

Kokeilu

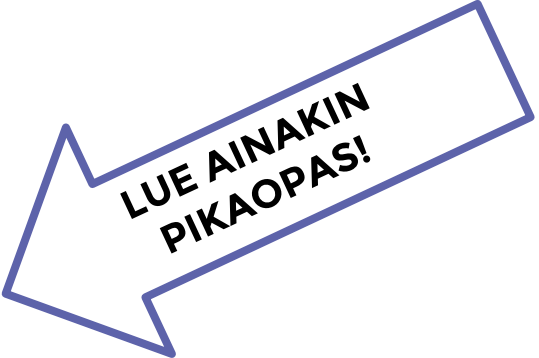


LIIKENNEKOEILIJAN OPAS

Mikko Annala
tutkija, Demos Helsinki
+358 40 7786062
mikko.annala@demoshelsinki.fi

SISÄLTÖ & JOHDANTO

SISÄLTÖ



LUE AINAKIN
PIKAOPAS!

OSA I: KOKEILIJAN PIKAOPAS

OSA II: SYVENTÄVÄÄ TIETOA KOKEILUISTA

MIKÄ ON KOKEILU?

LISÄTIETOA KOKEILUN VAIHEISTA

HARJOITUKSIA

LIITE: OPPAAN SYNTY JA KYSELYTULOKSET

Tämä on opas, jonka avulla toteutat laadukkaan liikennekokeilun. Oppaassa on kaksi osaa:

1. **KOKEILIJAN PIKAOPAS** ON KÄYTÄNNÖNLÄHEINEN TARKISTUSLISTA KOKEILUN TÄRKEIMMISTÄ VAIHEISTA.
2. **SYVENTÄVÄÄ TIETOA -OSIOSSA** SAAT TÄYDENTÄVÄÄ TIETOA SEKÄ VOIT HARJOITELLA KOKEILEMISTA

Opasta varten toteutettiin 3 työpajaa, 4 kyselyä ja asiantuntijahaastatteluja. Katso selvitysprosessi tarkemmin kalvoista 52-55. Oppaan toteutti ajatushautomo Demos Helsinki yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa syksyllä 2015.

JOHDANTO: MIKSI OPETELLA KOKEILEMAAN?

Kokeilu kuulostaa asialta, jota ei tarvitse suunnitella. Joskus sanotaan: “en ollut tosissani, kunhan kokeilin”. Todellisuus on päinvastainen. Kokeilu voi käynnistää suuria yhteiskunnallisia muutoksia, uusia palveluja ja muuttaa ihmisten käyttäytymistä.

Kokeileminen vaatii siis taitoja ja resursseja. Kevyimmillään kokeilun voi toteuttaa vaikka yhden päivän aikana suunnitelmasta aina arviointiin saakka. Toisaalta laaja kokeilu saattaa kestää vuosia. **Tämä kokeiluopas on suunniteltu siten, että sen neuvoja voi soveltaa niin suuriin kuin pieniin kokeiluihin.** Lukijan kannattaa siis pitää mielessään kokeilujen erot. Sama toimenpide – vaikkapa kokeilujen arviointi – tarkoittaa pienkokeilussa hyvin eri asiaa kuin suuremmassa kokeilussa.

Niin pienet kuin suuret kokeilut kannattaa aina suunnitella ja toteuttaa mahdollisuuksiin suhteutettuna hyvin ja järjestelmällisesti. Näin vahvistetaan todennäköisyyttä sille, että kokeiluista saadaan hyödyntämiskelpoista tietoa ja että niistä opitaan.



MIKÄ ON KOKEILU?

Perinteinen tapa ymmärtää kokeilu painottaa suunnittelua. Siinä suunnittelutyö ja kehittäminen tehdään ilman kontaktia asiakkaisiin tai käyttäjiin, ja valmis ratkaisu tuodaan kohdejoukon käytettäväksi. Tässä kehittämistavassa kokeilu on pääasiassa sitä, että lopuksi kokeillaan, toimiiko kehitetty palvelu tai tuote vai ei.

Kokeileva kehittäminen korostaa sitä, että palvelu, tuote tai politiikka-aloite muokkautuu vasta prosessin aikana kohti lopullista muotoaan. Kokeilu on ennen kaikkea kehittämisprosessi, ei lopullisen palvelun tai tuotteen toimivuuden testaamista.

Tässä oppaassa kokeilemisella tarkoitetaan jälkimmäistä eli kokeilevaa kehittämistä.



KOKEILEMISEN HYÖTYJÄ

Laadukkaasti toteutetut kokeilut ovat osoittautuneet erittäin hyödyllisiksi. Esimerkiksi brittiläinen Behavioural Insights Team -yksikkö saavutti hallinnolle kolmessa viikossa miljoonasäästöt pelkästään muokkaamalla verotukseen liittyvien viestien sanamuotoja.

Oikealle on listattu tämän selvityksen aikana osallistettujen kokeilijoiden ja asiantuntijoiden arvioita kokeilujen hyödyistä.



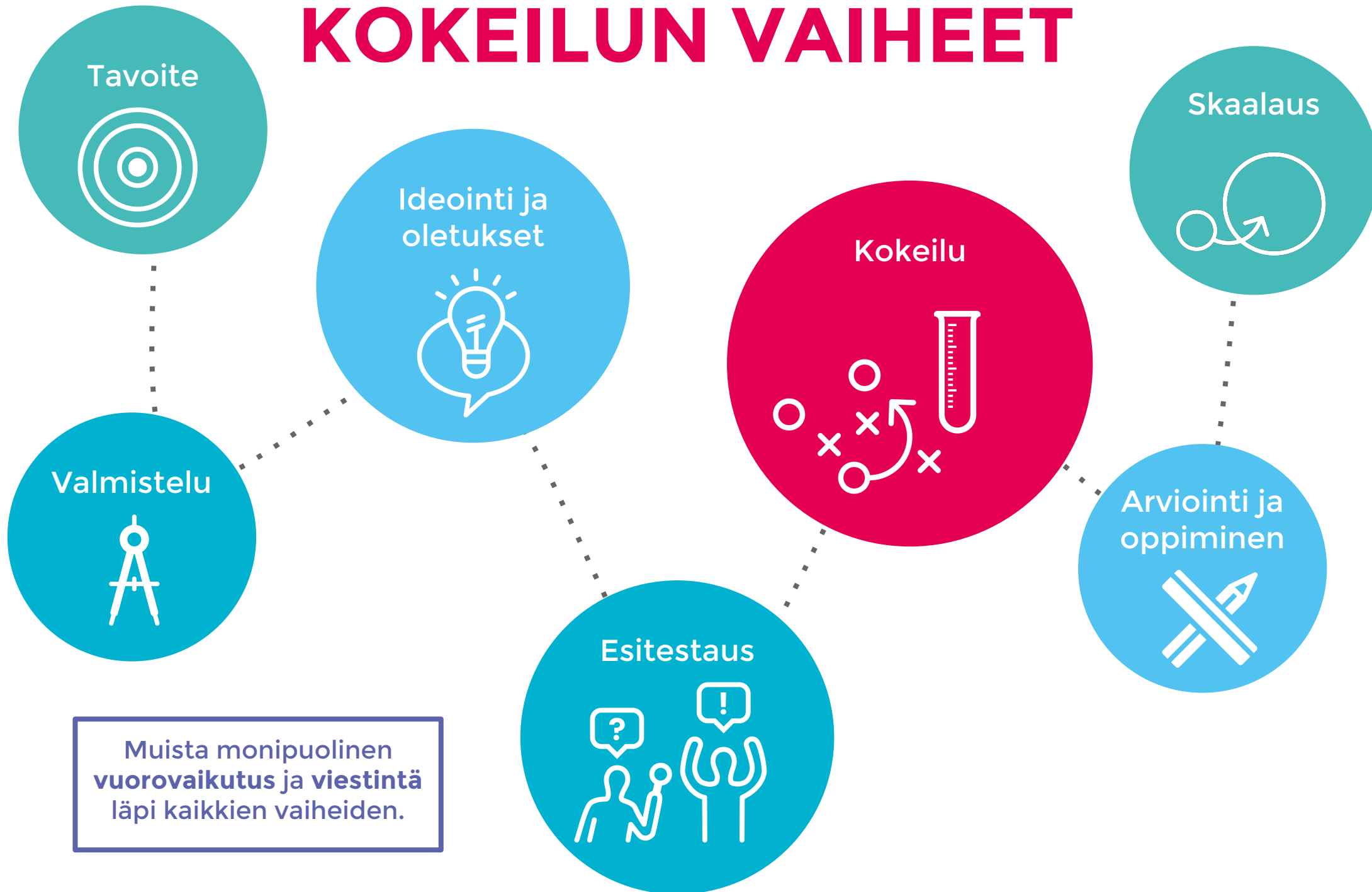
KOKEILLA KANNATTAA...

- Koska monimutkaisia uusia asioita ei voi täysin suunnitella etukäteen
- Koska se mahdollistaa toimenpiteen toimivuuden testauksen ennen sen laajaa käyttöönottoa
- Koska loppukäyttäjät päättävät, onko palvelu tai tuote hyvä vai ei
- Koska kokeileminen nopeuttaa kehittämistä
- Koska kokeileminen auttaa näyttämään yhteistyökumppaneille ja sijoittajille, että käsissä on muutakin kuin idea

TÄSSÄ OSIOSSA OPIT
NOPEASTI, MITKÄ ASIAT
KOEILUSSA ON TÄRKEINTÄ
TEHDÄ

OSA I: KOEILIJAN PIKAOPAS

KOKEILUN VAIHEET



HUOLEHDI KOKEILUSI LAADUSTA: MENESTYVÄN KOKEILUN 7+1 VAATIMUSTA

☐ **+1. Vuorovaikutan aktiivisesti ja monipuolisesti kokeiluun liittyvien toimijoiden kanssa koko kokeilun läpi.**

☐ 1. Kokeiluni on tarkoitettu edistämään jotain laajempaa tavoitetta.

☐ 2. Hyödynnän kokeiluni valmistelussa olemassa olevaa tietoa ja hyviä käytäntöjä.

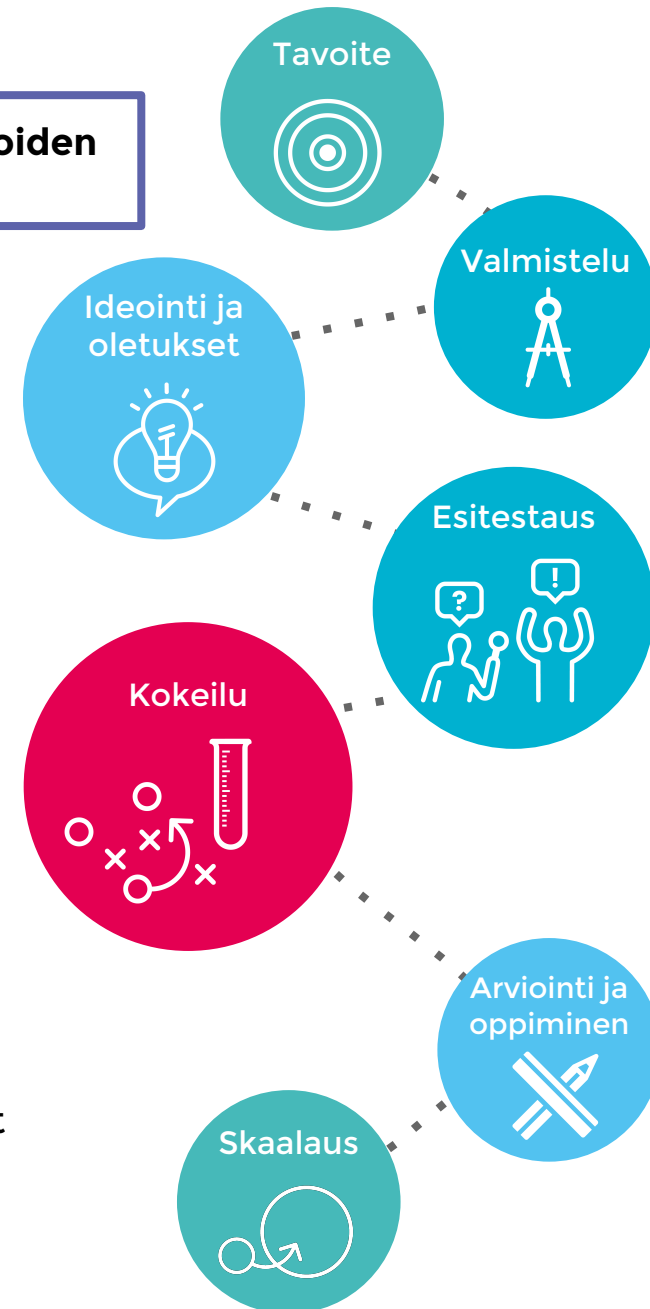
☐ 3. Olen muotoillut tarkkoja oletuksia, joita voi mitata. Oletusten toteutuminen mahdollistaa tavoitteen edistämisen.

☐ 4. Olen esitestannut kokeilua kevyesti ja muotoillut oletuksiani uusiksi testauksen oppien perusteella.

☐ 5. Valvon aktiivisesti kokeilun kulkua ja resurssien riittävyyttä sekä olen valmiina reagoimaan ongelmatilanteisiin.

☐ 6. Olen suunnitellut miten viestin tuloksista ja määritellyt toimijat, joille esittelen niitä.

☐ 7. Tiedän kenen kanssa toimia kokeilun skaalaamiseksi ja olen määritellyt onnistumisen kriteerit ennen kokeilua heidän kanssaan. Minulla on skaalaamiseen liittyvä suunnitelma.



1. PERUSTELE, MITEN KOKEILU EDISTÄÄ TAVOITETTASI



Kokeilu pitäisi määritellä siten, että se tukee yksittäistä kokeilua laajemman tavoitteen saavuttamista. Kokeilu ei silti monestikaan ratkaise tavoitteeseen liittyvää haastetta kokonaisuudessaan.

Kun kokeilu kytkeytyy tavoitteeseen, eri toimijoiden yhteispeli ja yksittäisten epäonnistumisten sietokyky paranee. Tavoitetta vasten on helpompi arvioida kokeilun onnistumista tai epäonnistumista sekä perustella kokeilusta koituneita kuluja.

Miten kokeilun voi sitoa tavoitteeseen? Esimerkkejä:

- 1) Tavoitteena on vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä 10%.** Kokeillaan vähentää autoilun määrää maksamalla kilometrikorvausta pyöräilystä.
- 2) Tavoitteena on vähentää liikenneruuhkia 20%.** Kokeillaan nostaa henkilöautojen käyttöastetta tiedottamalla kyydinjakopalveluista.
- 3) Tavoitteena on vähentää tavarankuljetuksen logistisia kuluja 10%.** Kokeillaan tehostaa olemassa olevia kuljetusreittejä uudella optimointijärjestelmällä.

2. HYÖDYNÄ OLEMASSA OLEVAA TIETOA KOKEILUN VALMISTELUSSA

Valmistelu



Hyvä kokeilu pohjautuu aina olemassa olevaan tietoon ja käytäntöihin perehtymiseen.

Perehtymisen määrä määräytyy siitä, miten paljon aihepiiriä jo tunnetaan, kuinka paljon resursseja on käytettävissä ja miten paljon tietoa on olemassa.

TAPOJA OPPIA KOKEILUSI AIHEPIIRISTÄ:

- 1. Benchmarkaus.** Etsitään kokeilun keskeisillä hakusanoilla saman tapaiset kokeilut esimerkiksi uutisista, raporteista ja selvityksistä. Tehdään analyysi niiden ongelmista ja onnistumisista.
- 2. Kirjallisuuskatsaus.** Tilataan tai tehdään selvitys kokeiluun liittyvästä tieteellisestä ja asiantuntijatiedosta. Esimerkiksi joukkoliikenteen suosioon voi hyvin liittyä tieto ihmisen käyttäytymistaipumuksista.
- 3. Asiantuntijahaastattelut tai työpajat.** Tunti oikeiden asiantuntijoiden kanssa voi säästää viikkoja työaikaa. Tunnista ne jotka tietävät kokeilusi aihepiiristä ja haastattele heitä.
- 4. Pikatutkimus.** Oletko kiireinen tai onko kokeilusi pienesti resursoitu? Jopa pari tuntia hakukoneen ääressä on parempi kuin ei mitään.

3. IDEOI LUOVASTI, MUTTA MUOTOILE TARKKOJA OLETUKSIA

Ideointi ja oletukset



Kokeneet kokeilijat tietävät, että yhtä toimenpidettä on mahdollista kokeilla lähes lukemattomin keinoin. Kokeilun valmistelussa onkin hyvä ensin ideoida luovasti ilman suorituspaineita. Ideavaiheen jälkeen on silti rajattava kokeilua.

Valmistelussa tulee...

- A. Päätyä tarkasti määritelyihin ja mitattaviin oletuksiin.
- B. Huomioida, että valitulla mittauksella saadaan tietoa, jonka pohjalta voidaan tehdä johtopäätöksiä.
- C. Varmistaa, että mitataan tavoitteen kannalta keskeistä asiaa.
- D. Pyrkiä siihen, että hyödyntämisen tai skaalaamisen kannalta keskeiset osapuolet ovat määrittelemässä tavoitteita ja onnistumisen kriteereitä jo nyt.

SAMAA ASIAA VOI KOKEILLA MONIN TAVOIN: sähköautoilun yleistämistä voidaan kokeilla edistää esimerkiksi...

1. Lisäämällä ilmaisia sähkönlatauspisteitä
2. Korottamalla muiden polttoaineiden verotusta
3. Subventoida sähköautojen hankintahintaa

Riittävän tarkasti määritelty oletus olisi esimerkiksi seuraavanlainen:

“Sähköautojen hankintahinnan subventointi 5000 eurolla nostaa niiden kysyntää 10%:lla vuoden 2017 aikana.”

4. ESITESTAA JO ENNEN KOKEILUA

Esitestaus

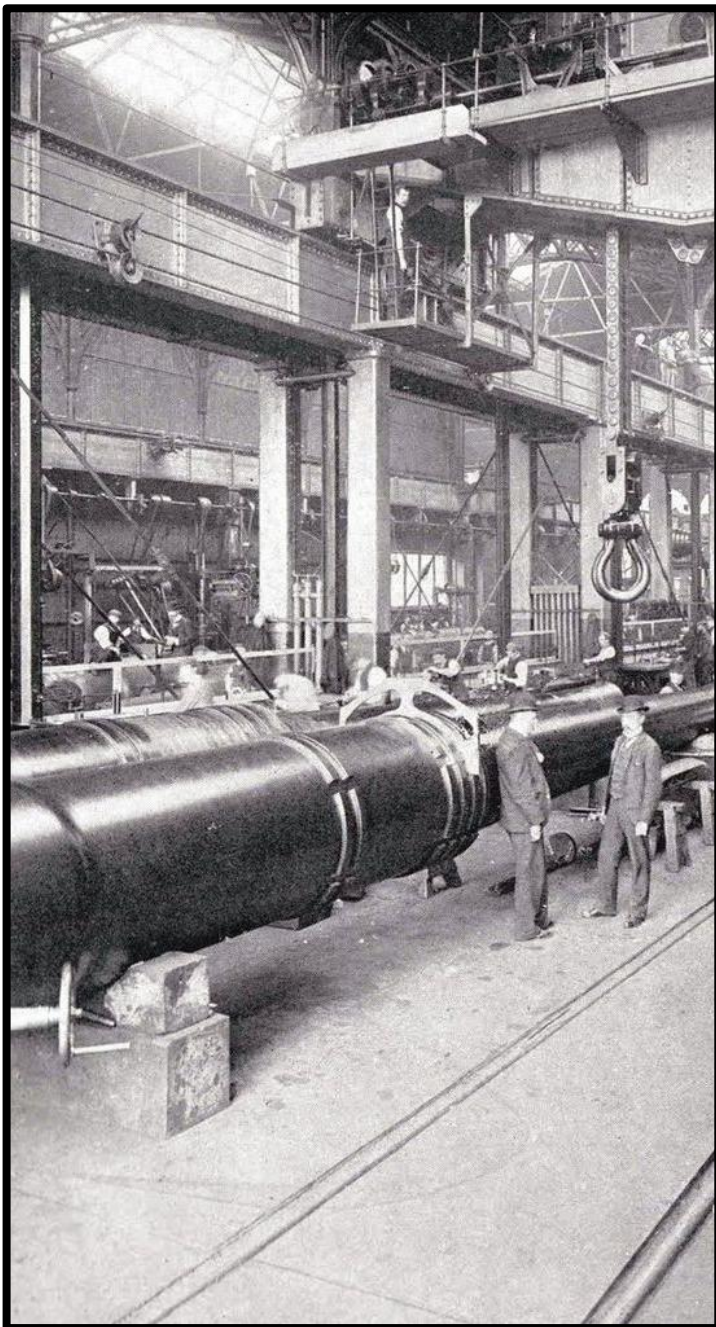


Kokeilun luonteeseen kuuluu, että se ei koskaan etene täysin suunnitellusti. Vaikka epävarmuus kuuluu kokeilemiseen, pahimpia sudenkuoppia kannattaa yrittää välttää testaamalla kokeiluun liittyviä oletuksia tai sen osia jo ennen varsinaista kokeilua.

Virheet tässä vaiheessa parantavat menestymisen mahdollisuuksia kokeilun loppuvaiheessa!

Seitsemän tapaa testata nopeasti:

1. **KESKUSTELE** oletuksistasi kohderyhmän kanssa.
2. **HAASTATTELE** tavoitteeseen liittyviä toimijoita kuten palveluntuottajia.
3. **HAVAINNOI** kokeilusi kannalta keskeistä aktiviteettia esimerkiksi kameroihin tai kenttävierailuilla.
4. **KEHITÄ PROTOTYYPPI** eli esimerkiksi sovelluksen beta-versio, jolla kokeilet rajatusti tiettyjä ominaisuuksia kuten käytettävyyttä.
5. **ESITTELE KOKEILUASETELMA** kokonaisuudessaan asiantuntijoille tai kohderyhmälle ja analysoi heikkouksia mielipiteiden perusteella.
6. **TESTAA KEVYESTI** ihmisten käyttäytymistä ja mielipiteitä teettämällä virtuaalimallinnus tai visuaali suunnitellusta muutoksesta kuten risteyksestä tai pysäköintiratkaisusta.
7. **ESITESTAA.** Jos kokeilusi piirteet sallivat sen, tee kokeilu ensin pienemmällä joukolla ja hio se toimivammaksi.



5. TARKKAILE KOKEILUN ETENEMISTÄ

Kokeilun aikana kokeilun koordinoijan tulee olla kiinteässä yhteydessä toteuttajiin. On tärkeää huolehtia siitä, että kokeilun toteuttajilla on riittävän hyvä ohjeistus sekä tarvittavat resurssit. Näiden ehtymistä varten on hyvä olla varasuunnitelma.

Mitä suurempi kokeilu on, sitä enemmän osapuolia sen toteuttamiseen yleensä tarvitaan.

Hyvä tapa tarkistaa ohjeistuksen ja resurssien riittävyys on sisällyttää kokeilusuunnitelmaan testiviikko. Testiviikon jälkeen resursseja tai ohjeistusta voidaan täydentää ilman että varsinainen kokeilu ehtii kärsiä niiden puutteesta.

Kokeilu





6. VARMISTA OPPIMINEN

Arviointi ja oppiminen



Oppimisen pitää olla sisään kirjoitettuna tavoitteena jokaisessa kokeilussa. Silti oppimista ei tapahdu riittävästi itsestään.

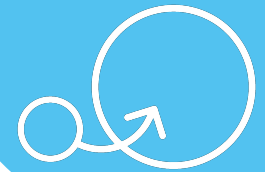
Jo kokeilun suunnittelussa pitää varmistaa, että kokeilussa mitataan luotettavasti juuri niitä asioita, joista halutaan oppia. Hyvin suunniteltu mittaus ja yhdessä päätetyt onnistumisen kriteerit tekevät arvioinnista helppoa. Näin mahdollistetaan tehokas oppiminen.

Organisaation oppimista vahvistavat seuraavat toimenpiteet:

- Mittaa luotettavasti tavoitteen kannalta oikeita asioita
- Suunnittele tuloksista kommunikointi varhaisessa vaiheessa
- Kytke kokeiluun keskeisiä osapuolia jo sen ollessa käynnissä
- Viesti aktiivisesti tuloksista ja kerro ymmärrettävästi, miten kokeilu on tehty
- Tapaa kokeilun ja sen tulosten skaalaamisen kannalta keskeisiä henkilöitä kasvokkain
- Vastuuta organisaatiosi sisältä ihmisiä, jotka ovat aina velvollisia katsomaan aiempien vuosien kokeilutuloksia

7. SKAALAA YHDESSÄ

Skaalaus



Huomaa jo alussa, että kokeilun asetelma rajaa mahdollisuuksia skaalata tulokset: vaikkapa yhdessä risteyksessä kokeiltu liikennejärjestely ei riitä vetämään johtopäätöksiä koko maan risteyksistä. Selvitä myös varhain, onko ratkaisusi kohderyhmä niin suuri, että skaalaus kannattaa. Laske arvio skaalauksen kustannuksista ja vertaa niitä hyötyihin.

Jos tavoitteesi edelleen on skaalata, suunnittele kokeilu sen mukaan. Tee alussa suunnitelma, joilla kokeilun ratkaisut viedään uusiin ympäristöihin tai monistetaan.

Määrittele onnistumisen kriteerit skaalauksen kannalta keskeisten toimijoiden kanssa ennen kokeilua. Johtotason läsnäolo kokeilussa tekee skaalautumisen onnistumisesta todennäköisempää.



Malttia skaalaamiseen! Käyttäytymisinterventiot Iso-Britanniassa

“Toisinaan organisaatio saattaa haluta skaalata tulokset liian varhaisessa vaiheessa. **Kokeilun varhaiset tulokset ovat usein voimakkaampia kuin mitä toimenpide varsinaisen rutiinitoiminnan tasolla aiheuttaa.** Tämä johtuu esimerkiksi siitä, että kokeilun tekemisessä on usein poikkeuksellista intoa. Kokeiluihin haluavat ihmiset ovat myös yleensä motivoituneempia kuin keskivertoihmiset. Skaalaamisessa pitää siis olla malttia seurata pidemmän aikavälin tuloksia. Skaalaamisen suunnittelu on toki tärkeää. Jos onnistuneella kokeilulla on senioritason tuki, skaalaaminen onnistuu todennäköisemmin.”

Tiina Likki, Behavioural Insights Team, Lontoo

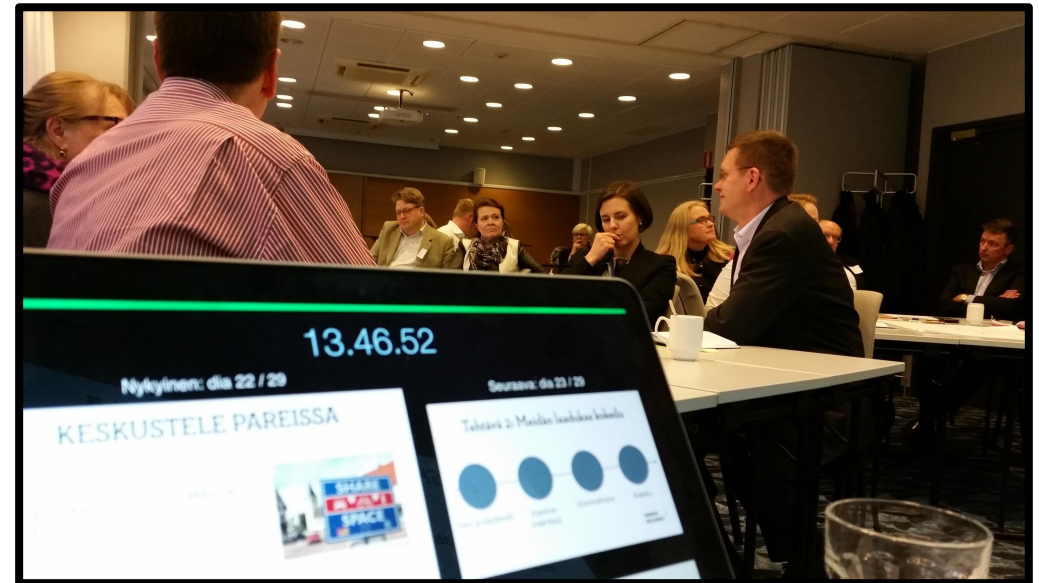
THE
BEHAVIOURAL
INSIGHTS TEAM.

+1. PIDÄ YHTEYTTÄ!

Yhteispelin toimivuus on liikennekokeilijoiden mielestä tärkein yksittäinen kokeilun onnistumiseen vaikuttava tekijä.

4 toimenpidettä yhteispelin sujuvoittamiseen:

- Määrittele onnistumisen kriteerit yhdessä kumppaneiden kanssa.
- Varmista että jokaisella kumppanilla on selkeä motiivi osallistua kokeiluun ja että motiivit ovat samansuuntaiset.
- Tapaa kumppaneiden kanssa ainakin kokeilua määriteltäessä, kokeilun aikana ja tuloksia levitettäessä.
- Pidä yhteys kokeilun tekijöiden lisäksi myös niihin, joita kokeilu koskettaa muuten.



Yhteispeli ja eri osapuolien sitoutuminen kokeiluun onnistuu parhaiten silloin, kun tavoitteet ovat lähellä toisiaan. **Yhteiskehittäminen** on paras menetelmä suunnitelmien ja tavoitteiden yhteen sovittamisessa.

Perehdy yhteiskehittämiseen oppaan syventävässä osassa.

TÄSSÄ OSIOSSA OPIT, MIKSI 7+1
KOKEILUN VAIHETTA OVAT
TÄRKEITÄ SEKÄ VOIT
HARJOITELLA KOKEILEMISTA.

OSA II: SYVENTÄVÄÄ TIETOA KOKEILUISTA

**MIKÄ ON
KOEILU?**

KOKEILUN PIIRTEET

VÄLIAIKAISUUS

Kokeilulla on jokin määrätty kesto.

VÄHÄISEMPI SUUNNITTELU

Perinteistä suunnittelua on vähemmän ja kokeilut ovat kehittämisen väline.

NOPEUS

Kokeileminen on perinteistä kehittämisprosessia nopeampaa.

YHTEYS LOPPUKÄYTTÄJÄÄN JA MUIHIN KESKEISIIN OSAPUOLIIIN

Vuorovaikutusta tarvitaan varhaisessa vaiheessa ja usein.

EPÄONNISTUMISET SALLITUMPIA

Kokeilut ovat oppimisen väline.



Kokeilun ymmärtäminen on kaiken A ja O - Resurssiviisas Jyväskylä

“Kaikkien mukana olevien pitää ymmärtää, mikä kokeilu on. Ihmiset ovat tottuneita perinteisiin hankkeisiin, eivät kokeiluihin. Jyväskylässä kokeilimme vuonna 2013 käytännössä tapoja käyttää luonnonvaroja fiksummin. Tuolloin kokeilukulttuuri oli vielä uutta Suomessa. Oppien ja tulosten kerääminen on kaikkein tärkeintä ja juuri siihen ihmiset piti kasvattaa kädestä pitäen. Opimme itsekin, mikä systematisoinnin ja oppimisen merkitys oikeastaan on.”

Hanna-Leena Ottelin ja Lari Rajantie, Sitra

SITRA

LIIKENNEKOEILUT SUOMESSA

- Vuonna 2015 Suomessa on käynnissä tai suunnitteilla yli 100 liikenneaiheista kokeilua
- Kokeiluja on hyvin erilaisia, ulottuen ajo-ominaisuustestauksesta aina infrastruktuuri- ja älysovelluskokeiluihin
- Suomessa on syys-talvella 2015 kolme liikennekokeilualustaa: E18, Aurora ja Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -kehityskäytävä
- Liikennelabra-hanke kehittää Suomesta digitaalisen ja innovatiivisen liikenteen ja logistiikan palveluiden koekenttää
- Suomalainen liikenne palveluna -ajattelu (MaaS) on huomioitu kansainvälisesti. Tällä hetkellä LVM, monet suuremmat yritykset ja startupit ja useat muut toimijat kehittävät ja testaavat ensimmäisiä älyliikenneoperaattoreita

POSTI KOKEILEE ROBOTTIKOPTERIN KÄYTTÖÄ VERKKOKAUPPATOIMITUKSIIN

01.09.2015



CASE: NORDIC WAY

Nordic Way on E18-tielle sijoittuva älyliikennekokeilu. Kokeilussa autoilijat jakavat toisilleen mm. reaaliaikaista sää- ja onnettomuustietoa sovelluksen kautta.

Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

Toteuttajat: Liikennevirasto, Trafi ja Here. Kokeilu on osa pohjoismaista Networked Europe -ohjelmaa.

Toteutusaika: 2016-2018

Finland joins a Nordic connected vehicle pilot



CASE: ROMUTUSPALKKIO



Romutuspalkkiokokeilun aikana kuluttaja sai 1 500 euron alennuksen uudesta autosta romutettuaan yli 10 vuotta vanhan auton ja ostettuaan tilalle uuden auton, joka hyödyntää vähäpäästöisempää voimanlähdettä.

Tavoitteena oli vähentää liikenteen päästöjä. Romutuspalkkion turvin Suomen teille on saatu noin 8 000 vähäpäästöistä uutta autoa.

Toteuttajat: Trafi kumppaneinaan yhdistyksiä ja kierrätysyrityksiä.

Toteutusaika: 1.7.-31.12.2015



LISÄTIETOA KOKEILUN VAIHEISTA

MUISTA VUOROVAIKUTUS JA VIESTINTÄ LÄPI VAIHEIDEN

Vuorovaikuttaminen kokeilukumppaneiden ja muiden oleellisten toimijoiden kanssa läpi kokeilun on erittäin tärkeää. Vaikeudet yhteistoiminnassa ovat yleisimmin raportoitu ongelma kokeilussa, joten sen toimivuuteen kannattaa panostaa.

Kokeilun onnistuminen on varmempaa, kun eri osapuolet kokevat sen hyödyllisenä ja arvokkaana. Tärkeäksi kokeminen lähtee usein aitojen tarpeiden tunnistamisesta. Toimivan vuorovaikutuksen myötä tarvittavat osapuolet sitoutuvat kokeiluun.

Eri näkökulmien ymmärtäminen ja yhteisten etujen etsiminen ovat kokeilun ytimessä. Käytännössä tämä tarkoittaa esimerkiksi virkamiesten kenttävierailuja sekä tapaamisia ennen ja jälkeen kokeilun tärkeimpiä taitekohtia.

ENNEN KUIN ALAT
SUUNNITELLA KOKEILUA,
MUISTA ETTÄ TOIMIVAA
VUOROVAIKUTUSTA TARVITAAN
KAIKISSA KOKEILUN
VAIHEISSA!

Jatkuvan yhteydenpidon merkitys - Trafisafe

“Projektissamme kehitettiin tapoja saada nuoria mieskuljettajia ajamaan riskittömämmin. Mukana oli nuoria kuljettajia, tutkijoita ja teknologiakehittäjiä. Asetelma vaati, että eri tahojen kanssa oltiin paljon yhteydessä. Monet asiat on tehtävä kädestä pitäen kokeiluun osallistuvien kanssa: rekrytointi, sopimukset, tuen järjestäminen, tiedon keruu. Sekä rekrytoinnissa että toteutuksessa piti tehdä hartiavoimin töitä, että riittävä määrä väkeä pysyi mukana.”

Mikko Tarkiainen, VTT



MITÄ VUOROVAIKUTUS VAATII?

Jotta yhteistoiminta onnistuu, kokeilijan tulee keskittyä seuraaviin asioihin:

LÖYDÄ AVAINHENKILÖT Kokeilun joka vaiheessa on mietittävä, kuka on vaiheen kannalta keskeinen hahmo. Mitä kokeilun toteuttajien ja mahdollisten koehenkilöiden pitää tietää? Miten voivat ideoillaan ja tiedoillaan tehdä kokeilusta laadukkaamman?

LUO ALUSTA Osallistujien on tavattava jossakin fyysisessä ympäristössä. Tapaamisia on parempi järjestää liian usein kuin liian harvoin. Huolehdi, että tilat ovat viihtyisiä ja mahdollistavat tarvittavan toiminnan, kuten ryhmätyöskentelyn.

VARMISTA MOTIVAATIO Mieti ennen jokaista tapaamista, millaista arvoa osallistujille ja sinulle syntyy. Mitä opitte, miten kokeilun laatu paranee? Havaittu hyöty pitää osallistujat motivoituneina.

LUO ELÄMYS Jotta yhdessä tekemisessä säilyy virta, sen on tunnettava erityiseltä. Elämys ei vaadi ihmeitä, vaan voi tarkoittaa vaikkapa havainnollistavaa alustusta tai hyvin suunniteltua tapaa työskennellä.

HELPOTA VUOROVAIKUTUSTA Joskus vuorovaikutus vaatii työtä. Ihmisiltä on kysyttävä oikeita kysymyksiä, heidät pitää laittaa puhumaan keskenään ja tilaa pitää olla myös ideoille, jotka eivät suoran sovi etukäteissuunnitelmaan.



MITEN OHJAAT VUOROVAIKUTUSTA?

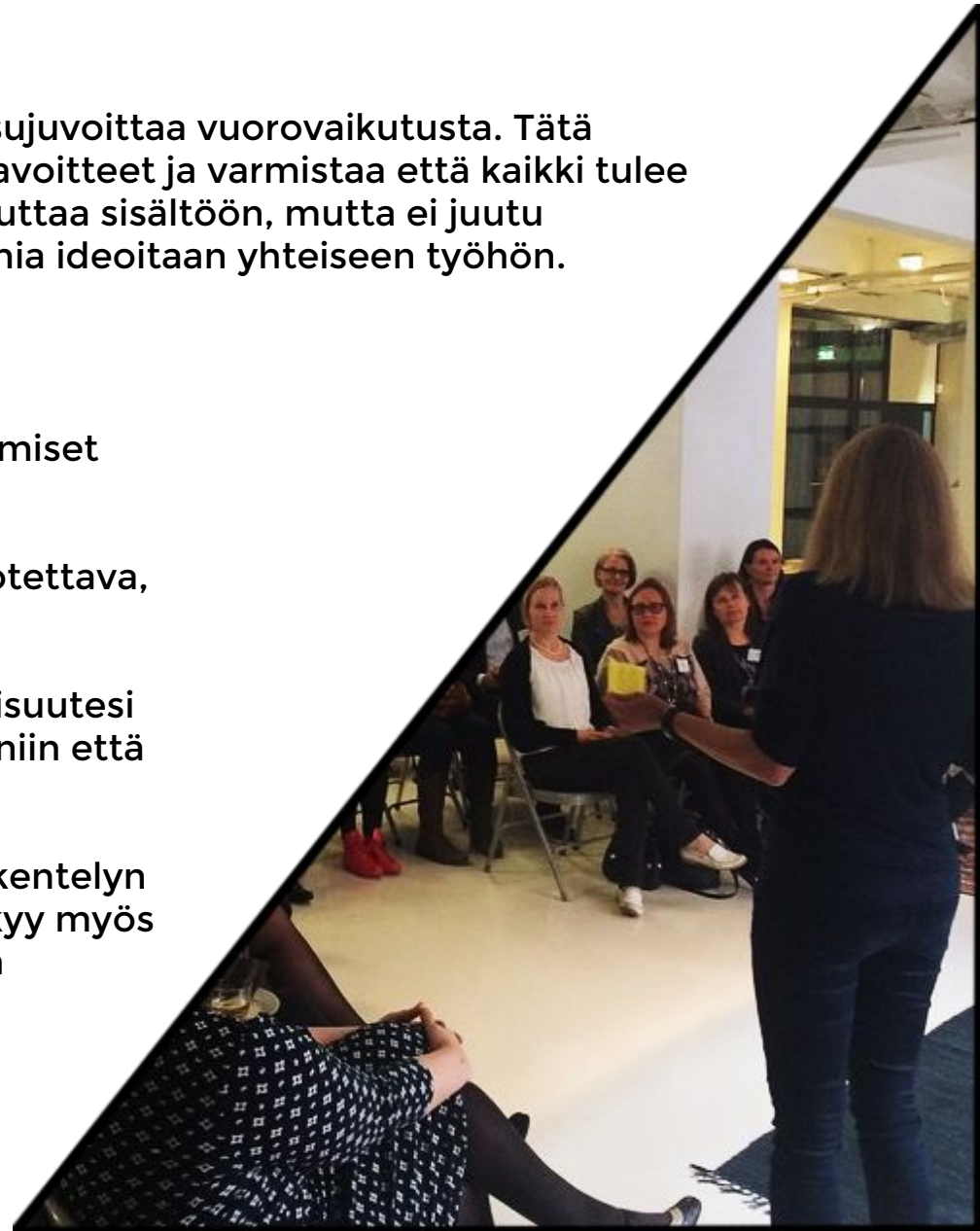
Yhdessä kehittämistä helpottaa, että joku ottaa asiakseen sujuvoittaa vuorovaikutusta. Tätä kutsutaan fasilitoinniksi. Fasilitoija kirjaa asiat ylös, kertoo tavoitteet ja varmistaa että kaikki tulee tehdyksi. Fasilitoija on ryhmän ulkojäsen, joka voi kyllä vaikuttaa sisältöön, mutta ei juutu kiistelemään muiden kanssa tai yritä väkipakolla syöttää omia ideoitaan yhteiseen työhön.

UTELIAS Sinun on oltava aidosti kiinnostunut siitä, miten ihmiset toimivat ja mitä he sinulle ja muille kertovat. Kysele paljon.

LUOTETTAVA Ihmisten on koettava olonsa mukavaksi ja luotettava, että heidän sanomansa asiat tulevat kuulluiksi.

REHELLINEN Sinun on kyettävä laittamaan oma persoonallisuutesi likoon hallitusti: omia näkemyksiä tulee tuoda esiin, mutta niin että ne eivät tukahduta ryhmän muita jäseniä.

PÄÄMÄÄRÄSUUNTAUTUNUT Fasilitoija on se, joka vie työskentelyn kohti lopputuotetta ja huolehtii, että mukava tunnelma näkyy myös tuloksina. Jonkun on katsottava kelloa ja tarvittaessa vähän hoputettava.



KOKEILUN SEITSEMÄN VAIHETTA

Vaikka kokeilujen kirjo on laaja ja monipuolinen, on olemassa yleisiä hyvän kokeilun tunnusmerkkejä.

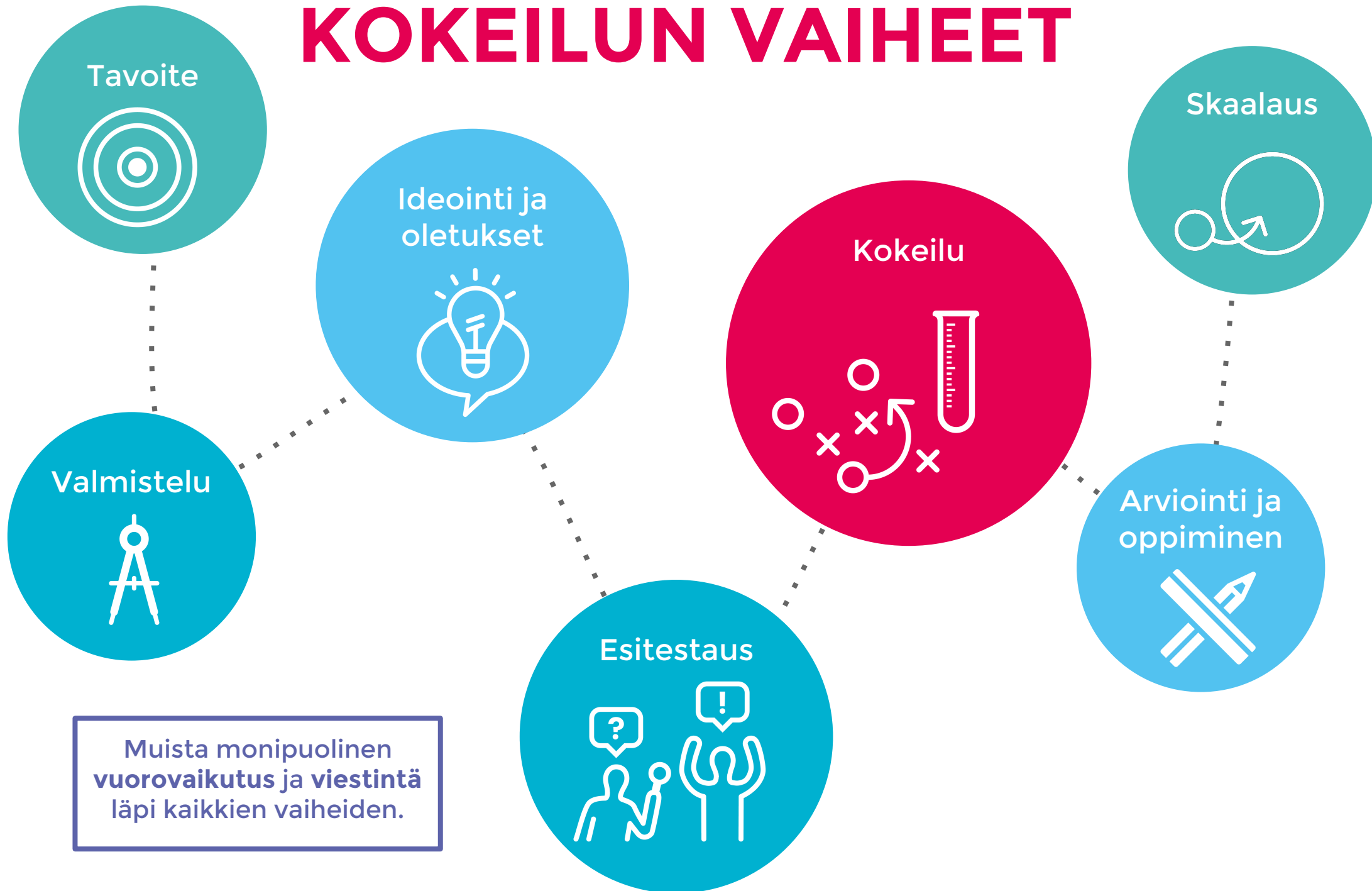
Oppaan tässä osiossa syvennyttään siihen, miksi nämä seitsemän vaihetta ovat kokeilun onnistumisen kannalta tärkeitä.

Kokeilu on hyödyllistä ajatella prosessina, jossa vaiheet seuraavat toisiaan. Vaiheiden tunnistaminen auttaa hahmottamaan sitä, miten kokeilu kannattaa käytännössä toteuttaa. Seuraavalla kalvolla esitetyssä kokeiluprosessissa vaiheet on asetettu järjestykseen. Prosessikuvan jälkeen on tiivistetty kuhunkin toimenpiteeseen liittyvät keskeisimmät toimenpiteet, joihin kokeilijan kannattaa kiinnittää huomiota.

Vaiheet ovat:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| A. Tavoite | E. Kokeilu |
| B. Valmistelu | F. Arviointi ja oppiminen |
| C. Ideointi ja oletukset | G. Skaalaus |
| D. Esitestaus | |

KOKEILUN VAIHEET



TAVOITE

On tärkeää, että kokeilu liittyy laajempaan tavoitteeseen.

Tavoitteella viitataan esimerkiksi organisaation strategiseen tavoitteeseen tai liiketoiminnan painopistealueeseen. Kokeilijan pitää pystyä erottamaan toisistaan tavoite, sitä edistävä toimenpide ja kokeilu.

Tavoite on organisaation kannalta toivottava päämäärä, joka on usein niin laaja, että sitä ei voi suoranaisesti kokeilla.

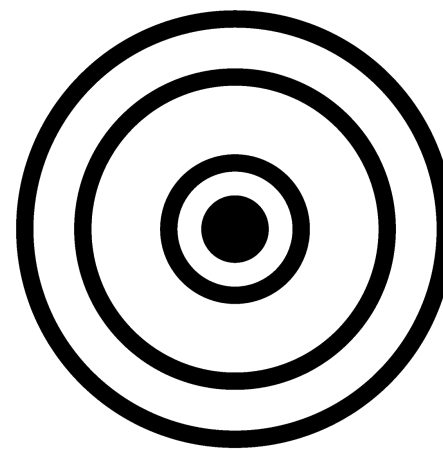
Toimenpide on tavoitetta edistävä rajatumpi aktiviteetti.

Kokeilulla testataan toimenpidettä tai jotain sen osaa. Kokeilu tuottaa tavoitteen kannalta olennaista tietoa.

Kokeilun hahmottaminen näiden kolmen tason kautta auttaa rajaamaan kokeilun hallittavan kokoiseksi samalla kun kokeilun yhteys kiinnostuksen kohteeseen säilyy.

Kun kokeilu kytkeytyy tavoitteeseen...

- on helpompi tunnistaa ja sitouttaa keskeiset toimijat, joiden tulee oppia havainnoista ja viedä oppeja eteenpäin
- toimijoiden yhteispeli on helpompaa
- kokeillaan tavoitteen, ei kokeilemisen takia.



ESIMERKKI TAVOITTEESTA, TOIMENPITEESTÄ JA KOKEILUSTA

Tavoite: Vähentää liikenteen aiheuttamia kasvihuonepäästöjä.

Toimenpide: Lisätä autojen käyttöastetta 20 prosentilla.

Kokeilu: Kohdennetaan kimppakyytipalveluihin liittyvää tiedotusta ja mainostusta kolmella espoolaisella asuinalueella kolmen kuukauden ajan.

VALMISTELU

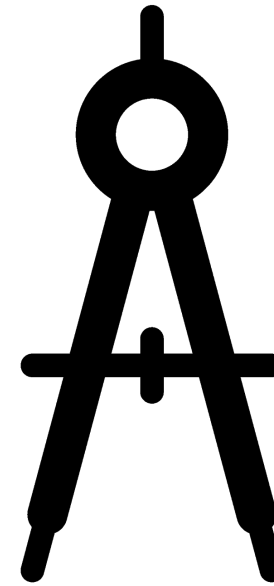
Hyvä kokeilu rakentuu aina olemassa olevalle tiedolle. Kokeiluun pitää valmistautua selvittämällä millä tavalla saman tai samankaltaisen haasteen parissa on toimittu aiemmin – ja millä tuloksin.

Kokeiluissa tehdään virheitä ja niissä tapahtuu lähes aina odottamattomia asioita. Muihin kokeiluihin tutustuminen on usein halvin ja nopein tapa välttää sudenkuoppia.

Hyvän valmistelun myötä opitaan tuntemaan, missä tavoitteeseen liittyvällä kentällä ollaan menossa. Ilman hyvää perehtymistä voidaan päätyä kokeilemaan asiaa, jota on aiemmin jo kokeiltu. On kuitenkin muistettava, että kokeiluja on toisinaan hyödyllistä toistaa myös tietoisesti esimerkiksi jos sovellusympäristö on eri.

Liikenne on monilta osin ihmisen käyttäytymistä. Siksi voi olla hyödyllistä paneutua käyttäytymistieteelliseen tietoon.

Tietoa on monenlaista. Tarkastele miten aiempi tieto on saavutettu ja arvioi kuinka paljon siihen kannattaa luottaa.



ESIMERKKI KOKEILUN VALMISTELUSTA

Tavoitteena on edistää liikenteen päästöjä. Päättellään, että autojen käyttöasteen nosto veisi kohti tavoitetta. Kokeilusta vastaava yksikkö tekee viikon kestävän kirjallisuuskatsauksen, jossa selviää että käyttöastetta on onnistuneesti nostettu tiedottamalla työpaikoilla kimpakyytisovelluksesta. Toisaalta lehtikampanjaa käyttänyt kokeilu epäonnistui käyttöasteen nostossa. Kokeilijat haastatellaan ja selviää, että sovellusta käytetään todennäköisemmin kun sillä on jo tuttuja käyttäjiä. Tämä havainto nostetaan kokeilussa testattavaksi asiaksi.

IDEOINTI JA OLETUKSET

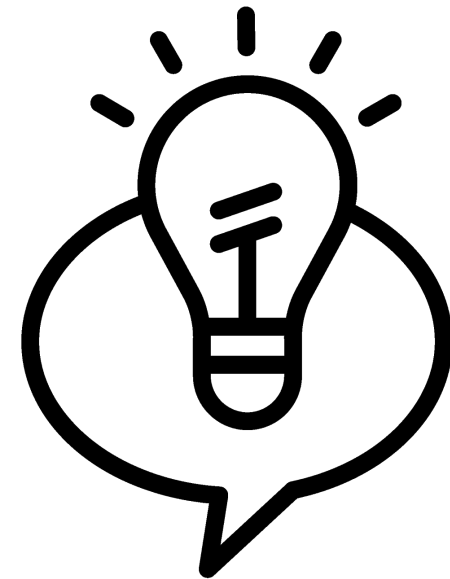
Kokeilun **ideoinnissa** kannattaa olla luova. Kokeilla voi lähes lukemattomilla tavoilla. Pitää kuitenkin muistaa, että eri asetelmilla saadaan erilaista tietoa, eikä kaikki tieto ole yhtä hyvin hyödynnettävissä.

Kokeilu tarvitsee rajauksen. Kokeilulla pitää olla raja-ainakin tavoitteen ja ajan suhteen. Usein kokeilu rajataan myös maantieteellisesti.

Kokeilun ideoinnin päätteeksi määritellään oletukset, joita voidaan testata. Kokeilun rajausten pitää palvella oletuksia.

Kokeilun oletuksia määritellessä päätetään onnistumisen ja epäonnistumisen kriteerit. On tärkeää tuoda määrittelyvaiheeseen eri toimijoita. Näin voidaan vielä vaikuttaa kokeiluun, esimerkiksi lisätä mittauskeinoja eri tarkoituksia varten.

Tässä vaiheessa on tärkeää myös selvittää käytettävissä olevat resurssit ja valmistella kokeilu suhteessa niihin. Hyvä kokeilu voi kaatua esimerkiksi ajan puutteeseen.



ESIMERKKI KOKEILUN OLETUKSISTA

Kokeilu: Kohdennetaan kimppakyytipalveluihin liittyvää tiedotusta ja mainostusta kolmella espoolaisella asuinalueella kolmen kuukauden ajan.

Oletus 1: 50:lle työpaikalle suunnattu tiedotuskampanja lisää käyttöä 20%:lla kokeilun aikana

Oletus 2: 25-35-vuotiaille suunnattu älypuhelinmarkkinointi lisää käyttöä 10%:lla

ESITESTAUS

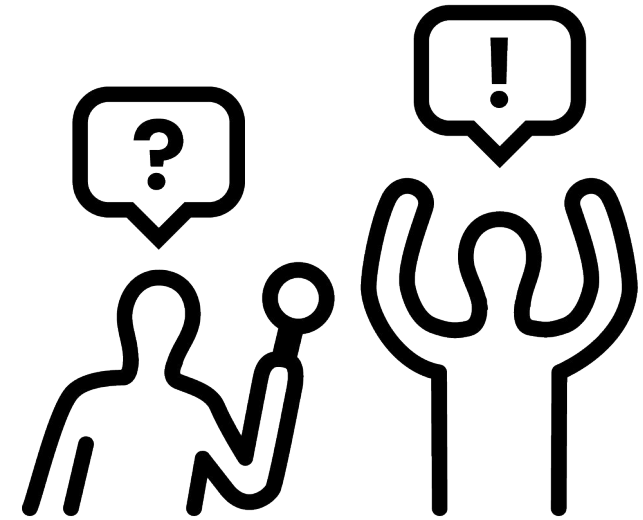
Esitestaus on työvaihe, jossa hienosäädetään omia kokeiluoletuksia, tarkennetaan kokeiluasetelmaa ja opetellaan kokeilemaan.

Esitestaus on kevyempi vaihe kuin varsinainen kokeilu. Siitä saatu näyttö ei yleensä ole samalla tavalla hyödynnettävää. Se voi kuitenkin olla kokeiluasetelman kehittämisen kannalta erittäin tarpeellista ja vaikkapa tarjota näyttöä johonkin osaan kokeilusta.

Tässä vaiheessa on tärkeää ottaa yhteys kohderyhmään: lyhytkin vuorovaikutus voi paljastaa merkittäviä virheitä kokeilun suunnittelussa.

Esitestaus on myös prosessin, kokeilun käytäntöjen, aikataulun ja kokeilun tekijöiden taitojen testausta. Jos kokeilun toteuttaminen osoittautuu vaikkapa teknisesti hankalaksi, ehditään vielä yksinkertaistaa asetelmaa tai kouluttaa kokeilijoita.

Ilman esitestausta riskinä on, että kokeiluasetelmassa on isoja ongelmia tai jopa kokeillaan vääriä oletuksia. Esitestaamalla hyvin käytetään vähän resursseja mutta säästytään usein isolta resurssien hukkaamiselta.



ESIMERKKI ESITESTAUKSESTA

Oletus ennen esitestausta: Eläkeläiset käyttäisivät kimppakyytisovellusta, jos tietäisivät siitä.

Esitestaus: Haastattelut paljastavat, että eläkeläiset tuntevat jo sovelluksen mutta se on liian vaikeakäyttöinen.

Oletus esitestauksen jälkeen: Eläkeläiset käyttävät sovellusta, kun siitä tehdään helppokäyttöisempi.

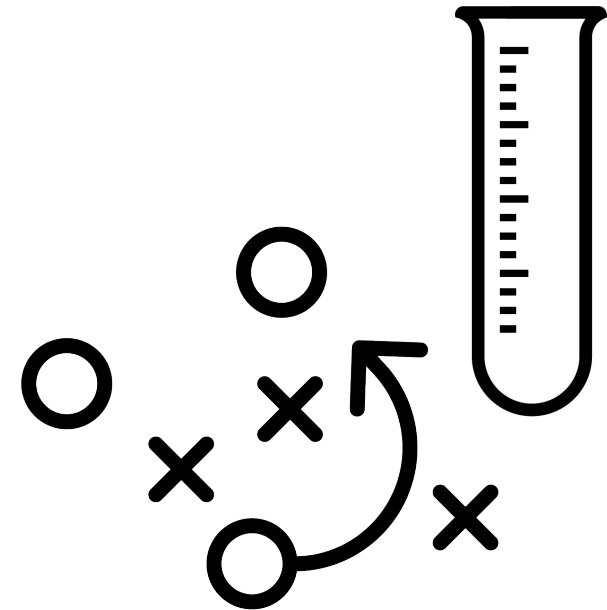
KOKEILU

Kokeilun aikana kokeilun tekijöiden päähuomion pitää olla siinä, että kokeilu etenee ja ongelmista selvittää. Huolellisinkaan suunnittelu ja esitestaus ei voi huomioida kaikkea kokeilussa tapahtuvaa, ja yllätyksiin reagointi kuuluu kokeilijan arkeen.

Ennen kokeilua ja sen aikana on hyvä valmistella alustavia varasuunnitelmia ongelmatilanteiden varalle.

Kokeilun aikana kannattaa pitää kirjaa kokeilun etenemisestä. Dokumentoinnin myötä myös ulkopuoliset tahot voivat arvioida kokeilun tai toistaa sen.

Kokeilun jälkeen tulee tehdä näyttöön ja onnistumisen kriteereihin pohjautuva yhteenveto siitä, mitä tavoitteen kannalta olennaisia asioita kokeilussa opittiin ja mitä toimenpiteitä suositellaan. Kokeilun tulokset eivät aina itsestään avaudu kokeilun ulkopuoliselle. On tärkeää opetella viestimään tuloksista ja toimenpideehdotuksista yleiskielisesti ja siten, että niihin on mahdollisimman helppo tarttua.



YLEISIÄ KOKEILUVAIHEEN HAASTEITA

1. Toteuttajatahot ovat ymmärtäneet tavoitteet eri tavoin, ja yhteistoimintaa pitää suunnitella uusiksi.
2. Toteuttajatahojen toimintasyklit ovat erilaiset. Esimerkiksi kaupungille kokeilu on pieni osa toimintaa, startupille koko toiminnan elinehto.
3. Kokeiluun osallistujia ei löydetä riittävästi.
4. Aika tai muut resurssit menevät tiukille yllätysten sattuessa.

ARVIOINTI JA OPPIMINEN

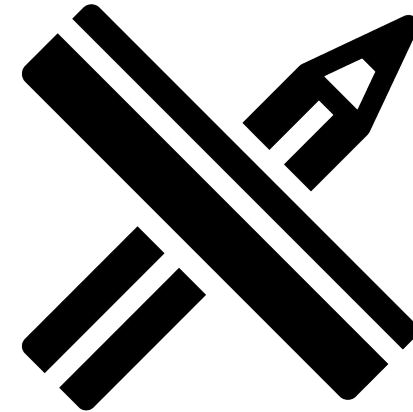
Kokeilun tuloksia arvioidaan ennen kokeilua asetettuja onnistumisen kriteerejä vasten.

Kun kokeiluun osallistuvat organisaatiot oppivat kokeilusta, opit päätyvät päätöksentekoon ja niitä voidaan hyödyntää myös tulevien kokeilujen pohjana.

Kartoita oikeat henkilöt. Organisaation oppimisen ehtona on, että keskeiset henkilöt ymmärtävät kokeilun tulokset ja levittävät niitä paitsi oman organisaation sisällä. Olennaista on myös viestintä kumppaneille ja tavoitteen kannalta keskeisille toimijoille.

Oletusten paikkaansa pitämättömyys on usein erittäin tärkeä oppi. **Kokeilu epäonnistuu vain silloin, kun siitä ei opita.**

Myös kokeiluprosessin oppiminen on tärkeää. Kompastuskivien ja onnistumisten tunnistaminen edes auttaa menestymistä tulevaisuuden kokeiluissa. Tässä hyödyllistä on ymmärrettävä dokumentointi ja kokeilun yhteinen läpikäynti.



ESIMERKKI ARVIOINNISTA

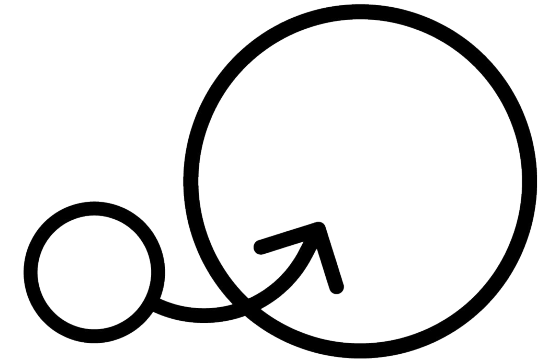
1. **Kokeilu täyttää onnistumisen kriteerit.** Keskeisille toimijoille kerrotaan kokeilun opeista. Skaalaukseen liittyvät toimenpiteet laitetaan alulle.
2. **Kokeilu ei täytä onnistumisen kriteerejä.** Keskeisille toimijoille kerrotaan kokeilun opeista. Kokeilua ei skaalata mutta kokeilun tietoja hyödynnetään tavoitteen edistämisessä.
3. **Kokeilusta ei saada mitattavia tai luotettavia tuloksia.** Kokeilusta ei opita ja resurssit menevät hukkaan.

SKAALAUUS

Onnistunut kokeilu kannattaa yleensä skaalata tai monistaa.

Onnistumisen kriteerien ja niistä seuraavien toimenpiteiden määrittely keskeisten osapuolien kanssa ennen kokeilua helpottaa skaalaamista. Myös muita kuin kokeilussa mukana olleita mahdollisia toteuttajia kannattaa kytkeä toisiinsa: skaalauksen kannalta oleellinen toimija löytyy usein kokeilun ulkopuolelta.

Skaalaamisessa pitää ymmärtää olla maltillinen. Lupaavat alustavat tulokset voivat houkutella skaalaamaan tulokset liian varhaisessa vaiheessa. Pitkittäismittaukset eli jälkiarvioinnit ovat skaalauksen kannalta erittäin olennaisia. On yleistä, että tulokset laskevat kokeilun jälkeen. On tärkeää arvioida tarkasti, ovatko myöhemmät vaikutukset monistamisen tai skaalaamisen arvoisia.



Skaalaaminen mukaan projektisuunnitelmaan - Liikkuminen palveluna Göteborgissa

“Halusimme suunnitella asetelman kunnolla ja onnistuimme: tämä kokeilu onnistui melkein liian hyvin. Kehitimme liikkuminen palveluna -ratkaisun, josta koehenkilöt olivat valmiita maksamaan. Onnistuminen johtui siitä, että teimme esityöt kunnolla. Haastattelimme ihmisiä, teetimme Delfoi-kyselyn ja juttelimme myös tele- ja media-yhtiöiden kanssa. Rakensimme liiketoiminnallista ratkaisua, joten tärkeintä oli määrittää bisnesmalli ja ratkaisu, josta ihmiset pitivät. Ongelmaksi nousikin, että meillä oli projektikonsortio eikä MaaS-yritystä. Onnistunutta kokeilua ei onnistuttu suoraan jatkamaan. Skaalaaminen pitää aina kirjata projektisuunnitelmaan.”
Hans Arby, UbiGo

The logo for UbiGo, featuring the word "UbiGo" in white, bold, sans-serif font on a black rectangular background.

TÄSSÄ OSIOSSA OPIT
KOEILUJEN
LAATUTEKIJÖITÄ
OIKEITA KOEILUJA
ARVIOIMALLA

HARJOITUKSIA

KOLME ESIMERKKIÄ

Kokeilemista voi opetella. Yksi tapa opetteluun on tutkia muiden tekemiä kokeiluja.

Seuraavaksi esitellään kolme kokeilua. Lue kokeilun kuvaus ja mieti jokaisen kohdalla:

- 1) Mitkä asiat kokeilussa onnistuivat? Miksi?
- 2) Mitä olisi voinut tehdä paremmin?
- 3) Oliko kokeilu hyödyllinen?

Kuvaukset ovat tiiviitä etkä saa kaikkea tietoa käyttöösi – arvioi kokeiluja sen tiedon pohjalta, mitä sinulla on.

Kokeilujen jälkeen esitetään suomalaisten asiantuntijoiden havaintoja kyseisestä kokeilusta.



TAPAUK 1. NAIROBIN LIIKENNEYMPYRÄKOEILU



Lähde: <http://www.businessdailyafrica.com/Roundabouts-to-go-as-Kidero-tackles-Nairobi-s-congestion/-/539546/2647586/-/ahy9b9/-/index.html>

ALKUASETELMA

Pahat liikennesuuhkat piinaavat Kenian pääkaupunkia Nairobi. Ruuhkan vuosikuluiksi on arvioitu 830 miljoonaa euroa. Ihmisten arkihavaintojen mukaan ruuhkat johtuvat liikenneympyröistä, joihin on vaikea liittyä.

Päätetään tehdä kokeilu, jossa viisi liikenneympyrää korvataan liikennevaloilla. Kokeiluun päätetään käyttää 2 600 000 euroa. Oletetaan, että ruuhkat helpottuvat 30-40 prosentilla. 21 muuta liikenneympyrää suunnitellaan suljettavaksi, jos kokeilu onnistuu.



KOKEILU

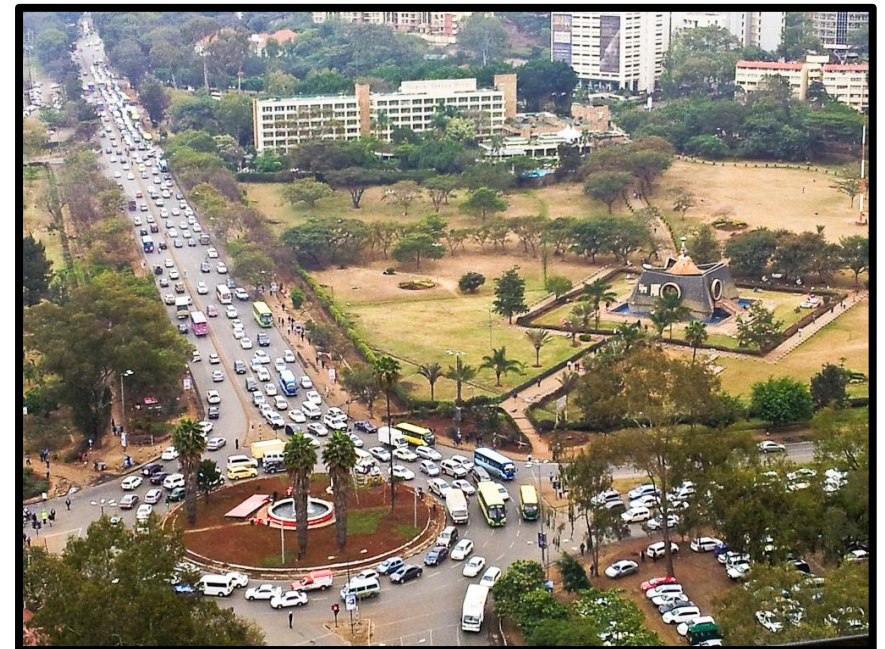
Viisi ympyrää muutetaan suunnitelman mukaisesti. Joidenkin risteysten lähikaduilla syntyy ennen näkemättömiä ruuhkia. Joissain tilanne taas vaikuttaa hieman helpottuvan.

Ministeriöstä raportoidaan, että kokeiltu ratkaisu ei toiminut, koska oikeasti ruuhkia helpottava ratkaisu olisi vaatinut lisää kaistoja. Niiden rakentamiseen ei kuitenkaan ollut tilaa.

Päätetään, että suunnitelma vedetään pois ja muunnetut risteykset palautetaan entisenlaisiksi.

Pohdi:

- 1) **Mitkä asiat kokeilussa onnistuivat? Miksi?**
- 2) **Mitä olisi voinut tehdä paremmin?**
- 3) **Oliko kokeilu hyödyllinen?**



Lähde: <http://blog.vittana.org/nairobi-first-month>

KOKEILUN VAHVUUDET JA HEIKKOUDET

HEIKKOUDET

- Tarkan liikennedatan olisi pitänyt puoltaa ympyröiden poistamista, ei vain oletukset ruuhkan syistä.
- Kokeilua olisi pitänyt pilotoida.
- Mikrosimulaatio olisi saattanut olla tapa kokeilla kevyemmin.
- Onnistumisen kriteerit ja oletukset ruuhkien (ehkä portaittaisesta) vähenemisestä olisi pitänyt muotoilla tarkemmin.
- Kokeilun mittaaminen oli yleisesti heikkoa.
- Ennen infrakokeilua olisi kannattanut tutkia vaihtoehtoisia menetelmiä. Tavoitteeseen olisi saattanut päästä esimerkiksi kaistamerkinnoilla.
- Kokeilu julistettiin epäonnistuneeksi, vaikka joiltain alueilta saatiin alustavasti lupaavaa näyttöä. Miksei tutkittu tai kokeiltu pitemmälle?

VAHVUUDET

- Ruuhkan haitat oli laskettu, ja kokeilulle oli määriteltä laskennallinen hyötytavoite.
- Kokeilulla oli alustava skaalaussuunnitelma.
- Hyötytavoitteeseen nähden kokeilu oli infrakokeiluksi edullinen.
- Kokeiltiin viidessä ympyrässä yhden sijaan. Johtopäätösten tekeminen yhdestä ympyrästä olisi todennäköisesti johtanut harhaan, koska tulokset vaihtelivat eri ympyröissä.
- Ylipäänsä kokeiltiin ja opittiin, että ratkaisu ei ollut ainakaan täysin oikea.

Vastaukset perustuvat liikenneasiantuntijoiden kommentteihin.

Lisätietoa kokeilusta: <http://www.businessdailyafrica.com/Roundabouts-to-go-as-Kidero-tackles-Nairobi-s-congestion/-/539546/2647586/-/ahy9b9/-/index.html>

TAPPAUS 2. BOHMTEN LIIKENNESÄÄNTÖKOKEILU



Lähde: <http://www.csmonitor.com/World/Europe/2008/0912/p07s03-woeu.html>

ALKUASETELMA JA KOKEILU

Bohmten kylässä asuu vain 14 000 asukasta, mutta sen läpi kulkee vilkas ja alueellisesti merkittävä maantie. Keskustan läpi ajaa päivittäin 13 000 autoa mukaan lukien rekkoja. Kylän pääristeyksessä tapahtuu vuosittain noin 50 onnettomuutta.

Kokeilun suunnittelu

Päätetään kokeilla, voidaanko onnettomuuksien määrää vähentää uusilla liikennesäännöillä. Kokeilussa tehdään katsaus liikennepsykologiaan.

Löytyy näyttöä, jonka mukaan huomiokapasiteetin käyttäminen sääntöjen seuraamiseen kuormittaa liikkujien vuorovaikutuskykyä: sitä, miten toisten antamia merkkejä seurataan ja ymmärretään, ja miten niitä ehditään antaa.

On myös mitattu, että 70% liikennemerkkeistä jätetään huomiotta, koska niitä on liikaa: Saksassa yli 600 erilaista. Oletetaan, että tietyissä ympäristöissä voisi olla turvallisempaa liikkua ns. "luonnon tilassa", ilman monimutkaisia sääntöjä.

Luodaan säännöt, joissa kaikki kulkijat autoista kävelijöihin ovat tasavertaisia. Kaikki väistävät oikealta tulevia. Autoilijoita koskee lisäksi sääntö, jonka mukaan keskustassa ei saa ajaa liian kovaa. Liikennemerkkit ja -valot otetaan pois. Ainoastaan muut kulkijat huomioimaan kannustava merkki jätetään.



TULOKSET

Liikenneonnettomuuksien määrä putoaa huomattavasti. Kaupungin viihtyvyys nousee, koska autot ajavat hiljaisemmin ja kuskit käyttäytyvät empaattisemmin. Kaupunki säästää myös 6000 euroa vuodessa koska kylttejä ei tarvitse huoltaa.

Kokeilussa tuotettu toimintamalli otetaan käyttöön myös 7 muussa kaupungissa tai kaupunginosassa, mm. Lontoon Kensingtonissa.

Pohdi:

- 1) Mitkä asiat kokeilussa onnistuivat? Miksi?
- 2) Mitä olisi voinut tehdä paremmin?
- 3) Oliko kokeilu hyödyllinen?



Lähde: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1028740/Accident-free-zone-The-German-town-scrapped-traffic-lights-road-signs.html>

KOKEILUN VAHVUUDET JA HEIKKOUDET

HEIKKOUDET

- Kokeilussa oli monia muuttujia. On mahdoton sanoa varmasti mikä tehosi vai tarvittiinko kaikkia.
- Skaalattiinko tulokset liian nopeasti? Mitä jos tulokset johtuvat alkuinnostuksesta ja hiipuvat vuosien mittaan?
- Tuntuu lähtökohtaisesti jopa vaaralliselta kokeilulta: varauduttiinko esimerkiksi siihen, etteivät ulkopaikkakuntalaiset tiedä paikallisia sääntöjä?

VAHVUUDET

- Perusteellinen ja monipuolinen pohjatyö, joka kytkeytyy kokeiltavaan ratkaisuun.
- Kokeilu rajattiin hallittavan kokoiselle alueelle.
- Tavoitteet olivat yksinkertaisesti ja selvästi mitattavissa.
- Kokeilusta on ilmiselvästi viestitty hyvin – muuten se ei olisi voinut onnistua.
- Skaalauskin on onnistunut. Mutta millä kokeilulla saadaan tietoa siitä, mihin ympäristöihin soveltuu ja mihin ei?

Vastaukset perustuvat liikenneasiantuntijoiden kommentteihin.

Lisätietoa kokeilusta: <http://www.spiegel.de/international/zeitgeist/sharing-space-german-town-scrap-road-signs-to-increase-safety-a-505246.html>

TAPAU 3. RANSKAN PYÖRÄILYN KILOMETRIKORVAUSKOKEILU

?

France experiments with paying people to cycle to work

PARIS



People cycle as they visit the 2nd Croix Rousse tunnel reserved for pedestrians, bicycles and buses in the night
December 5, 2013.
REUTERS/ROBERT PRATTA

CLIMATE CHANGE CONFERENCE



New York pension fund launches \$2 billion low-carbon index

G20 sets up task force on climate change company disclosures

Artist hauls Greenland ice to Paris as a reminder of climate change | VIDEO

» Live Coverage | » More Stories

ALKUASETELMA JA KOKEILU

Ranskassa tahdotaan edistää ihmisten terveyttä sekä vähentää ilmansaasteita ja kasvihuonekaasupäästöjä. Hallitus on linjannut, että pyöräilyä tulee edistää näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Kokeilun suunnittelu

Päätetään kokeilla, lisääkö kilometrikorvausten maksaminen työmatkapyöräilystä pyöräilyn osuutta taitetuista matkoista. Luodaan katsaus vallitsevaan tilanteeseen. Kokeilun alkaessa 2,4 % matkoista taitetaan pyörällä.

Muita liikkumismuotoja, kuten yksityisautoilua ja julkisen liikenteen käyttöä tuetaan ja pyöräilyn tukeminen todetaan luontevaksi. Taustaselvityksessä huomataan, että Britanniassa, Belgiassa ja Tanskassa on toteutettu työmatkapyöräilyyn kannustavia hankkeita.

Tavoitteeksi asetetaan, että pyöräilemisen osuus kasvaa 50 %. Mukaan otetaan 20 yritystä, joissa oli yhteensä 10 000 työntekijää. Töihin pyöräileville maksetaan 25 senttiä kilometriltä. Kokeilun kestoksi määritellään kuusi kuukautta. Mikäli tulokset ovat hyviä, kokeilua voidaan laajentaa, linjataan ministeriössä. Kokeilussa mitataan pyöräilyn lisääntymistä, terveysvaikutuksia sekä päästövaikutuksia.



TULOKSET

Kokeilun vaikutus pyöräilyn suosioon

Työmatkapyöräilijöiden määrä yli kaksinkertaistui kokeilun aikana. Pyörän käyttö ei silti lisääntynyt samassa suhteessa, sillä aloittaneet työmatkapyöräilijät eivät pyöräilleet yhtä säännöllisesti kuin kokeneemmat. Lisäksi vuodenaikojen vaihtelu vaikutti tuloksiin. Osa vastaajista alkoi pyöräillä töihin kokeiluajan ulkopuolella ja osa taas keskeytti sen kokeilun aikana talven tultua. Kun huomioon otettiin suosion vaihtelu vuodenaikojen välillä, työmatkapyöräilyn arvioitiin todellisuudessa lisääntyneen n. 50%:lla.

Terveysvaikutukset

Työmatkapyöräilyn aloitettuaan tarpeeksi liikkuvien määrä nousi (66%--> 83%). Työmatkapyöräilyn ohella muu pyöräily lisääntyi. Päivittäin pyöräilevien määrä kasvoi kokeilun aikana lähes neljänneksellä.

Ympäristövaikutukset:

Kokeilu säästi kuuden kuukauden aikana 2,7 tonnia, hiilidioksidipäästöjä tai vastaavasti 0,03 tonnia hiilidioksidipäästöjä/vuosi/uusi pyöräilijä.



Pohdi:

- 1) Mitkä asiat kokeilussa onnistuivat? Miksi?
- 2) Mitä olisi voinut tehdä paremmin?
- 3) Oliko kokeilu hyödyllinen?

KOKEILUN VAHVUUDET JA HEIKKOUDET

HEIKKOUDET

- Huomioitiinko muut liikkumistottumuksiin vaikuttavat tekijät (kuten ilmainen parkkeeraus ja käyttäytymisen pysyvään muutokseen vaikuttava psykologia) riittävällä tavalla?
- Kokeilulla ei onnistuttu merkittävästi nostamaan vähän pyöräilevien aktiivisuutta..
- Skaalauksen mahdollisuudet vaikuttavat lupaavilta, mutta niitä ei oltu eritelty raportoinnissa

VAHVUUDET

- Kokeilu perustui strategisille tavoitteille.
- Kokeilulle asetettiin selkeät tavoitteet ja aikataulu.
- Kokeilussa perehdyttiin aiempaan aiheeseen liittyvään tietoon.
- Tavoitteet olivat yksinkertaisesti ja selkeästi mitattavissa.
- Kokeiluun saatiin osallistettua iso joukko ihmisiä yritysten kautta.
- Tulokset olivat kannustavia: työmatkapyöräilyn määrä kaksinkertaistui kokeilujakson aikana ja hiilidioksidipäästöt vähenivät.

Lisätietoa kokeilusta: <http://www.ademe.fr/evaluation-mise-oeuvre-experimentale-lindemnite-kilometrique-velos>

LIITE:
OPPAAAN SYNTY
JA
KYSELYN ANTIA

LAAJA AINEISTO

Oppaan pohja-aineistona on käytettiin hallinnon kokeilujen tutkimus- ja selvitystyö *Design for Governmentin* (2015) benchmark- ja haastatteluaineistoa. Lisäksi tutustuttiin kansainvälisiin liikennekokeiluihin sekä Kaakkois-Suomen ELY:n liikennekokeilun materiaaleihin.

Lisäksi opasta varten kerättiin osallistavan prosessin kautta laaja lisäaineisto:

- ❑ 3 työpajaa (67 osallistujaa)
- ❑ 4 asiantuntijahaastattelua
- ❑ 4 kyselyä (83 vastausta)

SELVITYKSEN VAIHEET

VAIHE 1: Nykytilan kartoitus ja kickoff	VAIHE 2: Kyselyt ja haastattelut	VAIHE 3: Kokeilujen sparraus	VAIHE 4: Analyysi	VAIHE 5: Kokeiluopas
Hankkeen alussa perehdyttiin Kaakkois-Suomen ELY:n kokeilusparrauksen tuloksiin sekä suomalaisiin ja kansainvälisiin liikennekokeiluihin. Yhteistyön käytännöistä sovittiin kickoff-tapaamisessa. DEMOS HELSINKI	Hankkeen edetessä tehtiin neljä kyselyä eri sidosryhmille ja 4 kokeiluasiantuntijan haastattelut. Kyselyissä kartoitettiin kokeiluihin kytkeytyviä haasteita, osaamista ja tarpeita.	Järjestettiin kolme sparrausiltaa, jotka räätälöitiin seuraaville kohderyhmille: 1) Virkamiestasot 2) Kokeilukoordinaattorit ja testialustojen vetäjät 3) Kenttäkokeilujen tekijät Klinikoilla opittiin kokeilumenetelmiä sekä saatiin vertais- ja asiantuntijatukea.	Edeltävissä vaiheissa kerätyn tiedon pohjalta kehitettiin käytännön läheistä mallia ja ohjeistusta kokeilun toteuttamiseen. Analyysissä koottiin kokeilujen laatuksiteerit ja erotettiin kokeiluissa tyypilliset haasteet ja tuen tarpeet koko aineiston valossa.	Työn tulokset koottiin yhteen ja muutettiin kevyesti omaskuttavaan muotoon. Keskenäistä versiota esiteltiin kolmesti ja kehitettiin eteenpäin kommenttien perusteella. Lopullinen kokeiluopas on helposti omaksuttava kalvosarja. Se on vapaasti levitettävissä kaikille kokeiluista kiinnostuneille.

KYSELYN ANTIA (otos 83 henkilöä)

MIKÄ KOKEILUISSA EPÄONNISTUU?

“Yhteispelissä eri toimijoiden kesken on vaikeuksia tai yhteistyötä ei riittävästi edes ole”

“Nopean toiminnan periaatteita ei ole omaksuttu, kokeilu ylisuunnitellaan ja kokeileminen hidastuu”

“Kokeilu tehdään siiloista esimerkiksi vain kaupallisin perustein eikä huomioida muita näkökulmia”

“Aika tai muut resurssit eivät riitä laadukkaaseen kokeiluun”

“Kokeilemisen menetelmiä ei ole omaksuttu”

MITÄ ONNISTUNUT KOKEILU VAATII?

“Tasapainoa suunnittelun ja kokeilemisen välillä”

“Epävarmuuden hyväksymistä ja rohkeutta”

“Yhteisen tavoitteen ja keskeisten toimijoiden sitoutumisen siihen”

“Aikaa ja resursointia juuri kokeilemiseen”

KOKEILLA KANNATTAA...

“Koska monimutkaisia uusia asioita ei voi suunnitella”

“Koska loppukäyttäjät päättävät, onko palvelu tai tuote hyvä vai ei”

“Koska kokeileminen nopeuttaa kehittämistä”

“Koska kokeileminen auttaa näyttämään yhteistyökumppaneille ja sijoittajille, että käsissä on muutakin kuin idea”

OSALLISTUNEET ASIAANTUNTIJAT

Mikko Tarkiainen, VTT
Atte Melasniemi, VTT
Aki Lumiaho, VTT
Maria Rautavirta, LVM
Seppo Öörni, LVM
Johanna Särkijärvi, LVM
Janne Hauta, LVM
Marko Forsblom, LVM
Eeva Linkama, LVM
Kalle Toivonen, LVM
Laura Sarlin, LVM
Tytti Viinikainen, LiVi
Arja Toola, LiVi
Juuso Kummala, LiVi
Leena Sälejoki-Hiekkänen, LiVi
Ilkka Kotilainen, LiVi
Tuovi Päiviö, LiVi
Juha-Matti Vilppo, LiVi
Simo Kerkelä, LiVi
Tomi Lapinlampi, LiVi
Marko Sillanpää, Trafi
Anders Granfelt, Trafi
Otto Lahti, Trafi
Mika Matilainen, Trafi
Eetu Pilli-Sihvola, Trafi
Anna Schirokoff, Trafi

Reijo Jälkö, Trafi
Satu Tuomikoski, Liikenneturva
Arto Joutsimäki, Liikenneturva
Anna-Kaisa Lähteenmäki-Smith, VNK
Jukka Lintusaari, Tampereen yliopisto
Armi Temmes, Aalto-yliopisto
Mika Lammi, Kouvola Innovation Oy
Hans Arby, Ubigo
Lari Rajantie, Sitra
Hanna-Leena Ottelin, Sitra
Kalle Nieminen, Sitra
Jouni Salonen, Finpro ry
Sonja Heikkilä, Tekes
Elina Holmberg, Tekes
Toni Alatalo, Playsign Oy
Jaakko Lipponen, Tziip
Sampo Hietanen, ITS Finland
Harri Paloheimo, Coreorient Oy
Paul Nyberg, ShareIT Global Oy
Harri Santamala, Metropolia AMK
Markku Antikainen, Virebit Oy
Tommi Rimpiläinen, Helsinki Business Hub
Lauri Haapamäki, Suomen Liikkumisoperaattori
Santtu Saijets, Suomen Liikkumisoperaattori
Jani Jääskeläinen, VR Yhtymä Oy
Elias Pöyry, Eera Oy
Pekka Möttö, Onnibus.com

Pekka Niskanen, Midagon
Jouni Sintonen, Sonera
Noora Salonen, Sito
Jussi Salonen, Tuusulan kehityslautakunta
Jukka Lindfors, Lahden kaupunki
Juhani Lehtikainen, Espoon kaupunki
Tapio Heinonen, Länsi-Uudenmaan kunnat
Mikko Lehtonen, Helsingin
kaupunkisuunnitteluvirasto
Reetta Putkonen, Helsingin
kaupunkisuunnitteluvirasto
Tiina Likki, Behavioural Insights Team
Aleksi Rossi, Yle
Marianne Tenhunen, Palmu



Kysymyksiä, palautetta?

Mikko Annala
tutkija, Demos Helsinki
+358 40 7786062
mikko.annala@demoshelsinki.fi