

VNK Hyvä kysymys jakso 16 litterointi

RA: Risto Alatarvas, podcastin vetäjä

JP: Jani Päivänen, vieras

OK: Otso Kivekäs, vieras

(Musiikkia)

RA: Miten te useimmiten siirrytte paikasta toiseen?

OK: No pandemia-aikana vastaus on ei mitenkään, koska ollaan koko ajan kotona ja kaikki hoituu etäyhteyksillä. Mutta se mitä siirtyy, niin pyörä on mulla yleinen, mä kuljen tosi paljon, tännekin tulin pyörällä paikalle. Sitten aika paljon oon työn puolesta Tikkurilassa, niin sinne taas mä ajan pyörällä Pasilaan ja siitä taas junalla, tämä on toinen yleinen.

JP: Mulla tavallisin on aika pitkä matkaketju kotoa Espoosta työpaikalle Käpylään, pitää varata reilu tunti aikaa siihen. Se saa miettimään, onko tarpeen mennä, just näin korona ja muuta ajatellen.

(Musiikkia)

RA: Hyvät päätökset perustuvat tutkittuun tietoon. Hyvä kysymys on podcast, joka auttaa tekemään parempia päätöksiä. Miten suomalaiset saadaan pyörän selkään ja laittamaan tossua toisen eteen? Suomen tavoitteena on lisätä kävely- ja pyörämatkojen määrää 30 prosentilla seuraavan vajaan kymmenen vuoden aikana. Kumpi auttaa enemmän, keppi vai porkkana ja minkälaisia porkkanoita olisi vielä antamatta? Minä olen erityisasiantuntija Risto Alatarvas valtioneuvoston kansliasta. Pyöräilyn ja kävelyn edistämisestä ovat puhumassa tänään sosiologian ja kaupunkisuunnittelun asiantuntija Jani Päivänen konsulttiyritys FCG:stä, tervetuloa.

JP: Kiitokset.

RA: Sekä vihreiden Helsingin kaupunginvaltuutettu Otso Kivekäs, tervetuloa.

OK: Kiitos.

Ra: Jani sä oot ollu mukana selvittämässä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia ja esteitä suomalaisissa taajamissa. Ensimmäisenä mieleen tulee pyörätiet ja jalankulkureitit. Kuinka isoja tai pieniä asioita ne on tässä isossa kokonaisuudessa?

JP: Ne on sekä isoja että pieniä, että tässä ehkä kannattaa erottaa voimakkaasti toisistaan kävely ja pyöräily hyvin erilaisina kulkumuotoina. Pyöräily on helpommin on edistettävissä ihan reitin hyvillä suunnitelmilla, pyöräparkeilla ja niin edelleen. Kävely on paljon moniaistisempi ja hankalammin hallittava kokonaisuus, jossa tarvitaan monialaista yhteistyötä. Melkeinpä kannattaisi levittää punainen matto sinne, missä kävelijän pitää päästä helpoiten, että se on tällainen monialaisempi haaste, jota on vaikeampi ehkä edistää, mutta myös varmasti palkitseva.

OK: Toisaalta kävelyssä erityisesti mun mielestä viihtyvyys ja ympäristön miellyttävyys korostuu paljon enemmän, siinä missä tosiaan sanoit pyöräliikenne on liikennettä, että siinä liikennesuunnittelun keinot toimii. Kävelyssä kyse on siitä, onko meillä sellaista kaupunkiympäristöä, kaupungeissahan suurin osa ihmisistä asuu, kaupungeissa suurin osa kävelystä tapahtuu. Onko meillä sellaista kaupunkiympäristöä, jossa on kiva kävellä vai onko siellä ikävää? Ja sitä kautta rakentuuko se luontevaksi osaksi ihmisten toimintaa ja vuorovaikutusta, että liikutaan kävellen. Ja tämä on tosiaan aika vähän liikennesuunnittelullinen kysymys, aika paljon on kyse siitä että, no siitä, että pääsee kävellen, että ei ole

katkottu reittejä, on ymmärrettävä, miellyttävä maantason ympäristö, joka ei ole täynnä meteliä ja pakokaasua.

JP: Ja sitten kävely on varsinkin tämmöisellä isolla kaupunkiseudulla, niin kuin pääkaupunkiseutu, tosi usein vain osa pitkää matkaketjua ja silloin joukkoliikenteen kanssa yhteen toimiva ja kokonaisuus, niin se täytyisi hallita, ymmärtää mitä-, millä perusteella ihmiset niitä valintoja tekee.

OK: Totta, jolloin itse asiassa hyvin toimiva joukkoliikenne voi olla yksi parhaita tapoja lisätä kävelyn määrää.

RA: Tässä on kiinnostava kun me tehtiin aika laaja kirjallisuuskatsaus, niin esimerkiksi Jeff Speck -niminen amerikkalainen kaupunkisuunnittelija niin hänen Sata hyvää neuvoa kävelyn edistämiseen käsittelee melkein 90 prosenttisesti kaikkea muuta kuin itse kävelyä. Että se yhteensovittaminen kaiken muun kanssa niin on kuitenkin hirveän tärkeätä, ihan kaikesta parkkinurmesta asuinalueella, just konfliktipaikkoihin muiden liikkujien kanssa ja niin edelleen. Kaiken ytimessä se, että on syitä kävellä, että kävellessä pääsisi mahdollisimman moneen paikkaan, se on ihan totta kai olennaisin se saavutettavuus.

JP: Niin että tämä on oikeastaan iso kokonaisuus ja kaupunkisuunnittelun olennainen kysymys.

OK: Jos ihmiset asuu jossain irrallisissa taloissa pellon laidalla 30 kilometrin päässä, minne ne sieltä kävelee? No ne voi kävellä siinä ympäristössä, koska se on kivaa, jos se ympäristö on kiva. Mutta ei enää matkojaan tee kävellessä, koska ei ole mitään mahdollisuutta siihen. Sitten jos sä asut neljäsatua metriä juna-asemalta, josta juna vie keskustaan, jossa on luonteva jatkaa siitä näppärästi paikkoihin, joihin sä oot matkalla, niin silloinhan kävely arkiliikuntana nousee tosi merkittävästi. Ja mä muistelen jostain tutkimuksesta, tätä musta on Suomessakin tutkittu, niin se, että paljonko ihmiset kävelee arjessaan on aika suorassa suhteessa siihen, kuinka tiheällä alueella asuu eli sitä tiiviimmällä alueella asuu, sen enemmän kävelee. Mikä on ihan loogista, koska silloin kävelymatkan päässä on enemmän paikkoja, jonne sä oot menossa, suurempi osa paikoista on sellaisia, että esimerkiksi lasten vieminen tarhaan, meillä lapset pääsivät lähempään päiväkotiin nyt tämän syksyn alusta, mikä helpotti kyllä elämää. Se on lisännyt kävelyä sen takia, että sinne voi mennä kävellessä. Lapset polkee omilla pyörillään, mä kävelen siinä vieressä. Aiemmin mä heitin ne kuormapyörään, ja vein kuormapyörällä monen kilometrin päähän, jolloin tulee toki pyöräilyä, mutta tulee vähemmän kävelyä ja joku muu olisi tehnyt saman autolla.

JP: Joo, toisaalta sitten on paljon asenteestakin kiinni, tosiaan mä asun Espoossa ja Espoota pidetään autokaupunkina, mutta itse asiassa suurin osa kaikista päivittäisistä jutuista on ihan hyvin pyörämatkan päässä, kun vaan lähtee menemään.

OK: Pyörä, mut ei välttämättä kävely.

JP: Joo, ei niin.

OK: Se on tavallaan mullakin on itse asiassa, että en mä mee kauppaan kävellessä, kauppaan on liian pitkä matka, mä meen aina pyörällä. Ja se, että aiemmin kun asui paikassa, jossa kauppa oli ihan vieressä, niin silloin kauppaan tuli tosi usein yleensä käveltyä.

JP: Joo.

OK: Kävely on ihan suoraan kiinni siinä arkielämässä, kuinka lähellä asiat on ja se on kiinni siitä, kuinka tiiviillä alueella asuu.

JP: Ja se on ehkä aidon kaupunkielämän ja esikaupunkielämän välinen suurin ero, että esikaupungissa täytyy lähteä varta vasten kävelylenkille pitääkseen kunnostaan huolta ja kaupungissa se hoituu siinä-

RA: Tässä valtioneuvoston selvitystyössä tutkimustoiminnan raportissa te sanotte, että Suomessa tiedetään aika hyvin jo se, mitä pitäisi tehdä, jotta kävelyistä ja pyöräilyistä tulisi suosituimpia vaihtoehtoja. Eli miten teoria ja käytäntö, sanat ja teot kohtaa?

JP: No tässä mulla on aika semmoinen kaksisuuntainen mieli, en tiedä, onko se häiriö, mutta että kyllähän yleisesti ottaen suomalaisissa kaupungeissa on ihan mukava kävellä ja pyöräillä maailmanlaajuisesti ottaen, että on turvallista-

OK: Meillä esimerkiksi on jalkakäytävät,

JP: Kyllä. (Naurahtaa)

OK: mikä ei ole itsestään selvää kaikkialla (viimeinen sana on epäselvä).

JP: Meidän perustandardi on jo tosi hyvä, mutta isoin ongelma on ehkä just tämä, minkä Otso mainitsi, että pääseekö järkevästi paikasta paikkaan näillä valinnoilla vai viekö se suhteessa älyttömän paljon aikaa, kuten kaksi kertaa pidempään (naurahtaa) kuin joukkoliikenteellä tai kolme kertaa pidempään kuin autolla.

OK: Sitten kun sä alussa kysyit, että keppiä vai porkkanaa, niin mä sanoisin oikeestaan, että itse asiassahan ongelma on porkkana. Ongelma on porkkana, joka annetaan autoiluun meidän yhteiskunnassa. Meidän yhteiskunta on vuosikymmenten ajan rakennettu pyrkien lisäämään ja edistämään autoilua. Ja tämä on edelleenkin valtion toiminnassa, valtion käyttää autoilun lisäämiseen merkittävästi enemmän rahaa, kuin mihinkään pyöräily- tai kävelyasioihin. Valtion standardit vaatii, että pitää tehdä mahdollisimman sujuvaa autoreittiä, jossa ei saa tulla ruuhkia, pyöräiliikenne väistäkään. Meillä on just Helsingissä tästäkin asemakaava, nimenomaan valtion vaatimuksesta, heikennetään pyöräily-yhteyksiä Koivusaassa, joka on keskeinen Espoon suunnan pyöräyhteys. Heikennetään, jotta saadaan sinne moottoriteliittymä sen muotoiseksi, kun valtion moottoritiestandardit vaativat. Vaihtoehtona olisi tehdä toisen mallinen liittymä, saataisi suora pyörätie, mutta se ei käy. Tod- ehkä pitäisi jopa laskea nopeuksia autolla 10 kilometriä tunnissa mahdollisesti tai sitten vaan tinkiä saavutetuista eduista. Ja tämä on musta se ongelma edelleenkin meillä on parkkinormit kaikissa kaupungeissa, Helsingissä on pari kokeilua, jossa ei ole. Kaikkialla on se, että missä vaaditaan, jotta sä saat rakentaa asuntoja, sun täytyy rakentaa autoille tilaa, jonka sitten maksaa muut asukkaat tai kaupunki maanarvossa tai-. Mutta joka tapauksessa autoilija saa siis alennuksella parkkitilaa, koska laki vaatii tämän. Laki vaatii, että me tehdään, kaupungit vaatii sen määrän, että tällainen julkinen sektori, hirvittäväillä rahasummilla ja aiheuttaen haittoja muille, pyrkii koko ajan lisäämään autoilua. Ja tämä porkkana on suurin ongelma pyöräilyn ja kävelyn määrän kasvattamisessa.

JP: Ja toi on kiinnostava parkkinormi nimenomaan niin, että jos se olisi markkinaehtoinen eli päästäisiin rahastamaan sillä hyödykkeellä, joka se pysäköinti on, itse asiassa tämä voisi olla, tämä systeemi voisi olla paljon tehokkaampi.

RA: No miten pystyykö tässä maassa hoitamaan kaikki asiansa kävellen ja pyöräillen?

JP: Me ollaan haastateltu nyt sitten ihmisiä tuolla ja suunnittelijoita ja asiantuntijoita tuolla keskisuurissa kaupungeissa, niin kyllähän niissä mahdollisuudet oikeestaan vielä paremmat, koska matkat-, välimatkat on lyhyempiä. Musta tilanne on aika hyvä kaupungeissa ja oma kysymyksensä on tietysti maantieverkko, että kyllähän siellä on todella paljon, tuhansia kilometrejä, missä on mahdoton käytännössä turvallisesti kävellä tai pyöräillä. En itse lähtisi enkä lähettäisi lapsiani sinne, että se on varmasti kanssa sellanen, mihin, mitä täytyy lähteä taklaamaan myös valtakunnan tasoisesti turvalliset olosuhteet pyöräillä myös pitkiä matkoja.

OK: Ja-

JP: Mutta taajamissa meillä on hyvät mahdollisuudet, paremmat muualla kuin Helsingissä.

OK: Ja sitten tähän liittyy mun mielestä vastakysymys: tarvitseeko Suomessa pystyä elämään käyttämättä autoa? Miksi pitäisi? Ei se, että me halutaan, että suurempi osa arjesta on mahdollista kulkea kävellen ja pyöräillen, että lisätään tätä, ei se tarkoita, että autoilu kielletään. Se tarkoittaa, että ihmisiä ei työnnetä siihen autoiluun niin paljon ja ehkä entistä useampi voi miettiä, että tarvitseeko olla henkilökohtainen auto koko ajan pihassa vai selviääkö esimerkiksi jos auton tarve on suhteellisen vähäinen, on vuokrapalveluita, on auton jakopalveluita, on aika moninaiset vaihtoehdot hankkia auto käyttöön silloin kun tarvitaan. Esimerkiksihän siis kesämökille on varmasti todella monen vaikea mennä ilman autoa ja monella on kesämökki. Ja vuokramökeille on myös melkein kaikille myös erittäin vaikea mennä ilman autoa. Mutta loppujen lopuksi kuinka monta niitä matkoi on vuodessa, mitä paljon maksaa vuokra-auto? Se on ihan järkevää monelle.

JP: Se on näin. Toi vaan muutos, jota tässä hallitusohjelmassakin ajetaan takaa, että saataisi 450 miljoonaa lisämatkaa kävellen ja pyöräillen vuodessa, niin se on todella monta päätöstä per vauvasta vaariin ja mummuun, niin kyllä siinä joku keppiporkkana-yhdistelmä on, jos pidetään kiinni noista tavoitteista, on tarpeen. Mutta just näin, että kyllä porkkanoita tässä pitkien etäisyyksien raukoilla rajoilla pitäisi tulla mahdollisimman pitkälle toimeen, että siis pitäisi tehdä mahdollisimman houkuttelevaksi valita nämä.

OK: Mm.

JP: Ja yksi asia kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä totta kai on ne monipuoliset hyvinvointi- ja terveysvaikutukset, että niitä ei saa unohtaa, että se fiilispuoli, miltä tuntuu kun on liikkunut (musiikki alkaa taustalla) hyvin koko päivän verrattuna siihen, että on vaan istunut ja turtunut, mikä kulkuväline se sitten onkin. Niin kyllähän se on ihan ratkaiseva, että saa niitä kokemuksia yhä useammin.

(Musiikkia)

RA: Jossain päin Suomea ollaa jo hyvällä mallilla, missä ja millä tavalla, Jani?

JP: Meillähän on hienoja esimerkkejä tämmöisistä talvipyöräilykapungeista, niin kun Oulu ja Joensuu, joita tullaan ihmettelemään muualtakin maailmasta ja näytetään esimerkkiä siitä, että ei se ole kiinni vaikkapa kylmästä tai sateesta, että voi hyvin pyöräillä. Ja nimenomaan tässä korostuu pyöräily, että ei nyt varmaan kävelykaupunkeina varmaan mitään maailman parhaita ole.

OK: Ja nämähän on kiinnostavia siitä, kun katsoo suomalaisten eri kaupunkien traditiota siinä, että kuljetaanko talvella pyörällä, niin on kaupunkeja niin kuin Oulu ja Joensuu on perinteisesti kaupunkeja, joissa on kuljettu talvella pyörällä ja sitten meillä on kaupunkeja, joissa kenellekkään ei ole tullut mieleenkään, että on mahdollista kulkea talvella pyörällä, vaan se on niin kuin yleisesti tunnettu mahdottomuus. Vähän pienempänä esimerkkinä muistan Valkeakoski oli tällainen, että kukaan ei aja talvella pyörällä. Ja tällaista se vaan sitten kaikki lapset käveli ja aikuiset kulki autoilla.

JP: Niin on tämmöisiä kulttuurijuttuja ja mielenkiintoisia pienessäkin mittakaavassa. Me haastateltiin työpaikkojen edustajia ja samallakin isolla työpaikalla esimerkiksi voi olla semmoinen perinne, että jossain yksikössä kaikki tulee pyörällä töihin ja toisessa taas ei ketkään. Niin ne on aika henkimaailman juttujakin, mitkä tässä vaikuttaa.

OK: Työpaikoilla se on osittain valikoituminen varmasti myös, että niihin yksikköihin, mihin muutkin tulee pyörällä, hakeutuu niitä, jotka tulee pyörällä ja päinvastoin, osittain se on sitä. Ja osittain, siis tässäkin taas tullaan näihin porkkanoihin, meillä lainsäädännöllisesti parkkipaikka työpaikalla on työsuhde-etu, jonka voi antaa verottomana. Että se on niin kun-

JP: Mm.

OK: harvinainen, se on kaikkein voimakkaimmin tuettu työsuhde-etu-

JP: Joo se on juuri-

OK: mitä tässä maassa on.

JP: Se on juuri tällainen porkkana, mihin me otetaan kantaa raportissa, että sitä voisi kyllä kyseenalaistaa.

OK: Ja siis ne voi olla tosi arvokkaita, että se voi olla satoja euroja kuussa se arvo, mitä yritys kuitenkin maksaa siitä parkkipaikasta.

JP: Mutta tässäkin se, että tavallaan kepilläkin rajansa, että ei me suositella semmoisiin paikkoihin, mihin ei ole (naurahtaa) realistista tulla joukkoliikenteellä.

RA: Jos vaihtoehtona on bussilla kaksi vaihtoa ja vartti odottelua välissä, pyörä houkuttelee. Jos taas julkisella pääsen nopeammin ja helpommin ja ehkä turvallisemminkin, niin mä en valitse sitä. Eli miten pyöräilyä ja kävelyä saataisiin toimiva joukkoliikenteen veron vaihtoehto?

OK: Tästähan ilkeä vanha sanonta on, että Suomen parhaat pyöräilykaupungit on ne, joissa on surkea joukkoliikenne. Ja Oulun historiahan tuki tätä, että sillähän pyöräilyä ylläpidettiin, että opiskelijoiden oli kuitenkin pakko päästä jotenkin liikkumaan, Jyväskylässä sama juttu ja mitään vaihtoehtoakaan ei käytännössä ollut. Mä en kuitenkaan suosittelen tätä enkä ole ollut tuomassa Helsinkiin tätä ratkaisua, vaikka se tavallaan toimiikin. Vaan päinvastoin toimiva joukkoliikenne, etenkin siis isommassa metropolissa, osa matkoista on niin pitkiä, että niitä ei todellakaan kävellä eikä realistisesti edes pyöräillä. Ne kävelymatkat, mitä tehdään on kuitenkin alta kilometrin useimmiten ja sitten se alkaa olla aika harvinaista, että kävellään asiointimielessä yli, jonnekin matkalle yli kilometrin matkoja. Ja pyöräilyssä se on viiden kilometrin kohdalla, sähköpyörät nostaa sitä, mutta edelleenkin se tarkoittaa, että suurin osa matkoista tarvitsee jotain motorisoitua liikennettä, jolloin kysymys oikeastaan asettuu siihen, että meillä on joukkoliikenteen runkoverkko, joka tarjoaa sujuvat mahdollisuudet päästä mahdollisimman moniin suuntiin ja sitten kävellään ja pyöräillään näihin solmukohtiin, joista jatketaan joukkoliikenteellä. Ja ehkä toisessa päässä pyöräillään uudelleen. Kaupunkipyöräthän toi Helsinkiin sen ja nyt tosi moneen muuhunkin kaupunkiin, että kun on ensin tullut joukkoliikenteellä keskustaan ja sitten siellä on vielä kilometrin tai puolentoista matka, sinne minne oli itse asiassa menossa, niin se erityisesti, jos se on puolitoista kilometriä, niin sitten se tulee tekee siitä joukkoliikenteestä vaihtoehdon, kun sä voit kulkea sen viimeisen matkan pyörällä. Ja sähköskootit samalla tavalla tulee, ne ei ole kävelyä eikä pyöräilyä, mutta nekin itse asiassa enemmän tukee, kuin uhkaa tätä muutosta tästä syystä.

JP: Tosi hyvä että toit noi skootit tohon mukaan, että sehän on, tuo paljon mahdollisuuksia. Mä innostuin siitä kovasti, kun näin tämän muutoksen, että miten jalkakäytävät heräsi henkiin ja sitten melkee välittömästi tuli tämä vastaisku, että niiden koetaan uhkaavan tosi paljon jalankulun turvallisuutta ja selvästi semmoinen asia, jolle pitää nyt äkkiä tehdä-

OK: Mm.

JP: jotakin ja saada niille ehkä omat parkkipaikkansa. Onko ajateltu toistaiseksi niin, että kivaa ja villiä, kun kerrankin ei tarvi ikään kuin kenenkään maksaa pysäköintipaikkoja, niin sen takia tosi joustava tavallaan uusi raaja, jolla päästä nopeammin nämä jalankulkumatkat.

RA: Oisko teillä joku suosikkikaupunki tai -alue tai- maailmalla, jossa asiat on ratkaistu hyvin, josta voisi kenties täällä Suomessakin sitten ottaa oppia?

JP: No kyllä aika pitkäaikainen esikuva tässä on varmasti Kööpenhamina, että edelleen voisi siitä ammentaa, että miten siellä 1960-luvulla uskallettiin perustaa Strøgetin ympärille sellainen maantieteellisesti ei kauhean suuri, mutta yhtenäinen jalankulkualue. Ja täthän ei esimerkiksi Helsingissä ole uskallettu

edelleenkään tehdä. Ja kyllä vastustus sielläkin on ensin ollut kamalan-, täälläkin vastustetaan yksittäisiä hankkeita, sanotaan nyt kävelymyönteisyyden lisääminen Lauttasaaren sillalle. Se piti aiheuttaa sen, että kun yksi kaista lähtee pois, niin Lauttasaari tukehtuu saasteisiin. Mutta mitä nyt näkyy, niin pyöräilijöitä ja kävelijöitä on tosi paljon ja niin ei ole tätä-

OK: Ja se että sillalla kalastetaan edelleen, joka on se yksi tilaa vievä osa siinä, jota sitten paheksuttiin että miksi tälle pitäisi olla tilaa? Mutta se on myös tärkeä osa kaupunkikulttuuria ja se on sitten yks paik-, asia, mitä ihmiset menee sitten kävellen tekemään. Ja musta se on tosi hienoa, että meillä on siltoja, jotka on täynnä, siltoja täynnä kalastajia siinä reunal-, eteläreunalla on virveleiden kanssa tai onkien, se kuuluu myös kaupunkiin ja sille voidaan varata tilaa.

JP: Joo. Kööpenhaminasta lähdin miettimään sitä, että kyllähän turisti nimenomaan kokee hienoisimmat asiansa kävellen (naurahtaa) yleisesti ottaen, että et sä sitä muista niin hyvin, mitä taksin ikkunasta näky ja just tällainen vaikkapa joku onkijoiden kohtaaminen siellä sillalla, niin voi olla tällainen juttu, joka on Helsingin mielikuva siitä lähtien.

OK: ja sitten jos katsoo lähempänä, niin Ruotsissa esimerkiksi Tukholma on tehnyt, ei ole millään tapaa täydellinen kaupunki, mutta ne on tehneet monia ratkaisuja meitä just sen verran edellä, että voidaan katsoa, mitä ne on tehneet ja miten tämä on toiminut, monissa sellaisissa kysymyksissä, mitkä Kööpenhaminassa on tehty jo niin monta vuosikymmentä sitten, että se on enää perimätietoa, että miten tämä saatiin aikaseksi.

RA: Nosta esiin joku esimerkki, hyvä esimerkki Tukholmasta?

OK: Tukholmaan tuli toimivat yksisuuntaiset pyörätiet tossa 1990-luvun lopulla 2000-luvun alkupuolella, ne tuotiin verkostona koko kaupunkiin. Esimerkiksi Helsinki tappelee tämän kanssa edelleen, että saataisiin keskustan pyörätieverkko toimivaksi kokonaisuudeksi ja sitten Tukholma tekee jo uusiksi niitä alkuperäisiä ratkaisujaan, mitkä oli teknisesti huonoja. Toinen Tukholmassa on systemaattisesti kaikkien risteysten esteettömyysratkaisut toteutettu selkeällä ja systemaattisella tavalla, jolla huononäköinenkin pystyy kulkemaan kävellen. Ja siellä oli yksinkertainen, selkeä sapluuna, jota toteutetaan tosi tiukasti ja johdonmukaisesti. Sanotaanko, että meillä on siinäkin, ehkä positiivisesti ajatellen, että me ollaan matkalla siihen suuntaan, mutta ei olla kyllä ihan perillä vielä.

JP: Noi on tosi hyviä noi esimerkit ja sitten viime aikaisista, viime vuosien nopeista muutoksista niin Pariisissa ja New Yorkissa, molemmissa maailmankaupungeissa on tehty isoja muutoksia. Ja voimakas pormestari on siellä sitten semmoinen, joka on pystynyt viemään asioita läpi, mutta on myös saanut poliittisen kannatuksen näille asioille ja se on ehkä semmoinen, mikä on mielenkiintoinen kanssa, että politisoituuko nämä kävely- ja pyöräilyasiat liikaa Suomessa esimerkiksi vaikkapa jonkun puolueen (naurahtaa) asiaksi?

RA: Niin. Yksi erottuva tekijä noissa edelläkävijäkaupungeissa on rohkeat päättäjät. Tietenkin tässä on brändäystä ja kauniita sanoja, mutta myös uskallusta tehdä päätöksiä, joista kaikki ei pidä. Otso Kivekäs, sä et voi tietenkään puhua koko politiikan puolesta, mutta puuttuuko meidän päättäjiltä rohkeutta? Pelätäätkö meillä sitä vastarintaa, että nyt autoilijat suuttuu, ei me voida tehdä näin?

OK: Joo, totta kai. Siis tämä on ongelma melkein kaikkialla Suomessa, koska se autoilun itsestäänselvyys on niin vahvana, että Helsingissä ollaan ehkä päästy siitä yli osittain, mutta on se edelleen meilläkin joka kerta, niin kun se Lauttasaaren siltakin, niin ihan hirveätä vääntöä kulisseissa tarvittiin siihen, että on mahdollista tehdä mitään, koska on niin suuri pelko siitä, että autoilijat suuttuu, vaikka niitä on Helsingissäkin vähemmistö, mutta silti.

RA: Eli se suuri vastarinta on todellinen?

OK: Sen pelko on todellinen. Ja sitten mun mielestä toinen iso tekijä, että meillä on hirveän virkamiesvaltainen ja jäykkä kulttuuri, että jossain Pariisissa tehdään muutoksia niin kuin isolla pensselillä ja ehkä osin vähän sinnepäin, että saattaa olla, että ratkaisut ei ole ehditty aina miettiä ihan loppuun asti, nopeudessa nyt on puolensa ja puolensa. Ja meillä puuttuu tällainen, meillä lähdetään, aloitetaan tekemällä selvityksiä, selvitetään monta vuotta ja sitten lähdetään tekee selvityksiä siitä, että minkä takia edelliset selvitykset eivät ole johtaneet lopputuloksiin ja siihen että asiat muuttuu. Meillä on raskas, byrokraattinen, hyvin yksityiskohtainen suunnittelu ja sääntely, missä on ilman muuta hyviä puolia, siinä on ihan merkittäviä hyviä puolia, koska se johtaa usein siihen, että asiat tehdään kunnolla ja toimivasti ja ei ole niin kuin holtitonta poukkoilua, mutta se tekee muutoksista tosi vaikeita, koska on tavallaan vuosisatainen traditio pyrkiä vastustamaan kaikkea muutosta.

JP: Joo, tohon nopeisiin kokeiluihin, se ei ole meidän vahvin laji täällä Suomessa, että me katsottiin aika monien kaupunkien korona-ajan strategisia, niin sanottua strategista urbanismia, että nopeita väliaikaisia pyöräkaistoja ja tämän tyyppisiä ratkaisuja, jolla voisi tuoda huomattavasti lisää kymmeniä kilometrejä ja on luotu myös vähemmän tunnetuissa kaupungeissa esimerkiksi Italiassa kymmenissä (naurahtaa) kaupungeissa ja kokeilla, että mikä toimii ja mihin tarvittaisiin pysyvät ratkaisut ja niin tämän tyyppisiä ei ole nimeksikään tehty Suomessa, se on hassua.

OK: Helsingin osaltahan meillä oli (musiikki alkaa taustalla) vahva pormestari, joka ei halunnut tätä ja se on yksi iso syy siihen, miksi tällaisia ei tehty. Että poliittinen johto voi toimii monenlaiseen suuntaan.

(Musiikkia)

RA: Nyt te saatte ryhtyä haastattelijoiksi, molemmat saa esittää yhden kysymyksen toiselle, poliitikko tutkijalle ja tutkija poliitikolle. Jani, aloita sä.

JP: Tuota mitä sä oot oppinut toistaseksi vaikka siitä Koivusaaren keissistä? Se myös mua kiinnostaa, että kun siinä näyttää, että kävelijän yli voidaan aina ajaa. Mikä olisi ollut sellainen asia, jonka toisin tekemällä siitä saataisi varmemmin (naurahtaa) kiva kaupunginosa tältäkin osin? Että kun on, mä vielä sanon siitä, että jos se ei se ole tuttu kaikille, niin Koivusaari on potentiaalisesti kaikkein käveltävin alue, mitä voidaan kehittää tässä niin kun Helsingin kupeessa.

OK: Se on pieni laajennettava saari Lauttasaaren länsipuolella Espoon rajalla, jossa on metroasema ja jonka halkaisee moottoritie, että se on aika ristiriitainen. Tämän kanssa hakattuani päätä seinään lähemmäs kymmenen vuotta, niin sanoisin, että ainoat vaihtoehdot, ainoa vaihtoehto, millä siitä saataisiin oikeasti olennaisesti parempi on se, että otetaan valtiolta se tie pois ja siirretään se kaupungille. Valtion hallinto haluaa pitää välttämättä moottoritien ja pitää sen autoilun ensisijaisuuden Koivusaaressa. Ei ole mitään tapaa, tällä reunaehdolla niin kauan kun ELY-keskus, valtion viranomaisen sitä hallinnoi, ei ole olemassa tapaa, että siitä tulee parempi kuin siitä nyt tulee. Ja onhan sinne saatu paljon hyvää, että siitä tulee oikeasti monella tapaa tosi kiva alue ja siellä on metroasema, mutta-

JP: Eli kiteyttäen kaupungin pitäisi pystyy hallitsemaan omaa aluetta riippu-, siellä ei sais olla valtiota kaupungin sisällä.

OK: No katso kun siis ja ongelmahan ei ole se, että valtio olisi paha, valtio ei ole paha, itse asiassa valtiohan olemme isossa kuvassa me kaikki yhdessä.

JP: Mm.

OK. Eikä tämä hallitukseen ole paha eikä hallitus taatusti pyri tähän ja yhtään missään strategiaohjelmassa tai tavoitepaperissa ei lue, että tavoiteillaan sitä, että ylläpidetään autoilun kulkutapaosuutta ja lisätään autoilun määrää. Mutta meillä on sellainen rakenne, jossa meillä on pilkottu pieniin sektoreihin asiat. Meillä

on liikennesektoriviranomainen, sitten on erikseen rakennussuojelusektorin viranomaiset, on ympäristönsuojelun sektorin viranomaiset, on sitten on erikseen pyöräilyn ja kävelyn edistämisen sektorin viranomaiset ovat taas erikseen. Ja meidän ELY-keskuksen liikenneosasto on vanha tiepiiri, se on sektoriviranomainen, joka on luotu edistämään autoilua. Ja tämä on meidän jäykän viranomaisrakenteen yksi haaste, että siellä on kulttuurisia, implisiittisiä tehtäviä, jotka ei ole itse asiassa minnekään kirjattuja, mutta joita toteutetaan tosi tiukasti.

RA: Otso, mitä sä haluaisit kysyä Janilta?

OK: No mietin tämän, nyt kun sä oot ollut tätä raporttia kasaamassa ja tutkinut suomalaisen pyöräilyn ja kävelyn edistämistä ja sen ongelmakohtia, niin syntyikö tässä joku kirkas, että mikä olisi sellainen yksi isoin ongelma? Mikä on susta isoin ongelma, mihin pitäisi pystyä tarttumaan tai toinen vaihtoehtonen löytyikö jostain sellanen toivon kipinä, että täällä yllättäen, että tässähän onkin poikkeuksellisen hyvin toimiva ratkaisu, joka saa aikaan maanvyöryefektin?

JP: Mm. Siinä oli montakin kysymystä samassa, mutta meillä on paljon mahdollisuuksia digitalisaation paremmassa hyödyntämisessä, että meistä kertyy koko ajan todella paljon liikkumistietoa, että missä me mennään, missä pyöräillään, missä kävellään. Saataisipa me se käyttöön tonne suunnittelu ja päätöksentekoon, niin me oltaisi paljon viisaammalla pohjalla, koska nyt tällä hetkellä se on ihan hajallaan se tieto, se on kaikissa kaupungeissa on eri tavalla hoidossa, tietoa saa hakea kissojen ja koirien kanssa. Ja kun sitten otetaan vielä liikunta oikeasti mukaan tässä näin, niin meillä on kaksi isoa toimialaa, jotka hyötyisi siitä kaikesta, että me saataisiin niin kuin tämä vipinä lisääntymään ja siitä aidosti osa sitä liikennejärjestelmää, sä hienosti kuvasit sitä, miten liikennejärjestelmä on rakentunut autojärjestelmän ympärille ja se tilanne on defakto ihan toisenlainen, (musiikki alkaa taustalla) mutta me ei nähdä sitä. Nyt me seurataan järjestelmällisesti koko Suomessa autoliikennettä eikä muuta liikennettä.

RA: Kiitos, kun tulitte keskustelemaan Otso Kivekäs ja Jani Päivänen.

OK: Kiitoksia.

JP: Kiitoksia.

(Musiikkia)

RA: Kuuntelit valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan Hyvä kysymys -podcastia. Löydät muut jaksot osoitteesta tietokayttoon.fi sekä podcastpalveluista ja Spotifyyistä.

(Musiikkia)