 2015 pidettäviä asuntomessuja. Kerätyn tiedon ja ohjeiston pohjalta messualueelle suunniteltiin käytännön toteutus Koulupolusta sekä sen viestintä- ja markkinointisuunnitelma alueen asukkaille. Vantaan kaupunki on kiinnostunut toteuttamaan suunnitelman jossakin laajuudessa.

Opastusta maastopolulle

Pyöräilevässä kaupunginosassa vapaa-aikaakin voi käyttää pyörän selässä. Kivistön lähistöllä on maastopyöräilyyn soveltuvia maastoja sekä Keimolan että Petikon alueilla. Jotta lajin pariin löytäisi uusiakin kasvoja, harrastusmahdollisuudet on tehtävä näkyviksi. Tätä varten suunniteltiin yhteistyössä lajin harrastajien ja Vantaan kaupungin kanssa maastopyöräpolkujen opastejärjestelmä reittimerkintöineen ja alueopastekarttoineen. Koillis-Vantaalla, Vierumäellä, Korson kaiku -seura oli jo käynnistänyt yhteistyön Vantaan kaupungin kanssa pysyvän radan toteuttamiseksi. Koska Petikon virkistysalueen kaavassa, ei vielä ole huomioitu maastopyöräilyä, päätettiin opastekonseptia testata ensin Vierumäellä. Pysyvästi merkityn maastopyöräradan avajaisia vietettiin Vantaan Vierumäellä 24.8.2013 ja opastettu rata on siitä lähtien ollut kaupunkilaisten vapaassa käytössä.

Kivistö rakentuu vauhdilla

Asuntomessujaan parin vuoden sisällä viettävä Kivistö rakentuu nopeasti. Alueesta halutaan huokuvan niin kotikaupungin, taidekaupungin kuin ekokaupunginkin tunnelmaa. Vaikka suunniteltuja konsepteja on testattu ympäri Vantaata, ne toivottavasti löytävät kotinsa Kivistöstä, levitäkseen sieltä taas ympäröivälle pääkaupunkiseudulle ja laajemminkin. Hyvä kaupunkimuotoilu, kuten kaupunkipyöräilykin, tarvitsee mietittyjä, laadukkaita esimerkkejä, joista ottaa oppia. Kivistöllä on monipuolisuudessaan ja potentiaalisten arkipyöräilijöiden kirjossaan kaikki edellytykset toimia suunnannäyttäjänä.

Muotoilulla on selkeä paikkansa yhteisen tilamme suunnittelussa. Muotoilun menetelmin voidaan mallintaa kaupunkisuunnittelun, usein pitkällä aikavälillä toteutuvia, suunnitelmia nopeasti näkyviksi ja kokeiltaviksi kaupunkilaisille. Protomallinnus ja testaus antaa paitsi tietoa käyttäjäkokemuksista, luo myös pohjan keskustelulle kaupunkilaisten ja virkamiesten välillä. Näin pääsemme entistä onnistuneempiin toteutuksiin ja teemme vähän kerrassaan kaupunkitilasta yhteisen kotimme.

Kirjallisuutta

Aho, Suvi 2013. Draamatyöpaja muotoilijoiden käytössä Marja-Vantaan Koulupolulla. Metropolia Ammattikorkeakoulu

Kauppinen, Marja-Liisa & Pohjola, Juha 2013. Pyöräilypalvelua lähialueella: yhteisöllinen verkkopalvelu Vantaan Kivistöön. Metropolia Ammattikorkeakoulu

Taskinen, Johanna 2010. Marja-Vantaa pyöräilykaupunki. Strafica

Tavoitteena katkeamaton ketju pyöräilijän palveluissa

Reijo Sandberg, projektin johtaja, Vantaan kaupunki
toim. Päivi Keränen

Pyöräilyyn päätettiin satsata jo Kivistön alueen suunnittelun alkuvaiheissa. Vantaan kaupungin projektia johtava Reijo Sandberg pitää ratkaisua onnistuneena, sillä pyöräilyn merkitys on vuosien saatossa kasvanut. Nyt rakenteilla oleva, tulevan Kehäradan varteen sijoittuva, alue on edelläkävijä, jossa tehtyjä ratkaisuja seurataan kiinnostuneina.

Uudella asuin- ja työssäkäyntialueella pyöräilystä halutaan arkipäiväistä. Kivistössä halutaan suosia ratkaisuja, jotka kannustavat erityisesti harvemmin pyöräileviä hyppäämään satulaan. Kööpenhamina ja Hollanti ovat ilmiselviä esikuvia, mutta toimivia esimerkkejä löytyy lähempääkin: ”Ilmeisesti Tikkurilan kaupunkirakenne suosii pyöräilyä osana arkea. On oikeastaan hämmästyttävää huomata, kuinka monen ikäiset ajavat pyörällä Tikkuraitilla. Siitä näkee, että se on luonteva tapa siirtyä paikasta toiseen.” Helppojen reittien lisäksi esimerkiksi myös tuki oman pyörän huoltoon ja vastaavat palvelut ovat avainasemassa. ”Pyöräilyn ympärille tarvitaan palveluja. Helsinkiin kehitetty Lippakioski-idea oli hirveän hyvä, sillä kyse ei välttämättä ole isoista jutuista, vaan esimerkiksi ilman saamisesta renkaaseen.”

Kosketuspinta kaupunkilaisen arkeen löytyy palvelumuotoilun kautta. Tarkastelemalla palveluketjua kokonaisuutena, ongelmakohdat huomataan ja niihin voidaan tarttua. Ketjun pettäminen jossakin kohtaa johtaa pahimmillaan toisen kulkutavan valintaan. ”Työmatkapyöräilyn kannalta hyvä esimerkki ketjun katkeamisesta on, että nykyisissä toimistotiloissa ihmisillä ei useinkaan ole omia vaatekaappeja. Tämä tekee töihin pyöräilyn käytännössä mahdottomaksi, koska vaatteita pitäisi jatkuvasti kuljettaa mukana. Tällainen pieni päätös voi vesittää työnantajan tavoitteet työmatkapyöräilyn kasvattamiseen, vaikka tiloissa olisikin huolehdittu peseytymismahdollisuuksista ja muuten kannustettu työmatkapyöräilyyn. On siis katsottava koko palveluketjua! Samalla tavoin kaupunkisuunnittelussa pitäisi miettiä enemmän koko palveluketjua, aina siitä lähtien kun ihminen lähtee kotoa. Ei keskittyä vain yhteen osaan siitä.”

Asukasyhteyden merkitys on kasvanut koko ajan kaupunkisuunnittelussa ja Kivistössä on pidetty asukastilaisuuksia lain vaatimusta enemmän. Myös alueella toimiva yhteistyöverkosto, kolmannen sektorin toimijoiden MarjaVerkko, tekee asukasyhteistyötä laajalla rintamalla. ”MarjaVerkko on kaupunki-innovaatio, kuten esimerkiksi neuvola. MarjaVerkolla on suuri potentiaali luoda yhteisöllisyyttä; että asukas tuntee toimijoita ja tuntee olevansa kotonaan. Aika monella on

haikeus tai kaipuu kylämäisyyteen. Se ei välttämättä ole fyysistä kylämäisyyttä, vaan virtuaalisuus on osa sitä. Sitä, että saa tietoa tai löytää asioita. Nykyaikana kylämäisyys on toisenlaista kuin se oli ennen agraariyhteiskunnassa."

Kokonaisuuksiin katsominen linkittyy tiiviisti myös esteettisesti miellyttävän ympäristön suunnitteluun ja tunnistettavan ilmeen saavuttamiseen. "Kivistön alueelle tehty Design Manual -ohjeisto on osoittautunut aika hyväksi työkaluksi kokonaisuuden ja jatkuvuuden suunnitteluun kaupunkikuvassa. Se muistuttaa huomioimaan muotoilun näkökulmat kaikissa vaiheissa. Yksittäisiä ratkaisuja on helpompi tehdä, kun kokonaisuutta on jo mietitty etukäteen. Samalla varmistetaan, että hyvää julkista rakentamista ei pilata huonolla yksityiskohdalla, vaan että hyvä suunnittelu ulottuu aina roskiksiin ja pyörätelineisiin asti. Muotoilun kuitenkin on kuljettava käsi kädessä muiden kaupunkitilalle tärkeiden ominaisuuksien, kuten käytettävyyden, kestävyyden ja huollettavuuden kanssa." Myös raha ratkaisee. "Julkisissa hankinnoissa käytetään yhteisiä rahoja, joten ratkaisujen on oltava erittäin hyvin perusteltuja. Toisaalta halvin ratkaisu ei aina johda parhaaseen lopputulokseen. Sen aika on ohi, olemme nähneet mitä se tekee kaupunkikuvassa ja lopputulos on aika repaleinen. Kuten sanottua, on aika katsoa kokonaisuuksia."

Liikkuvan Arjen Design -yhteistyöhön osallistuminen on avannut uusia näkökulmia, muotoilun opiskelijoiden innostus ja raikkaat ideat. Yhteistyön kautta on myös kuultu hyödyllistä tietoa muissa kaupungeissa kokeilluista ratkaisuista.

KSBR

Noora Kanervo, Korson Kaiku
toim. Päivi Keränen

Opastetun maastopyöräpolun tarina

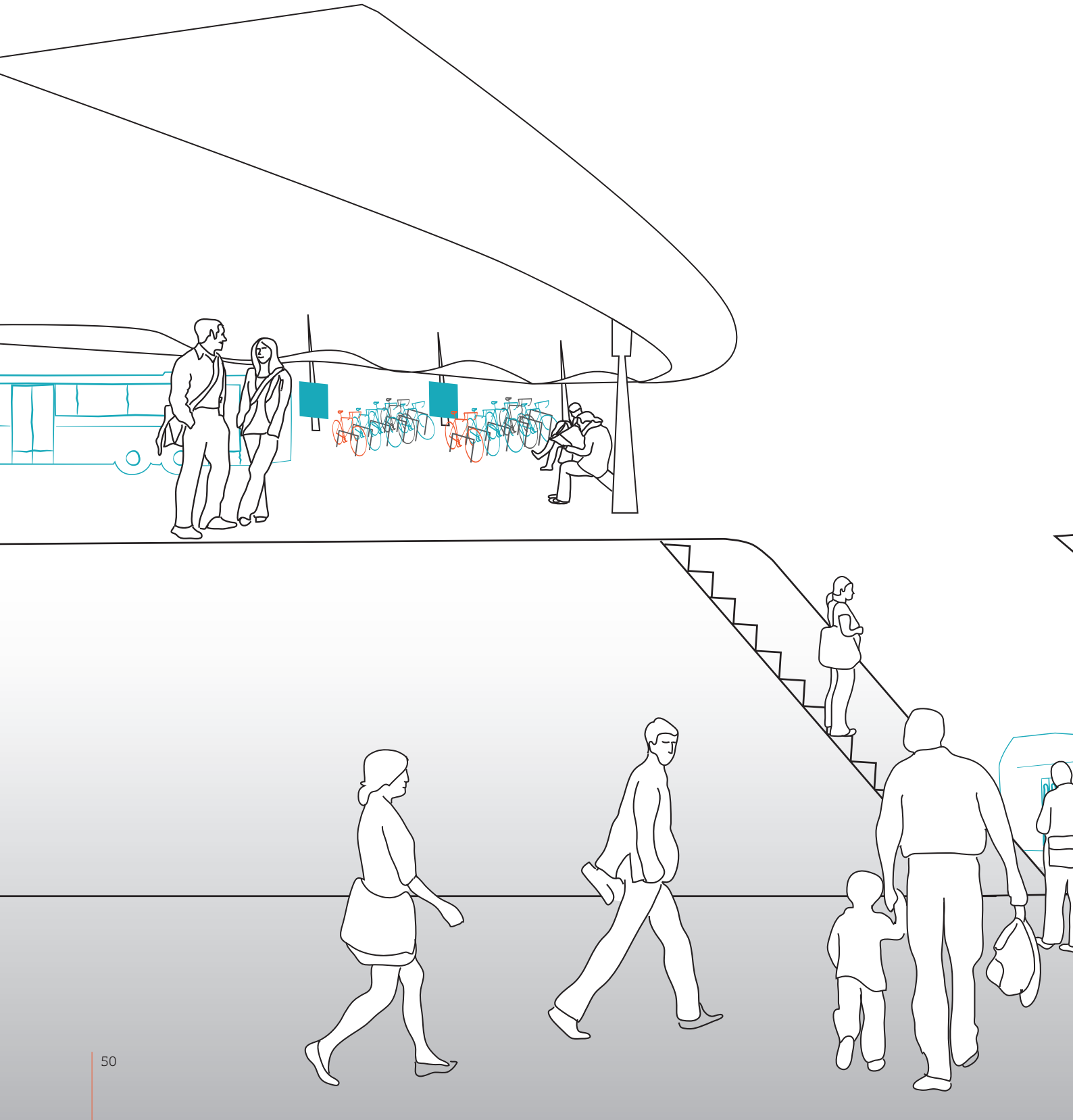
Korson kaiku aloitti maastopyöräreitin suunnittelu ja rakentamistyön yhdessä Vantaan kaupungin kanssa 2012 keväällä. Saman vuoden syksyllä käynnistettiin yhteistyö Metropolian kanssa. Opiskelijat vastasivat reitin kartaston ja opasteiden visuaalisten ilmeen sekä testaustapahtumien markkinoinnin suunnittelusta.

Pysyvästi merkattuja maastopyöräreitistöjä on Suomessa hyvin vähän. Olympialuokan maastopyöräilyssä, XCO:ssa, Vantaan Vierumäen pysyvästi merkattu rata on ensimmäinen laatuaan. Työn käynnistyessä ei siis ollut hyväksi havaittuja käytäntöjä tai valmista merkkisymboliikkaa ilmoittamaan esteistä ja teknisesti haastavista kohdista. Korson kaiulla oli kuitenkin kokemusta reittien merkitsemisestä nuolimerkein kilpailutapahtumia varten. Näin saatiin osviittaa korkeudesta, jolle merkit tulisi asentaa maastoon. Muilta osin teollisen muotoilun opiskelijat saivat vapaat kädet reittimerkistön suunniteluun. Korson kaiku ja kaupungin eri virastojen asiantuntijat kommentoivat luonnoksia palavereissa.

Merkkejä testattiin ensimmäisen kerran toukokuussa Vantaan kaupunkijuhlien aikaan pidetyssä promopäivässä. Tällöin testattiin ja kerättiin käyttäjäpalautetta suuntanuolien lisäksi seuraavista symboleista: kivieste, puunrungon kierto, droppi, puun ylitys ja vaihtoehtoinen reitti. Testipäivän jälkeen kylttien pohjaväriä vaihdettiin, joitain merkkejä karsittiin pois ja kylttien kokoa mietittiin tarkemmin. Radan avajaisissa elokuussa keräsimme vielä lisää palautetta, jonka perusteella valitsimme lopulliset kyltit.

Kylttien ohella opiskelijat suunnittelivat reittikartan, joka tullaan mukauttamaan Vantaan kaupungin ilmeeseen. Tapahtuman markkinointimateriaalia varten Korson kaiku esitti muutaman toiveen esitteiden kuvituksen suhteen. Liikkuvan Arjen Designin aiempaa kokemusta pyöräilyaiheisen mainosmateriaalin tekemisestä hyödynnettiin myös maastopyöräratahankkeessa. Korson kaiussa oltiin kokonaisuudessaan todella tyytyväisiä opiskelijoiden suunnittelutyöhön ja visuaaliseen ilmeeseen, jonka he hankkeelle loivat.

Viime kesänä Suomessa käynnistyi myös kolme muuta maastopyöräreittihanketta: Valkeakoskella, Mäntyharjulla sekä Kyröskoskella. Lisäksi Hyvinkäällä olevalle radalle haluttaisiin tehdä pysyvät opasteet. Maastopyörätapahtumien, varsinkin maratonmaastopyöräilyn, määrä on kasvanut huikeasti viimeisen kahden vuoden aikana. Tapahtumat haluavat itselleen mahdollisimman houkuttelevan visuaalisen ilmeen, uniikit reittiopasteet, ja oman logon. Maastopyöräilyssä tapahtumamuotoilulla on siis ehdottomasti kasvava kysyntä tapahtumien, harrastusreittien ja ennen kaikkea maastopyöräilyn tunnetuksi tekemisen kannalta.



Yhteisten asemien elementit

Malmista **yhteinen asema**

Pauli Vennervirta, kouluttaja,
Suomen ympäristöopisto Sykli

”Moi! Mä tulin kattoon, onko mun piirros päässy esille.
"Terve, mene katsomaan vaan, tuolla se on.”

Suunnilleen näin meni keskustelu erään nuoren miehen kanssa joulukuussa 2012, kun Malmin asemalla paljastettiin nuorten kanssa tehty yhteisöllinen taideteos. Yhteiset asemat -kehitystyö piti sisällään kuitenkin paljon muutakin, taideteos oli vain sen fyysinen ilmentymä. Työskentelyn aikana hankittiin kokemusta paikallisen yhteisön ja erityisesti nuorten kanssa tehdystä suunnitteluprosessista.

Työskentelytapa edustaa uutta trendiä kaupunkisuunnittelussa. Kaupunkikohteita suunniteltaessa kysytään asukkaiden ja käyttäjien mielipidettä ja otetaan eri käyttäjäryhmät mukaan suunnitteluprosessiin. Yhteiset asemat -hanke kehitti prosessia yhden pääradan rautatieaseman viihtyisyyden lisäämiseksi. Yhteisöllisen suunnittelun mallia voidaan kuitenkin käyttää monenlaiseen kaupunkisuunnitteluun.

Suunnitteluparadigman muutos – Kaupunkisuunnittelu asukaslähtöisesti ja oppiva kaupunkisuunnittelu

Aluesuunnittelussa on viime aikoina siirrytty pois perinteisestä ylhäältä ohjatusta suunnittelusta asiakas- ja asukaslähtöiseen suunnitteluun. Teknillisen korkeakoulun Aalto-yliopiston OPUS-hankkeessa syntyi ”ajatus ryhtyä yhdessä tutkimaan ja kehittämään kaupunkisuunnittelua monimutkaisena yhteisöllisenä oppimis- ja verkottumisprosessina, jonka kesto on

kymmeniä vuosia ja jonka aikana toimijat vaihtuvat moneen kertaan.” Tutkimuksessa todettiin, että kaupunkisuunnittelulla on uudistumistarve vuorovaikutteisempaan suuntaan. Tärkeintä on, että ”osallistuminen luo yhteisen ymmärryksen ja sitoutumisen muutokseen, mahdollistaa toimivien ideoiden syntymisen sekä helpottaa uudistetun prosessin käyttöönottoa.” (Staffans & Väyrynen).

Osallistumisen tärkeimpiä edellytyksiä on toimiva tiedottaminen. Asukkailla on usein voimakkaita mielipiteitä alueen kehittämisen suhteen ja puutteellinen tiedottaminen lisää asukkaiden turhautumista. Verkkotiedottaminen on tänä päivänä avainasemassa.

Hesan nuorten ääni -toimintamuodossa on selviä yhtymäkohtia Yhteisten asemien toimintatapojen kanssa. Ulkomaisena esimerkkinä on askbristol.com, joka alkoi vuonna 2004 e-paneelina, jossa kansalaisten on mahdollisuus keskustella yhdessä asiantuntijoiden kanssa päätösten valmisteluvaiheessa.

Osallistaminen on asiakkaan tai asukkaan mukaan ottamista yhdenvertaisena kumppanina vuorovaikutusprosessiin – ei vain kuulemista tai asiakaspalautteen keräämistä. Se antaa asukkaalle mahdollisuuden antaa suunnitteluun ideoita, olla mukana tekemässä luonnoksia ja tuottamassa sisältöä. Esim. julkisen tilan taidehankkeet voivat olla erinomaisia esimerkkejä yhteisöllisestä suunnittelusta ja toteutuksesta

Yhteisöllisyyden ja kestävän kehityksen näkökulmia rautatieasemalla

Rautatie luo monella tapaa kasvua ja toimintaa alueella. Kaupungin sisäiseen raideliikenteeseen ja muuhun julkiseen liikenteeseen yhdistettynä rautatie on ylivoimaisesti vähiten ilmaston lämpenemistä edistävä liikennemuoto, kun jätetään pois kävely ja pyöräily. Yhdistettynä kevyeen liikenteeseen raideliikenteen ylivoimaisuus kestävän kehityksen kannalta vain kasvaa. Asema on myös merkittävä energian kuluttaja, niin valaistus, ilmanvaihto kuin radan laitteetkin vievät energiaa runsaasti. Lisäksi asema on merkittävä jätehuollon solmukohta.

Rautatieasema on silti paljon muutakin kuin liikennesolmu. Se voi olla myös tärkeä kauppapaikka ja asukkaiden tapaamispaikka. Helsingin päärautatieasemalla on päivittäisiä käyttäjiä 200 000 ja Malmin asemalla 15 700 (VR). Asema voi olla myös rakennushistoriallisesti ja taiteellisesti merkittävä, hyvänä esimerkkinä tästä on päärautatieasema.

Sosiaalisen kestävyyden näkökulmasta kaikkien käyttäjäryhmien osallisuus, turvallisuus, esteettömyys ja aseman viihtyisyys ovat keskeisiä.

Yhteiset asemat – Malmin aseman kohentaminen yhdessä asukkaiden kanssa

Asemien ilmeen ja tilojen suunnittelussa tarvitaan aseman käyttäjien ja paikallisten asukkaiden, kaiken-

ikäisten ja taustoiltaan erityyppisten asukkaiden mielipiteitä ja kokemuksia. Yhteiset asemat -työskentelyn tavoitteena oli hyödyntää osallistuvan suunnittelun menetelmiä monipuolisesti. Muotoilun opiskelijat laatimat konseptit havainnollistivat kuinka Malmin aseman ympäristöä voitaisiin elävöittää muotoilun ja taiteen keinoin. Suomen ympäristöopisto Sykli koordinoi toimintaa ja tarjosi yhteistyöhön ympäristöasioiden asiantuntemustaan. Työskentelyn ytimessä olivat sosiaalisen ja ekologisen kestävyyden tavoitteet, muun muassa sosiaalinen kestävyys, asukkaiden ja erityisesti nuorten osallisuus, esteettömyys sekä jätehuollon ja kierrätyksen parantaminen.

Muotoilun opiskelijat laativat syksyllä 2011 pidetyn suunnittelukävelyn, tulevaisuusverstaan ja haastattelujen pohjalta konsepteja asemaympäristön viihtyisyyden lisäämiseksi. Opiskelijat esittelivät syksyn päätteeksi konseptinsa Malmin asukkaille ja toimintakeskuksen sekä nuorisotoimen edustajille. Eräs kiinnostavimmista osista aluetta on linja-autoasema. Aseman yleisilme oli melko harmaa. Maalaamatonta betonia on paljon, mikä houkuttelee myös graffitien tekijöitä. Linja-autoasema valittiinkin lopulta taideteoksen sijoituspaikaksi sen somistamiseksi, mutta myös hallinnollisista syistä.

Nuorten kädenjälki näkyviin yhteisötaideteoksessa

Taideprojektit olivat fyysisessä toteutuksessa ensisijaisia. Toteutus oli verrattuna muihin ehdotettuihin toimenpiteisiin suhteellisen helppoa, varsinkin kun ne tehtiin väliaikaisiksi, jolloin lupien saaminen kaupungilta oli helpompaa.

Malmin nuorisotalo tarjosi puitteet työpajoille, joissa nuoret saivat tehdä luonnoksia asemalle tulevista työpajoista. Nuorisotalon vastuulla olivat myös työpajojen tilajärjestely ja materiaalit, työpajojen markkinointi ja työpajoista tiedottaminen Malmin toritapahtumassa. Varsinainen toteutus suunniteltiin ammattilaisten voimin nuorten ehdotusten pohjalta.

Teokset asennettiin Malmin bussiterminaalille 28.11.2012 ja ne saavat olla siellä tämän hetkisen sopimuksen mukaan vuoden verran. Luvan asentamiseen myönsi Helsingin kaupungin liikennelaitos, joka hallinnoi aluetta.

Nuorten suunnittelemia tauluja valmistui yhteensä 12 kappaletta linja-autoaseman laiturialueelle.

Yhdessä kohti esteettömyyttä ja parempaa jätehuoltoa

Malmin asemalla tehtiin jätehuollon nykytilan kartoitus sekä kehittämissuunnitelma. Kehittämissuunnitelma kartoittaa laiturialueen jätehuoltoa ja puhtaanapitoa sekä antaa ehdotuksia näiden kehittämiseksi niin siisteyden kuin viihtyvyyden lisäämiseksi. Samalla tarkistettiin astioiden tyhjennysreittien ja tyhjennysrytmin tarkoituksenmukaisuus. Tavoitteena oli, että suunnitelma olisi hyödynnettävissä myös muilla lähiliikenteen asemilla.

Suunnitelman havaintojen mukaan jätteen synnyn ehkäisy laiturialueella on hankalaa, koska jäte kulkeutuu muualta matkustajien mukana alueelle. Valtaosa laiturialueella kertyvästä jätteestä täyttää energiajakeen kriteerit, lisäksi syntyy mm. lasia ja pienmetallia.

Yhteistyössä Kynnys ry:n kanssa toteutetussa esteettömyyskartoituksessa havaittiin puutteita esimerkiksi portaikkojen ja lippuautomaattien suhteen. Kartoitukseen osallistui myös VR:n ja Liikenneviraston edustajia.

Lopuksi

Julkisiin tiloihin tulevat yhteisöllisen suunnittelun hankkeet vaativat usein viranomaisyhteistyötä ja tähän on varattava aikaa jo suunnitteluvaiheessa. Yhteistyökumppaneiden hankkiminen on sidoksissa yleiseen taloudelliseen tilanteeseen. Varsinkin yritykset suosivat usein hankkeita, joista on niille suoraan hyötyä markkinoinnissa.

Kehitetty Yhteiset asemat -menetelmä, jossa opiskelijat, suunnittelun ammattilaiset, viranomaiset ja paikalliset asukkaat, erityisesti nuoret, yhdistävät voimansa osoittautui menestykseksi. Malmin asemalta saatuja kokemuksia voidaankin nyt hyödyntää myös muilla pääradan asemilla. Nuorten innokkuus saada oman kätensä jälki näkyviin omaan lähiympäristöön oli kuitenkin silminnähtävää. Kehitetyn prosessin avulla asukkaat pääsevät vaikuttamaan suoraan omaan lähiympäristöönsä.

Lähteet

Murrosvuo, Heikki 2012. Malmin rautatieaseman laiturialueen jätehuoltosuunnitelma 2012. Suomen Ympäristöopisto Sykli

Salomaa, Marja 2010. Sissitaiteilija maalaa harmautta piiloon. Metro http://omakaupunki.hs.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/sissitaiteilija_maalaa_harmautta_piiloon/

Staffans, Aija & Väyrynen, Erja (toim.) 1998-99. Oppiva kaupunkisuunnittelu. Teknillinen korkeakoulu (Arkkitehtuurin julkaisuja)

Wennberg, Mikko 2009. Näkökulma 2009: Osallistava suunnittelu ja käyttäjälähtöiset toimintamallit. Ramboll

Nuorisoasiainkeskus. Hesan nuorten ääni (http://hna.nettiareena.fi/)

Malmilta osviittaa asemien kehittämiseen

Arja Aalto, Liikennevirasto ja Eeva Hämeenoja,
Suomen ympäristöopisto Sykli
toim. Päivi Keränen

Vilkkaana lähiliikenteen asemana toimivan Malmin erityispiirteenä on yhteys kauppakeskukseen. Ylä- ja Ala-Malmin kauppakeskuksia yhdistää radan ylittävä putki, josta on pääsy laitureille. Asema-aluetta leimaavat kuitenkin valitettavan paljon epäsiisteys, ilkivalta ja turvattomuus. Yhteiset asemat -hankkeen tavoitteena oli kehittää asemaa ja sen ympäristöä viihtyisämmäksi ja turvallisemmaksi.

Paikalliset asukkaat ja erityisesti alueen nuoret, junankäyttäjiä unohtamatta, auttoivat tunnistamaan aseman kehittämiskohteita. Tietoa kerättiin monella eri tavalla: niin malmilaisten haastatteluin, kuin tulevaisuusverstaan, suunnittelukävelyjen, esteettömyystarkastelun, nuorten taidetyöpajojen ja jätehuollon kartoituksen kautta. Samalla työtä koordinoinut, Malmilla sijaitseva Suomen ympäristöopisto Sykli loi yhteydet eri-ikäisiin malmilaisiin Malmin toimintakeskuksen, nuorisotalon, nuorisotoimen ja Malmi-foorumin kautta. Tuloksena syntyi runsaasti paitsi kehittämisideoita myös yhteistä tahtoa vaikuttaa asemaympäristön viihtyisyyden lisäämiseen.

Keskusteluissa kävi ilmi, että asemalle kaivataan lisää väriä ja opastusta, valoja, tilataidetta ja siisteyttä. Latokartanontien alikulkukäytävä sai suunnittelukävelyn aikana heikoimmat arviot, mutta samalla siinä nähtiin suurta kehittämispotentiaalia. Nykyisellään käytävä koettiin turvattomaksi, pimeäksi ja jopa vaaralliseksi. Toisaalta väriä ja valoa lisäämällä saataisiin laiturialueen eteläpäädyn pylväiköstä todellinen aseman maamerkki, katedraali.

> Väriä ja valoa lisäämällä saataisiin laiturialueen eteläpäädyn pylväiköstä todellinen aseman maamerkki, katedraali.

Myös käyttämättömänä oleva laiturialue sai ideat pulppuamaan. Nuhjuisen laiturin ulkonäköä ja tunnelmaa on kuitenkin kehitettävä käytettävyyden ehdoilla, sillä laiturin on tarvittaessa oltava nopeasti käyttöönotettavissa junaliikenteen tarpeisiin. Ideoita syntyi lisäksi liityntäliikenteen parantamiseen esimerkiksi pyörätelineet uusimalla ja aseman ylikäytävää elävöittämällä. Esteettömyyden osalta kokonaisuus on kohtuullisen hyvä, joskin valaistukseen ja esteettömien reittien opastukseen voitaisiin tehdä parannuksia.

Hankkeen työ esittäytyy Malmin bussiterminaalissa nuorten taideprojektissa toteutettuina tauluina. Nuorten tekemät teokset ovat saaneet ilahduttaa ter-

minaalialueella liikkuvia matkustajia liki vuoden. Teos on säilynyt siistinä, mikä tukee havaintoa, että nuorten aktiivinen osallistuminen voi vähentää ja ehkäistä ilkivaltaa.

Liikennevirastolla on käynnissä rautateiden henkilöliikenneasemien kehittämisohjelman laatimistyö. Tähän mennessä on tehty asemien luokittelu ja määritelty eri luokkien palvelutasotavoitteet sekä toteutettu valtakunnallinen henkilöliikennepaikkojen nykytila- ja esteettömyyskartoitus kaikkien 196 aseman osalta. Nykyistä palvelutasoa on myös analysoitu suhteessa palvelutasotavoitteisiin.

Yhteiset asemat -hanke on tehnyt hyvää työtä kehittämistoimien ideoinnissa Malmin asemalla yhteistyössä asukkaiden ja alueen toimijoiden kanssa. Syntyneitä ideoita on nyt mahdollista hyödyntää mietittäessä henkilöliikennepaikkojen kehittämistoimia myös muilla asemilla. On tärkeää lisätä asemien houkuttelevuutta ja parantaa matkaketjujen toimivuutta mm. kehittämällä liityntäyhteyksiä ja -pysäköintiä aseman ympäristössä. Kauppakeskus ja sen asiakkaat on myös huomioitava asema-alueen toiminnallisuuden parantamisessa.

Liikkuvan arjen muotoilua

Kaupunkimuotoilun **muutosagenttina**

Merita Soini, Metropolia Ammattikorkeakoulu

Elämme positiivista aikaa muotoilun koulutuksen näkökulmasta. Näyttää, että muotoilijoille riittää töitä tulevaisuudessakin muutosagentteina, jotka aistivat herkästi nousevia kaupunkitrendejä. Kaupungilla liikkuessa törmäämme päivittäin hetkellisiin, mielestä haihtuviin havaintoihin kehnosti toimivista asioista. Ne jäävät hiertämään alitajuntaamme, kunnes innostumme ajattelemaan uusia parempia vaihtoehtoja. Suunnittelijan mieli palaa halusta ratkaista epäkohtia ja toteuttaa asiat paremmin, niin hyvin, että tuntuu kuin aurinko paistaisi sateellakin.

Ilmassa on isoja unelmia ja optimismia; vahva usko siihen, että jonain päivänä kaupungissa ei ole ruuhkia, ja että on turvallista ja sujuvaa liikkua valitsemallaan kulkuvälineellä. Reitit ovat selkeitä ja matkan varrelta löytyy tarpeellisia liikkumista helpottavia pal-

> Muotoilijan luova ajattelu alkaa yhtälailla omista kokemuksista kuin käyttäjän rooliin asettumisesta.

veluita. Kaupunkien tavoite on rakentaa kaikkia palvelevat, kestävät puitteet, jossa on helppo liikkua ja hyvä elää. Asioihin voi vaikuttaa, pitää vain tietää, kuka kaupungissa ottaa ideoita vastaan ja toteuttaa niitä.

Helsingin ja Vantaan kaupunkisuunnitteluvirastot ja -organisaatiot tekevät paljon työtä sen eteen, että kaupunkilaiset pääsevät osallistumaan ja vaikuttamaan sujuvan liikkumisen ratkaisuihin ja palveluihin, jotka tukevat kestäviä liikkumisen muotoja. Netistä löytyy helposti informaatiota ja kaikki voivat halutessaan osallistua tapahtumiin, työpajoihin, koulutus- ja infotilaisuuksiin.

Kaupunkisuunnittelu on kuitenkin hidas prosessi. Organisaatiossa oikeiden tahojen yhteen saattaminen on mutkikasta, eivätkä suunnitelmat etene yhtä ketterästi kuin olisi tarpeen nopeasti muuttuvien tilanteiden kanssa. Oppilaitosten ja kaupunkien välinen luottamus, yhteistyö, kasvattaa uusia osaajia ymmärtämään isompia kokonaisuuksia ja mahdollistaa verkostoitumisen jo opiskeluaikana. Infraa rakennetaan johdonmukaisesti pala palalta, mutta harvat pystyvät hahmottamaan usean vuoden päässä siintävää toimivaa kokonaisuutta. Käyttäjät ovat malttamattomia ja epäkohdista on helpompi pitää ääntä kuin toimivista ratkaisuista.

Liikkuvan Arjen Design -projekti on kolmen vuoden aikana rakentanut rooliaan kaupunkimuotoilun muutosagenttina ja yhteistyökumppanina kestävää liikkumista ja pyöräilyn edistämistä suunnittelevien tahojen kanssa. Opiskelijat sukelsivat ennakkoluulottomasti kaupunkimuotoilun haasteisiin ja kehittivät nopeasti useita palvelumuotoilun konsepteja joista kaupungit kiinnostuivat. Suuri kiitos kuuluu ohjausryhmämme asiantuntijoille ja yhteistyöverkostollemme, jotka osallistuivat yhdessä opiskelijoiden kanssa seminaariin, työpajoihin, suunnittelukokouksiin ja presentaatioihin.

Projektin alussa huomasimme, että monilla oli työn alla samoja toimeksiantoja, kuin olimme asettaneet Liikkuvan Arjen Designin tavoitteiksi. Lopussa kaikki tahot olivat tietoisia eri instituutioissa meneillään olevista projekteista ja vedimme lankoja yhteen. Yhteistyö muodostui avoimeksi ja keskustelevaksi ja oli helppo esitellä kaupunkisuunnittelijoille opiskelijoiden ideoimia konseptisuunnitelmia.

Kaupunkijärjestelmän toiminnallisen kokonaisuuden hahmottaminen tuntui aluksi monimutkaiselta. Kaupunki on systeemi. Miten siihen pääsee sisään ja löytää suunnitteluun tarvittavat kumppanuudet, taustatiedot ja päätökset? Kenen takana piilee mikäkin päätös ja missä järjestyksessä tulisi edetä, jotta suunnittelua voi ylipäätään jatkaa? Miten hallinto, virastot ja yhteiskunta liittyvät ja vaikuttavat toisiinsa ja miten muotoilija kerää kultakin taholta informaatiota työnsä pohjaksi. Mistä asioista kukin virasto vastaa? Nyt, kun virastot ovat meille tutumpia ja virkamiehillä on kasvot, yhteistyö on huomattavasti helpompaa.

Muotoilijan luova ajattelu alkaa yhtälailla omista kokemuksista kuin käyttäjän rooliin asettumisesta. Erilaisten käyttäjäprofiilien tunnistaminen on olennaista, kun suunnitellaan esteetöntä liikkumista kaupungeissa. Mitä kaikkea erilaisten liikkujien arkisen työmatkan tai koulupolun varrella tapahtuu? Pintaan nousee huomattava määrä epäkohtia, mutta ne synnyttävät positiivisen innostuksen ajatella asiat paremmin. Palvelupolun määrittäminen ohjaa järjestelmällistä suunnitteluprosessia, joka on toistettavissa aina saman kaavan mukaan.

Suunnittelijan on tärkeää ylittää rajoja ja kokeilla rohkeasti, testata uusia ideoita ja rakentaa malleja. Konkreettisten mallien avulla on helpompi tehdä käyttäjätutkimusta asioiden toimivuudesta, käytettävyydestä, mitoituksesta, materiaaleista ja muotoilusta. Testauksessa etsitään heikkoja kohtia, joita pitää kehittää ennen lopullisia ratkaisuja. Protomallintamisessa virheiden teko on sallitumpaa. Virheistä oppii ja usein mallin työskentelyllä löydetään tavanomaisesta poikkeavia uusia ratkaisuja. Opiskelijoiden kanssa on mahdollista tehdä ripeitäkin mallikokeiluja ja testauksia, koska se kuuluu opintoihin.

Opiskelijat ovat valtava voimavara kaupunkisuunnittelulle. Koko projektin ajan oli aistittavissa, että nyt on meneillään jotakin erityisen kiinnostavaa. Opiskelijoita motivoi erityisesti mahdollisuus vaikuttaa ja tehdä merkityksellistä yhteistyötä kaupunkisuunnittelijoiden, asiantuntijoiden ja kaupunkilaisten kanssa. Yhteistyökumppaneilta saatu kannustava palaute loi uskoa siihen, että muotoilijalla on vakavasti otettava rooli kaupunkien suunnittelussa. Käyttäjän tarpeisiin perustuvalla tarkoituksellisella suunnittelulla voi saada aikaan pysyviä muutoksia.

Innovaatioprojektit osana Liikkuvan Arjen Designia

Juha Ainoa ja Päivi Keränen,
Metropolia Ammattikorkeakoulu

Valtaosa Liikkuvan Arjen Designin suunnittelutyöstä tehtiin Metropolian muotoilun koulutusohjelman innovaatioprojekteissa yhteistyössä opiskelijoiden, kaupunkitoimijoiden ja käyttäjien kanssa. Kolmasti toteutettu innovaatioprojekti antoi mahdollisuuden kytkeä ammattikorkeakoululle kuuluvan aluekehitystehtävän opiskelijaprojekteihin ja opetukseen. Liikkuvan Arjen Designin kautta opiskelijoille tarjottiin uudenlainen oppimisympäristö, jossa tutustua kaupunkisuunnitteluun käytännössä.

Opiskelijoille halutaan innovaatioprojektissa antaa työelämää vastaava kokemus monialaisissa työryhmissä toimimisesta ja osaamistavoitteet liittyvätkin erityisesti monialaiseen yhteis- ja kehitystyöhön sekä projektiosaamiseen. Opiskelijat vastaavat projektisuunnitelman laatimisesta ja oman osaprojektinsa aikatauluttamisesta ja hallinnoinnista. Myös sidosryhmäyhteistyö, viestintä ja verkostoituminen painottuvat osaamistavoitteissa. Liikkuvan Arjen Designin innovaatioprojekteissa ammattialojen välinen yhteistyö toteutui teollisen muotoilun ja sisustusarkkitehtuurin kolmannen vuosikurssin opiskelijoiden välisissä työryhmissä. Opetuksesta vastasivat pääosin muotoilun koulutusohjelman opettajat, mutta myös muita asiantuntijoita käytettiin opetuksessa aihekohtaisesti.

Innovaatioprojekteissa luotiin kattava kuvaus erilaisista pyöräilijätyypeistä sekä näiden kokemista palvelupoluista kaikkine vaiheineen. Samoin kartoitettiin näiden pyöräilijätyyppien palvelupolkujen olemassa olevat ongelmakohdat ja arvioitiin ongelmien vakavuus ja vaikuttavuus suhteessa pyöräilykokemukseen. Opiskelijat tutustuivat erityyppisiin lähdeaineistoihin ja tiedonhankintakanaviin. Samalla ymmärrys yhdyskuntasuunnittelusta, konseptoinnista, käyttäjäryhmistä, käyttäjälähtöisistä suunnittelumetodeista, palveluiden mallintamisesta ja kehittämisestä lisääntyi.

Kartoitus- ja tutkimusvaiheen jälkeen opiskelijat ideoivat havaittuihin ongelmakohtiin ratkaisuja, jotka joko poistivat ongelmakohdan tai pienensivät niistä aiheutuvaa haittaa. Selvitetyistä matka- tai palvelupoluista ja uusista ratkaisuista muodostettiin yhtenäinen konsepti kullekin pyöräilijätyypille. Useiden konseptien ratkaisuja testattiin ainakin joiltakin osin ja niistä rakennettiin prototyyppejä. Koska Liikkuvan Arjen Designin kaikki toiminta oli avointa ja dokumentoitiin verkkoon, myös innovaatioprojektien tulokset olivat lähes reaaliaikaisesti nähtävissä ja hyödynnettävissä myös projektin ulkopuolella.

Innovaatioprojektien aiheista ja suunnittelukohteista

Jo alkuvaiheessa päätimme tavoitella eräänlaista jatkumoa: jokainen innovaatioprojekti jatkaisi siitä, mihin edellinen päättyi. Valintaamme vaikutti erityisesti tavoite ratkaisujen testaamisesta, kokeilusta ja iteratiivisesta suunnittelusta – emme halunneet vain luoda konsepteja, vaan myös testata ja todentaa kehitettyjen konseptien arvon käytännössä.

Helsingin ja Vantaan kaupungit antoivat Liikkuvan Arjen Designin tavoitteiden puitteissa aiheet suunnittelutehtäviksi. Helsinki oli jo aiemmin teettänyt erilaisia selvityksiä ja konsepteja keskustaan sijoittuvasta Pyöräkeskuksesta ja asettanut tavoitteekseen toteuttaa keskuksen ensimmäinen versio testikäyttöön kesäksi 2012. Pyöräkeskus ja sen erilaiset satelliittiasemat pysyivätkin suunnitteluaiheina kaikissa innovaatioprojekteissa.

Vantaan aihekokonaisuus liittyi puolestaan uuden Kivistön alueen kehittämiseen. Vantaalla ei ollut tarkkoja ennalta määrättyjä aiheita, mutta Kivistön alue on lähtökohtaisesti suunniteltu pyöräilijäystävälliseksi kaupunginosaksi. Suunnittelussa oli keskeistä turvallisuuden ja esteettömyyden huomioiminen joukkoliikenteessä, pyöräilyssä ja jalankulussa. Vantaan kaupunki ilmoittikin heti alkuvaiheessa halukkuutensa testata pyöräilyä edistäviä ratkaisuja alueella. Alueella vuonna 2015 pidettävät asuntomessut lisäsivät entisestään Kivistön houkuttelevuutta suunnittelukohteena.

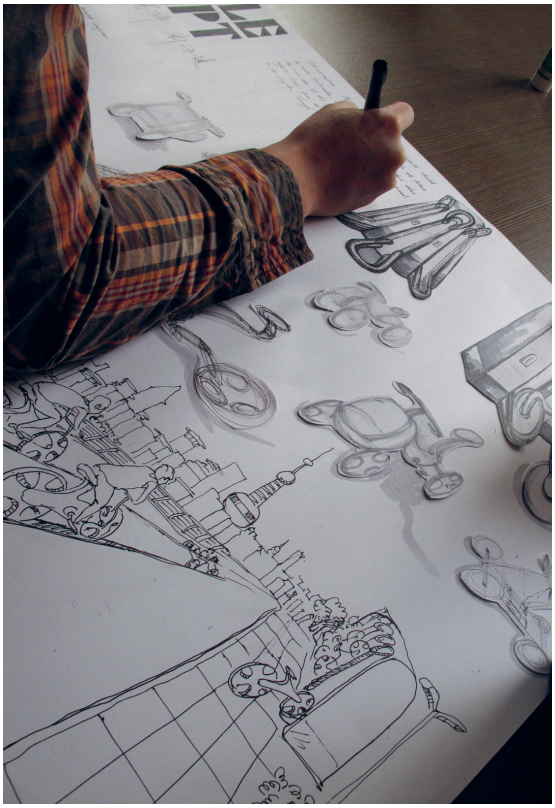
Projektien aiheet ovat muilta osin kehittyneet ja muotoutuneet opiskelijoiden, ohjaajien, sidosryhmien asiantuntijoiden ja opettajien yhteistyön tuloksina. Laajimmillaan suunnittelukohde on ollut pyöräkeskuskokonaisuuden konseptointi mukaan lukien niin rakennukset, toiminnot, kuin keskuksen graafisen ilmeenkin, ja suppeimmillaan yksittäisen tuotteen, kuten pyöräperäkärryn suunnittelu ja prototypointi. Aiheina on lisäksi ollut erilaisia opastus- ja signaalijärjestelmien suunnittelua ja testausta sekä tapahtumakonseptien kehittelyä.

Palvelukonsepteja on kehitetty eteenpäin eri opiskelijaryhmien toimesta, seuraavan ryhmän jatkaessa työtä edellisvuoden tulosten pohjalta. Aiheiden jatkojalostusta on tapahtunut myös innovaatioprojektien ulkopuolella. Ensimmäisen Pyöräkeskuksen käytännön toteutus tapahtui pääosin opiskelijavoimin innovaatioprojektissa kehitetyn konseptin pohjalta. Toteutuksen lisäksi opiskelijat vastasivat Pyöräkeskuksen käyttäjätutkimuksesta.

Toinen esimerkki jatkokehittelystä on Sykleri-informaatiopilari, jonka ensiversio kehitettiin ensimmäisessä innovaatioprojektissa. Portti on kehittynyt vuosittain eri ryhmien toimesta ja siitä on sukeutunut opinnäyteaihe. Opinnäytteen myötä konsepti on etenemässä kaupunkitilassa tapahtuvaan testausvaiheeseen yhteistyössä Vantaan innovaatioinstituutin kanssa.

Kolmen toteutuskerran jälkeen vaikuttaa kuitenkin, että saturaatio yhden konsepti-idean jatkojalostuksessa innovaatioprojektin puitteissa on saavutettu. Kolmannella käsittelykerralla ei ideasta tunnu enää helposti irtoavan aihetta uusiin innovaatioihin. Esimerkiksi palvelun toteutussuunnittelu itsessään harvoin yltää tähän. Ratkaisuna voisi olla suunnittelukohteen tai näkökulman vaihtaminen innovaatioprojektien eri toteutuksissa.

Konseptien pohjalta on virinnyt keskustelu yhteistyömahdollisuuksista kaupunkitilan suunnittelu- ja konsulttitoimistojen kanssa. Yhteistyön muodoksi on hahmoteltu kaupunkimuotoilun kehittämisyhteisöä, jossa Metropolia opiskelijoineen voisi tuottaa uusia raikkaita palvelukonsepteja, suunnittelutoimistot voisivat tarttua näiden tuotekehitykseen ja pääkaupunkiseutualueen kaupungit voisivat hyödyntää tuloksia kaupunkitilan ratkaisuissaan.



Light the Night

Weera Seppä, sisustusarkkitehtuurin opiskelija,
Metropolia Ammattikorkeakoulu

Kesä päättyi, syksy alkoi.

Ja niin alkoi myös viimeistä kertaa Liikkuvan Arjen Design-kurssi. LADia on järjestetty jo kahtena vuonna aikaisemminkin, joten meillä oli pieni aavistus siitä mitä tuleman piti. Muotoilun näkökulmasta katsottuna pyöräilyyn liittyviä ongelmia sekä parannettavia asioita löytyy kasapäin, joten lähdimme innolla kohti tulevaa nelihenkisen ryhmämme kanssa.

Ryhmämme koostui kahdesta sisustusarkkitehtiopiskelijasta sekä kahdesta teollisen muotoilun opiskelijasta. Oman haasteensa toi myös käyttökielen vaihto englanniksi; ryhmästämme puolet oli vaihto-oppilaita. Teemaksemme saimme workshopin suunnittelun ja sen mahdollisen toteutuksen. Kukaan ryhmästämme ei ollut järjestänyt workshopia aikaisemmin, joten olimme aivan uuden tilanteen edessä: mistä aloitamme, mihin pyrimme, mitä aiomme toteuttaa ja missä, mistä saamme rahoituksen? Ennen kaikkea piti keksiä loistelias kantava teema, jonka ympärille pystyisimme rakentamaan tapahtuman.

Alusta saakka oli kaikille selvää, että pelkkä ideointi ei riitä meille – halusimme myös toteuttaa workshopin ja nähdä käytännössä, miten tapahtumamme toimii. Analysoimalla jo koetun, pystyisimme tekemään tulevaisuutta varten todellisia jatkosuunnitelmia sekä parannusehdotuksia. Erilaisia työpajoja näkee nykyään monien tapahtumien yhteyksissä ja ihmiset ovat hyvin tottuneita näihin, joten yritimme miettiä jonkinlaista osallistavaa, pyöräilyyn liittyvää, tapahtumaa. Aika äkkiä saimmekin vision heijastin-workshopista, sillä syksyn tultua pimeys on taas päivittäinen riesamme, eikä turvallisuutta voi ikinä korostaa liikaa. Päätimme jatkaa tällä teemalla eteenpäin ja työnimikkeeksi tuli LIGHT THE NIGHT.

Halusimme antaa ihmisille mahdollisuuden askarrella itselleen vaatteisiin kiinnitettäviä hapsuheijastimia sekä tehdä heijastavia pinnakortteja pyöriinsä. Ilman pariakymmentä yhteistyökumppaniamme workshopin toteutus olisikin ollut mahdotonta: saimme lahjoituksena heijastavia matkakorttikoteloita, heijastavia kankaita ja teippejä, saksia ja välineistöä askarteluun, pöytäliinoja, mattoja, valaisimia, liikenneturvallisuuteen liittyviä flyereitä sekä kierrätettyjä pyöränkelloja ja pinnaheijastimia. Lisäksi saimme osallistujien kesken tehtyyn arvontaan parisenkymmentä tuotepalkintoa!

Tapahtumamme toteutettiin Pyöräkeskuksen kupeessa Helsingin Narinkkatorilla syyskuisena lauantaina. Sää muuttuikin ennakoitua paremmaksi, eli vältimme sadepilvet ja saimme nauttia jopa ajoittaisesta auringonpaisteesta! Workshopiin oli ennakkoon ilmoittautunut Facebookin kautta reilut satakunta ihmistä ja koska Narinkkatori on vilkas läpikulkualue, lähestyi tapahtumaamme lisäksi kymmeniä kiinnostuneita. Hyvää palautetta tulikin siitä, että tapahtumassa sai itse tehdä jotain eivätkä materiaalit maksaneet mitään. Lisäksi heijastimet olivat tarpeeksi helppoja tehdä niin lapsille kuin vanhemmillekin ja ylipäätänsä pyöräilyyn liittyvät asiat ja tapahtumat koettiin tärkeiksi. Kuuden tunnin workshopin aikana tapasimme kymmeniä iloisia ihmisiä, juttelimme pyöräilystä

sekä elämästä ja saatoimme satoja uusia persoonallisia heijastimia maailmaan!

Kaiken kaikkiaan workshopistamme jäi hyvä mieli. Toki tapahtuman järjestäminen kolmessa viikossa oli todella stressaavaa sekä aikaa vievää, mutta näin jälkikäteen voimme vain hyristä tyytyväisinä. Oli hienoa nähdä miten reippaasti yritykset lähtivät mukaan tällaiseen opiskelijaprojektiin ja halusivat edistää liikenneturvallisuutta sekä pyöräilyn näkyvyyttä. Ennen kaikkea olen yllättynyt ja kiitollinen workshopiin osallistuneiden ihmisten reippaasta ja ennakkoluulottomasta asenteesta. Vaikka tämä kurssi järjestettiinkin nyt viimeistä kertaa, niin toivon ja odotan, että jokin aktiivinen ryhmä haluaa järjestää workshopillemme jatko-osan ensi vuonna.

LIGHT THE NIGHT, äläkä anna pimeyden yllättää!

Draamamenetelmät muotoilijoiden työn apuna

Suvi Aho, tutkija

Metropoliassa on reilun vuosikymmenen ajan kehitetty soveltavan teatterin menetelmiä osana esittävän taiteen opetusta ja tutkimustyötä. Työn tuloksia sekä aiemmassa tutkimuksessani saavutettuja pohjatietoja lasten liikkumisesta ja soveltavan teatterin menetelmien suhteuttamisesta muihin tiedonkeruumenetelmiin hyödynnettiin Liikkuvan Arjen Design -työskentelyssä Vantaan Kivistön alueella: muotoilun opiskelijat suunnittelivat alueelle koulupolkukonseptia ja hankkivat tietoa lasten ajatuksista ja kokemuksista teatteri-ilmaisun ohjaajien vetämien draamatyöpajojen avulla. Pajojen tulokset raportoitiin myös kaupunginosaa suunnitteleville Vantaan kaupungin virkamiehille niin kutsutun esityksellisen tutkielman, eli pienen teatteriesityksen avulla. Kävimme myös palauttamassa pajojen tulokset ja näyttämässä esityksen pajoihin osallistuneille oppilaille.

Draamatyöpajan vahvuus tiedonkeräyksessä on ymmärryksen lisääminen kohderyhmän ajatuksista ja toiminnasta. Lisäksi keskeistä on ryhmätyöskentely paitsi itse pajoissa, myös työryhmän kollektiivisuutena; tavoitteiden määrittelyssä ja tulosten purkamisessa. Yhdessä toimien tieto konkretisoituu ja kumuloituu. Kun draamatyöpaja valjastetaan tiedonkeräyksen tarpeisiin, usein erilaiset maailmat kohtaavat. Soveltavan teatterin prosessi vaatii syventymistä ja tiedon käyttäjillä voi olla kiireellinenkin aikataulu. Sen, mikä on riittävä tiedon taso ja syvyys, on ratkaistava yhteisymmärryksessä osapuolten kesken. Myös pajojen kohderyhmä voikin toimia odotetusta poikkeavalla tavalla. Liikkumavara omien tavoitteiden ja kohderyhmälähtöisyyden välillä on hyvä tiedostaa.

Uuteen, omalle työyhteisölle vieraaseen käyttäjätutkimusmenetelmään tarttuminen vaatii muotoilijoilta uskallusta. Soveltavan teatterin työkalut tarjoavat mahdollisuuden lähestyä suunnittelutyön kohderyhmää haastatteluja tai kyselylomakkeita intuitiivisemmalla tavalla. Kuten muotoilun opiskelijat totesivat, tämä on yksi menetelmä muiden joukossa, joka sopii esimerkiksi osaksi julkisen tilan suunnitteluprosessia. Menetelmä ei ole, eikä sen tarvitse olla tarkoituksenmukainen kaikissa muotoiluprosesseissa, mutta uskon että parhaimmillaan sen avulla päästään jyvälle ihmisten motivaatiotason tarpeista.

Olennaiselta tässä prosessissa tuntui, että draamatyöpajat tarjosivat muotoilijoille, ja esityksellisen tutkielman kautta välillisesti myös virkamiehille, viivähdyksen ja hetkisen lasten ajatusmaailmassa. Koulupolkua lähestyttiin lasten ehdoilla, ja tämä näkyi niin Koulupolkumanuaalissa kuin teatteri-ilmaisun ohjaajien esityksellisessä tutkielmassa vahvana lapsinäkökulmana. Lapset kohderyhmänä tarvitsevat hiukan apua, että heidän äänensä kuuluu yhteisen ympäristön suunnittelussa.

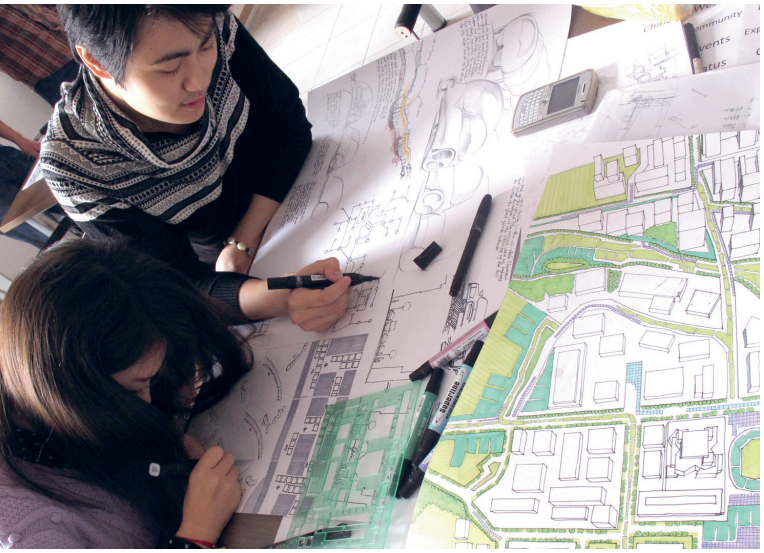
Työpajaprosessin vetäminen ja altistuminen tulospaineelle vaatii osaamista ja rohkeutta teatteri-ilmaisun ohjaajilta. Muotoilijoilta ja kaupunkisuunnittelijoilta puolestaan on löydyttävä uskallusta tarttua uuteen menetelmään. Draamatyöpaja on kuitenkin hyvä ja syväluotaava menetelmä asukas- ja käyttäjälähtöisen tiedon keräämiseen.

Osallistavaa suunnittelua

Liikkuvan arjen työhuoneissa

Päivi Keränen, Metropolia Ammattikorkeakoulu

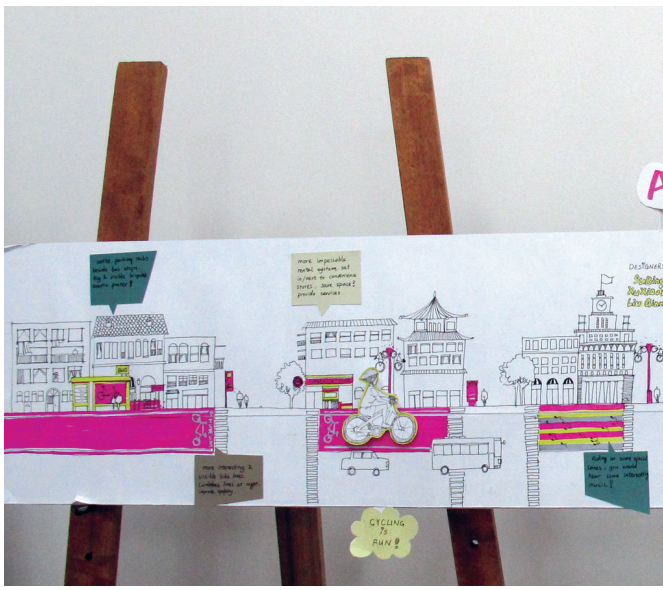
Liikkuvan arjen työhuone on paikka, johon kokoonnutaan ideoimaan ja suunnittelemaan tekoja pyöräilevän kaupungin puolesta. Kaikki kiinnostuneet kaupunkilaiset - muotoilijat, kaupunkisuunnittelijat, opiskelijat, pyöräilijät, palveluntarjoajat - ovat tervetulleita yhteisen pöydän ääreen oppimaan toisiltaan. Työhuoneeseen voi poiketa sisään ilman sen kummempia suunnitelmia tai sinne voi pyyhältää ajatukset tulvillaan ideoita tai kinkkisiä ongelmia. Siellä jaetaan tietoa omalla pöydällä olevista projekteista ja peilataan, niitä muihin meneillä oleviin. Kohtaamisista toivotaan viriävän ajatuksia ja pontta paitsi omaan arkeen, myös yhteistyöhön jaettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.



Työhuonekonsepti on kehittynyt Liikkuvan Arjen Designin mukana

Alkumetreillä, kun asiat olivat meille vielä suurelta osin uusia, halusimme kuulla erilaisia näkemyksiä, mitä liikkuvan arjen design on. Perinteisessä seminaarissa kuulimme mm. kaupunkimaantieteen professori Mari Vaattovaaran, VR:n yhteiskuntasuhde- ja ympäristöjohtaja Otto Lehtipuun ja muotoilija Pia Salmen näkökulmat aiheeseen. Suurista linjoista ja ilmiöistä etenimme kohti kaupunkilaisen näkökulmaa ja kuulimme kutsun designille kaupunkisuunnittelun haasteisiin.

Muotoilupääkaupunkivuoden alkaessa sukelsimme tapahtumien pyörteeseen, jonka käynnisti Vantaan Designikkunassa pidetty viikonmittainen Liikkuvan arjen työhuone. Kokosimme ensimmäisen syksyn tulokset näytille ja kutsuimme asiantuntijoita jatkamaan työtä kanssamme eri teemojen parissa. Omenamehulla terästetyn aamiaispuuron ja muiden maukkaiden asiakokonaisuuksien äärellä käytiin antoisia keskusteluja, jotka vauhdittivat meitä kohti Pyöräkeskuksen ensimmäistä kesää.



Shanghain Radical Design Week kutsui meitä lokakuussa ja Urban Inspirations -näyttelyn ohella kokosimme Donghua-yliopiston ja omat opiskelijamme pohtimaan kaupungin tulevaisuutta pyöräilykaupunkina. Huomasimme, että vaikka pyöräilyn kulkumuoto-osuus kulkeekin päinvastaiseen suuntaan Eurooppaan nähden, ajatukset pyöräilyn edistämisen keinoiksi ovat hyvin samanlaisia sekä Kiinassa että Suomessa.

KOE! -näyttely kokosi yhteen vuoden annin ja toi sen osaksi Metropolian muiden WDC-hankkeiden kirjoa.

Projektin viimeisen syksyn kunniaksi Liikkuvan arjen työhuone valtasi Tulli- ja pakkahuoneen alakerran Helsinki Design Weekin avajaispäivänä. Muotoilun opiskelijoiden, pyöräilijöiden, kaupunkitilan suunnittelijoiden ja aktiivien voimin suunnattiin katse kohti tulevaisuuden pyöräkeskusta ja paremman kaupungin synnyttämiseksi tarvittavia tekoja.

Lämmin kiitos kaikille työhuoneissamme käväisseille ja pidempään viivähtäneille – ilman teitä olisimme päätyneet toisille teille!

”Ympäristö, joka **houkuttelee** samaan tilaan kaikki **pyöräilystä** kiinnostuneet”

”Urbaanin pyöräilykulttuurin **kohtauspaikka**”

”Hauskoja heijastimia **pimeneviin iltoihin**”

”**Virkistyskeidas** työmatkan varrella!”

”Lasten näkökulmasta suunniteltu **turvallinen** pyöräilyreitti kouluun”

Entä käytännössä?

"**Ajoinformaatiota**
pyöräilijöille
reitin varrella!"

"Merkattuja
maastopyöräpolkuja
uusille ja vanhoille
harrastajille"

"Elämyksellisiä
vuokrapyöräpalveluja
matkailijoille"

"Kevyt, ketterä ja
helppokäyttöinen
peräkärry päivittäiseen
asiointiin"

Psst,
Liikkuvan arjen
suunnittelupolut
sivulla 131

01

Cycle in -lippakioski

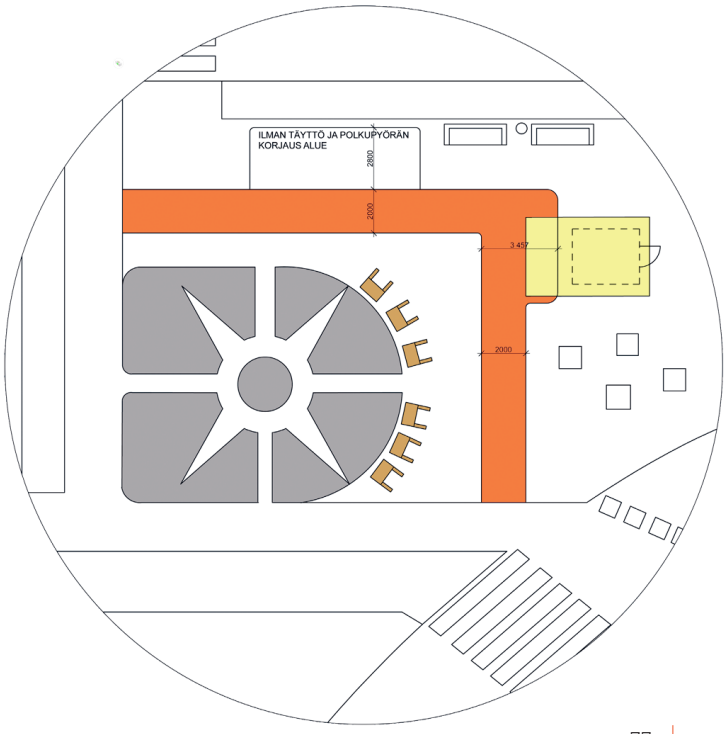
Helsingin katukuvasta tutut lippakioskit toimivat virkistyskeitaina pyöräteiden varsilla. Cycle in -lippakioski suunniteltiin palvelemaan etenkin työmatkapyöräilijöiden tarpeita. Kioskilta voi paitsi napata mukaan evästä, myös huoltaa pyörää tai tarkistaa reitin karttapalvelusta. Esimerkkinä käytetään Munkkiniemen lippakioskia.

Suunnittelijat

Janne Könönen, Minni Sirelä ja Anna Wallenius

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen



02

Tour de Lippakioski

Tour de Lippakioski oli kantakaupungissa järjestettävä pyöräilyviikon 2012 tempaus. Arabiasta Kaapelitehtaalle kulkevan pyöräreitin varrelta oli mm. katutaidetta, fillarihuoltoa, pyöräkirppiksiä, dj- ja live-musiikkia sekä cycle-in elokuvateatteri.

Suunnittelijat

Juha Dallas, Jimi Eloranta, Upi Itäpelto, Esa Kandelberg, Siiri Kihlström, Anu Kyröläinen, Milla Lehtonen (graafinen ilme), Kirsi Nisonen, Helmi Paulamäki, Tiina Piiroinen, Pomeliina Puumala (kuvitus), Laura Tamminen, Mandi Vermilä ja Anna Wallenius

Yhteistyökumppanit

Bassoradio, FutureShorts, Huntteri Oy, TivoliAudio, Tunturi ja Valtakunnallinen pyöräilyviikko

Ohjaajat

Tytti Huhtaniska ja Merita Soini

03

Pyöränhuoltoasema

Puhkesiko rengas, katkesiko ketju tai kaipaako pyöräsi muuten vain pientä huolenpitoa? Pyöräreittien varsille pulpahti kesällä 2012 pyörän huoltoasemia. Asemilta sai lainata työkaluja pieneen pyörän huoltoon sekä pumpata ilmaa renkaisiin. Palvelua testattiin kesän ajan viideltä lippakioskilla sekä Pyöräkeskuksessa.

Suunnittelijat

Anna Wallenius, Minni Sirelä, Milla Lehtonen (palvelun ilme ja logo), Pomeliina Puumala (kuvitus) ja Juha Dallas (Cycle in -lippakioskin pilottitoteutus)

Yhteistyökumppanit

Helsingin rakennusvirasto, Pyöräkeskus, Arabianrannan, Karhupuiston, Käpylän, Munkkiniemen ja Pitkänsillan lippakioskit sekä Huntteri Oy

Ohjaajat

Merita Soini ja Tytti Huhtaniska

Huoltoasema

04

Pyörän huoltoa huoltoasemalla

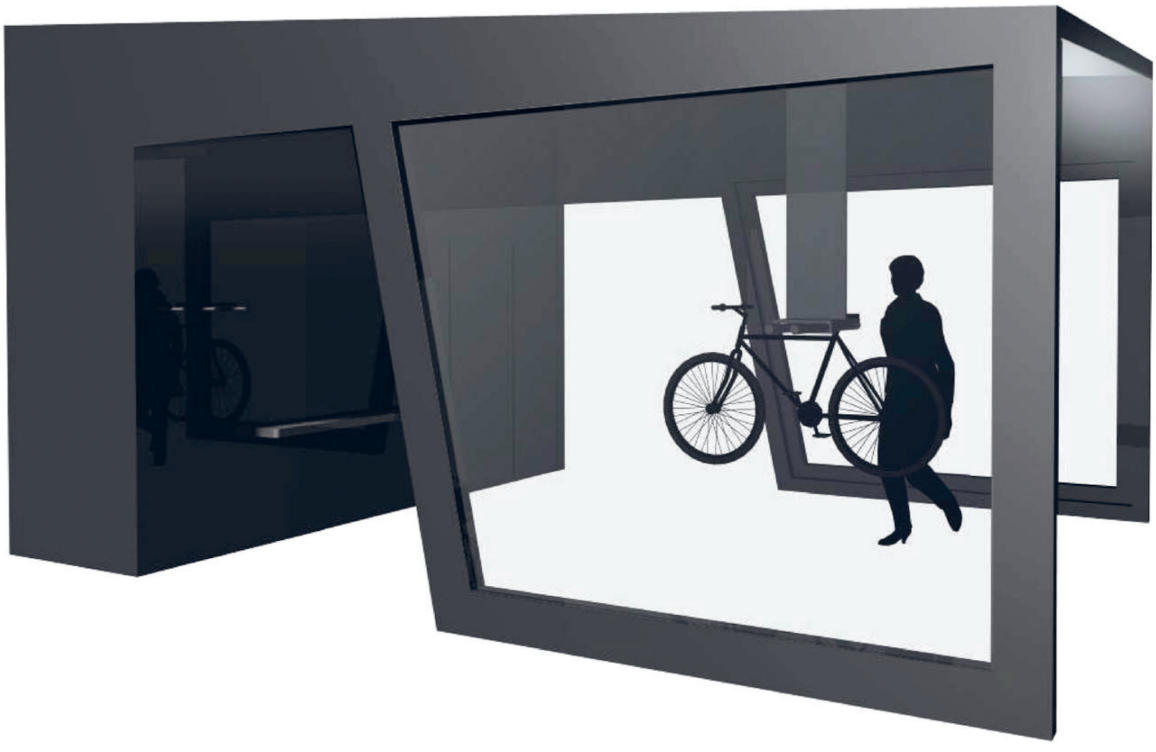
Kaikille avoin itsepalveluhuolto sisältää paitsi välineet myös opastusta niiden käyttöön. Konseptissa pyörien itsehuoltopisteet on sijoitettu huoltoasemien yhteyteen, sillä ne ovat auki 24 tuntia vuorokaudessa ja sijaitsevat keskeisten pyöräreittien varrella.

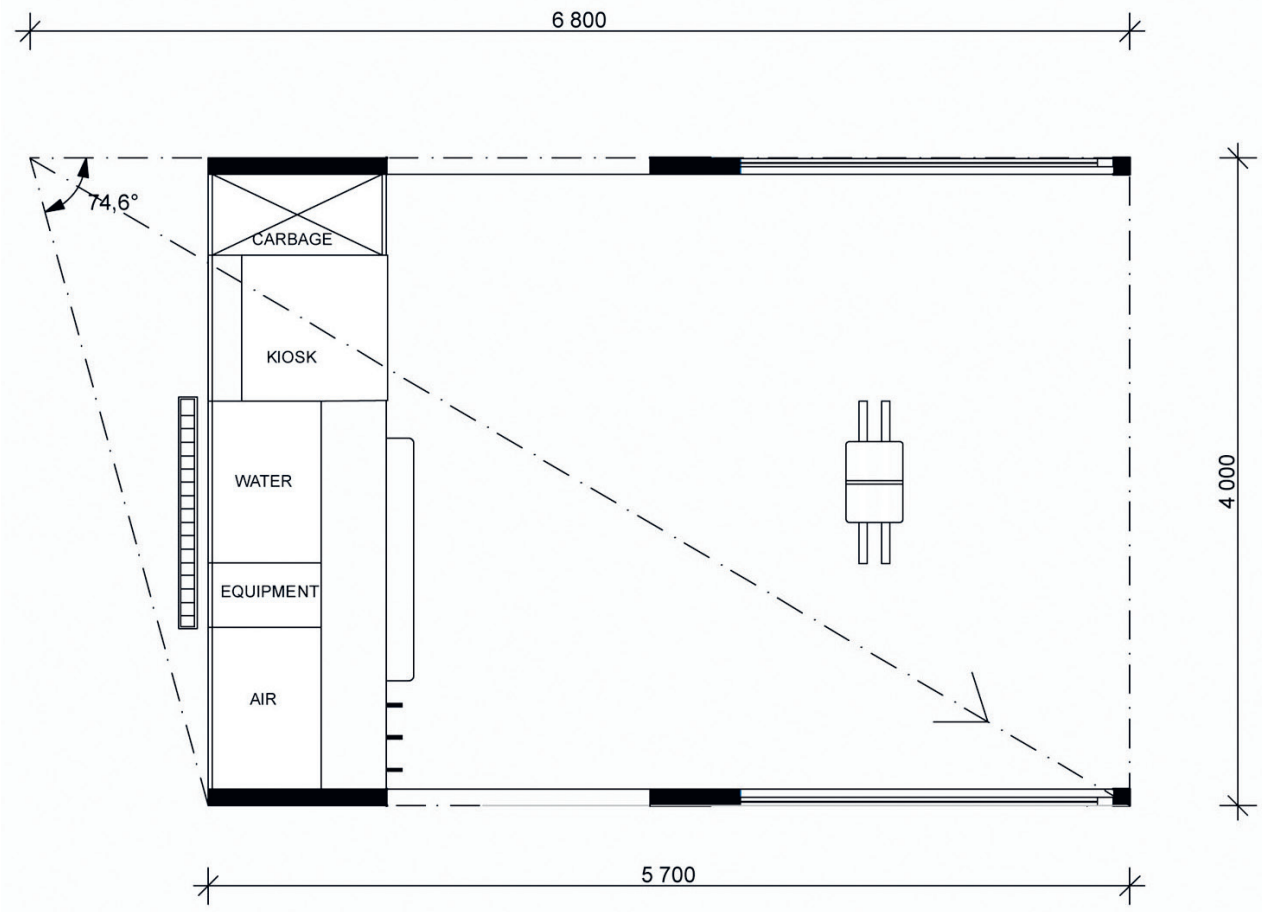
Suunnittelijat

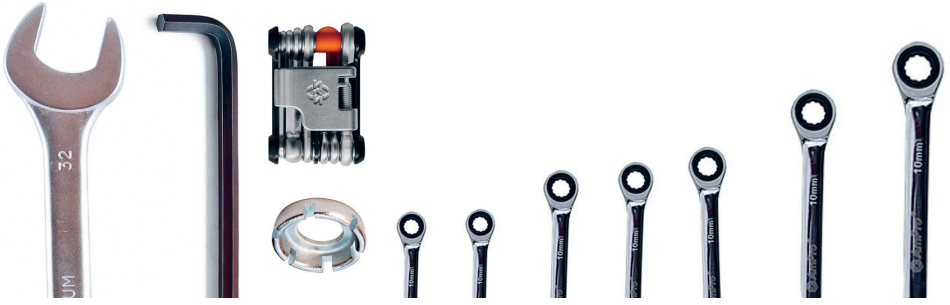
Juha Johansson, Anna-Mari Knuuti ja Juulia Paloranta

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen




6 800
74,6°
CARBAGE
KIOSK
WATER
EQUIPMENT
AIR
4 000
5 700



05

Pyöräkeskus 1.0

Maan ensimmäinen pyöräkeskus toi pyöräilyn näkyvästi esiin Kampin Narinkkatorilla. Keskuksen tila- ja kalustesuunnittelun sekä visuaalinen ilmeen lähtökohtina olivat houkuttelevuus sekä käyttäjien ja keskuksen toimijoiden eri tarpeet. Ensimmäisen kesän palvelutarjonta koostui valvotusta pyöräpysäköinnistä, lainattavista pyörän huoltovälineistä sekä maksullista pikahuollosta ja pyörävuokrauksesta. Elävänä palvelukonseptin kehittämislaboratoriona toimineessa keskuksessa toteutettiin jatkosuunnittelun tueksi myös käyttäjätutkimus.

Suunnittelijat

Kristjan Laansalu (visuaalinen ilme),
Sari Seppälä (tilasuunnittelu ja kalusteet)
ja Sanna Viik (tilasuunnittelu ja kalusteet)

Käyttäjätutkimus

Maiju Malk, Sanna Viik ja Sari Seppälä sekä Juuso Andersin (haastattelut) ja Joonas Jansson (haastattelut)

Yhteistyössä

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto,
WSP Finland Oy, Kampin Suutari, Greenbike Oy,
Valpastin Oy ja Mobinet Oy

Ohjaajat

Merita Soini, Pia Salmi (käyttäjätutkimus)
ja Mari Siikonen (käyttäjätutkimus)

Pyöräkeskus
-palveluja ja tapahtumia pyöräilijöille
Pyöräkeskuksesta löydät vuokrapyörät kesävierailleille, tilaa pyöräilytapahtumille ja työkaluja tee se itse -huoltoihin. Pyöräkeskukseen voit myös jättää pyöräsi pikahuoltoon tai valvottuun parkkiin.
LEPPÄVAARA
30 min
PASILA
14 min
21 min
OULUNKYLÄ
36 min
13 min
ITÄKESKUS
16 min
LAUTTASAARI
7 min
RUOHOLAHTI
5 min
KAMPPI
9 min
KALLIO
25 min
VIIKKI
8 min
6 min
KAIVOPUISTO
15 min

PYÖRÄKESKUS
CYKELCENTRAL
KONTTIEN MYYNTI, VUOKRAUS, VARUSTEI
020 769 98 99
www.scandiccontainer.fi

06

Pyöräkeskus 2.0

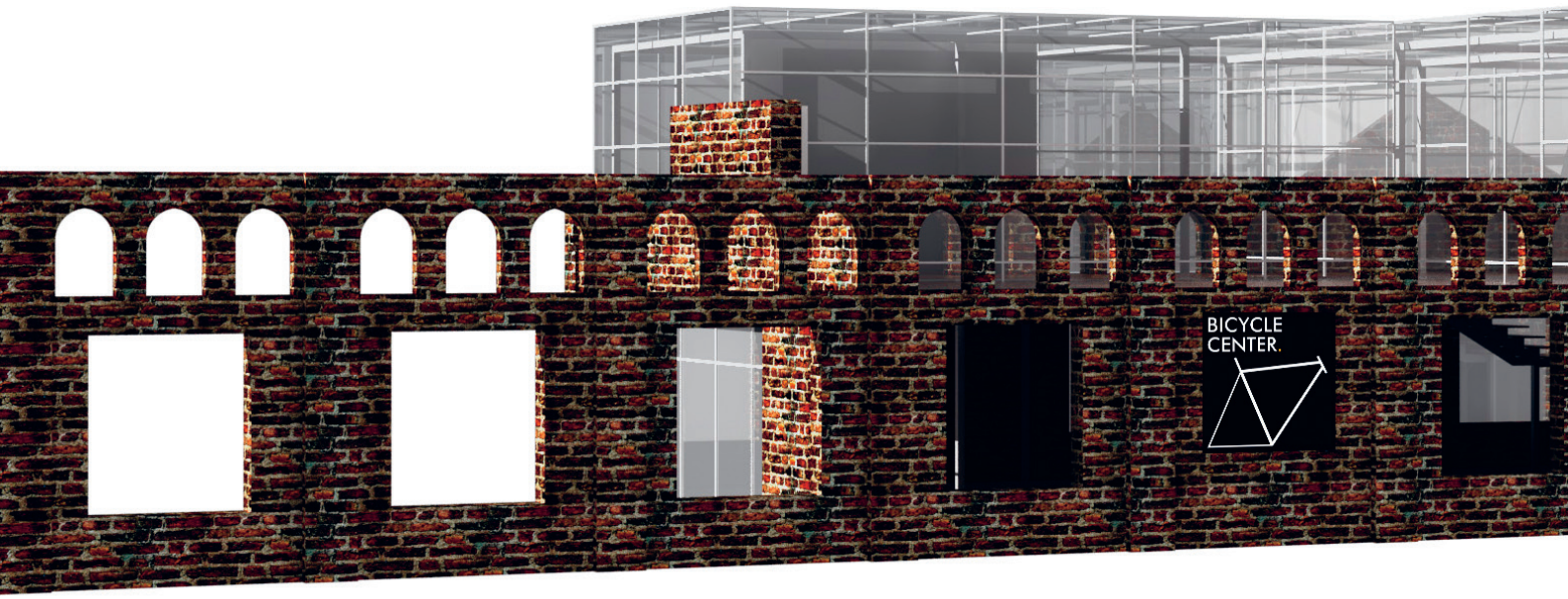
Kansalaistorilla sijaitseva Pyöräkeskus muodostaisi luontevan jatkumon Baanalle. Konsepti hyödyntää VR:n Makasiinien raunioita - lasista, teräksestä ja puusta suunniteltu uudisrakennus korostaa vanhaa punatiiltä ja antaa sille uuden elämän.

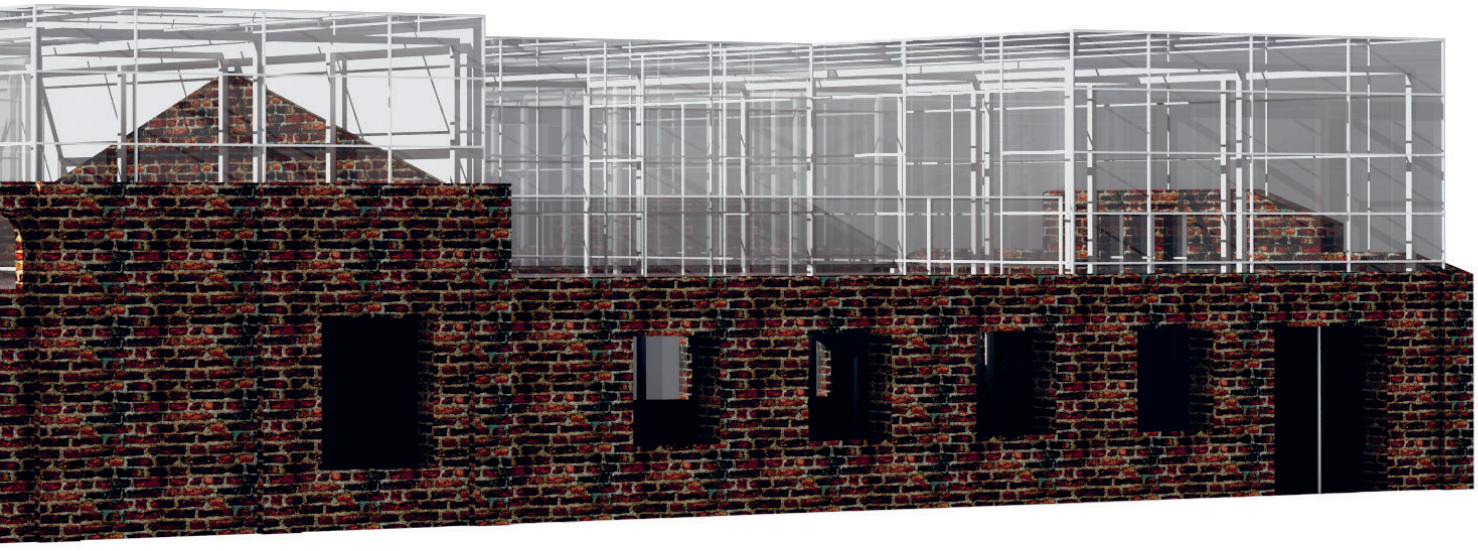
Suunnittelijat

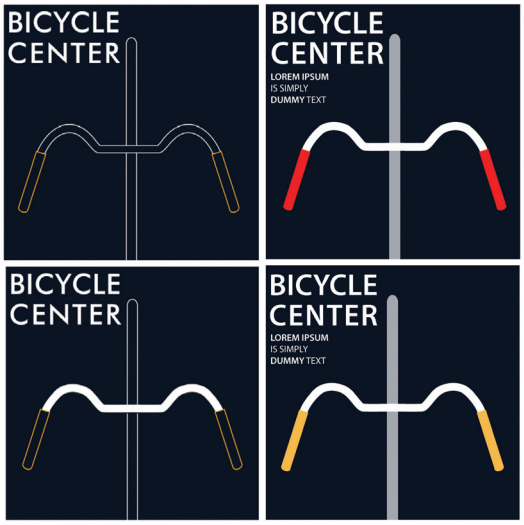
Elina Niemi, Aleksandr Pylsy,
Tomas Peltola ja Aaro Kurkela

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen






BICYCLE
CENTER
BICYCLE
CENTER
LOREM IPSUM
IS SIMPLY
DUMMY TEXT
BICYCLE
CENTER
BICYCLE
CENTER
LOREM IPSUM
IS SIMPLY
DUMMY TEXT

BICYCLE
CENTER
Lorem Ipsum
is simply
dummy text
of the printing
and typesetting
industry.
BICYCLE
CENTER
BICYCLE
CENTER
LOREM IPSUM
IS SIMPLY
DUMMY TEXT
BICYCLE
CENTER
BICYCLE
CENTER
BICYCLE
CENTER
LOREM IPSUM
IS SIMPLY
DUMMY TEXT
BICYCLE
CENTER.
BICYCLE
CENTER.
LOREM IPSUM
IS SIMPLY
DUMMY TEXT

07

Pyöräkeskuksen visuaalinen ilme ja markkinointi

Visuaalisen ilmeen uudistamisella ja markkinoinnilla halutaan kasvattaa kävijöiden määrää, vahvistaa Helsingin pyöräilybrändiä ja kannustaa kaupunkilaisia pyörän selkään. Samalla viestitään, että Pyöräkeskuksen kautta pyöräilyyn liittyvät palvelut löytyvät helposti.

Suunnittelijat

Heidi Taskinen, Mirja Nurmi ja Mette Pahkala

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen

08

Route of experience

Uutta näkökulmaa Helsinkiin erilaisten pyöräreittien kautta!

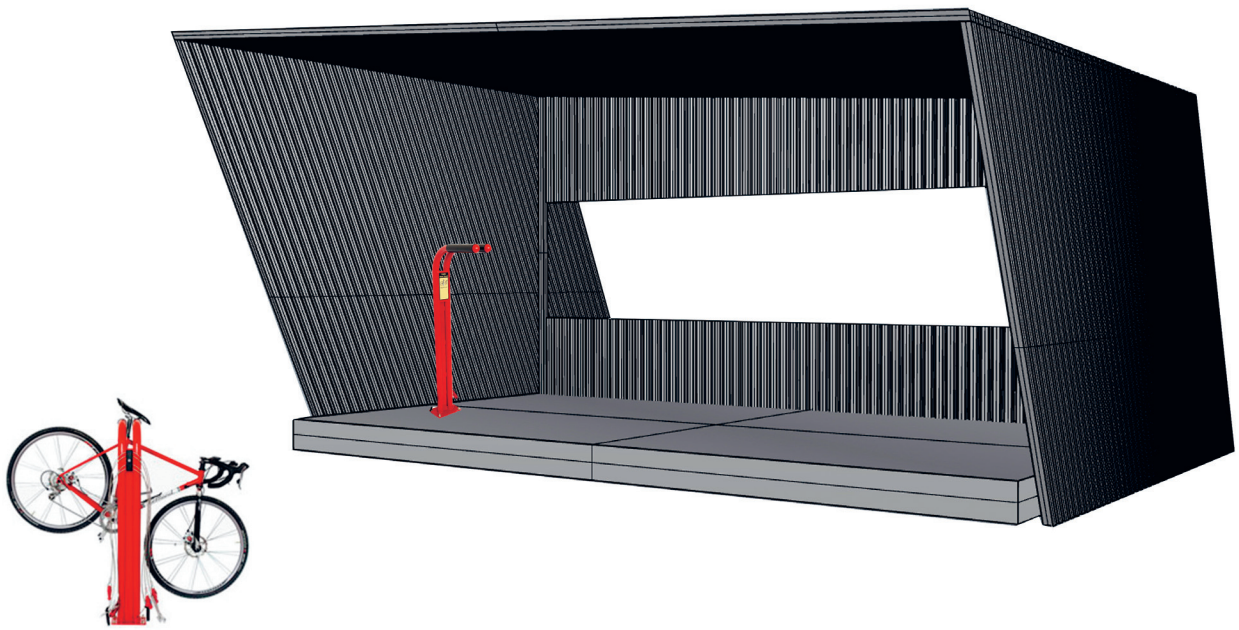
Matkailijoille suunnatut reitit esittelevät Helsingin monet kasvot. Monimuotoinen Helsinki näyttää läpileikkauksen kaupungin eri puoliin, urbaanista miljöistä merenrantamaisemiin. Merellinen Helsinki kuljettaa kautta rantain ja saariston kauneimpien luontokohteiden luo. Talvinen Helsinki haastaa kokemaan talvipyöräilyn riemut lumen peittämillä kadulla ja merenjäällä. Reittien varsille sijoitetaan katettuja pumpuilla ja työkaluilla varustettuja pysähdyspaikkoja.

Suunnittelijat

Mikko Karppanen, Niina Keinänen ja Elina Vuokila

Ohjaaja

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen



09

Pyöräpysäköinti Elielinaukiolla

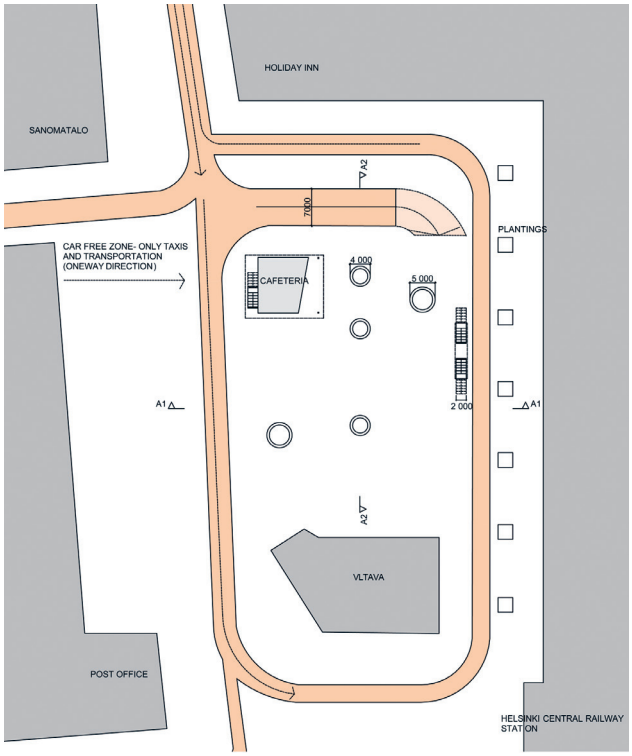
Päärautatieaseman pyöräpysäköintiin ideoitiin pyörien parkkihalli, joka on osa nykyisestä maanalaisesta autojen parkkihallista. Valvotut hallipaikat toimivat myös pidempiaikaisessa säilytyksessä. Palvelua täydentävät päivittäiseen asiointiin varatut Elielinaukion pyörätelineet viihtyisässä aseman puutarhassa.

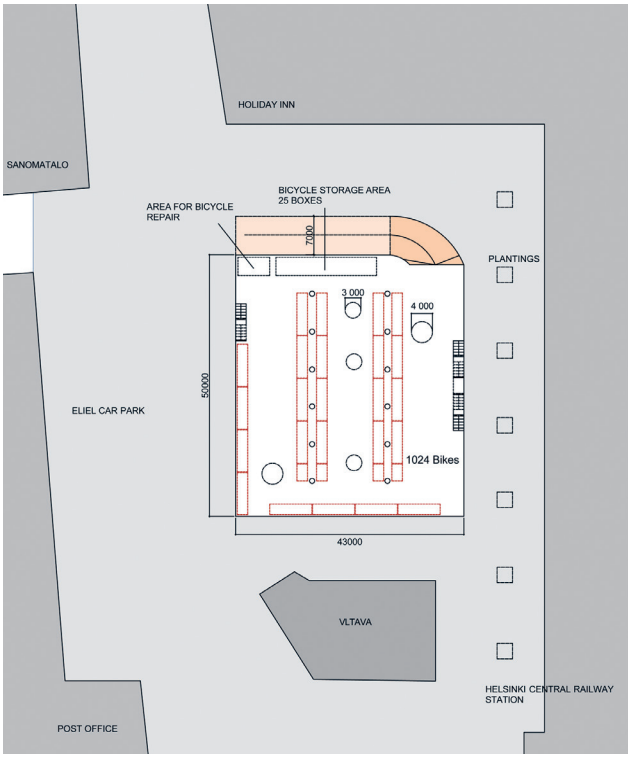
Suunnittelijat

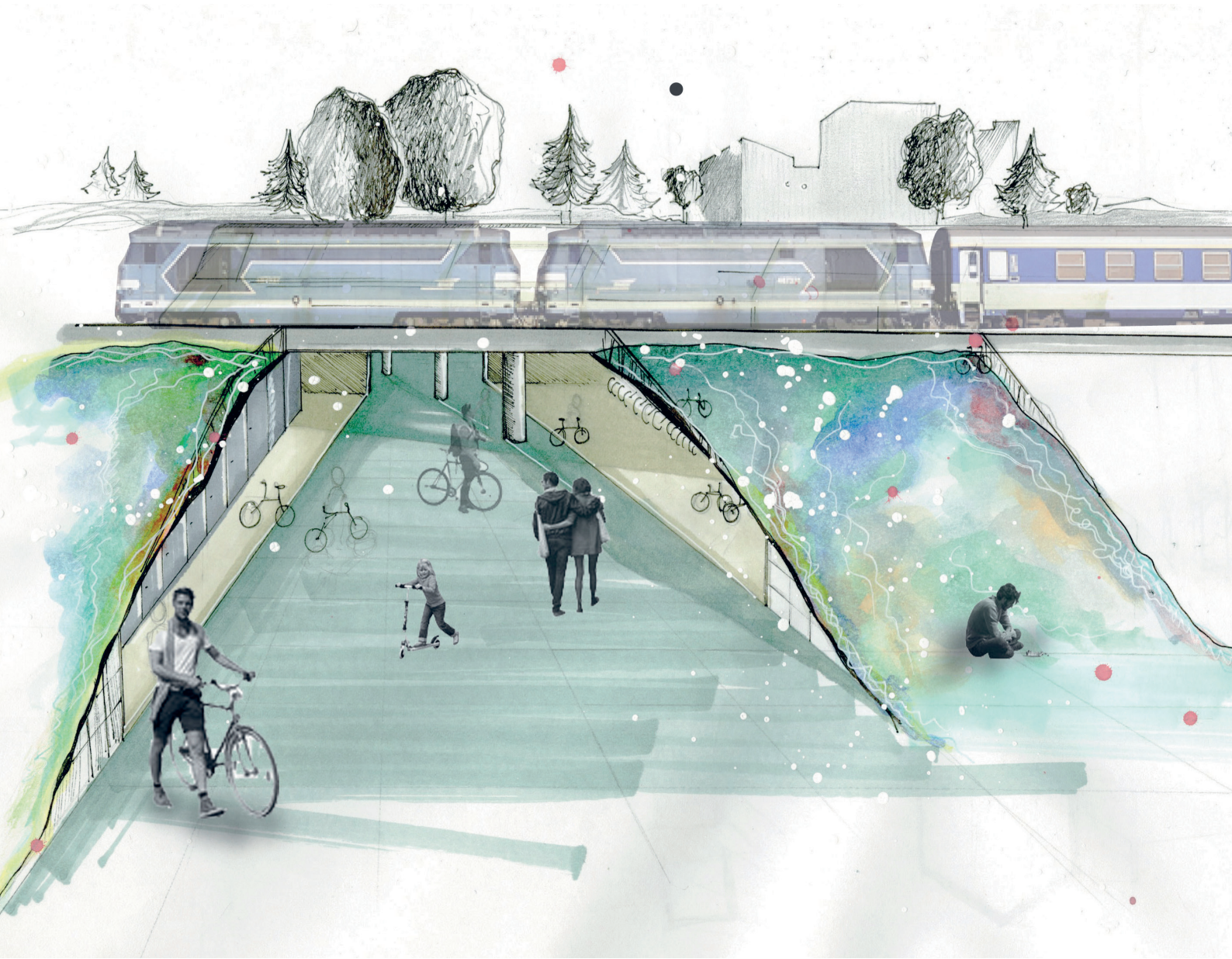
Juuso Andersin, Jannica Jahnsson, Sonja Skogster ja Maxime Richard

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen







10

Cycling in Kivistö -pyöräpysäköinti

Kivistöön suunniteltu pyöräpysäköintikonsepti yhdistää toiminnalliset pyörätelineet ja viheralueet. Pyöräpysäköinti sijoitetaan keskeisille paikoille julkisen liikenteen solmukohtiin. Parkkien viherkatot kutsuvat asukkaita kohtaamaan ja viettämään aikaa.

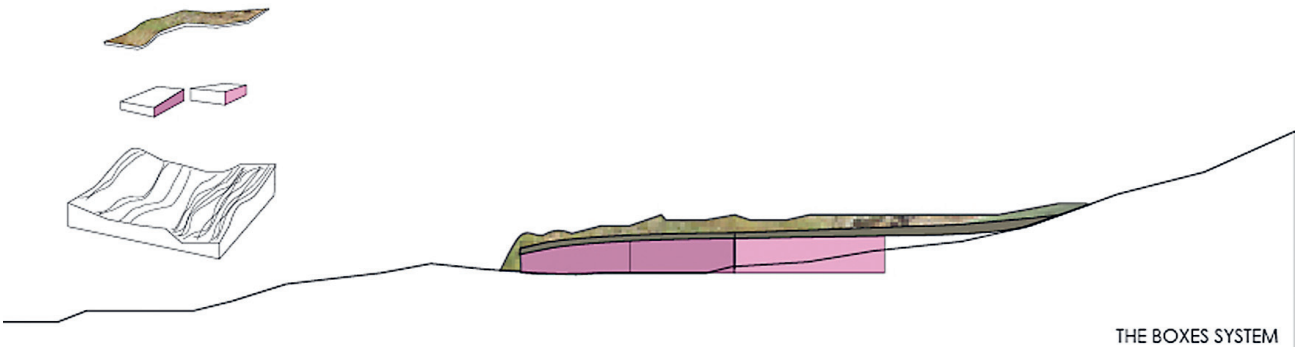
Our goal is that people use their bike for a better life!

Suunnittelijat

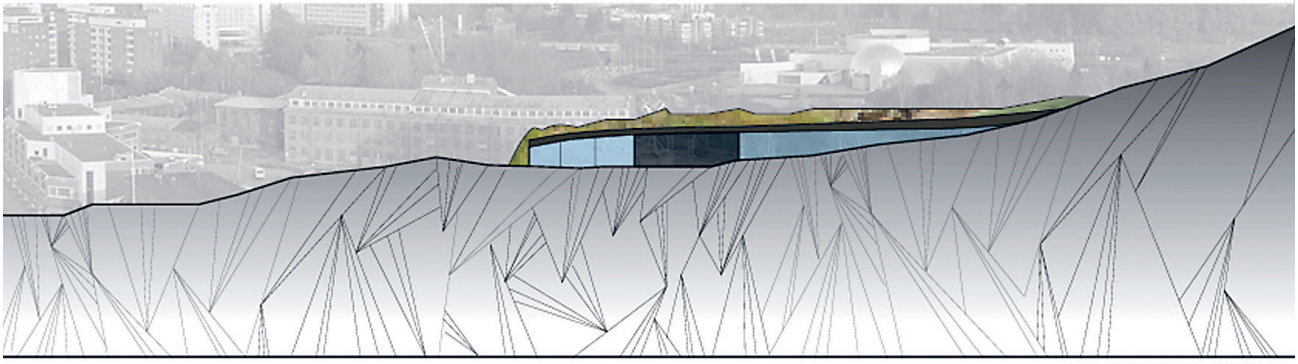
Iiro Ristola, Laura Schwartzberg, Anni Kunnas ja Iris Devais

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen



THE BOXES SYSTEM



LONGITUDINAL SECTION

11

Sykleri

Sykleri symboloi pyöräilevää kaupunginosaa. Pyöräilyportteihin liittyvä tietojärjestelmä laskee ohiajavia pyöräilijöitä kaupunkisuunnittelun tueksi. Järjestelmän kautta kehäradan varressa asuvat voivat lisäksi seurata omia pyöräily-tottumuksiaan verkkopalvelun kautta.

Suunnittelijat

Lotta Blomqvist, Maiju Malk, Mikko Hyrkkänen ja Heidi Nalli

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen

12

Sykleri II

Pyöräreittien varrelle sijoitettavat infonäytöt tarjoavat hyödyllistä infoa pyöräilijöille ja keräävät samalla tietoa parempaan kaupunkisuunnitteluun. Kehittämiskohteena olivat erityisesti pilarin muodot ja mittasuhteet sekä näyttöjen infosisältö.

Suunnittelijat

Janne Palovuori, Olli Heiskanen,
Laura Duteau ja Amaia Barazar Salazar

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen

13

Sykleri III

Syklerin suunnittelu etenee kohti toimivaa prototyyppiä ja kaupunkitilassa toteutettavaa testausta ja käyttäjätutkimusta. Testauspaikaksi on suunniteltu vilkasta Myyrmäenraittia.

Suunnittelija

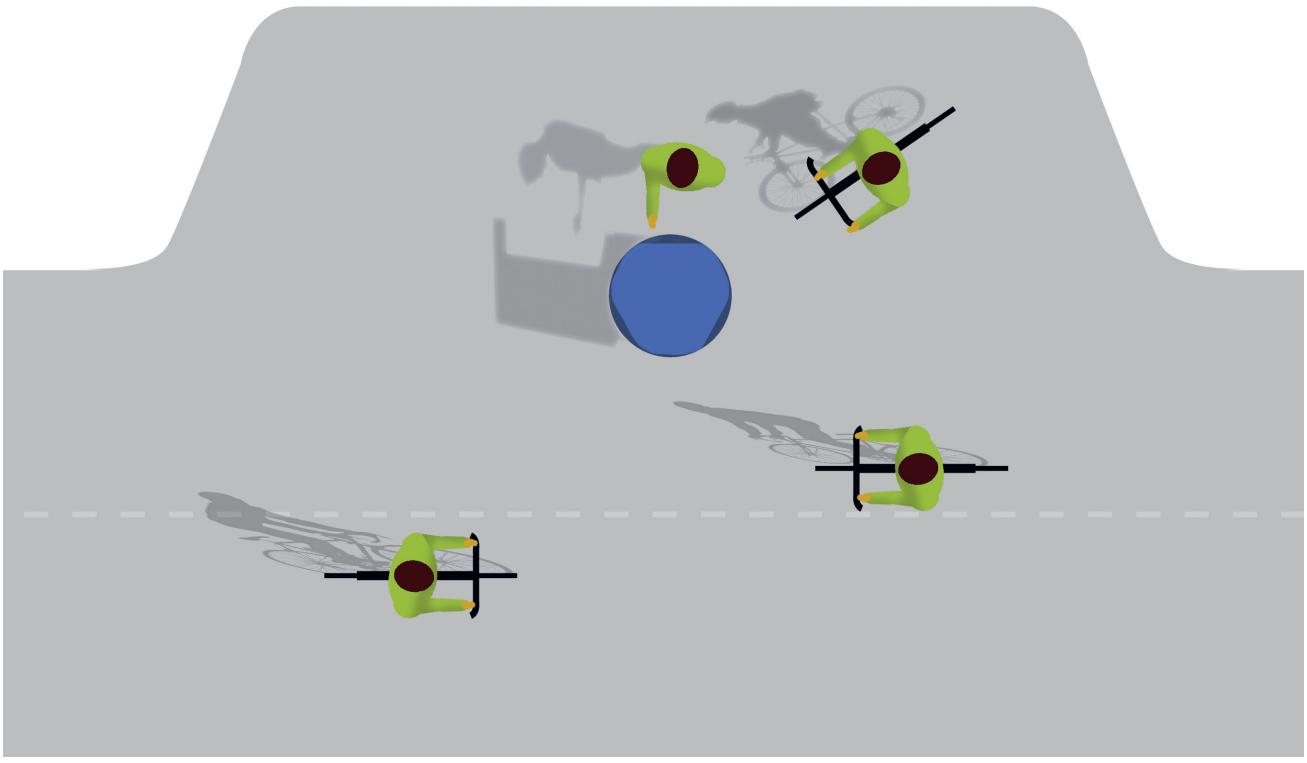
Olli Heiskanen

Yhteistyössä

Vantaan kaupungin liikennesuunnitteluyksikkö,
Vantaan innovaatioinstituutti

Ohjaajat

Juha Ainoa, Merita Soini ja Tuomo Äijälä



14

Yhteisöllinen verkkopalvelu Kivistön alueelle

Kaupunkilaisia voidaan kannustaa pyörän selkään myös verkkopalvelujen avulla. Vantaan Kivistöä ajatellen suunniteltiin helppokäyttöinen, responsiivinen verkkopalvelu, joka kokoaa tietoa lähialueen mahdollisuuksista ja tarjoaa yhteisöllisyyttä tukevia palveluja. Tässä suunnittelumenetelminä on käytetty yksilö- ja ryhmähaastatteluja, lomakekyselyjä sekä työpajatyöskentelyä.

Suunnittelijat

Marja-Liisa Kauppinen
ja Juha Pohjola

Ohjaaja

Antti Pönni

15

Koulupolku

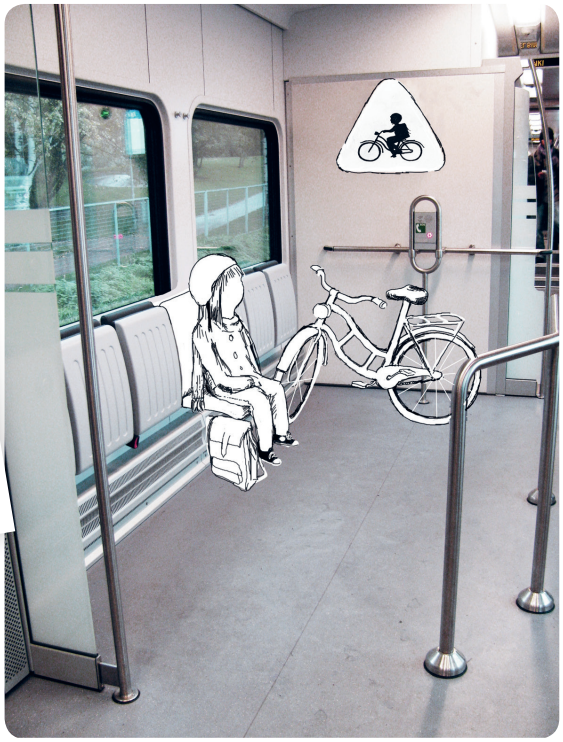
Lasten mittakaavaan suunniteltu pyöräreitti parantaa alakoululaisten turvallisuutta liikenteessä erityisesti koulumatkoilla.

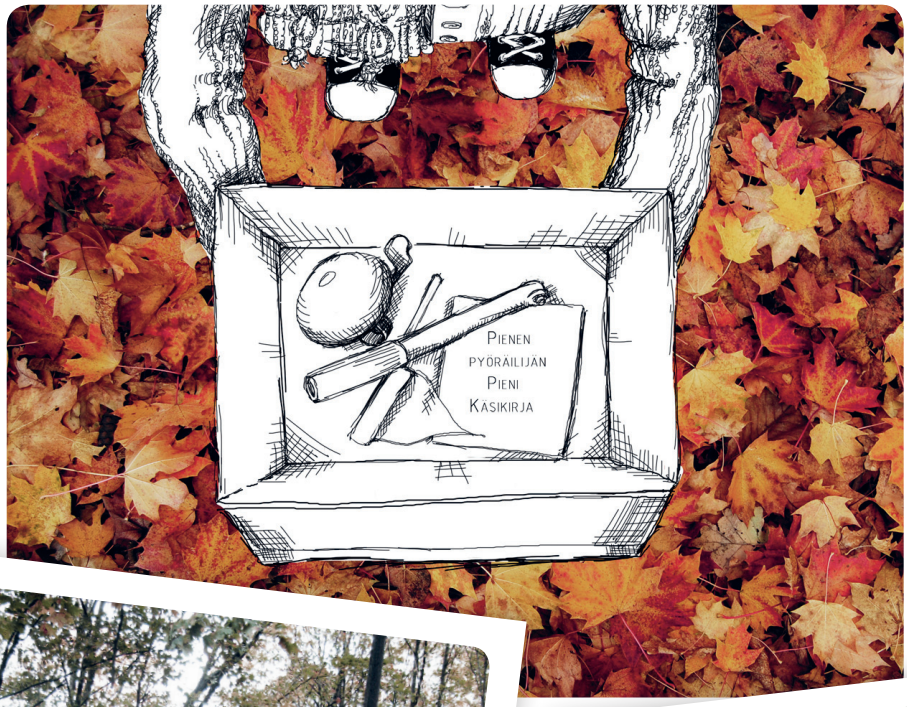
Suunnittelijat

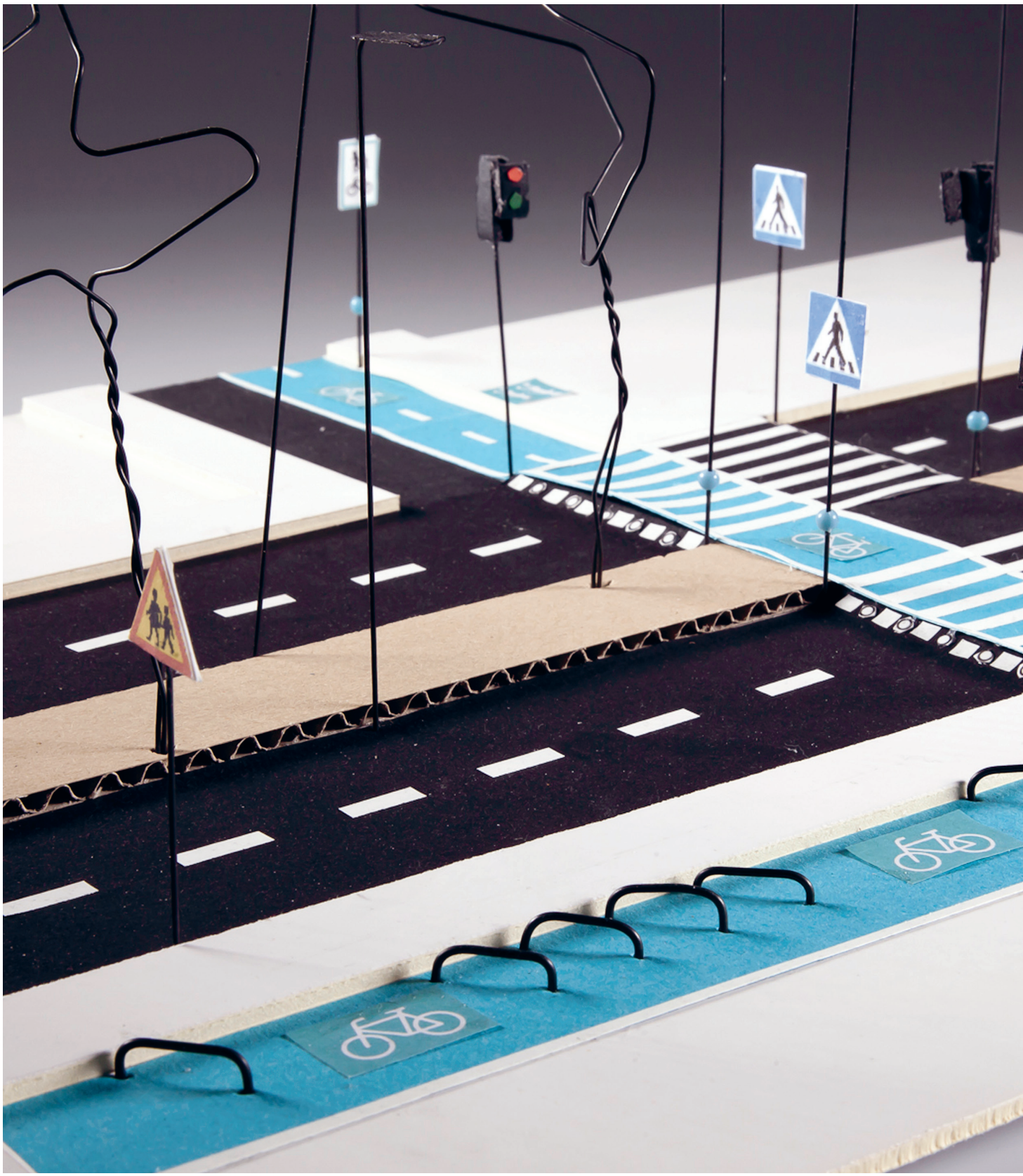
Emma-Sofie Kukkonen ja Monica Ojanvuo

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen




Pienen
pyöräilijän
Pieni
Kasikirja



16

Koulupolku-suunnittelukäsikirja

Käsikirja kokoaa turvallisen koulupolun elementtejä eri tilanteisiin ja tarpeisiin sovellettaviksi. Suunnittelun tueksi kerättiin koululaisten kokemuksia draamapajojen avulla. Pajojen tulokset koottiin paitsi suunnittelukäsikirjaan, myös Vantaan virkamiehillekin esitettyyn esitykselliseen tutkielmaan.

Suunnittelijat

Minna Marttinen, Heli Pakarinen ja Eija Zweygberg

Yhteistyössä

Kivistön koulu, Kanniston koulu, Suvi Aho (Metropolialueen kaupunkitutkimuksen tutkimus- ja yhteistyöohjelma) sekä teatteri-ilmaisun ohjaajat Mimosa Lindahl ja Varpu Kohvakka

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen

17

Koulupolku 2015
Kivistön asuntomessualueelle

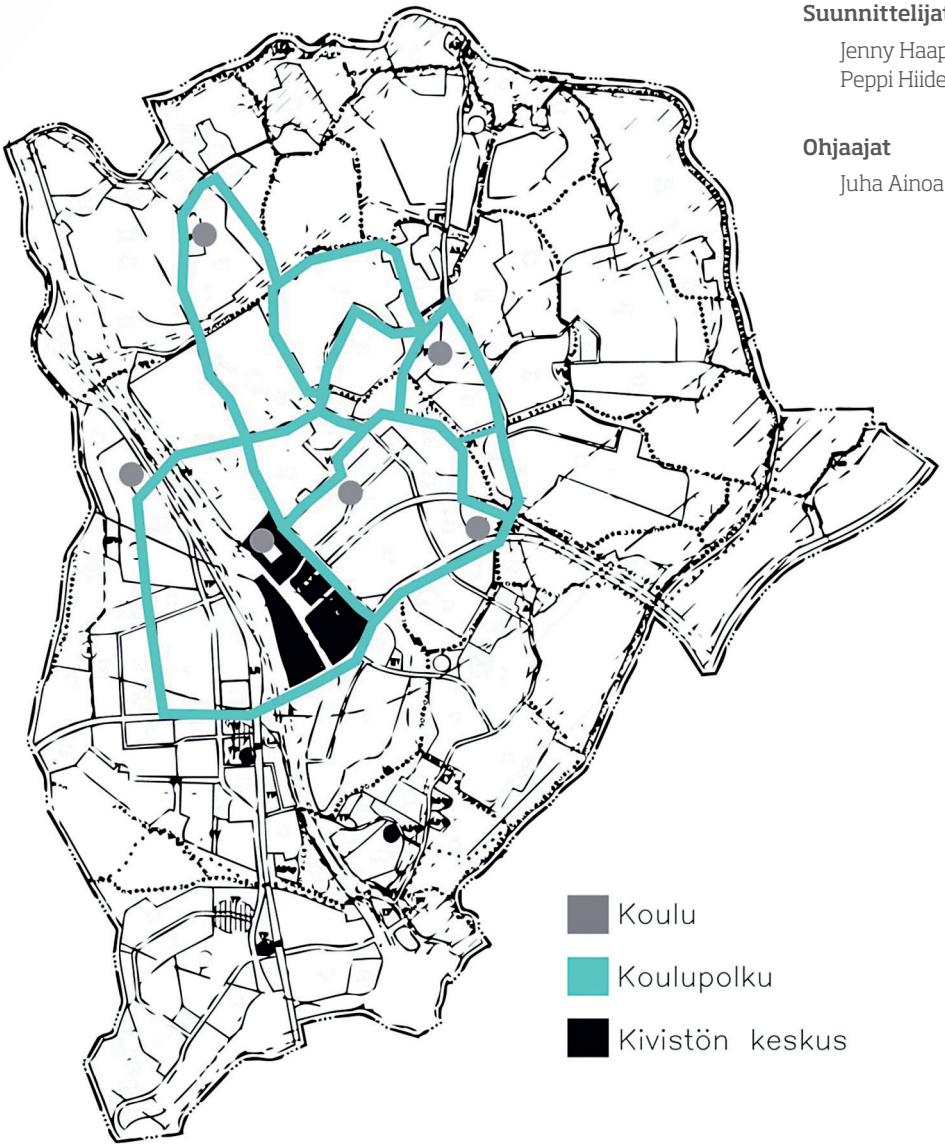
Konsepti sisältää reittiverkoston ja tunnistettavien Koulupolku-elementtien määrittelyn Kivistön alueelle. Koulupolku on suunniteltu helposti muokattavaksi ja konsepti toimii, vaikka joitakin elementtejä jätettäisiin pois. Polku on monikäyttöinen ja palvelee alueen koululaisten lisäksi koko yhteisöä.

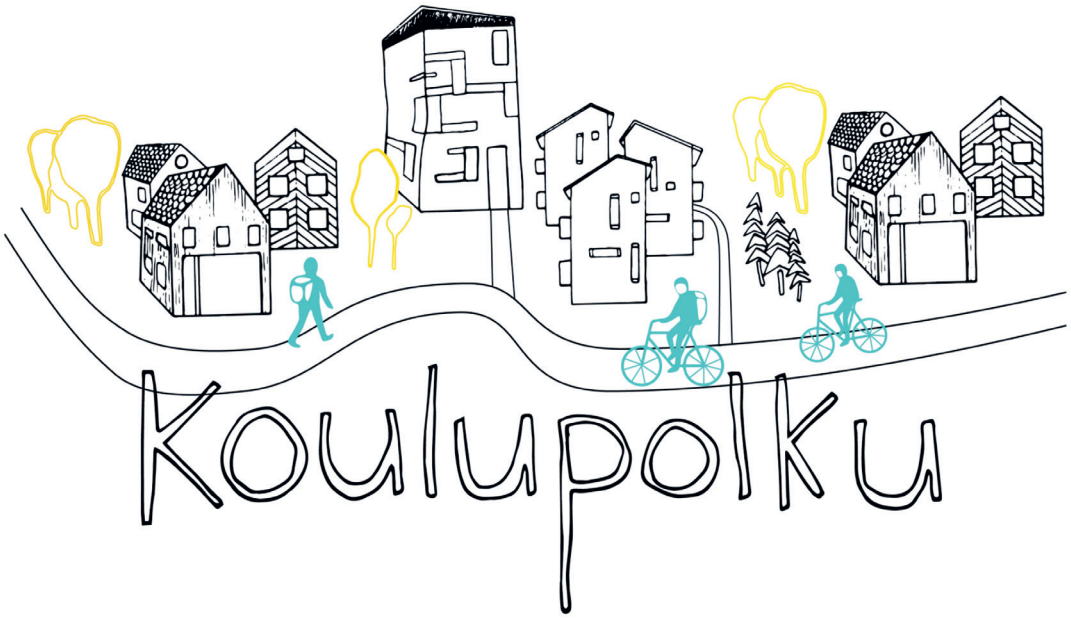
Suunnittelijat

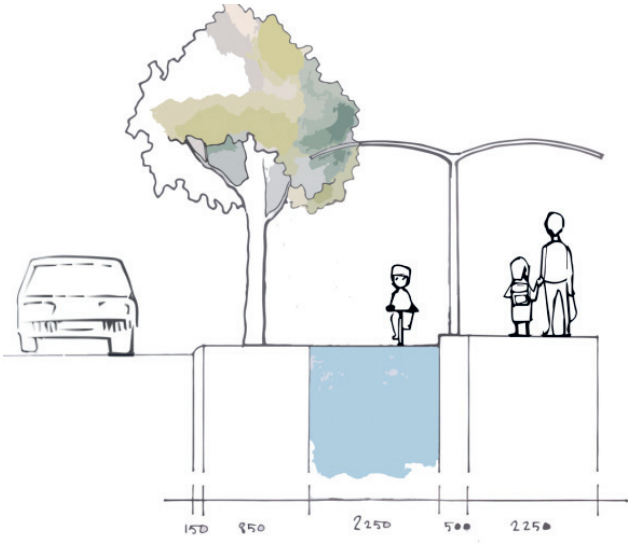
Jenny Haapasaari,
Peppi Hiidenkari ja Sonja Lepistö

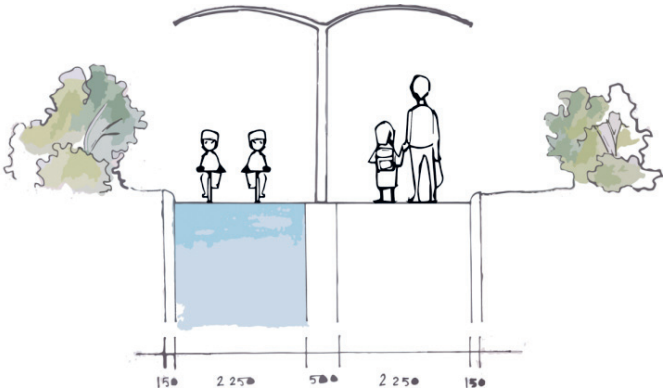
Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen




Koulupolku


150
850
2250
500
2250


150
2250
500
2250
150

Kivistön Koulupolun viestintä ja markkinointi

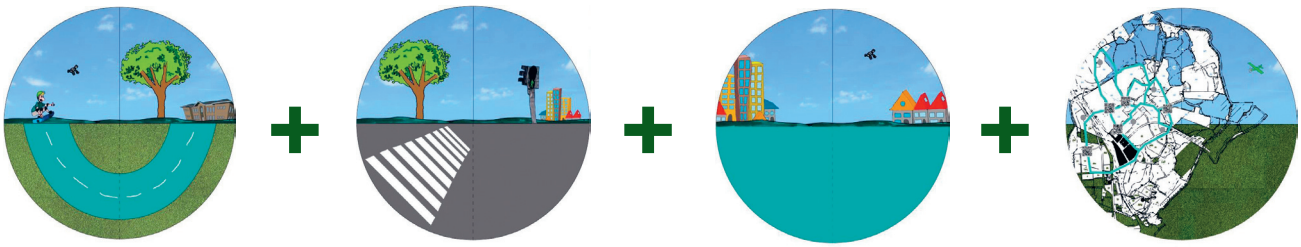
Kivistön Koulupolkuun liittyy tärkeänä osana liikenneturvallisuustietouden lisääminen. Leikkimielinen pelillisyys ja verkko- ja mobiiliratkaisut kutsuvat kaikki osapuolet: vanhemmat, lapset, alueen koulut ja muun asukaskunnan mukaan oppimaan yhdessä turvaisan koulupolun elementit.

Suunnittelijat

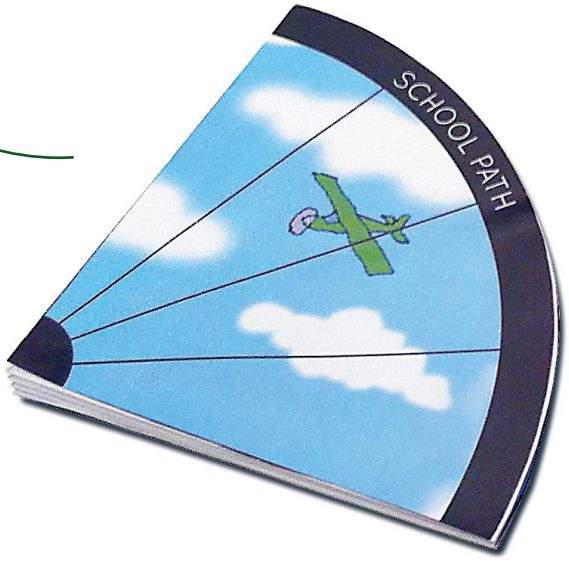
Monica Cota, Camilla Rouffiange-Ahmad ja Linda van Stipmout

Ohjaajat

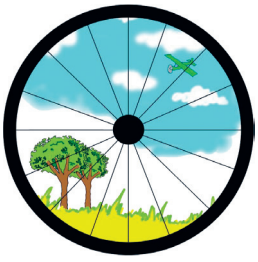
Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen



Crosswalk safety
The safest way to cross a road is by using a crosswalk. Crosswalks have zebra stripes like the one on this page. Always look both ways before crossing even if a crosswalk light signals you to go. It's not safe to run across the crosswalk. It's also unsafe to stop in the middle of the crosswalk.


SCHOOL PATH

+



19

Opastetut maastopyöräpolut

Opastusta maastopyöräilyn harrastajille. Polkujen merkkauksen lisäksi kokonaisuuteen kuuluvat poluille ohjaavat opasteet, verkkoportaali sekä painettu käsikartasto.

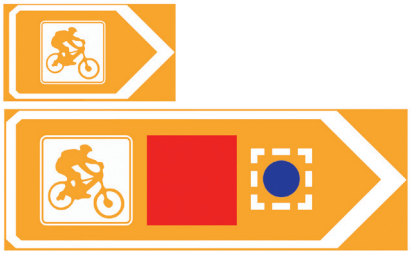
Suunnittelijat

Johanna Laisi, Sabella Kiias ja Noora Hokkanen

Ohjaajat

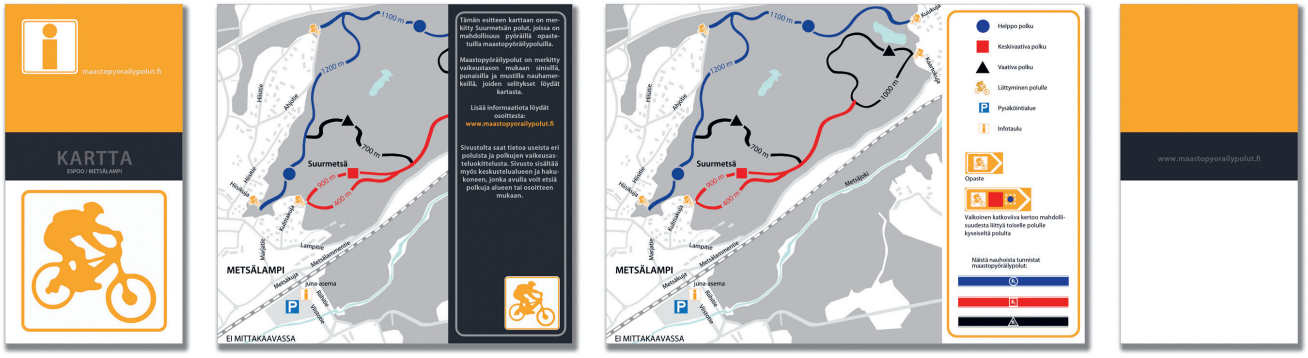
Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen

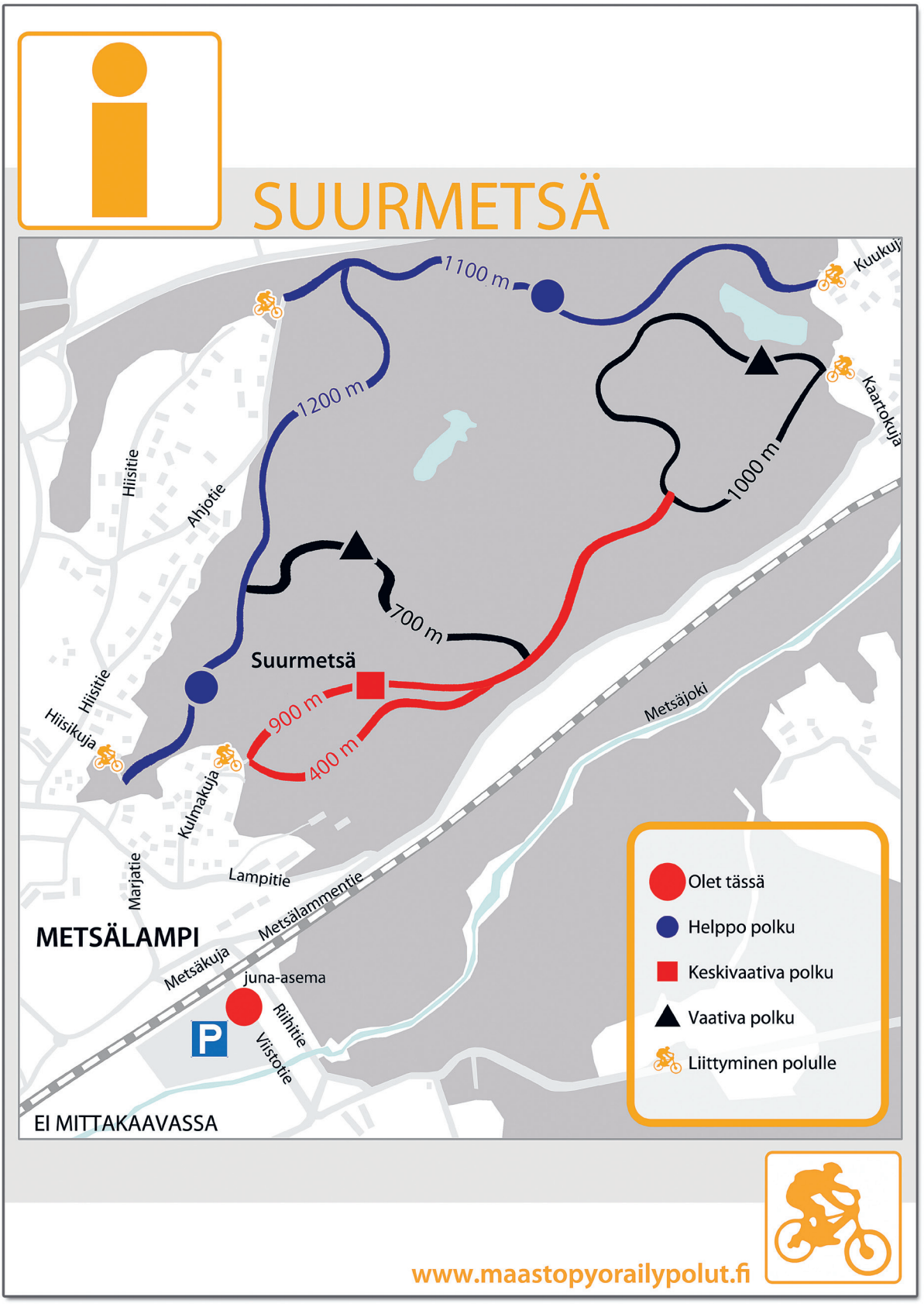
Opastekyltit



Metsässä käytettävä nauhaopaste

Käsikartta




SUURMETSÄ
1100 m
1200 m
1000 m
700 m
900 m
400 m
Suurmetsä
Kuukuja
Kaartokuja
Hiisitie
Ahjotie
Hiisitie
Hiisikuja
Kulmakuja
Metsäjoki
Marjatie
Lampitie
Metsälammentie
METSÄLAMPI
Metsäkuja
juna-asema
Riihitie
Viistotie
EI MITTAKAAVASSA
Olet tässä
Helppo polku
Keskivaativa polku
Vaativa polku
Liittyminen polulle
www.maastopyorailypolut.fi

20

XCO Vierumäki

Pysyvästi merkatun maastopyöräradan opasteiden suunnittelu ja testaus Vantaan Vierumäellä. Suunnittelu eteni kahden testauspäivän ja kerätyn käyttäjäpalautteen perusteella pysyvään toteutukseen. Samalla rataa tehtiin tutuksi alueen asukkaille ja lajista kiinnostuneille tapahtumien ja opastettujen kierrosten kautta.

Suunnittelijat

Johanna Laisi, Jalmari Sarla (tapahtumagrafiikka ja reittiopasteet), Juha Johansson (opastaulu) ja Tiina Piiroinen (tapahtumatuotanto)

Yhteistyössä

Korson kaiku, Vantaan kaupungin viheralueyksikkö, tapahtuma- ja kaupunkikulttuuripalvelut sekä liikuntapalvelut

Ohjaaja

Merita Soini

La 24.8.2013 klo 11-15
MAASTOPYÖRÄTAPAHTUMA

XCO KORSO

MOUNTAINBIKING GOES MOUNTAINBIKING

Testaa maastopyöräreittiä
Kysy maastopyöräilystä
Buffet ja arvonta

Huuhkajatie 1 / Kuntoradan parkkipaikka / Vierumäen koulun vieressä / Vantaa

Vantaa · KORSON KAIKU ry · Metropolia · Vipuvoimaa EU:lta · Euroopan unioni Euroopan aluekehitysrahasto · Greening Events

Aivan uudenlainen pyöränvuokrauspalvelu.

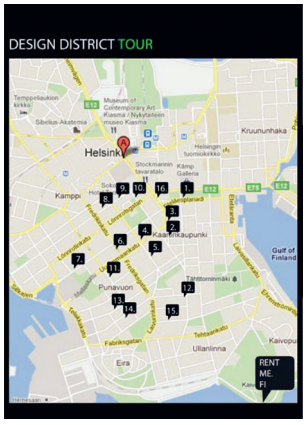
Toimipisteitä hotellien yhteydessä

Pakettiautomaatti

Pyörän palautus logollamme varustettuun toimipisteeseen > > >

Palveleva huoltoauto

RENT
ME.
FI



Paikallisen oppaan palvelut

Räätälöityjä palvelupaketteja: muotoilusta kiinnostuneena voit suunnata esim. Design District Tourille!

Vuokrapyöräpaketti = kaupunkipyörä + kaupungin kartta

21

Rent Me

Perinteistä pyörävuokraustoimintaa täydentävä, eri teemojen ympärille rakentuvia retkipaketteja tarjoava, palvelukonsepti. Ensisijaisesti matkailijoille kohdennetun palvelun kautta edistetään samalla pyöräilykulttuurin kehittymistä pääkaupunkiseudulla.

Suunnittelijat

Rosa Lindqvist, Sari Seppälä ja Sanna Viik

Ohjaaja

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen

22

Hello, Design Tour

Vuokraa polkupyörä tai tule omallasi, ja nauti ohjatusta kiertueesta Helsingissä. Koe design, kulttuuri sekä kaikki kaupungin aarteet Helsinki Design Weekillä!

Hello, Design Tour kokosi Helsinki Design Weekin kiinnostavimmat kohteet pyöräreitin varrelle. Erityisesti matkailijoita varten suunniteltua reittiä varten sai vuokrata Jopon eurolla käyttöönsä kolmeksi tunniksi.

Suunnittelijat

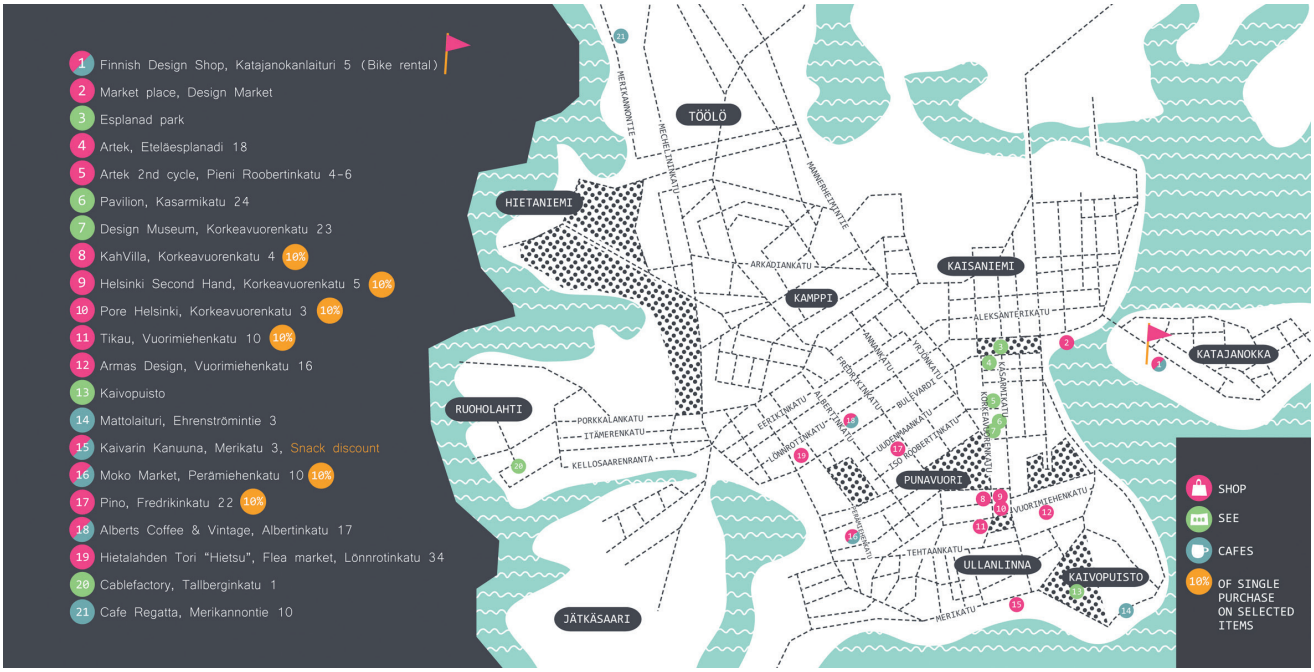
Sari Seppälä, Sanna Viik ja
Enni Puukko (graafinen suunnittelu)

Yhteistyökumppanit

Finnish Design Shop, Helsinki Design Week 2012

Ohjaaja

Merita Soini



23

Restyle My Bike Studio

Studiotila houkuttelee pyöräilystä kiinnostuneet korjaamaan tai tuunaamaan pyöräänsä ja innostaa kenties jopa rakentamaan pyörän itse osista. Konseptiin liittyy myös studion markkinointikampanja.

Suunnittelijat

Milla Lehtonen, Christina Warelius, Otso Leppänen ja Juha Tuomola

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen

24

Fillarin uudet vaatteet

Pukeutuuko fillari villapaitaan, tuleeko maantiekiitäjästä tiikeri, kypärästä kirjava siili vai pannaanko pinnoihin pastellilangat?

Työpajassa esiteltiin kaikenikäisille pyöräilijöille sopivia tuunausvinkkejä pyörän asustamisesta langoin ja neulein. Pyöräkeskuksella järjestetyssä tapahtumassa oli lisäksi myynnissä opiskelijoiden pyöräilyyn suunnittelemia neuletöitä.

Suunnittelijat

Auli Kesker, Miia Laakso, Tiina Laurila ja Sanna Weinitschke-Ruokonen

Yhteistyökumppanit

Kierrätyskeskus, Punomo.fi ja Snurre

Ohjaajat

Tuija Nieminen ja Tuiti Paju

25

Light the Night

Varaudu syksyn pimeisiin iltoihin ja tule koristelemaan pyöräsi ja varusteesi heijastavilla materiaaleilla! Työpajailun lisäksi tarjolla oli myös musiikkia Jan Wälchlin rakentaessa svengaavia kokonaisuuksia pienistä elementeistä liikkeelle lähtien. Tulevaisuudessa työpaja voisi valloittaa vaikka Kansalaistorin.

Suunnittelijat

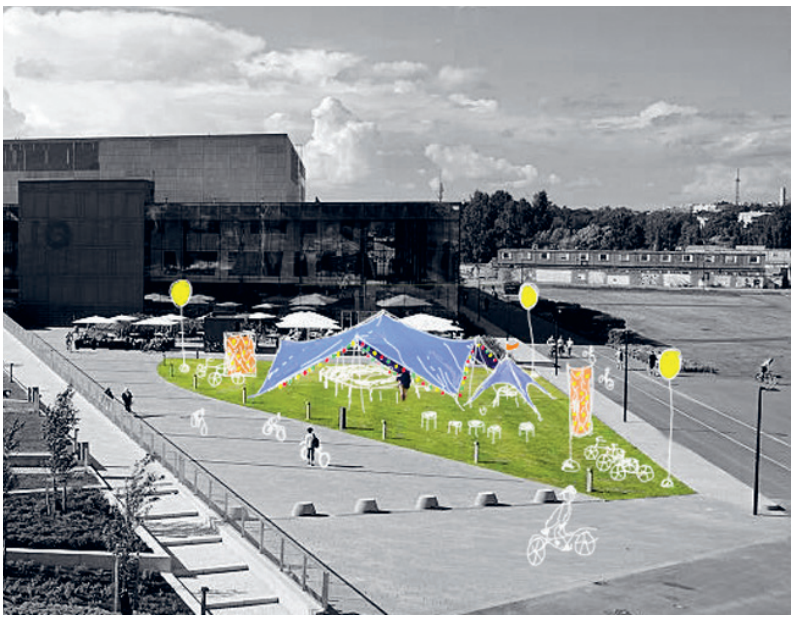
Thanh Tam Huynh, Ringo Puurtinen, Floriane Ropars ja Weera Seppä

Yhteistyökumppanit

Pyöräkeskus, Rakkautta & Anarkiaa-elokuvafestivaali, Uusix-verstaat, Kierrätyskeskus, Eurokangas, MAKEEdesign, Manner'sFinlayson, Clas Ohlson, Askarelli, Liikenneturva, Norteva & Vuorento dressmaker's & fabric store, Fiskars sekä HSL

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen



light
the
night
21 september 13´
Time 12-18

Viittakuosit

Iloiset, käytännölliset pyöräilyviitat innostavat hyppäämään satulaan sateessakin! Värikkäistä kuoseista löytyy mieleinen joka makuun ja ne erottuvat hyvin myös liikenteessä.

Kuosisuunnittelijat

Joanna Eklund, Aino Halonen, Inna Heikkilä, Hilla Hirvonen, Maybelle Jones-Nettey, Linda Kivi, Kirsi Nevavuo, Ina Nordbäck, Lilian Sokolova ja Mona Wahlroos

Viitan kaavat on mukailtu vaatetussuunnittelua Metropoliassa opiskelevan Kristiina Yrjänäisen kaupunkipyöräilyasusta.

26

Yhteistyössä

Sellon kirjasto, Con Caronca -kuoro, Taiteiden yö

Ohjaajat

Tiina Karhu ja Tuiti Paju

27

R:Evolution -pyöräilyvaatteet

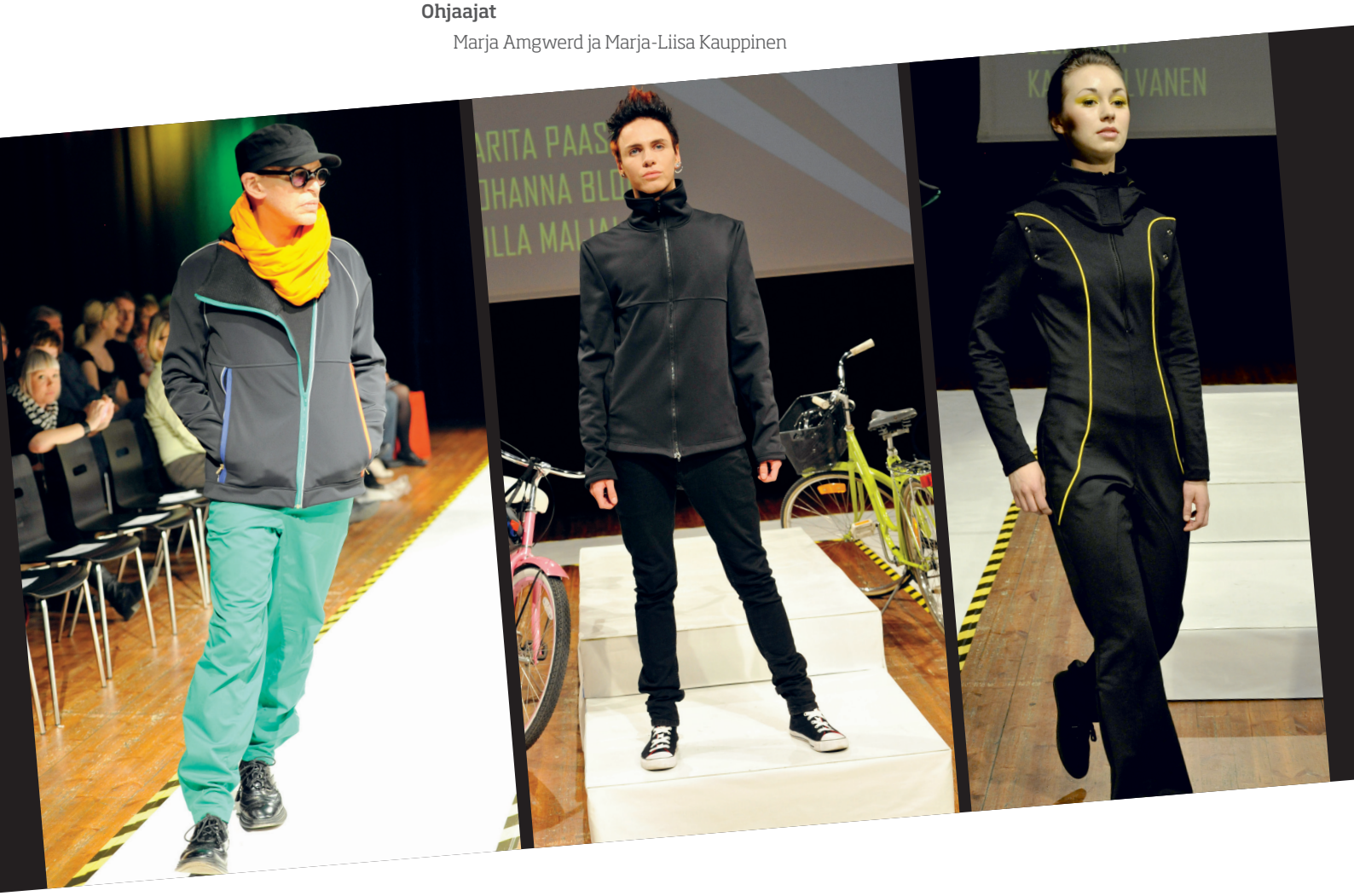
Osana R:Evolution-muotinäytöstä esiteltiin pyöräileville kaupunkilaisille suunniteltu vaatemallisto. Mallistojen ideana oli etsiä ratkaisuja vaatetukseen, joka soveltuu pyöräilyyn, mutta jossa voi viettää aikaa myös muuten. Pyöräilyn tarpeet ja käyttömukavuus on huomioitu suunnittelussa.

Suunnittelijat

Suvi Pylkkönen, Helena Paavola, Milla Maijala, Kaisu Tolvanen ja Kreeta Tuohimaa

Ohjaajat

Marja Amgwerd ja Marja-Liisa Kauppinen



28

Tavaroiden kuljetus pyörällä

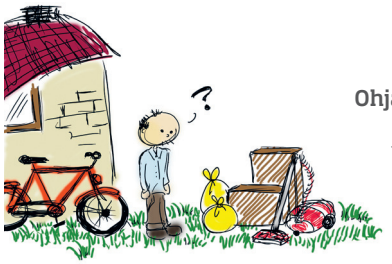
Hahmotelmia ratkaisuista erilaisiin tilanteisiin ja tavarankuljetustarpeisiin.

Suunnittelijat

Elisa Pyykkönen, Samuel Seppälä ja Virva Luokkanen

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen



1 Kansan kärry

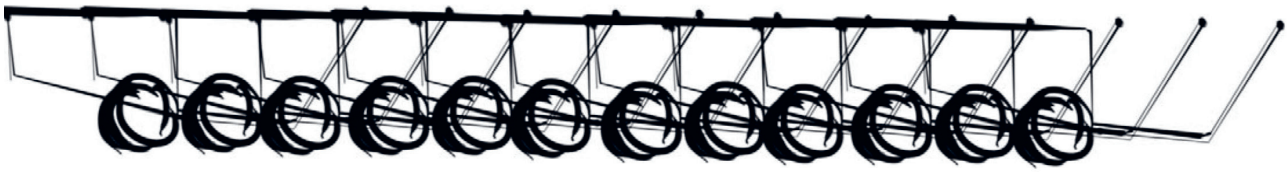
Edullinen, kokoontaitettava kärry, jossa on mahdollisuus lastenistuimen liittämiseen.

2 Taloyhtiön kärry

Ratkaisee taloyhtiön asukkaiden tavarankuljetukseen liittyvät ongelmat esim. oman auton puuttuessa.

3 Kaupan kärry

Helposti pyörään kiinnitettävä kaupasta lainattava kärry, johon ostokset mahtuvat.



29

The Trigo

Trigo

Trigo muuntuu käden käänteessä ja ilman työkaluja lasten rattaista peräkärryksi.
Simply, take it further.

Suunnittelijat

Ville Hela-Aro, Jarno Lindberg ja Rochale Yates

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen

30

Personal Trailer

Kevyt, ketterä ja helppokäyttöinen peräkärry on suunniteltu jokapäiväiseen tavarankuljetukseen kaupungissa.

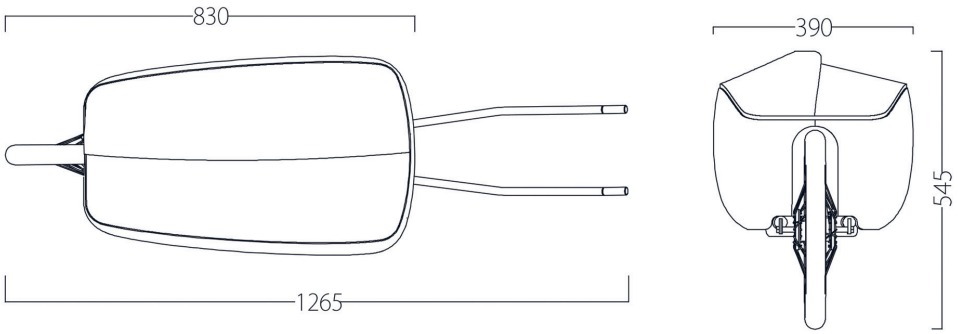
Suunnittelijat

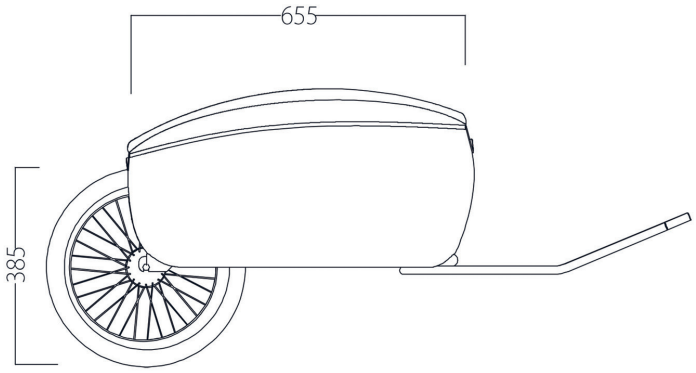
Teemu Järvinen, Roope Hänninen, Leena Raudaskoski ja Mika Venäläinen

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen

Evoluent


830
1265
390
545


655
385

31

BOX 2.78

Box 2.78 on suunniteltu erityisesti ostosten yms. päivittäisten tavaroiden kuljetukseen. Se on kiinnitettävissä kaikenlaisiin pyöriin ja sopii myös perheiden tai taloyhtiöiden yhteiseen käyttöön.

Suunnittelijat

Olli Mustikainen, Johanna Rautkoski ja Mimmi Heikkinen

Ohjaajat

Juha Ainoa ja Pasi Pänkäläinen

Liikkuvan arjen tekijät

Projektipäällikkö Merita Soini

Tuottaja-tiedottaja Päivi Keränen

Asiantuntijaopettajat Juha Ainoa • Pasi Pänkäläinen • Tiina Karhu • Tuija Nieminen • Tuiti Paju • Marja Amgwerd • Marja-Liisa Kauppinen • Ville-Matti Vilkka • Tytti Huhtaniska

Pyöräkeskus Leena Silfverberg, Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto • Mari Siikonen, WSP Finland Oy • Pia Salmi, WSP Finland Oy • Sari Seppälä • Sanna Viik • Kristjan Laansalu • Maiju Malk • Mari Päätalo, Valpastin Oy • Johanna Taskinen, Mobinet Oy • Kimmo Suontakanen, Greenbike Oy • Hannu Heiskanen, Kampin Suutari • Mika Välipirtti • Marko Reponen • Arto Sivonen • Marko Kokkonen, Cycle Center • Pauliina Siulu • Mikko Uro, Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto • Juuso Andersin • Joonas Jansson • kaikki käyttäjätutkimukseen haastatellut ja tapahtumiin osallistuneet!

Vantaa Reijo Sandberg, Vantaan kaupunki • Susanna Koponen, Vantaan kaupunki • Teppo Pasanen, Vantaan kaupunki • Jyrki Kauhanen, Vantaan kaupunki • Leena Viilo, Vantaan kaupunki • Mirka Järnefelt, Vantaan innovaatioinstituutti Oy • Risto Jernberg, Vantaan innovaatioinstituutti Oy • Ari Asikainen, Vantaan kaupunki • Pasi Juntunen, Korson Kaiku ry • Esko Aapio, Korson Kaiku ry • Noora Kanerva, Korson Kaiku ry • Tina Kristiansson, Vantaan kaupunki • Lea Rahkola-Kauranen, Vantaan kaupunki • Jari Lärka, Vantaan kaupunki • Hanna Laisi • Tiina Piiroinen • Jalmari Sarla • Juha Johansson • Olli Heiskanen • Suvi Aho • Varpu Kohvakka • Mimosa Lindahl • kaikki työpajoihin ja tapahtumiin osallistuneet!

Yhteiset asemat Pauli Vennervirta, Suomen ympäristöopisto Sykli • Liina Blom • Tanja Strengell, Malmin nuorisotalo • Heikki Murrosvuo, Suomen ympäristöopisto Sykli • Nina Teirasvuo, Suomen ympäristöopisto Sykli • Miikka Toiviainen • Petteri Aaltonen • Markus Sokolnick • Eija Zweyberg • Viva Granlund • Liisa Peltonen, Rautia Malmi • Malmin nuorisotalon nuoret!

Ohjausryhmä Eeva Hämeenoja, Suomen ympäristöopisto Sykli • Taru Uotila, Suomen ympäristöopisto Sykli • Reijo Sandberg, Vantaan kaupunki • Lea Varpanen, Vantaan kaupunki • Marek Salermo, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto • Artturi Lähdetie, HKL • Samuli Mäkinen, HKL • Tarja Jääskeläinen, HSL • Leena Rautanen-Saari, HSL • Marko Suni, HSL • Tuula Säynätjoki, VR • Ilkka Kellokumpu, VR • Arja Aalto, Liikennevirasto • Anna Miettinen, Liikennevirasto • Kaisa Mäkelä, Ympäristöministeriö • Timo Saarinen, Ympäristöministeriö • Timo Hast, Helsingin Polkupyöräilijät ry • Otso Kivekäs, Helsingin Polkupyöräilijät ry • Päivi Fredriksson, Metropolia Ammattikorkeakoulu • Tiina Karhu, Metropolia Ammattikorkeakoulu • Antti Pönni, Metropolia Ammattikorkeakoulu • Anna-Maria Vilkuna, Metropolia Ammattikorkeakoulu sekä Markus Liikkanen, Uudenmaan liitto

Innovaatioprojekti 2011 Lotta Blomqvist • Noora Hokkanen • Mikko Hyrkkänen • Sabella Kiias • Emma-Sofie Kukkonen • Janne Könönen • Hanna Laisi • Milla Lehtonen • Otso Leppänen • Rosa Lindqvist • Virva Luokkanen • Maiju Malk • Heidi Nalli • Monica Ojanvuo • Elisa Pyykkönen • Samuel Seppälä • Sari Seppälä • Minni Sirelä • Juha

Tuomola • Sanna Viik • Anna Wallenius • Christina Warelius **Innovaatioprojekti 2012** Juuso Andersin • Amaia Barazar • Laura Duteau • Olli Heiskanen • Ville Hela-Aro • Roope Hänninen • Jannica Jahnsson • Juha Johansson • Teemu Järvinen • Anna-Mari Knuuti • Jarno Lindberg • Heidi Linsén • Minna Marttinen • Heli Pakarinen • Juulia Paloranta • Janne Palovuori • Leena Raudaskoski • Maxime Richard • Sonja Skogster • Alexander Store • Mika Venäläinen • Rochale Yates • Eija Zweygberg **Innovaatioprojekti 2013** Monica Cota • Iris Devais • Jenny Haapasaari • Mimmi Heikkinen • Peppi Hiidenkari • Thanh Tam Huynh • Mikko Karppanen • Nina Keinänen • Anni Kunnas • Aaro Kurkela • Sonja Lepistö • Olli Mustikainen • Elina Niemi • Mirja Nurmi • Mette Pahkala • Tomas Peltola • Ringo Puurtinen • Aleksander Pylsy • Johanna Rautkoski • Iiro Ristola • Camilla Rouffiange-Ahmad • Flo Ropars • Laura Schwartzberg • Weera Seppä • Linda van Stipmout • Heidi Taskinen • Elina Vuokila **Muut opiskelijat** Amir Tahvonen • Hannu Hänninen • Ulla Syväranta • Reetta Saturo • Markku Lempinen • Pertti Raami • Pomeliina Puumala • Andreas Wargh • Juha Pohjola • Sanna-Kaisa Laakkonen • Juha Dallas • Jimi Eloranta • Upi Itäpelto • Esa Kandelberg • Siiri Kihlström • Anu Kyröläinen • Kirsi Nisonen • Helmi Paulamäki • Tiina Piiroinen • Laura Tamminen • Mandi Vermilä • Heidi Mattila • Sari Lieho • Enni Puukko • Auli Kesker • Miia Laakso • Tiina Laurila • Sanna Weinitschke-Ruokonen • Tomas Tallqvist • Lauri Hiilinen • Eva-Maria Holmberg • Maria Kuusela • Milla Maijala • Karita Paasonen • Helena Paavola • Suvi Pylkkönen • Maria Pöysti • Iida Seppälä • Kaisu Toivanen • Elle Toop • Kreeta Tuohimaa • Sinja Hietanen • Paula Kataja • Sanna Kemi • Lumi-Maaria Nieminen • Niko Qvick • Samuli Räisänen • Sirpa Salmela-Välitorppa • Johanna Sowrey • Jaana Wahlsten • Jonatan Varon • Maria Vuorinen **WDC Helsinki 2012** Pekka Timonen • Anu Mänttäri • Antti Kirjalainen • Heli Hakala • Mira Vierto • Kaarina Gould **Asiantuntijapuhujat tapahtumissamme** Mari Vaattovaara, Helsingin yliopisto • Otto Lehtipuu, VR • Kerkko Vanhanen, HSL • Reijo Sandberg, Vantaan kaupunki • Pia Salmi, WSP Finland • Juhana Kokkonen, Metropolia • Pauli Vennervirta, Suomen ympäristöopisto Sykli • Marek Salermo, Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto • Samuli Mäkinen, HKL • Mari Siikonen, WSP Finland • Arto Sivonen • Kaisa Mäki-Kihniä, Suomen ympäristöopisto Sykli • Noora Kanerva, Korson Kaiku ry **Liikkuvan arjen työhuoneen 2013 osallistujat** Jari Aho • Juha Ainoa • Iris Devais • Päivi Fredriksson • Jenny Haapasaari • Mimmi Heikkinen • Olli Heiskanen • Peppi Hiidenkari • Hannu Hänninen • Noora Kanerva • Mikko Karppanen • Päivi Keränen • Reetta Koski • Merja Kosonen • Anni Kunnas • Sonja Lepistö • Santo Leung • Raimo Mauno • Olli Mustikainen • Kaisa Mäki-Kihniä • Samuli Mäkinen • Elina Niemi • Mirja Nurmi • Tomas Peltola • Tiina Piiroinen • Ringo Puurtinen • Ismo Pykäläinen • Aleksandr Pylsy • Pasi Pänkäläinen • Antti Pönni • Kimmo Raineva • Johanna Rautkoski • Iiro Ristola • Floriane Ropars • Marek Salermo • Jalmari Sarla • Weera Seppä • Mari Siikonen • Arto Sivonen • Merita Soini • Laura Schwartzberg • Thanh Tam Huynh • Saana Tikkanen • Anna Valtonen • Pauli Vennervirta • Anna-Maria Vilkuna • Lena von Knorring • Elina

Vuokila • Simon Örnberg **Näyttely 2013** Maija Vohlonen • Juulia Paloranta • Riikka Ritola • Aino Eronen • Jannica Jahnsson • Heli-Maria Lallinaho • Anna-Mari Knuuti • Sonja Skogster • Floriane Ropars • Monica Cota • Ida Ingberg • Minna Marttinen • Sanna-Kaisa Laakkonen **Kiitokset myös** Matti Hirvonen, Pyöräilykuntien verkosto ry • Petteri Nisula, Pyöräilykuntien verkosto ry • Liisamaria Kinnunen, Kunnossa kaiken ikää • Kimmo Raineva, Helsingin liikuntavirasto • Tytti Viinikainen, Liikennevirasto • Markku Jussila, Bicycle Film Festival 2012 • Kari Korkman, Helsinki Design Week • Ulla-Kirsti Junttila, Sito Oy • Riitta Mettomäki • Krista Ruohonen, Finnish Design Shop • Kalle Marja-Aho • Mikko Autio • Topi Malmi • Elina Moustgaard • Jorma Mäntynen, Tampereen teknillinen yliopisto • Kalle Vaismaa, Tampereen teknillinen yliopisto • Tiina Laurila, Aalto-yliopisto • Megan Zolnier • Zhu Jin ja hänen opiskelijansa, Donghua University • Tom Bogdanowicz, London Cycling Campaign • Charlie Lloyd, London Cycling Campaign • Yves de Baets, Gent Mobiliteitsbedrijf • Manfred Neun, European Cycling Federation • Heidi Tulensalo • Veera Suomalainen • Saija Heinonen • Oula-Heikki Rantanen • Teemu Malva • Merja Kosonen • Annaleena Lahtinen • Tuomas Tiitinen • Anna-Maija Vesa • Kristiina Ilmanen • Kaisu Kiventaus • Maarit Vallinkoski • Leena Björkqvist • Eeva Hara-Lindström • Tarja Häkkinen • Elina Värtö • Laura Kivistö • Anne Lähteinen • Sari Lieho • Heidi Mattila

Kirjan valokuvat

s. 15–20	Pertti Raami
s. 23	Markku Lempinen
s. 27	Aleksandr Pylsy
s. 28–30	Markku Lempinen
s. 33–38	Pertti Raami
s. 42–44	Oula-Heikki Rantanen
s. 47, 48	Pertti Raami
s. 54, 55	Päivi Keränen
s. 57, 60	Pertti Raami
s. 62	Mika Seppälä
s. 64	Merita Soini
s. 65	Merita Soini (ylävasen), Lotta Blomqvist (alin) ja Noora Hokkanen (muut)
s. 67, 69	Pertti Raami
s. 70–71	Oula-Heikki Rantanen
s. 72	Merita Soini (yläoikea), Oula-Heikki Rantanen (alavasen) ja Lotta Blomqvist (muut)
s. 73	Oula-Heikki Rantanen (ylävasen), Merita Soini (yläoikea) ja Noora Hokkanen (alaoikea)
s. 78–81	Minni Sirelä (tuotekuvat)
s. 79	Mika Seppälä
s. 84	Sari Seppälä (alin) ja Markku Lempinen (muut)
s. 85	Sari Seppälä (ylin) ja Merita Soini (alin)
s. 97	Juha Pohjola
s. 100	Teemu Malva
s. 101	Päivi Keränen (vasen) ja Teemu Malva (oikea)
s. 108	Päivi Keränen (ylin) ja Johanna Laisi (alin)
s. 118	Aleksandr Pylsy
s. 120	Noora Hokkanen (alin), Leena Aro (muut)
s. 122–123	Tuiti Paju