

▪ 2019

MITEN LAHTELAISET OSALLISTETTIIN CITICAP-HANKKEESEEN 2018.



CITICAP

Heidi Snellman

CitiCAP

30.1.2019

Sisällysluettelo

Johdanto	1
Vuorovaikutusprosessi porisee kaiken tekemisen ytimessä	2
Kokemustilojen toteutus ja arviointi	5
Kohtaamisten arviointi	8
Kohtaamisten analysointi ja tulokset	8
Vaikuttavuus mittalasisissa	11
Yhteenveto ja kehityskohteet 2019	11

VIISIHENKISEN PERHEEN ÄITI:

"Julkisen liikenteen käyttö on liian kallista. Viisihenkisessä perheessämme yksi lapsistamme pääsee kulkemaan ilmaiseksi bussissa. Kauppareissun tekeminen on meille halvempaa omalla autolla."

JOHDANTO

Raportissa kerrotaan, miten CitiCAP-hankkeessa on toteutettu kaupunkilaisten osallistaminen Kulkukauppaan vuoden 2018 aikana. CitiCAP-hankkeessa Kulkukaupalla tarkoitetaan Kulkukauppa-mobiilisovellusta. Kulkukaupassa jokainen käyttäjä voi seurata omaa liikkumisen hiilijalanjälkeään ja saada hyvitystä taittaessaan esimerkiksi työmatkoja pyörällä auton sijaan.

Hankkeessa tehtiin ensiksi vuorovaikutussuunnitelma. Vuorovaikutussuunnitelmassa määriteltiin vuorovaikutuksen tavoitteet, prosessi ja menetelmät kaupunkilaisten äänen kuulemiselle. Raportissa avataan vuorovaikutustilanteiden analysointi ja tulokset: Miten kuntalaisen äänen analyysimalli rakennettiin ja miten käytetyt menetelmät tukevat kestävän liikkumisen (SUMP) ohjelmaa vuorovaikutustyössä.

Hankkeen vuorovaikutustyön tavoite on innostaa 2019 syksyyn mennessä 1300 lahtelaista mukaan käyttämään Kulkukauppaa. Tämä tavoite vaatii moniammatillista ja innovatiivista lähestymistapaa. Hankkeen vuorovaikutustilaisuuksien tavoitteiksi määriteltiin:

- ü informatiivisuus
- ü hauskuus
- ü yhteispeilillisuus
- ü innostavuus
- ü innovatiivisuus
- ü tarinallisuus
- ü rouheus

Vuorovaikutustilaisuuksien suunnittelu lähti etenemään yhteisen kehystarinan kautta. Kehystarina hernepadasta syntyi *Co-Gamification Designerin Kimmo Rainevan* ideasta.

Ideaa lähdettiin työstämään vuorovaikutussuunnittelussa. Hernepadan ajatuksena oli, että yksittäiset herneet ovat yksittäisiä tekoja hiilijalanjäljen pienentämiseksi. Hernepadasta tuli metafafora yhteiskehittämiseen ja yhteispeilillistämiseen.

Raineva käyttää yhteispeilillistämisen ja yhteiskehittämisen menetelmiä palvelumuotoilussa. Rainevan mukaan Yhteispeilillistämisen ja – kehittämisen (Co-Gamification Design) tarkoittaa:

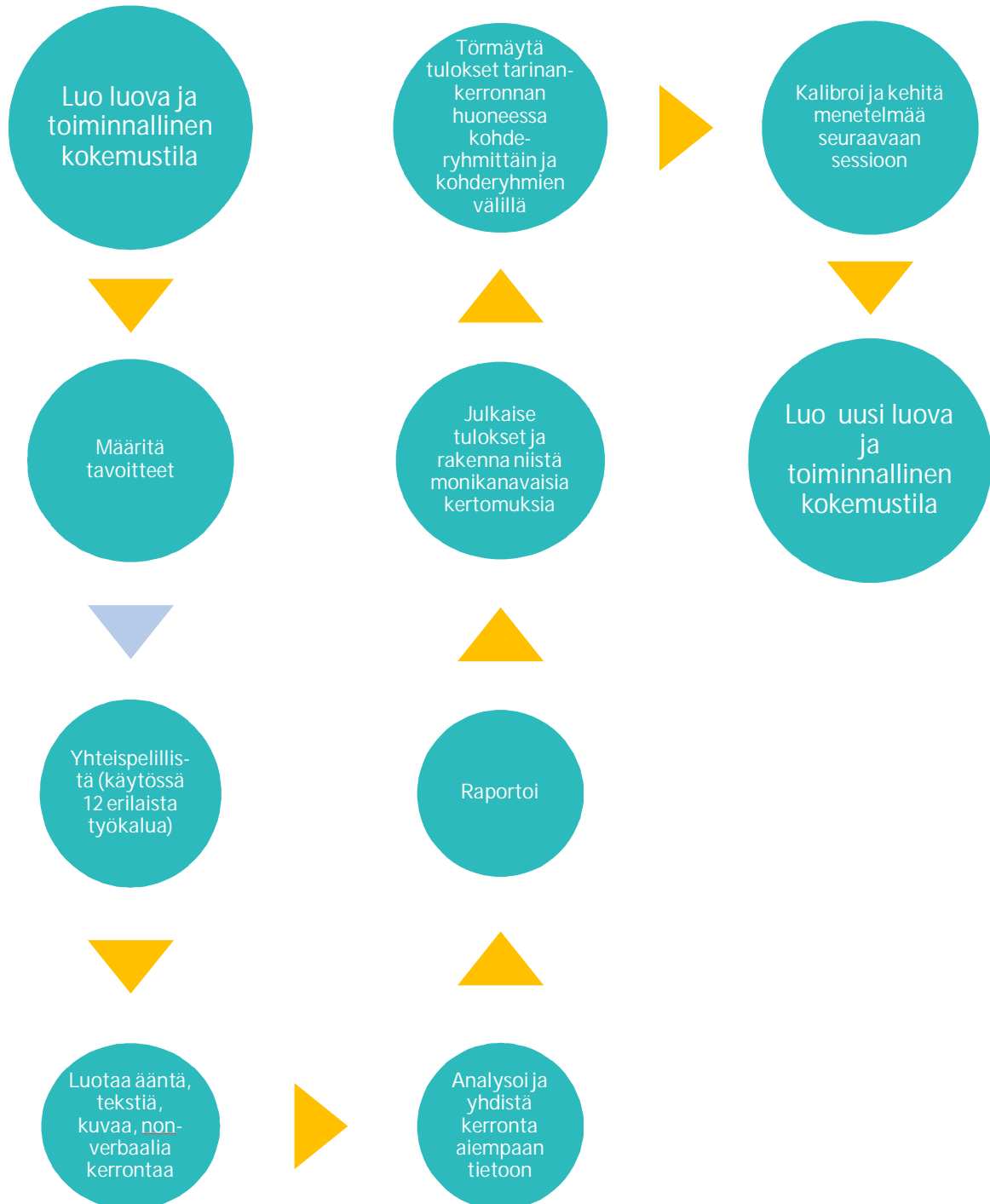
- ü kokemusmuotoilumenetelmien kehittämistä ja kokeilukulttuuria
- ü pelillisyyteen liittyvää käyttäjäkeskeistä suunnittelua
- ü co-creation yhteiskehittämistä ja kokeilua eri sidosryhmissä ja kanavissa.

Jokainen kokemustila on aluksi uniikki. Jos kokeilu toimii, niin sitä hyödynnetään jatkossa. Tältä pohjalta lähdettiin kehittämään 12 toiminnallista ja luovaa kokemustilaa. Kokemustilojen suunnittelussa oli tavoitteena rakentaa myös sellaisia kohtaamisia, joissa tavoitettiin myös niitä kaupunkilaisia, jotka eivät välttämättä muuten anna ääntään kuuluviin tai osallistu tapahtumiin.

Seuraavaksi avataan hankkeessa kehitetty vuorovaikutusprosessi. Tässä vuorovaikutuksen prosessi käsitetään jatkumona.

VUOROVAIKUTUSPROSESSI PORISEE KAIKEN TEKEMISEN YTIMESSÄ

Vuorovaikutusprosessissa on kymmenen eri vaihetta. Kokemustilojen rakentamisessa kannattaa käyttää tavoitteeseen sopivia menetelmiä. Näissä kokemustiloissa lähdettiin ketterästi kokeilemaan toiminnallisia ja luovia menetelmiä. Seuraavaksi käydään prosessin eri vaiheet tarkemmin läpi.



1. Loimme kokeellisia kokemustiloja. Määritimme osallistamisen tavoitteet ja menetelmät jokaiseen tilaan. Päätimme lähteä mukaan lahtelaisten arkeen esim. liftaamalla kohde-ryhmien liikkumisen kulkupeleihin. Kaupunkilaisia osallistettiin vastaamaan päästöoikeuksien oikeudenmukaiseen jakamiseen. Teimme samalla havaintoja vastaajan suhtautumisesta kestäväan liikkumiseen ja liikkumismuotoihin.
2. Kehitimme ja testasimme 12 kokeellista yhteispelillistämisen mallia. Mallien kehitys alkoi yhteisestä kehystarinasta (hernemetafora). Kehystarinassa jokaisella osallistujalla on oma hernepusi, johon herneet lisääntyvät tai vähenevät. Jokainen osallistuja pääsi tuomaan oman reseptinsä pataan kestäväan liikkumisen edistämiseksi. Ajatuksena oli, että yksi herne vastaa yhtä tekoa henkilökohtaisen hiilijalanjäljen pienentämiseksi ja ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi.
3. Kokemustilassa pyrimme havainnoimaan kuntalaisten ilmeitä, eleitä, ääntä ja tekstiä vuorovaikutuksessa. Miten osallistuja kokee kestävästä liikkumisesta puhumisen. Miten henkilökohtaisen päästökaupan käsite vastaanotetaan ja ymmärretään. Kuinka valmis kuntalainen on kokeiluun ja kulkukauppiaksi ryhtyjäksi? Käytännössä haimme ja luotasimme kuntalaiskokemusta. (Luotaaminen=hiljaiset signaalit).
4. Analysoimme ja yhdistimme kerättyä informaatiota aiempaan tietoon. Työpajatyökentelyssä syntynyt laadullinen tieto analysoitiin teemoittelemalla käsitekartan avulla. Käsitekartta on menetelmä, jonka avulla pystytään graafisesti järjestämään ja esittämään tietoa. Käsitekartta voidaan validoida tarvittaessa. Käytännössä tieto kerättiin post it –lapuilta, puheesta ja havaintoraporteista.
5. Jokaisesta kokemustilasta tehtiin lyhyt raportti, jossa arvioitiin aluksi uniikin kokeilun onnistuminen ja hyödynnettävyys jatkossa. Jokainen luotu kokemustila kehitti seuraavaa sessiota.
6. Analyysin ja raportoinnin perusteella voidaan lähteä rakentamaan asukkaiden arjen tarinoita kestävästä liikkumisesta ja hiilijalanjäljen pienentämisestä. Mitkä tekijät estävät ja mitkä edistävät kestäväa liikkumista. Parhaimmillaan ihmiset rakentavat tarinoita itse. Tarinoita voidaan jakaa sosiaalisessa mediassa ja tapahtumissa.
7. Tulokset ja tarinat törmäytetään kohderyhmien välillä kohtaamistilassa (PeaLAB). Esim. liikkumisen, maankäytön ja kunnallistekniikan suunnittelijat, esimiehet sekä johto pääsivät kuuntelemaan ja keskustelemaan asukkaiden kokemuksista. Poliittiset päättäjät, työnantajat ja muut sidosryhmät pääsevät osallistumaan yhteisessä tarinankerronnan huoneessa arjen kokemukseen kestävästä liikkumisesta. Näiden tarinoiden pohjalta voi tehdä omia tulkintoja, jotka auttavat päätösten ja suunnittelutyön tekemisessä.
8. Kohtaamistilasta saadun palautteen perusteella arvioidaan, kehitetään ja luodaan uusia yhteiskehittämisen tapoja seuraavia kokemustiloja varten.
9. Luodaan uusi kokemustila ja edetään vaiheiden 1–10 mukaisesti.

- Ø Jatkuva prosessi rikastuttaa kokemuksia ja merkityksiä uusien tarinoiden syntyessä.
- Ø Pidemmällä aikavälillä pystytään seuraamaan diskurssien muuttumista. Tässä tarkastelun kohteena ovat muutokset toiminnassa ja asenteissa.
- Ø Vaikuttavuuden mittaaminen.

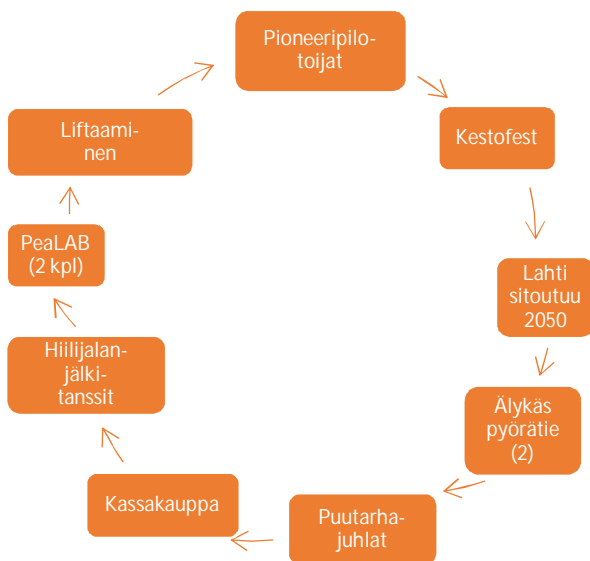
Kokemustilat, tapahtumat ja kyselyt 2018

Kokemustila/tapahtuma	Kohderyhmä	Osallistujat	Kiinnostuneet
Oma Lahti asukasillat (4)	A, A1, A2	275	x
Pioneeripilotoijat	A, A1, A2	7	7
Älykäs pyörätie asukasilta	A, eteläisten kaupunginosien lah- telaiset	15	0
Älykäs pyörätie, yritykset	C, eteläisten kaupunginosien	1	1
Puutarhajuhlat	A	150	30
Kassakauppa	A, A1, A2, A3	222	20
Hiilijalanjälkitanssit	A	40	0
PeaLAB	A, A1, A2	90	5
Liftaaminen	A, A1, A2	233	23
Kestofest	A	10	x
Lahti sitoutuu 2050	A1	150	x
Summa		1193	86

Kohderyhmät	Kyselyt 2018	Kohde-ryhmä	Osallistujat	Kiinnostuneet
A) Kaupunkilaiset				
A1 Koululaiset ja opettajat	Ladec	A	400	102
A2 Aktiiviset vanhukset	Fiksu Assa	A	150	x
A3 Suuret työntajat, jotka kannustavat työntekijöitään kestäväan liikkumiseen	Allokaatio	A	304	23
B) Poliittiset päättäjät				
C) Yritykset				
Summa			854	125

KOKEMUSTILOJEN TOTEUTUS JA ARVIOINTI

Co-Gamification kokemustiloja luotiin kaikkiaan 12. Kaksi niistä toteutettiin kohderyhmiä törmäyttävänä kohtaamistiloina (PeaLAB). Seuraavaksi avataan 8 kokemustilan ja 1 PeaLABin toteutus. Alla oleva kuvio havainnollistaa kokemustilojen prosessia.



Kehittäminen käynnistyi kokemustilasta Pioneeripilotoijat. Jokainen kokemustila kehitti seuraavan kokemustilan suunnittelua. Ensimmäisen kerran kuntalaisen äänen analyysin tuloksia päästiin hyödyntämään ja tuomaan näkyväksi Puutarhajuhlissa.

Pioneeripilotoijat

Tavoitteena oli saada mukaan 10–15 osallistujaa kertomaan omia ajatuksiaan ilmaston

muutoksen hillitsemisestä kestävästä liikkumisen teoilla. Ensimmäiseen yhteispeliin ilmoitautui kymmenen kiinnostunutta, mutta lopullinen osallistujamäärä jäi seitsemään. Kiinnostuneeksi ilmoittautuneet tulivat eri kanavien kautta, kuten maaliskuussa tehdyn kyselyn, median ja tilaisuuksien innostamina.

Kokemustilassa osallistujat haastettiin löytämään:

- Ø Millaisilla teoilla pienennetään yksilönä ja ryhmänä päästöjä?
- Ø Mitkä ovat omat ja yhteiset reseptit yhteiseen pataan hiilijalanjäljen pienentämiseksi?

Teemoina olivat liikkuminen, terveys ja yhteisöllisyys. Kokemustilan suunnitteluun ja toteutukseen osallistuivat myös LUT-yliopiston tutkijat.

Yhteispata toimi ja osallistujat kokivat tilaisuuden palautteen perusteella hyväksi. Jatkokehitykseen nousi toiveena, että hernepatakonseptia ja tehtävänantoa pitää vielä selkiyttää. Syntyneiden kokemusten perusteella päätettiin jatkaa omat ja yhteiset reseptit -menetelmän työstöä myös seuraavissa kokemustiloissa.

Kestofest

Kestävä kehityksen perhetapahtumassa tarinallinen kokkihahmo kiersi pyörävaunulla kokkailemassa asukkaiden kanssa hernepataan omia reseptejä kestävästä liikkumisen edistämiseksi. Kokkailijoille oli taustamateriaalina tietoa, kuinka paljon esim. pyöräileminen vähentää hiilidioksidipäästöjä. Kymmenen ihmistä rohkaistui osallistumaan.

Osallistujat saivat keksiä oman kokkinimen ja kertoa oman tapansa liikkua ja reseptinsä kestävästä liikkumisen edistämiseksi. Kokki

nimiä olivat mm. Mukkulan vegeanarkisti, Volvomies, Keittomummelit ja Liipolalaiset. Pelaajanimi toimi. Ihmiset olivat uteliaan kiinnostuneita kokkihahmosta, pelillistäminen toimi hauskaasti, suorasti ja läpinäkyvästi.

Lahti sitoutuu 2050

Hanke osallistui 15–29 –vuotiaille suunnattuun tapahtumaan omalla pisteellä. Pisteellä toteutettiin yhteistyössä LUT-yliopiston opiskelijoiden kanssa roolipeli, jossa osallistujat pääsivät kokemaan eri kulkutapojen vaikutuksen kasvihuonepäästömääriin.

Osallistujille jaettiin roolikortit, joiden perusteella he liikkuvat eteen tai taakse pelinohjaajan esittämien kysymysten perusteella. Roolipeli ottamalla askelia eteen tai taaksepäin koettiin aavistuksen hankalaksi. Sen sijaan sama peli lautapelinä toimi hyvin.

Roolipeliä pystytään hyödyntämään jatkossa muissa kohderyhmätilanteissa, kuten esimerkiksi kouluissa ja kirjastoissa. Roolipeli toimi konkreettisenä menetelmänä siitä, miten kulkuvälineiden valinta vaikuttaa omaan hiilijalanjälkeen.

Euroopan liikkujan viikolla yritys pääsi Kassakaupassa testaamaan ihmisten halukkuutta kerätä etukortilla kestävän liikkumisen bonuksia.

Älykäs pyörätie

Asukasillassa haettiin eteläisen Lahden asukkaiden näkemyksiä Älykkään pyörätien reittivaihtoehtoihin Matkakeskuksesta Apilakadulle. Osallistujat saivat kirjata omia näkemyksiään Reittivalintaan vertailukriteerien avulla, mitkä reitit he kokevat mahdollisiksi. Älypataan osallistujat saivat kertoa omia ajatuksiaan siitä, mitä pyörätien äly on.

Paikalla saadun keskustelupalautteen perusteella yhden pyöräreittivaihtoehdon kokeuksellinen koeajo ja Liipolan monitoimiti-

lassa toteutettu asiantuntija-alustainen, yhteisapelillistetty, toiminnallinen ja luova työskentely (Reittivalinta ja Älypata) toimi hyvin.

Työpajan tulosten ja analyysin avulla muodostettiin johtopäätökset tukemaan suunnittelutyötä. Asukasilta osallistui 15 lahte-laista.

Puutarhajuhlat

Lahden kaupungin Puutarhajuhlassa CitiCapin Onnenpyörää pyörätti 150 kaupunkilaista. Onnenpyörässä vastattiin kestäväan liikkumiseen liittyviin kysymyksiin. Kysymykset oli rakennettu aiempien kokemustilojen ja kyselyiden analyysin tulosten pohjalta.

Kassakauppa

Kokemustila toteutettiin pop-uppina ruoka-kaupassa. Asiakkaalla oli mahdollisuus saada pakkausapua ja ostoksensa kangaskassiin vastaamalla pakkaajan kysymykseen. Kassin pakkaajina toimivat Lahden ammattikorkeakoulun opiskelijat, He kysyvät, mitä asiakas ajattelee, jos kortilla saakin etuja liikkumisesta vähäpäästöisillä kulkuneuvoilla.

Pakkaamisen ja kysymykseen vastaamisen jälkeen pakkaaja vinkkasi maistelupöydästä, jossa asiakkaalla oli mahdollisuus jakaa ajatuksiaan arjen liikkumisen Kulkukauppaan, ja saada lisäinfoa hankkeesta.

Maistelupöydän yhteydessä oli Kestävän kulkukaupan taulu koko Lahden alueesta. Asiakas kirjoitti halutessaan post-it lapulle, missä oma kauppa sijaitsee, millä kulkuneuvolla hän kulkee kauppaan ja onko hän ajatellut mitä vaikutuksia omalla liikkumisella on ilmastonmuutokseen. Kiinnostuneilla oli mahdollisuus ilmoittautua myös mukaan pilotointiin.

Opiskelijat raportoivat asiakkaiden vastaukset. Opiskelijat kirjoittivat myös raportin, jossa he refleктоivat omia ja asiakkaiden kokemuksia. Kaikkiaan 222 asiakasta osallistui kyselyyn. Raportoinnin kautta saadun palautteen perusteella asiakkaat ottivat pakkauspalvelun hyvin vastaan.

Hiilijalanjälkitanssit

CitiCAP oli mukana Ympäristöviikolla järjestämällä maailman ensimmäisen Hiilijalanjälkitanssit. Tansseihin osallistui 40 lahtelaista. Erittäin huono sää todennäköisesti vaikutti osallistujamäärään.

Osallistuja pääsi ilmaisemaan ajatuksiaan ilmastonmuutoksesta. Samalla innostettiin uusia pilotoijia mukaan Kulkukauppaan. Tansseista tehtiin myös video.

Hiilijalanjälkitansseilla haluttiin tanssin ja liikemaisun keinoin herättää hankkeelle toiminnallisilla liiketarinoilla positiivisia merkityksiä, jotka jäävät tanssijan ja katsojan mieleen. Paikalla saadun palautteen perusteella kokemustila koettiin jännittävänä ja hauskana tapahtumana. Osallistujat innostuivat myös ilmaisemaan tanssilla oman kestävän liikkumisen tarinan.

PeaLAB kuntalaisille

PeaLAB on kohtaamistila, jossa CitiCAP-hankkeen tekeminen tehdään näkyväksi törmäyttämällä eri kohderyhmien tuottamia sisältöjä. Kuntalaisille tekeminen tehtiin ensimmäisen kerran näkyväksi kirjastossa informaatiopisteen, työpajatyöskentelyn ja äänellisen kerronnan tarinahuoneena.

Kohtaamistila toteutettiin pääkirjaston Pop-up – tilassa, musiikkiosaston studiossa ja monitoimitilassa. Työpajatyöskentelyssä yhteiskehiteltiin päästökaupamallia. LUTin tutkijat kyselivät osallistujilta, miten päästöoikeudet pitää jakaa asukkaiden



mielestä oikeudenmukaisesti. Musiikkiosaston monitoimitilassa kuntalaiset pääsivät myös katsomaan Hiilijalanjälkitanssit-videon ensiesityksenä.

Kohtaamistilan suunnittelu ja toteutus tehtiin yhteistyössä Lahden kaupunginkirjaston musiikkiosaston kanssa. Musiikkiosaston mediaohjaaja opasti kuntalaisia rakentamaan äänikerrontaa studiohuoneessa.

Muutama lahtelainen innostui tekemään oman tarinansa ajatuksistaan ilmastonmuutoksesta. Kirjasto toimi hyvin kohtaamistilana. Käytettyjä menetelmiä voi soveltaa uudestaan esim. kouluissa.

Liftaaminen

Kokemustilan suunnittelu ja toteutus tehtiin yhteistyössä Lamkin ja LUTin kanssa. 38 Lamkin opiskelijaa lähti liftaamaan neljäksi tunniksi lahtelaisten kulkupeleihin (pyörä, bussi, auto ja kävely).

Lahtelaisilta kysyttiin, miten päästöoikeuksia jaetaan oikeudenmukaisesti. Opiskelijoiden tehtävänä oli myös tarkkailla, miten vastaajat suhtautuvat kestäväan liikkumiseen ja henkilökohtaiseen Kulkukauppaan.

Liftaaminen sujui refleктоivan opiskelijaraportoinnin perusteella hyvin. Arjen liikkumi-

seen mukaan lähtevää menetelmää voidaan hyödyntää uudestaan.

KOHTAAMISTEN ARVIOINTI

Kaikki kohderyhmät tavoitettiin vuoden 2018 aikana järjestetyissä vuorovaikutustilanteissa hyvin. Osallistujamäärät olivat muutamasta henkilöstä satoihin. Parhaiten onnistuivat vuorovaikutustilanteet, joissa lähdettiin mukaan ihmisten arkeen esim. kauppaan, kirjastoon ja liikkumisen kulkuvälineisiin. Näissä tavoitettiin myös niitä kaupunkilaisia, jotka eivät välttämättä muuten anna ääntään kuuluviin tai osallistu tapahtumiin.

Edellä mainittuja arjen kohtaamisia kannattaa edelleen kehittää vuoden 2019 suunnittelussa ja toteutuksessa. Vuorovaikutustilanteiden erillinen opiskelijaraportointi antoi myös hyödyllistä informaatiota vuorovaikutustilanteiden onnistumisesta ja lahtelaisten suhtautumisesta Kulkukauppaan ja ilmastonmuutokseen.

Tilaisuuksissa kerätyn tiedon perusteella pystytään kehittämään hankkeen viestintää eri kohderyhmille. Vuorovaikutussuunnittelun 2018 yksi tavoitteista on ollut löytää konkreettinen ja kansantajuinen diskurssi henkilökohtaisesta Kulkukaupasta viestimiseen. Nyt saatujen tulosten perusteella käytetyt käsitteet, kuten päästökauppa ja päästöoikeudet ovat kohderyhmille haasteellisia.

Markkinointi

Vuorovaikutustilaisuuksien markkinointia toteutettiin alla olevan suunnitelman mukaisesti. Suunnitelmaa käytettiin soveltavasti. Markkinointia tehtiin yhteistyössä muiden osallistujatahojen kanssa.

Vuorovaikutustilaisuuksien luonteen tai muun toteutukseen osallistuvan osallistujajorganisaation vuoksi kaikista tilaisuuksista ei tehty jokaista yllä olevan suunnitelman mu-



kaisia toimenpidettä. Tällaisia tilaisuuksia olivat esimerkiksi Kassakauppa ja Liftaaminen.

Sosiaalisessa mediassa ja internetissä tapahtuva markkinointi käynnistyi viiveellä. Tämä johtui aikatauluista ja resurssoinnista. Edellä mainittuihin tekijöihin on syytä kiinnittää jatkossa huomiota esim. tilaisuuksien määrässä, aikatauluttamisessa ja suunnittelussa. Vuorovaikutussuunnittelu vaatii monivaiheisena prosessina aikaa. Yksittäisen kokemustilan järjestäminen perustuu ajoissa tehtyyn kokonaissuunnitelmaan. Edellä mainitut seikat on tärkeää tiedostaa myös eri kanavien sisällöntuotannon resurssoinnissa.

KOHTAAMISTEN ANALYSOINTI JA TULOKSET

Vuorovaikutussuunnittelun tavoitteena oli löytää kaupunkilaisten ääni suhteessa henkilökohtaiseen Kulkukauppaan ja sen yhteiskäyttämiseen.

- Ø Millaisia motivaatiotekijöitä liittyy oman hiilijalanjalan pienentämiseen kestävästä liikkumisesta?
- Ø Mitkä tekijät mahdollisesti estävät ja edistävät kestävästä liikkumisesta?
- Ø Mitä lahtelainen on valmis muuttamaan omassa arjessaan ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi?

Vuorovaikutustilaisuuksissa, kyselyissä ja opiskelijaraportoinnissa syntynyt laadullinen tieto analysoitiin teemoittelemalla käsittekartan avulla. Käsittekartta on menetelmä, jonka avulla pystytään graafisesti järjestämään ja esittämään tietoa. Käsittekartta voidaan validoida tarvittaessa. Yksittäisten vuorovaikutustilaisuuksien käsittekarttojen yhdistämisestä syntyi kolme käsittepilveä, joihin on otettu mukaan keskustelussa useamman kuin yhden kerran toistuvat käsitteet:

Käsittepilvi 1: Kulkukauppaa edistävät motivaatiotekijät



Pyöräilyn edistämiseksi turvallisuuden lisääminen esim. toimivalla pyöräteiden talvikunnossapidolla edistää henkilökohtaisen pyöräilyn lisäämistä. Muita tekijöitä olivat pyöräteiden kehittäminen esim. pyöräparkit ja selkeästi merkatut nopeat pyörätiet. Myös mahdollisuus käyttää kaupunkipyöriä ja sähköpyöriä koettiin omaa pyöräilyä lisäävinä tekijöinä.

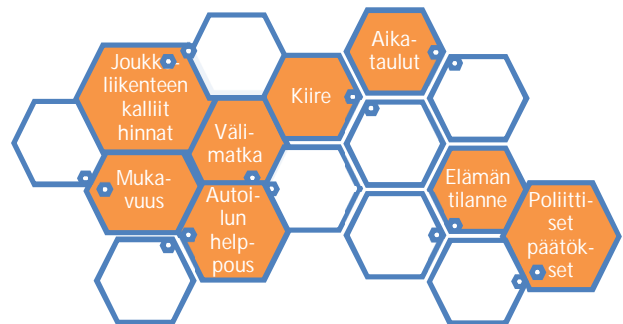
Joukkoliikenteen käytössä merkittävin edistävä tekijä oli hintojen tuntuva alentaminen

eri kohderyhmille. Joukkoliikenteen lippujen kalleus nousi keskusteluissa usein esille. Moni osallistuja oli valmis käyttämään joukkoliikennettä kunhan lippujen hinnat alenevat ja reittivuoroista suunnitellaan joustavampia (esim. aikataulut ja vaihdot).

Auton käytössä mahdollisena edistävänä tekijänä oli nykyisen auton vaihtaminen sähköauttoon, jos sähköautojen hinnat halpenevat. Lisäksi sähköauton ilmaiset latauspaikat nousivat esille sähköautoilua edistävänä tekijänä.

Kävelemisestä ei noussut erikseen edistäviä tekijöitä. Muina yhteisinä tekijöinä edellisten lisäksi nousivat melusaasteen väheneminen, viherympäristöt ja puhdas hengitysilma. Jos edellä mainitut tekijät lisääntyvät, niin myös kestävä liikkuminen lisääntyy. Puhtaan ilman merkitys korostui aikuisten puhuessa lapsista.

Käsittepilvi 2: Kulkukauppaa estävät motivaatiotekijät



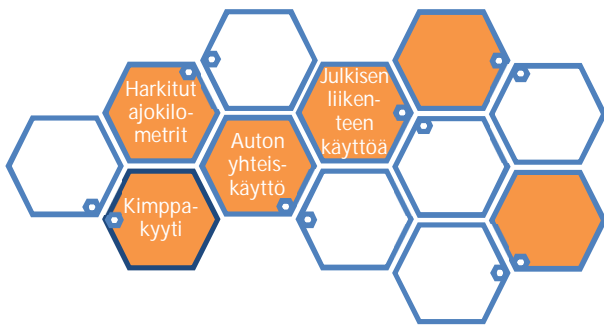
Pyöräilyn tai sen lisäämisen estävänä tekijänä koettiin pyöräteiden huono talvikunnossapito, sää, kantamukset ja reitin loppuminen kesken matkaa.

Joukkoliikenteen käytössä estäviä tekijöitä olivat omaan kulkemiseen sopimattomat reitit, kalleus, aikataulut, myöhästymiset aikatauluissa, matkaan käytettävä ajan pituus ja bus-sivuorojen vähyys tai puuttuminen kokonaan esim. viikonloppuna.

Auton käytön vähentämistä estävinä tekijöinä olivat kiire, mukavuudenhalu, elämäntilanne, välimatka, matkan pituus ja auton käytön helppous.

Kävelemisestä ei noussut erikseen estäviä tekijöitä muuta kuin suunnittelu ja poliittiset päätökset (esim. liikenteenohjauksen ratkaisut Mustankallion tunnelissa), jotka suosivat kävelyn ja pyöräilyn sijaan autoilua.

Käsittepilvi 3: Mitä olen valmis tekemään hillitäkseni ilmastonmuutosta?



Kaupunkilaiset olivat valmiita tekemään seuraavia tekoja kestävässä liikkumisessa oman hiilijalanjäljen ja ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi:

- Ø Harkitsemaan auton käyttöä harkitusti vain pidemmille matkoille (muutama osallistuja kertoi näin myös jo tekevänsä).
- Ø Kulkemaan auton sijaan julkisilla pidemmät matkat (huomioiden joukkoliikenteeseen liittyvät kehitysehdotukset lippujen hinnasta).
- Ø Pyöräilemään enemmän.
- Ø Kävelemään keskustaan (keskustassa tai sen tuntumassa asuvat).
- Ø Käyttämään kimpakkyytiä ja yhteiskäyttöautoa, mahdollisesti myös lasten harrastuksiin kuljettamisessa.
- Ø Käyttämään julkista liikennettä työ-, koulu- ja harrastusmatkoihin, jos julkisen liikenteen liput halpenevat.

- Ø Harkitsemaan sähkö- tai hybridi-auton hankkimista.

Opiskelijaraporttien analyysitulokset

Lamkin opiskelijoiden tekemistä reflektointiraporteista (Kassakauppa 222 osallistujaa ja Liftaaminen 238 osallistujaa) nousi analysoinnin tuloksena seuraavia tuloksia:

- Ø Suurin osa osallistujista kannatti etujen saamista vähäpäästöisillä kulkuneuvoilla kulkemista vastaan.
- Ø Virtuaaliraha on loistava motivaattori omien päästöjen vähentämiseksi.
- Ø Pyörällä ajo voittaa ehdottomasti autolla ajon kaupungissa.
- Ø Autoa ei voi korvata esim. työmatkoilla, lasten kussaamisessa tai pitkien välimatkojen takia.
- Ø Kestävä liikkuminen ei aina ole mahdollista tai helppoa, vaikka halua olisi-kin (maalla asuminen, terveys, ikä).
- Ø Käsitteet ovat epäselviä.

Tulosten vertailua aiempiin

Lahden SUMP-työskentelyssä järjestetyissä osallistamistilaisuuksissa eri kohderyhmille (Liikkumisen nykytila-analyysi 2017 ja Liikkumisen minityöpajojen koonnissa 2017) nousi esille, että eniten parannettavaa on joukkoliikenteessä ja pyöräilyssä.

Nyt saadut motivaatiotulokset tukevat aiempia tuloksia, mutta tuovat myös uutta näkökulmaa kestävästä liikkumisesta edistämiseen. Erytisesti tämä on havaittavissa motivaatiotekijöiden näkökulmasta siinä, mitä muutoksia kokemustiloihin ja kyselyihin osallistujat ovat valmiita tekemään pienentääkseen omaa hiilijalanjälkeään.

Lahden Seudun Liikenteen (LSL) runkolinjatosuunnittelun osallistamisessa on kyselyissä 2018 noussut esille, että bussin vähäiseen käyttämiseen tai käyttämättömyyden tekijöinä ovat aikataulujen sopimattomuus ja reitit eivät palvele käyttäjää. Tämä toistuu myös CitiCAPin osallistamisen tuloksissa.

Nyt saaduista tuloksista on johdettavissa motivaatiota tukevia toimenpiteitä henkilökohtaiseen Kulkukauppaan. Lisäksi tulosten avulla voidaan kehittää kestävää liikkumista edistäviä viestinnällisiä toimenpiteitä.

VAIKUTTAVUUS MITTALASISSA

CitiCAP-hankkeen tavoitteena on mullistaa kaupunkilaisten osallistuminen ilmastonmuutoksen hillintään. Vuorovaikutuksen kannalta tavoite tarkoittaa ensisijaisesti diskursin muuttumista ja muutoksen ilmenemistä kohderyhmien toiminnassa ja asenteissa. Tavoitteen saavuttaminen vaatii vuorovaikutuksen vaikuttavuuden mittaamista ja arviointia.

Käytännössä vaikuttavuutta arvioidaan pidemmällä aikavälillä: miten kohderyhmien diskurssit (tarinat) muuttuvat vai muuttuvatko. Seuraavaksi hahmotellaan, miten vuorovaikutuksen vaikuttavuutta voidaan seurata nyt saatujen tulosten perusteella hankkeen edetessä.

Esimerkki arvioinnista:

Järjestetty tilaisuus on lisännyt kuntalaisen tietämystä oman toiminnan vaikutuksista hiilidioksidipäästöihin, jonka seurauksena osallistuja sitoutuu yhteen uuteen tai useampaan tekoon henkilökohtaisen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Teko on omassa toiminnassa, kestävään liikkumiseen liittyvä muutos, kuten kerran viikossa työmatkan kulminen pyörällä auton sijaan.

Laadullinen arviointi

- Ø muutokset kokemuksissa, käytetyissä käsitteissä (edistävät ja estävät)
- Ø muutokset kokonaisvaltaisessa ilmassa (eleet, ilmeet ja liikkeet)

Määrällinen arviointi

- Ø muutokset Kulkukaupassa (päiväkirjamerkinnot, liikkumisdata)

Vaikuttavuuden seurannan työkalut

Vuorovaikutuksen vaikuttavuuden seurannassa palautekyselyiden lisäksi voidaan käyttää mittareina muun muassa mediaosumien laatua, sävyä ja pääviestien läpimenoa, seuraajien määrää sosiaalisessa mediassa, sosiaalisen median jakamisia, tapahtumien osallistujamääriä, läpinäkyvyyttä ja viestien läpimenoa sosiaalisessa mediassa.

Edellä luetelluista työkaluista tärkein kaupunkilaisen äänen kuuntelemisessa on sosiaalisen median kanavissa analysoitava keskustelu ja keskustelusävy. Tällä hetkellä kaupungin viestinnällä ei ole vielä käytössä sosiaalisen median analysoinnin työkalua.

YHTEENVETO JA KEHITYSKOHEET VUODELLE 2019

Vuonna 2018 toteutettiin 17 kokemustilaa hankkeen kohderyhmille. Vuorovaikutustilanteissa 2018 kokeiltiin rohkeasti ja rouheasti uusia, luovia ja toiminnallisia menetelmiä, ja kehitettiin vuorovaikutusprosessi. Vuorovaikutusprosessin kehittäminen jatkuu vuonna 2019 erityisesti sosiaalisessa mediassa.

Vuorovaikutuksen keskiössä oli 2018 toimintamallien ja prosessin kehittäminen, ja tämä tapahtui pääosin kasvokkain tapahtuvassa vuorovaikutuksessa sekä kyselyillä. Näiden toimenpiteiden tuloksena saavutimme yhteensä 2047 lahtelaista.

Vuorovaikutuksessa sosiaalisen median käyttäminen saatiin käyntiin käytännössä vuoden viimeisellä neljänneksellä. Vuoden 2019 selkeä kehityskohde on vuorovaikutusmallin rakentaminen sosiaalisen median kanaviin. Sosiaalisella medially on merkittävä rooli 1300 pilotoijan rekrytoinnissa. Vuoden 2018 vuorovaikutustilaisuuksien, kyselyiden ja henkilökohtaisen kontaktoinnin kautta saatiin innostettua mukaan noin 211 pilotoijaa.

ⁱ Kestävän liikkumisen motivaatiotekijöistä voidaan johtaa motivaatiotekijöitä myös Kulkukauppaan.

KORKEKOULUOPISEKELIJA:

"Lahden seudulla ei kannusteta liikkumaan julkisilla kulkuneuvoilla, sillä hinnat ovat kovat ja vuoroja vähän, verrattuna muihin opiskelijakaupunkeihin kuten Helsinki, Jyväskylä ja Tampere."

RESEPTIMIES:

"Emännän kanssa ajamme pyörillä 20 kilometriä päivittäin. Käytämme autoa vain ihan pakollisiin kauppareissuihin."

AUTOILIIJA:

"Omistan hybridimersun, eduista olisi apua esim. parkkipaikan saannissa. "