

## kestavaliikkuminen\_temp

Äänitteen kesto: 53 min

### Litterointimerkinnät

sa-	sana jää kesken
(sana)	epävarmasti kuultu jakso puheessa tai epävarmasti tunnistettu puhuja
(-)	sana, josta ei ole saatu selvää
(--)	useampia sanoja, joista ei ole saatu selvää
[tauco 10 s]	vähintään 10 sekunnin tauco puheessa
, . ? :	kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauco puheessa

---

TANJA:

Tässä kolmannessa jaksossa puhutaan kestävästä liikkumisesta. Liikennehän vastaa noin 22 %:sta päästöjä viimeisimpien tutkimusten mukaan, eli aika merkittävästä asiasta puhutaan. Tänään kuitenkin keskitytään lähinnä tähän ihmisten paikasta toiseen liikkumiseen, eli ei niinkään logistiikkaan eikä myöskään liikunta-asioihin, vaikka liikuntapääkaupungissa ollaankin.

Mul on vieraana tänään Kati, Kari ja Joel täällä studiossa. Oikeastaan voisin päästää teidät itse esittelemään itsenne. Haluisko Kati alottaa?

KATI:

Joo, toki. Mielelläni. Eli tosiaan Kankaisen Kati. Tuun Sitowisesta, missä työskentelen vastuullisuus- ja ympäristöasiantuntijana. Muun muassa kestävään liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien asioiden parissa teen töitä. Kiva tulla juttelemaan teemasta.

TANJA:

No niin. Ja mehän ollaan vanhoja työkavereitakin.

KATI:

Näinpä.

TANJA:

Sitten päästäsikin Karin seuraavaksi esittäytymään.

KARI:

Joo. Mä oon Kari Ström, palvelupäällikkö, ja toimin Jyväskylän kaupungilla. Mä vastaan Linkki-joukkoliikennepalvelusta tällä seudulla. Se on semmonen yksi kestävänn liikkumisen muoto. Mut sitten myös paljon tehnyt yritysten ja työyhteisöjen kanssa yhteistyötä siinä, että miten voidaan toteuttaa työmatkaa ja työnaikaistakin matkaa muuttaa kestäväksi.

TANJA:

Kiitos Kari. No, sit meil on vielä vieraana Joel.

JOEL:

Kiitos. Mä oon Joel Virpi ja toimin Omago Oy:n toimitusjohtajana. Me tuotetaan yhteiskäyttöautopalveluja kunnille ja kaupungeille ja taloyhtiölle ja sitä kautta kuluttajille. Jyväskylän kanssakin meillä on yhteistä historiaa, ja pöydässä istuvat henkilöt on valmiiksi tuttuja, niin eipä tämän enempää.

TANJA:

Kiitos Joel. Mun nimi on Tanja Oksa, ja työskentelen Jyväskylän kaupungilla verkostopäällikkönä.

No, vähän alkuun tilastotietoa. Jyväskylän seudun henkilöliikennetutkimuksen mukaan Jyväskylän kaupungin kestävien kulkutapojen, eli pyöräilyn, kävelyn ja joukkoliikenteen osuus kaikista matkoista on yli 44 % ja tommosista alle 3 km:n matkoista 64 %. Kaupungin tavoitteena on nostaa kestävien kulkutapojen osuus 55 %:iin vuoteen 2030 mennessä. Sitten mainitaan vielä tohon liikuntapääkaupunkiinkin liittyen, että liikuntabarometrin mukaan jalankulku- ja pyöräilyväylät on ne meidän suosituimmat liikuntapaikat. Eli noin 75 % käyttää niitä ihan viikoittain.

Nyt tossa mainittiin nää alle 3 km:n matkat. Aika moni kuitenkin valitsee muun kun kestävänn liikkumisen. Mitä te arvelette, et mitkä on yleisimmät syyt siihen auton valintaan sit taas tuolla alle 3 km:n matkoilla?

KARI:

No, jos mä saa alottaa, niin mä lähen vähän historiasta. Eli käytännössä kyllähän meidän tähän kulttuuriin on tullut tuolta USA:sta tämmöinen autoilu. Se on tuotu aika massiivisella markkinoinnilla. On autoteollisuus ja myös sitten öljyteollisuuden markkinointi purrut meihin. Siitä on tullut semmoinen totuttu tapa. Myös meidän infra on rakennettu silleen, että se toimii autoliikenteelle. Nyt nää viimeiset vuosikymmenet on ruvennu muuttaa tätä kokonaisuutta.

Siinä isossa kuvassa mä ajattelen sitä, että miks me näin tehdään, niin se on totuttu tapa. Mul on ollu semmosia kohtaamisiakin ihmisten kanssa silloin, ku me alotettiin joukkoliikennetoiminta. Meillä oli tommosia avaustilanteita ja -tilaisuuksia, niin ihmiset tuli tutustuu bussiin, uuteen linkkiin. Se oli ihan mystistä, kuinka moni ihminen siel sit kerto, että täytyy tulla ihan kattomaan, ku ei oo 20 vuoteen käynyt tämmöisessä linja-autossa. Eli me on kasvettu pois autoistumisen kautta kevyestä ja kestävästä liikkumisesta. Nyt sitten ajat on muuttunu, ja me on herätty toiseen aikaan.

TANJA:

Tuleeks Katilla mieleen muita syitä tai tekosyitä?

KATI:

No joo. Kyllä mäkin oon sitä mieltä, että rutiinit on se tosi vahva tekijä siinä, miten me niitä arjen matkoja liikutaan. Se vahvasti ohjaa ja se, miten ne meidän ympärillä olevat ihmiset myös toimivat. Et kylhän me ihmiset ollaan semmosia laumaeläimiä. Me helposti katotaan, mitä muut tekee ja miten meidän ympärillä toimintaan, ja tehdään samalla tavalla. Silläkin on tosi iso vaikutus. Kyllähän varmasti se mukavuudenhalukin välillä ohjaa niitä meidän valintoja, mitä me arjessa tehdään.

TANJA:

Onks Joelilla kommenttia? Taidat asuukin siel pääkaupunkiseudulla. Siel on toi joukkoliikennekin vähän erilaista. Tuleeks mitään mieleen tähän?

JOEL:

Joo. Totta kai se vaikuttaa, et jos joukkoliikenne on järjestetty hyvin, niin sitä on helpompi käyttää. Sehän on ihan peruslähtökohta. Mutta ehkä tohon, mitä Kari sanoi, että meidän infraakin on rakennettu paljon autoilun ehdolla. Niin kyllähän siihen varmasti vaikuttaa myös se, että me ollaan ihan pohjoismaisillakin mittareilla hyvin harvaan asuttu maa. Tääl on välimatkat pitkiä, ja meillä on neljä vuodenaikaa. Välillä tuntuu että kolme vuodenaikaa. Mutta neljä vuodenaikaa ja haastavat keliolosuhteet välillä. Silloin, kun meillä on lähes kolme miljoonaa rekisterissä olevaa henkilöautoa Suomessa, niin kun se on siinä omassa pihassa, niin onhan se nyt helppo ottaa siitä käyttöön ja käydä sillä ne asiointimatkat ajamassa. Koko Suomen tasolla 1-2 km:n matkoista 50 % ajetaan henkilöautolla. Se on iso määrä. Kyllä mä nostan tuon helppouden ihan siihen (-) [0:06:01] joukkoliikenteen infran tilanteen.

Ehkä tossa onkin syytä miettiä, että millä tavalla sitä autoilua myös järjestää. Edustamani yhtiön puolesta, niin autoilun järjestämiseenkin on monia tapoja. Että vois puhua siitä autojen määrän vähentämisestä, mutta kyllä se autoilu tulee varmasti näyttämään meillä jatkossakin isoa roolia. Ei niin isoa mitä nyt.

TANJA:

No mitäs, täs tuli toi helppous, mut mitäs muita argumentteja siihen voitaisiin keksiä? Minkä takia kannattaa valita sit joku muu ku auto siksi liikkumisvälineeks noilla lyhyillä matkoilla?

KARI:

Tähän varmasti löytyy aika montakin. Tänä päivänä tiedetään, että kestävä liikkuminen on terveellistä. Se on turvallista. Kun me liikutaan nykyään liian vähän, niin se tekee hyvää, että me liikutaan, kun me tullaan vaikka töihin ja niin poispäin. Eli tän tyylisiä seikkoja tulee. Silloin, kun hoksataan se juuri, että meille itselle tapahtuu kivaa ja hyvää sisällä, kun me liikutaan omilla voimin töihin tai mihin ollaankaan menossa, niin kyllä silloin se oivallus on jo aika syvällä, ja sitä kautta myös kestävä liikkuminen tulee lisääntyy.

KATI:

Ja meil on tietysti ihmisinä yksilöllä erilaisia arvoja. Joillekin se on se oma terveys ja hyvinvointi. Joillekin se voi olla se ympäristönäkökulma. Joillekin se on sitten ehkä ne eurot, mitä säästää, kun pyöräilee tai käyttää joukkoliikennettä sitten ehkä sen oman auton sijaan. Varmasti niitä tärkeimpiä syitä on yhtä monta kuin on meitä ihmisiäkin.

Ehkä yks hyvä, mikä tohon terveyteen ja hyvinvointiin liittyen, niin myös se ehkä huomio tai havainto siitä, että yhtä lailla se joukkoliikenteen käyttäjä liikkuu useimmiten enemmän kuin se henkilöautoilija, joka ajaa ehkä siitä oven edestä toisen oven eteen. Keskimäärin se on se pari tuhatta askelta päivässä enemmän, mitä sitten bussilla liikkuja ottaa. Eli silläkin saa sitä liikettä omaan arkeensa.

TANJA:

Erinomaisia pointteja, mut tuleeko vielä lisäyksiä?

JOEL:

No, toi on iso juttu, minkä Kari sano. Että me liikutaan Suomessa ihan liian vähän. Liikkumattomuus on tosi iso ongelma. Meidän nuoriso varsinkin on aika huonossa kunnossa jopa paikoin. Se, että me kävellään enemmän, pyöräillään enemmän, sen lisäksi, et se tekee meille hyvää, niin se tekee tälle pallolle hyvää. Se infrakin tekee paljon tai kaupunkiympäristö on paljon mielekkäämpi vierailta ja turismille ja kaikille, jos siel on vähemmän yksityisautoja. Eiks se oo niin, että semmonen vehreä puisto ja rauhallinen ympäristö jossain kaupungilla, kahvila sen puiston laidalla, niin kiva siin on istua, jos ei koko ajan autot pörise ympärillä?

TANJA:

Se on juuri näin. Eli myös matkailuvalttina toimii sitten samalla sellainen infra. No hei, kaupunki työnantajana ja kestävä liikkuminen. Mitäs me on oikein tehty tän asian eteen? Nyt katseeni kääntyy Kariin.

KARI:

No joo, tosiaan Kari ei kaikkea tee, mutta totta kai monessa ollaan mukana. Työnantajana Jyväskylän kaupunkihan tarjoaa nykyään jo edullisempia joukkoliikennelippuja. Eli jos haluaa liikkua kestävästi joukkoliikenteellä, niin saa alennusta lippujen hintaan. Ja järjestää pyörähuoltotilaisuuksia, jossa kunnostetaan pyöriä, et niil on hyvä liikkua sitten töihin ja myös vapaa-ajalla. Toisaalta kaupunki tukee tämmösiä kestävästä liikkumisesta tapahtumia, että on pyöräilyviikkoa tai vastaavia. Siellä ollaan kyllä keskeisesti mukana tukemassa tämmöstä työtä.

Koko ajan tää on kasvussa. Meillä on vähän niinku pilottimaisesti tääkin menny, joten sitten tää varmaan tulee laajentumaan kokonaan kaupunkialueella. Nykyään tää nykyinen meidän hallintokortteli tässä Hannikaisenkadun ja Vapaudenkadun välisellä alueella, nää työpisteet pystyy kaikista näistä palveluista nauttii. Mutta useita juttuja tehdään kaikillekin työntekijöille. Vaikka näitä pyörähuoltotilanteita. Joo, joukkoliikennelippukin on kaikille saavutettavissa, mut se on hiukan eri hintaista eri alueille. Mutta projektit on kesken, ja meilläkin on paljon kehitettävää. Tästä mennään eteenpäin.

TANJA:

No, mitäs teidän työnantajat? Onko teidän työnantajilla, Sitowisella tai Omagolla? Liikkumisen ohjaus lienee se termi, jota ammattilaiset käyttää, mut puhutaan me nyt kestävästä liikkumisesta. Niin onks teidän työnantajilla toimenpiteitä tai tuleeks muuten jotain hyviä nostoja mieleen?

JOEL:

No, meillä nyt oikeestaan tarjoamamme palvelun myötä, et yrityksillähän tää kestävä liikkuminen ja vastuullisuus ja kaikki on koko ajan kasvava puheenaihe. Sil on enemmän painoarvoa, ja siihen myös olennaisesti liittyy se, että halutaan kannustaa ja mahdollistaa työntekijöille se, että voidaan kulkea pyörällä töissä tai tulla julkisilla töihin. Näissä on näitä edellä mainittuja hyötyjä paljonkin. Siitä huolimatta sitten monessa työpaikassa voi olla tilanne, että työpäivän aikana tarvii autoa tai että jotkut ajot on paljon järkevämpi mennä autolla kuin mitä julkisilla ihan ajankäytöllisesti ja sen työpäivän tehokkuuden myötä. Silloin jos sillä työpaikalla on auto käytössä, mitä pystyy työpäivän aikana hyödyntää, niin silloin se on mahdollista. Et jollain voi olla auto ihan puhtaasti sen takia, et se tarvii sitä

työmatkoihin. Mut jos tämä saadaan pois. Anteeks. Tarvii työpäivän aikana sitä. Hän vois työmatkat kulkea jollain muulla, jos sillä työpaikalla on auto. Me tarjotaan tällaista palvelua, ja sitä on tietenkin yrityksissä ja kaupungeillakin käytössä. Sitä kautta on kokemusta tälläsest.

KATI:

Joo. Ja voisin kompata sekä Karia että Joelia. Meilläkin tietysti jo meidän yrityksen vastuullisuustavoitteet ohjaa siihen, että halutaan saaha mahdollisimman iso työntekijöistä liikkumaan näitä arjen matkoja, työmatkoja kestävästi. Meilläki on joukkoliikennettä käyttäville työsuhdematkalippua tarjolla ja samaten työsuhdepyöräetu niille, jotka haluaa sitä hyödyntää. Samaten sitten isoimmilla toimipisteillä on sitten yhteiskäytössä autoja ja pyöriä työpäivän aikaista liikkumista varten. Ehkä yksi näkökulma, et tietysti meillä on myös sitten ne meidän asiakkaat. Että se meidän tavallaan kädenjälkivaikutus tietysti myös sitä kautta, että pyritään auttaa niitä meidän asiakkaita siinä heidän omien liikkumissuunnitelmiansa eteenpäin viemisessä.

TANJA:

Hyvä juttu. No hei, vielä tämmönen spesiaali kysymys ehkä jälleen kerran Karille. Noi joukkoliikenteen matkamäärät on koronapandemian jälkeen kasvaneet. Marraskuussahan taidettiin rikkoa se kuukausikohtainen ennätys, eli yli 800 000 matkaa. Mitkäs tähän on syynä, että Linkki rokkaa?

KARI:

Kivasti sanottu. Kyllä mä piän yhtenä suurimpana syynä sitä, että ihmiset on oivaltanut, että meidän täytyy tehdä jotain tän maapallon hyvinvoinnin kannalta ja ilmaston kannalta. Tätähän tukee myös ilmastobarometri 2019, laaja tutkimus valtakunnassa, että mitä ihmiset ajattelee kestävästä liikkumisesta. Silloin jo, täähän on ennen koronaa olevaa aikaa, niin ihmiset siinä kyselyssä ilmoitti, vaikka heil on auto, että 43 % he on vähentäny auton käyttöä ja siirtyny kestäviin liikkumismuotoihin. Omalla tavallaan myös niin, että jopa viidennes tai lähes 20 % ilmoittaa, et seuraavan 5 vuoden (-) [0:13:55] luopuu autosta kokonaan. Tän tyylisiä seikkoja on jo tämmösistä laajoista tutkimuksista selvinny. Se tarkoittaa paikallisel tasolla sitä, et okei, kävellään, pyöräillään, joukkoliikenteellä liikutaan enemmän. Kylhän tää varmasti on yksi suuri syy, et joukkoliikenne rokkaa.

Mut sitten on niitä muitakin. Jyväskylän kaupungilla varsin aktiivisesti kaupunkisuunnittelussa on pohdittu sitä, että mihin rakennetaan ja missä on palvelut ja työpaikat. Siin peruslähtökohtana on ollu, että mahdollisimman suuri prosenttia, yli 90 % on tavoitteena, että rakennetaan hyvien joukkoliikenneyhteyksien päähän tai varrelle. Sitä on tehty nyt vuosia tässä. Se varmasti omalta osaltaan vaikuttaa siitä, että miten matkamäärät kehittyyy, koska meillä on niin sanotusti asiakkaita

paljon enemmän tyrkyllä tänne meidän Linkkiin. Sitä kautta ihmisten on helppo ottaa käyttöön, kun etäisyydet on sopivia.

Mutta on tietysti tässä muitakin. Meillä on Linkki tulevaisuuteen 2030 -ohjelma. Siellä on kolme arvoa, millä vahvasti yritetään parantaa Linkki-palvelua. Yks on hinnottelu. Lippujen hintoja on laskettu. Toinen on palvelutason muuttaminen. Palvelutasoa on muutettu ja tullaan muuttamaan nyt sitten ens vuoden aikana todella vahvasti, jossa palvelua lisätään 30 %. Eli busseja liikkuu enemmän 30 % tuolla verkostossa. Sitä kautta yritetään palvella. Mutta myös se, että infraan pyritään vaikuttaa, että meillä on joukkoliikenne etuuksia, että me voidaan päästä nopeammin vähän liikkumaan tuolla katuverkossa, joka tarkoittaa tosiaan, et kun linkki lähestyy liikennevaloja, niin se tunnistaa järjestelmät ne, ja se pääsee nopeemmin vihreällä eteenpäin. Matkanopeus on yksi asia, joka vaikuttaa siihen, että kuinka kilpailukykyisen yleensä joukkoliikenne on.

Sitten tietysti ehkä viimeisimpänä tää ajanhenki, että meillä on aika tiukkaa kotitalouksissa. Kaikki kallistuu, ja sota on pistänyt polttoainehinnat korkeelle. Linkki on sitten tuonut sen vaihtoehdon, että voi liikkua kestävästi ja edullisesti. Näistä kokonaisuuksista mä uskon tää muodostuu, miks meillä rokkaa.

TANJA:

Hyvä. Erinomaisen hyvä paletti. Ja kuitenkin vaik tässä on näitä viime ajan toimia, niin sitten toi pitkäjänteisyys sieltä maankäytön kautta on tietysti hyvin kuvaavaa.

KARI:

Kyllä.

TANJA:

Hei, siirrytään puhumaan vähän liikkumisesta palveluna. Mobility as a service -ajatuksesta. Siinähan keskipisteenä on se asiakas, eli se, joka on liikkumassa paikasta toiseen. Perinteisii liikkumisen palveluitahan on just Linkki eli joukkoliikenne ja taksi, mut nykyään nää palvelut on monipuolistunut. Joelin edustamat yhteiskäyttöautot, sit on yhteiskäyttöpyöriä ja skuutteja, kimppakyytitoimintaa, autojen vertaisvuokrausta ja monenmoista muuta. Esimerkiks näis yhteiskäyttökeisseissähan ajatuksena on se, et asiakkaan ei tarvitse omistaa autoa tai pyörää tai skuuttia, vaan sen voi helposti ottaa lyhytaikaiseen käyttöön.

Tässä luettelin esimerkkejä, mutta mitäs teille tarkoittaa se liikkuminen palveluna? Haluuko Kati aloittaa?

KATI:

No joo. Ehkä mä ite ajattelen, et siinä se kantava ajatus on se, että liikkuminen palveluna mahdollistaa sen oman arjen elämisen niin, että sun ei oo pakko omistaa sitä omaa autoa, ellet sä niin halua. Eli tosiaan että löytyy se riittävän kattava paletti niitä erilaisia vaihtoehtoja, jonka voi sitten aina kuhunkin tilanteeseen valita. Niin ehkä mä näen näin, et se on jotenkin sitä ydintä siinä, kun puhutaan liikkumisesta palveluna.

JOEL:

Joo, kyllä. Tuota on ihan helppo kompata. Vähän saman toistoa, mutta nimenomaan niin, että sä pystyt luopumaan siitä. Sun ei tarvii itse omistaa sitä liikkumisvälinettä, että ehkä enemmän se liikkuminen palveluna on semmonen asennekysymys. Et sä suhtaudut siihen palveluun, et sulla pitää päästä paikasta a paikkaan b ja sieltä takaisin ja niin edelleen. Sitten sä valitset siihen vaanärkevimmän mahdollisen liikkumistavan. Jotakin ajoa varten se voi olla se oma auto ja jotain ajoa varten se on linja-auto tai joskus on juna tai metro tai raitiovaunu tai niin edelleen. Ja näistä sä saat kasattua sellasen oman repertuaarin, mitä sä käytät siihen liikkumisen ilman, et sun pitää itse omistaa niitä välineitä. Että kyllä se mulle ehkä sitä tarkoittaa. Nimenomaan sä asennoidut siihen, et se on palveluna, eikä se oo mikään sellanen, ku autoon liittyy joskus ehkä edelleen jonkun näköstä statussymbolia tai muuta. Niin jos sä ajattelet liikkumisen palveluna, niin sitä harvemmin ehkä siellä on.

KATI:

Joo. Ja mä voisin vielä täydentää just sen, että tavallaan ehkä se on myös semmosta liikenteen sekakäyttö. Harva meistähän on sellanen, että kuljetaan pelkästään omalla autolla tai pelkästään bussilla tai pelkästään pyörällä. Useinhan se arki toimii sujuvimmin, kun yhdistellään niitä eri kulkutapoja, niin tavallaan se semmonen sekakäytön suosiminen on varmaan siinä sen liikkumispalveluitten käytön ydintä myös.

TANJA:

Joo. Positiivisessa mielessä sekakäyttö. No hei, näähän perustuu tämmösiin digitaalisiin alustoihin. Mites ne, löytääks ne asiakkaat sinne? Miten uudet palveluntarjoajat vois löytää ne potentiaaliset asiakkaansa? Se ei oo varmaan ihan yksinkertasta. Haluiks Joel alottaa, ku ihan tässä suoraan tässä tämän asian parissa olet varmasti työskennellyt?

JOEL:

Joo. Ensinnäkin tämmösten uusien palveluiden käyttöönotossa on mun mielestä kyse vähän sellasesta kulttuurin muutoksesta. Ihmiset ei välttämättä osaa kaivata sitä palvelua edes ennen ku ne on jotenkin sitä päässyt testaamaan tai kokeilemaan. Jos nyt ajatellaan vaikka, nyt on ruoan kotiinkuljetuspalvelut ja on Fiksuruokaa ja

Ruokaboksia ja niin edelleen, erilaisia palveluita siihen tuotu, niin 10 vuotta sitten ei välttämättä ihmiset osannut kuvitellakaan, että se kaupassa käyminen olis joku ongelma. Mutta itse asiassa näitten palveluiden myötä nyt voidaan ajatella, että se on ajan haaskausta käydä itse siellä kaupassa. Joku tykkää siellä käydä, mutta moni käyttää myös näitä erilaisia palveluja.

Sama liittyy varmasti, on se sitten yhteiskäyttöautot tai on se yhteiskäyttöiset potkulaudat tai on se vaikka polkupyöräily tai joku muu kestävä liikunnan muoto. Eli on joku niin totuttu, niin selkärangassa joku toimintatapa, et ei osata kuvitellakaan, että tarvittais jotain muuta. Ja se aiheuttaa haasteen ehkä sille markkinoille. Et jos sä starttaat jonkun ihan uudenlaisen liikunnispalvelun, niin sitä pitää markkinoilla vähän niinku kiertoteitä. Että okei. Ketä ne on ne ihmiset? Mikä muutos se on, minkä ne tekee? Et joku vaikka luopuu omasta autostaan, siirtyy käyttämään polkupyörää ja julkisia pääasiassa. Mut sitten sillä jää täällä harvaan asutussa Suomessa joku aukko, mihin se tarvitsee vaikka autoa, niin sit sillä on sinne tarjolla on minileasingvaihtoehtoja ja leasingautoja ja on yhteiskäyttöautoja. On erilaisia. Et suoraan vaikka nyt yhteiskäyttöautoa yhteiskäyttöautona markkinoiminen, niin se ei välttämättä oo sitä tehokkainta. Mutta vaihtoehto auton omistamiselle. Toi on ehkä se pointti, mikä aiheuttaa sen haasteen. Mut raakaa markkinointityötä. Eihän uuden tuotteen markkinoiminen oo koskaan vaikee-. [naurua]. Helppoa. Et se on aina vaikeaa, ja ne asiakkaat pitää jostain löytää, ja se vaatii ammattitaitoa ja euroja.

TANJA:

Tuleeks Katilla mieleen, et miten niitä potentiaalisia käyttäjiä löydetään?

KATI:

Joo. Joel ehkä mainitsikin sen yhden avainsanan myös, eli se kokeileminen varmaan toimii, kuten monessa muussakin asiassa niin tässäkin. Juuri se, että kun keksitään ne keinot, millä saadaan se ihminen ensimmäisen kerran jotain uutta palvelua koittaa, niin se on ehkä se yksi kynnyks, millä sitten toivottavasti saadaan heidät sitten uusien palveluitten käyttäjäksi. Perinteisestihän on varmaan aina se semmonen pienempi edelläkävijöitten joukko, jotka innokkaasti ottaa uuden palvelun käyttöön. Mutta sit tietysti, että saadaan myös se isompi massa sitten siellä perässä mukaan, niin siihen tarvitaan tosiaan varmasti sitä viestintää ja markkinointia ja niitä erilaisia kokeiluita, millä kannustetaan ja madalletaan sitä kynnystä kokeilla jotain uutta.

TANJA:

Tuliks Karilla mieleen jotain esimerkkikokeiluita?

KARI:

No, tulee varmasti, ja tosiaan komppaan kovasti tässä edellisiä kommentteja. Siis jos mä alkuun sanoin tossa, että autoteollisuus ja nää on markkinoinut meille tietyn kulkutavan ja liikkumistottumuksen, niin kyllähän kestävän liikkumisen ja tämmösen, niin kyllähän meidän täytyy samoja keinoja käyttää, että me saadaan se kaikille tietoon. Eli se markkinointi ja markkinointi. Se on ilman muuta tärkeä. Mut sitten toisaalta Kati sano näitten palveluitten kokeiluista, niin mä vaikka esimerkkinä joukkoliikenteen osalta, että meil on mahtava tämmöinen suurtapahtuma, Valonkaupunki-tapahtuma, niin meillä on ilmaismatkat niihin iltoihin, jolloin meillä on vähän käyttäjiä iltaisin autoissa, niin pääsee ihmiset testaamaan tämmösen tapahtuman yhteydessä. Oikein kymmenet tuhannet ihmiset käy kokeilemassa, niin luulen, että joillekin käy, et hetkinen, pääsee vaik sillon ruuhkasta onkin, niin okei, tällähän pääsee aika sujuvasti muutaman, 50 kilometrinkin päästä ja vähän kauempaakin.

Sitten toinen tapa tietysti on, että mitäs saada kaikki toimimaan niitten kokeiluitten suutaan. Meillä on esimerkkejä Valmetista ja sairaalatoiminnoista ja muistakin yrityskontakteista, joissa työnantaja lähtee tekeen kokeiluja ja me on oltu siellä mukana työnantajan kans järjestämässä se edullisesti sille työntekijälle. He lähtee työmatkoissaan kokeilemaan, et oikein, mites ois liikkua pyörällä tai joukkoliikennemerkeissä. Eli on järjestetty jopa polkupyörät sinne, että voi kokeilla myös fillaria. Näitten kautta on monta tarinaa, joissa esimerkiksi, voin yhden ehkä kertoa ja täällä joku saattaa muistaa sitä. Niin esimerkiksi ihminen tulee 2,5 km töihin joka päivä autolla. Aatelkaa. 2,5 km vaan matkaa, ja sitten hän pääsee pyöräkokeiluun ja kypäränkin saa vielä lainaan ja se testaa. Sen jälkeen monta kertaa olen hänet nähnyt täällä, täälläkin meidän korttelissa tulevan polkupyörällä, vaikka silloin jo on matka paljon pitempi niihin palavereihin. Eli se on pieni kokeilu, ja sen jälkeen me muutetaan sen takia, että vanhat tottumukset, totutut tavat jää pois, ja mennään eteenpäin.

TANJA:

Joel, jatka vaan.

JOEL:

Toi on hyvä esimerkki. Mun mielestä tossa on olennaista se, että kun mä en oikein jaksa uskoa, että vaikka joku palvelu tai joku kestävän liikkumisen ratkasu yleistyisi tai ihmiset alkaisi käyttämään sitä ihan vaan sen takia, et se on kestävä ja vihreää ja hyväksi meidän maapallolle. Et jos se on yksin se peruste, niin vaikka se on iso peruste, niin se ei oo riittävän iso peruste, kun se ei oo sille ihmiselle juuri sillä hetkellä välttämättä mitään hyvää. Siin on nimenomaan se, että jos oot vaikka aina tottunu sillä autolla tulemaan sinne kaupunkiin töihin, jos sä kokeilet mennä sinne vaikka julkisilla, sulla jää se parkkipaikan etsiminen pois ja se, että onks sulla

parkkimaksu maksettu ja onks joku rikkonut sen sun auton siellä kadun varressa ja niin edelleen. Tällasen kokemuksen pitää saada, että sen huomaa.

Jos esimerkkinä. Mä oon, puheesta saattaa kuulla, mutta oon tuolta Oulun seudulta vahvasti kotoisin ja nyt 2,5 vuotta asunut tuolla pääkaupunkiseudulla. Mutta Oulussa asuessani mä olin viimeksi käyttänyt joskus kouluaikoina julkista liikennettä. Tai siellä kaupungin sisällä liikkumiseen. Nyt sit me asuttiin Helsingissä, ja joka viikko käytin julkisia. Tavallaan tuli vaan semmonen, että hetkinen. Täähän on hyvin helppoa. Se on jopa Helsingin mittakaavassa, sehän on nopeampaa ku sillä autolla liikkuminen. Eli pitäis mennä niiden positiivisten juttujen kautta siihen.

Se markkinointiviesti, että pelastetaan yhdessä maapallo ja myydään kaikki autot pois, niin siinä otetaan siltä ihmiseltä se auto pois. Mut se viesti voi olla niin, että siirrytään käyttämään julkista liikennettä. Säästetään aikaa ja rahaa, ja kaikilla on kivaa. Et se markkinointi pitäis olla enemmän noin päin kuitenkin suututtamatta niin, että eihän siinä auton omistamisessa ole mitään väärää. Se on monella Suomessa välttämättömyys, mutta täällä on hirveästi ihmisiä, joille se ei oo välttämättömyys. Vois omalle kukkarollekin kestävämmällä tavalla liikkumisensa hoitaa.

KARI:

[naurua] Jos sallit vielä yhden semmosen lyhyen iloisen kokeilun, mikä meillä on toteutettu, niin meil ollu tonttulakkipäivä joukkoliikenteessä. Eli tonttulakki päästään ilmasiks liikkumaan kaupungissa. Siin on monta arvoa. Siinä, kun olen muutaman kerran hypänny se tonttulakki päässä itsekin sinne, niin onhan se aivan huikeeta, että siellä istutaan tonttulakit päässä. Kaikilla on vähän sama jouluinen hymy päällä. Iloisia kasvoja näkee valtavan paljon. Sitten mikä tärkeintä niin erittäin laajasti medioissa leviää tieto tämmösestä kokeilusta, joka tarkoittaa sitä, että näillä on hirveän paljon arvoa tämmösillä kokeilulla, jotta me tiedetään, että tämmöinen liikkumismahdollisuus on olemassa.

TANJA:

Eli tulkitsen, että myös pilke silmäkulmassa on hyvä asia aina. Hei, meil on Jyväskylän kaupungilla ollu näitä yhteiskäyttöautoja käytös muutaman vuoden ajan. Ne on tuolla kaupungintalon parkkipaikalla, ja ne on siis päiväsaikaan kaupungin henkilöstön virkakäytössä niin kutsutusti ja sitten muina aikoina kaikkien käytössä. Eli meillä ollu tämmöinen kokeilu. En muista nyt, et onks se enää kokeilu ja mihin asti se onkaan meillä menossa. Mutta mitenkäs kaupunki muuten vois vaikuttaa siihen, että tämmöset yhteiskäyttöautot lisääntyisi?

KARI:

No, jos vaikka alotan silleen, että ihan merkityksellinen on edelleen tää kaavoitus. Meillä on tehty kaavoitushankkeita, joissa kaavoittajat on määritelty niin, että jos sinne kiinteistölle, mitä on kaavoitettu, tulee yhteiskäyttöauto, niin se myös vähentää pysäköintipaikkavaatimusta. Siitä tulee konkreettisia hyötyjä sille, kuka toteuttaa sitä hanketta. Eli kaavoituksella pystytään ohjaamaan tätä kokonaisuutta, että tää on semmonen erityisesti kaupungin keskustoissa ja miksei vähän lähiöissäkin hyvä tapa hoitaa asiaa. Ehkä toi päällimmäisenä.

Toi nykyinen malli, mikä meillä on, niin se on erinomainen malli, ja se on pysyvää tällä hetkellä toimintaa, et silleen tarkennuksena. On tarkoitus varmasti laajentaa. Nyt just viime päivinä on kysytytkin myös mejän kaupungin eri sektoreilta, että voiko niitä käyttää myös muut toimijat tässä meidän koko kaupunkihenkilökunnan kokonaisuudesta, ja varmasti laajennetaan. Ehkä Joelin kanssa pitää sopia, että tarvittais autoja lisää.

TANJA:

No niin. Kuulostaa hyvältä. Keksiikö Kati sitten muita tapoja lisätä yhteiskäyttöautoilua?

KATI:

Joo. No, tosiaan niinku Kari sanokin niin kaavotuksella on tietysti tosi keskeinen rooli. Sieltä asemakaavan määräysten kautta vaikuttaa, ja tietysti juurikin se kokeilun laajentaminen ja tavallaan se koko kaupungin ajoneuvokaluston miettiminen sillä silmällä, että mitkä niistä ajoneuvoista on ehkä semmosia, että sopis yhteiskäyttöön. Tietysti ehkä vielä sitten sen lisäksi myös ylipäänsä se pysäköintipolitiikka, että miten voidaan mahdollistaa yhteiskäyttöauto-operaattoreille se, että niille autoille löytyy tosiaan niitä asemapaikkoja sitten kaupungeista. On ne sitten kadunvarsipaikkoja tai muita. Ja tietysti liikenteen sähköistyessä myös moni yhteiskäyttöautokin on sitten sähköinen, niin myös se, että ne keinot, miten kaupunki voi sitten edesauttaa sitä, että niille yhteiskäyttöautoille löytyy ne latausmahdollisuudet sitten.

TANJA:

Eli jonkun verran tämmösii tavallaan linjattavia asioita. Tuleeks Joelilla vielä muuta mieleen?

JOEL:

No, noi edellä mainitut asiat tietenkin. Toi kaavoituspuoli on iso. Se tekee houkuttelevaksi sen yhteiskäyttöautojen hankkimisen uusiin kohteisiin. Pysäköinti on iso juttu. Kaikki yhteiskäyttöautot ei oo jonkun taloyhtiön tai jonkun työpaikan käytössä, vaan ne on yleisesti koko kaupunkilaisten käytössä ja sijoitettuna sinne kaupungin katujen varsille. Näissä on erilaisia pysäköintikäytänteitä eri kaupungeilla,

mutta se on yks sellanen asia, et se pysäköinti yhteiskäyttöautoilla pitää tehdä helpoksi. Et se operaattori voi vaikka ostaa sille jonkun pysäköintiluvan, jolloin sitä voi pysäköidä kaikille kaupungin tietyille paikoille aikamäärittelemättömästi. Tämmösiä mekanismeja on oltava, jotta sen palvelun operoiminen siellä kaupungissa on mahdollista.

Mutta nämä edellä mainitut asiat, että ylipäättään se, että milloin niitä ihmisiä. Yhteiskäyttöautojen määrään voidaan nostaa. Niitä voi joku operaattori laittaa vaikka 1000 jonnekin neliömetrin kokoselle paikalle. Niitä voi kyllä laittaa, mutta isompi haaste on saada niille käyttöä. Sit päästään siihen, että mikä on semmonen tavallaan paikka. Minkälainen kaupunki on se, missä yhteiskäyttöautolle on käyttöä? Tai jos mietitään Helsinkiä tai Jyväskylää tai Tamperette, mitä tahansa aluetta, niin jollain kaupunginosalla on enemmän yhteiskäyttöautojen käyttäjiä kuin jollain toisella. Sit mistä se johtuu, niin se johtuu siitä, että siellä kaupunginosassa käytetään vaikka enemmän julkista liikennettä. Eli sieltä pystyy tukeutumaan siihen julkiseen liikenteeseen niissä päivittäisissä työmatkoissa ja niin edelleen. Siellä on hyvä pyöräilyinfra, eli sä pystyt ajamaan pyörällä siellä.

Oulu on hyvä esimerkki. Siellä pyöräily on ympärivuorokautista ja ympärivuotista. Ihan joka kaupungissa näin ei vielä oo. Nämä luo yhdessä semmosen alustan, et siellä asuu sellasia ihmisiä, niillä on sellasia palveluita ympärillään ja semmoinen elinympäristö, mihin sopii se, että niillä ei oo omalle yksityisautolle niin paljon käyttöä, jolloin siellä jää enää se ohut kaista, mihin ne autoa tarvii. Se on helppoa, järkevää ja edullista hoitaa yhteiskäyttöautolla. Et näitten tällaisten linjattavien asioiden, kaavoituksen ja pysäköinnin lisäksi, mä nostaisin ihan tän julkisen liikenteen kehittymisen ja pyöräilyinfran parantamisen. Nää kaksi asiaa on hyvin merkityksellisiä siinä, että ihmiset löytää sen palvelun.

TANJA:

Poimin tosta ajatuksen, että kestävä liikkuminen edesauttaa kestävää liikkumista.

JOEL:

Näin se on. (--) [0:33:14].

TANJA:

Hyvä. No, hei puhutaan sit vähän matkaketjuista. Nykyäänhän meillä on kaiken maailman reittioppaita. Jopa se Google Maps ehdottelee sieltä erilaisia reittejä. Sit on valtakunnallinen perille.fi, ja Linkissäkin on reittiopas, jonne voi määritellä niitä kävelymatkojansa ja niin pois päin. Ihmiset käyttää näitä, mutta mitä te ajattelette, et mitkä ne on ne asiat, jotka vaikuttaa niihin reittivalintoihin? Onks se helppous, hinta? Monesti näissä on myös päästöt näkyvillä. Mikä se on se merkittävin ja miten vaikka itse omista reiteistänne ajattelette? Haluuko Kati alottaa?

KATI:

No joo. Mä usein (-) [0:34:02] neljästä h:sta, eli tavallaan (-) se vaikuttaa tietysti siihen, että millä kulkupelillä lähtee liikenteeseen, ja tietysti myös siihen, että minkä reitin valitsee. Sen pitää olla helppoo, hauskaa, halpaa ja hyödyllistä, mikä se ikinä onkaan se valittava reitti ja kulkutapaa. Sieltä se varmaan nousee myös se, että mikä kullakin on sitten se itselle tärkein noista. Että niinku sanoin, eri ihmisiä ohjaa eri tekijät. Yhtä lailla siihen reittivalintaan vaikuttaa, jos pyörälläkin liikkuu, niin totta kai, että se matka hoituu sujuvasti, mutta yhtälailla myös tietysti ne ehkä semmoset hyvinvointitekijät. Kyllä sitä mieluummin fillaroi järven rantaraittia pitkin ehkä sitten kotia kuin sitte moottoritien vartta. Monenlaiset asiat tietysti aina ehkä hetkestä ja mielentilasta riippuen.

TANJA:

Tuleekos herroilla mieleen kommentoitavaa tähän vai olisiko neljä h:ta niin?

JOEL:

Kyllä toi oli aika hyvä kiteytys. Mä oon vähän huomannu, että reittisovellusten käyttäjien tai käyttäjien kokemuksista kommentoimaan, mutta jos nyt. Teillä Jyväskylässä en oo koskaan sitä käyttäny. En oo täällä julkista liikennettä oikeestaan käyttäny. Mutta teil on varmaan joku Linkki-äppi siis, mikä on vähän vastaavanlainen ku Helsingissä nyt on vaikka tää HSL ja pääkaupunkiseudun. Kyllähän noissa se, että se aina antaa sulle just sen helpoimman, nopeimman kulkutavan siihen. Et jos mun pitää päästä paikasta a jonnekin paikkaan b, niin se näyttää, et nyt, kun mä paan osotteet tähän, niin kannattaa ensin mennä tolla bussilla ja sit tolla junalla ja niin edelleen.

Että tollasen ja sitten siihen liittäminen niinku yhä useampia kulkumuotoja. Toki monet tällaisista kestävästä liikkumisen palveluista on tähän asti mielletty vähän sille pilotin omaisena, mikä on varmaan myös osaltaan hidastanut sitä, et niitä ei tämmösiin kaupunkien reittioppaisiin oo liitetty. Ei tiedetä, onks sillä jatkoa ja niin edelleen. Mutta mitä enemmän sinne luo näitä tällasia mahdollisuuksia valita se reitti eri kulkutavoilla, mikä on kuhunkin hetkeen viisainta, niin varmasti edesauttaa näitten palveluitten yleistymistä.

TANJA:

No hei, siellä näkyy, taitaa Linkissäkin näkyy päästötkin. Ainaki aika monessa näissä näkyy. Eli jos vaikka perille.fi vertailee, et menisinkö junalla vai bussilla ja millä mixillä, minkälainen sekakäyttöä olis kyseessä, niin siel näkyy ne hiilidioksidipäästöt. Uskotteks te, et ihmiset jo kattoo niitä? Tuleeks se merkitys niitten muitten neljän h:n lisäks nousemaan? Alkaaks se vaikuttaa meidän valintoihin?

KARI:

Se varmasti vaikuttaa. Mut voi olla, että tänä päivänä vielä se joku nopeus ja hinta on ensimmäisenä. Mutta musta tuntuu, et sillä yleisellä tasolla nää palvelut pitää kehittyä päästöttömäksi. Siis Suomessahan ollaan ihan kärjessä, miten näitä asioita kehitetään, ja se, että kauanko sitä päästölaskentaa siinä rinnalla tarvitaan, jos vaikka joukkoliikenne niinku meilläkin on suurin piirtein päästötöntä vuoden päästä kesällä. Niin se on varmaan kohta kaikilla muillakin kaupunkiseuduilla ja niin pois päin. Mutta se on merkityksellistä ja tietyille asiakasryhmille erittäin arvokasta ja varmasti tarkasti seuraavat, mut mä luulen, että mittavassa määrin me mennään paljon eteenpäin ihan seuraavan 10 vuoden sisällä näissä päästöasioissa, että me mennään kohti päästöttömyyttä, ja se tuo puhdasta liikennettä meille.

JOEL:

Mä voisin kompata tuota, ja sitten mun mielipide on vähän sellanen, että on aika kohtuutonta vaatia kuluttajalta, että hän itse aina valitsisi se päästöttömyys edellä. Että ku siellä kuitenkin painaa niinku Kati sano neljän h:n sääntö. Kun kyse on liikkumisesta, niin se päätös, millä liikkumismuodolle (-) [0:38:08] mennään, se tehdään aika rationaalisesti. Sun pitää viedä muksut päiväkotiin tai jotain muuta, niin jos se on hirveen helppo tehdä 10 minuutissa tällä tavalla, niin jos siinä menee puol tuntia, mutta se on päästötöntä, niin et sä koskaan valitse sitä puolen tunnin ratkaisua. Siinä mielessä se, että palveluntarjoajien vastuulla on tehdä niin, että se on kestävästi se palvelu tuotettu, se on vastuullista, se on mielellään päästötöntä. Silloin kuluttajien on hirveen helppo valinta. Niinku just Kari sanoi, että kestävä liikenne kasvaa, liikenne on päästötöntä tai ainakin hyvin vähäpäästöistä. Silloin se on kuluttajalle hirveen helppoa.

TANJA:

Kuulostaa hyvältä. No hei, nyt ku puhuttiin näist matkaketjuista, niin tosiaan niitähän pystyy nyt matkaketjuja määrittelee, mut se lippujen ostaminen on vielä aika vähäisessä määrin mahdollista. Helsingis taitaa olla se oisko Whim-niminen, jossa se on mahdollista. Mut muuten se on vielä semmosii ripottaisia palveluita. Uskotteks te, et semmonen ois hyvä, että pystyis tavallaan hankkimaan jonku kestävän? Vaikka Linkki-lipulla saiski tietyn määrän sähköskuuttikäyttökertoja tai mitä ikinä se voisikaan olla. Niin tuleeks tämmöset palvelut? Tääkin on sitä sekakäyttöä, joka nyt täs on tänään meil valikoitunu termiks.

KARI:

Niin tossa oli, tuo oli jo etuus, että jos meidän Linkki-lipulla saa vielä skuuteilla mennä. Mut siis käytännössä just, että nää olis koplattuna yhteen järjestelmään. Sieltä vois aina ottaa ne liput, mitä tarvii siihen matkaa, niin sehän on oikeestaan

tää tavote, jos puhutaan liikkumisen palveluista. Että on yksi järjestelmä, ja sä tarviit tietynlaisia matkoja, niin sä voit ostaa yhestä paikasta. Meillähän tänä päivänä Jyväskylän seudun joukkoliikenteessä on yhteistyötä VR:n kanssa ja on tämmönen (-) [0:40:07] Onnibus ja Matkahuolto ja näin. Heidän järjestelmistään ihmiset voi ostaa sen loppumatkan, jos on Linkillä, niin sen lipun. Eli näitä on nyt jo olemassa laajasti, mutta sitten se skuutti ja tämmöstä.

TANJA:

Tai Joelin auto.

KARI:

Niin, Joelin auto. Niin niitä ei ole. Mutta nää on mielenkiintosa ja rajapinnathan on mejän toiminnassa jo lainkin puolelta auki niinku teknisesti. Näitä vaan pitäs viedä eteenpäin ja sovelluksia kehittää. Tärkeintä tässä on, ettei olla mustasukkasias vaikka Joelin toiminnalle, jossa on yhteiskäyttöauto. Siellä on se sana auto. Että se ei oo panna. Autoa tarvitaan tietyssä vaiheessa elämää tai päivääkin, ja jos tavoitellaan sitä, että ei kuitenkaan tarvii omistaa sitä autoa, niin nää yhteistoiminat, ne on tosi mielenkiintosa, ja niitä pitäs kyllä vaan kehittää. Mä uskon, että ihmiset käyttäis niitä sitten helpommin, kun ne ois vielä samoista järjestelmistä saatavissa.

JOEL:

Juuri näin. Nimenomaan kun kyse on matkaketjuista niin se, että ne saadaan samasta paikasta, niin on ehdottomasti etu. Että kyse on matkaketjusta. On junan ja linja-auton ja vaikka sitten sen sähköskuutin yhdistelmää. No, sit jos mennään vaikka yhteiskäyttöön, et jos vaikka meidän autot ois siellä, niin se harvemmin on osa mitään matkaketjua. Elikkä matkaketjujen järjestäminen julkista liikennettä hyödyntäen on aika paljon helpompaa kuin mitä sellaisten matkojen, mitä meidän asiakkaat ajaa. Näillä yhteiskäyttöautoilla se ajo alkaa ja päättyy, jos nyt ei samaan ruutuun niin samaan kaupunginosaan, jolloin kyseessä on tämmöistä round trip tyylistä ajoa. Niillä ajetaan sellaisia ajoja, mitä ei oo järkevää tai mahdollista ajaa julkisella liikenteellä. Nää on pääasiassa autottomia ihmisiä, jotka kyllä osaa käyttää julkista ja ymmärtää, milloin se on hyvä, mut sit välillä tarvii autoa. Siihen ne ottaa sen yhteiskäyttöauton. Siinä mä vedän sen eron, että kun on kyse matkaketjuista, niin ilman muuta täntyyppiset systeemit toimii siinä varmasti erinomaisesti ja niitä, niinku kuultiin, niitä onkin. Mut sitten vaikka yhteiskäyttöjen osalta, niin kyllä se on myönnettävä. Ei se oo osa, harvoin se on osa matkaketjua, vaan se on tällaista round trip -tyylistä ajoa. Jos se taas on sellast, et sä voit ajaa sillä paikasta a paikkaan b, niin silloin se hyvin usein kilpailee sen julkisen liikenteen kanssa. Silloin siihen on kaupunki esimerkiks vähän vaikeampi suhtautua, et onks tää meille nyt hyvä vai huono juttu.

TANJA:

Hyvä. Tuleeks Katilla mieleen mitään?

KATI:

Joo. Oli tosi hyviä pointteja juuri, mitä Joel nostikin esiin tosta, että milloin tavallaan yhteiskäyttöautot parhaiten tukee sitä kestäväää liikkumista. Silloin, kun ne mahdollistaa se auton tarpeen silloin tosiaan, kun ne muut liikkumisen palvelut ei siihen tarpeeseen osu. Tosiaan yhtä lailla se voi olla vaikka sitten se semmonen kokonaispaketti, vaikka kuukausilippu, millä pääset sitten liikkumaan joukkoliikenteellä ja yhteiskäytösillä pyörillä tai potkulaudoilla ja sitten vaikkapa sen kolme kertaa kuukaudessa sitten tekemään sen matkan yhteiskäyttöautoilla. Niin tavallaan semmoset, ikään kuin paketointi sitten yheks paketiks, niin toivottavasti sellasia nähdään täällä Jyväskylässäkin jossain vaiheessa.

TANJA:

No niin. Täällähän rupee, potentiaalinen asiakas rupee jo innostumaan. Jyväskylän kaupungin tavoitteena on, et 55 % kaupungin alueella kuljetuista matkoista tehdään kestävillä kulkumuodoilla. Eli niinku on moneen kertaan mainittu tässä niin kävely, pyöräily ja joukkoliikenne on nyt ne, mistä tässä kohtaa puhutaan. Tää tavoitevuosi oli siis 2030. Niin nyt, ku mä oon kuunnellu tätä keskustelua, niin mä mietin jopa, et onks meidän tavoite liian vaatimaton. Mitäs Kari siihen sanoo?

KARI:

Niin. Tässä ehkä taustaks vielä se, että autoistuminen on kasvanut sieltä 60-luvulta tähän päivään. Nyt ekaa kertaa kulkutapaosuus on meillä muuttuu niin, että autoilu väheni. Tämä suuntaa (on se tulevaisuudessa) [0:44:19]. Tulee olemaan jyrkkää. Kyllä tää prosentuaalinen tavoite, nää prosentit nyt on aika pieniä. Jos puhutaan matkamäärinä, niin saattaa olla satoja, tuhansia, miljoonia matkoja. Ne on hyvin haastavia nuo prosentit.

Mutta käytännössä kuitenkin, että jos noin tapahtuu, niin sehän on ihan mullistava liikkumisessa. Eli ne prosentit kallistuu toistepäin. Eli autoilu vähenee ja kestävä liikkuminen kasvaa. Mä uskon niin, että näin tulee tapahtumaan. Se lähti siitä, kun kerroin, että ihmiset haluaa itse tehdä näin ilmaston ja maapallon hyväksi. Sitten juuri nyt, mitä tässäkin puhutaan, se yhteistoiminta vielä näitten kestävien liikkumismuotojen, ei omisteta autoa, eli palvelut paranee ja niin pois päin, niin sitä kautta nää kokonaisuudet menee eteenpäin. Mutta paljon tähän tarvitaan, että päästään tohon tavoitteeseen jo nyt. Mutta nää tämmöset prosenttitavoitteet, niin niitähän voi muuttaa, jos ne näyttää liian pieniltä, että sit muutetaan.

TANJA:

Olet oikeassa. Luku on vain luku. No hei, tää tavote oli sinne 2030 vuoteen mennessä, mut jos otetaan tämmönen paluu tulevaisuuteen -tyyppinen lähestyminen. Mennään tuonne 20 vuoden päähän ja mietitään, miten Jyväskylässä silloin liikutaan. Minkä asioitten te toivoisitte muuttuneen ja onks jotain semmost sit, mistä meidän pitäis pitää kiinni edelleenki? Katia haastan tässä nyt ensin.

KATI:

No, ehkä ainakin se, mitä toivoisin, että mikä osin muuttuu, niin että tavallaan osin se tilan käyttö täällä kaupungin ytimessä ja lähiöissä. Eli saatais yhä enemmän tilaa ihmisille niitten autojen sijaan ja myös sille kaupunkivihreelle. Eli toivottavasti parinkymmenen vuoden päästä tosiaan autojen sijaan näkyy enemmän ihmisiä siellä kaduilla ja kaupunkitilassa. Tietysti se, että toivottavasti ollaan niin joukkoliikenteen kehittämisohjelman kuin sitten pyöräilyn edistämishojelman tavoitteetkin saavutettu. Että jos näin on, niin sitten voimme olla hyvin tyytyväisiä.

No, ehkä sit toisaalta, onhan meillä täällä jo paljon hyvää, mistä toivottavasti onnistutaan pitämään kiinni. Että niinku tossa aiemmin jo vähän sivuttiinkin esimerkiks sitä, että reitin valintaan vaikuttaa myös se, että minkälaisessa ympäristössä kuljetaan, niin toivottavasti esimerkiksi meidän kehäsiniset ja kehävihreät on hyvin voimissaan parinkymmenen vuoden päästäkin ja työmatkoja ja arkimatkoja ja myös niitten vapaa-ajan matkojen teko onnistuu täällä. Meillä on täällä tosi paljon kauniita luonnonläheisiä reittejä, niin toivottavasti niitä on jatkossakin. Tietysti myös toivottavasti vihreät linkit rullailee päästöttömästi silloin täällä kaduilla. Ehkä yks toivottavasti edelleen, täällä on ihana tapa musta, että linkkikuskaa kiitetään kuuluvasti, kun poistutaan linkistä, niin toivottavasti näin tehdään myös sittenkin.

TANJA:

No niin. Mites Oulussa tai Helsingissä? Moikataanko kuskaa? Kiitetäänkö?

JOEL:

Kyllä siellä Oulussa ainakin mun muistikuvan mukaan. Kyllä siellä moikataan ja kiitetään, ja kyllä ne tutuksi tulee. Helsingissä niitä on aika paljon enemmän. Toivottavasti moikataan sielläkin. Kyllä mä ainakin moikkaan. Tuohon et miten toi liikkuminen tulevaisuudessa. Laaja aihe ja lähes kaikki nähtävillä olevat megatrenditkin osaltaan siihen liittyy. Mut kyllähän suunta on se, että liikkumiseen on enemmän vaihtoehtoja. Julkinen liikenne kehittyy kaikissa ainakin kasvavissa kaupungeissa tai edes samankokoisena pysyvissä kaupungeissa. Yksityisautoilusta pyritään vähentämään. Tämmösestä kaupunkiympäristön viihtyisyydestä puhutaan enemmän, ja sitten, mikä on yksityisautojen rooli siinä ja minkä verran niitä siellä saa olla, että se pysyy viihtyisänä ja niin edelleen.

Että kyllä tämä positiivinen sekakäyttö eri liikkumismuotojen välillä ihan varmasti lisääntyy. Maailma on täynnä tutkimustietoa, joka osoittaa sen, että ihmiset ei enää siihen omaan autoon suhtaudu samalla tavalla ku aikasemmin. Se ollaan valmiita korvaamaan jollakin joustavammalla ja helpommalla tavalla, mikä tässä on kestävätkä liikkumismuodot yhtenä kokonaisuutena. Et kyllä meidän kaupungit toivottavasti on entistä viihtyisämpiä, ja liikkumiseen on enemmän vaihtoehtoja.

Tää on kuitenkin semmonen muutos, että mä en haluaisi, että tähän suhtaudutaan. Puhutaan vaikka että yksityisautot vähenee, niin monesti se mielletään semmosena negatiivisena juttuna, että nyt autoilijoita kuritetaan tai vain muuta. Mun mielestä on tärkeää ymmärtää, että täällä harvaan asutussa Suomessa sillä autoilulla on paikkansa ihan varmasti vielä silloin 2030-luvulla. Mutta sen rooli ei oo välttämättä sama kuin tänä päivänä tai hyvin todennäköisesti se ei oo sama kuin tänä päivänä. Et on erilaisia liikkumismuotoja. Eri ihmisille sopii erilaiset tavat. Mutta se, että yhä useampi, joka pystyy hyödyntämään kestäviä liikkumistapoja omassa elämässään, niin pystyy niitä hyödyntämään ja on ne löytäneet. Siitä oon aika varma, että jo 2030 tää kehitys on mennyt eteenpäin. Sehän on muutaman vuoden päästä jo.

TANJA:

Se on. No hei, tuleeks sit viel mieleen jotain villejä kortteja? Jotain sellasta teknologiaa, mitä ei osatakaan vielä tänne istuttaa mielikuvissamme tänne kaupunkiympäristöön?

KARI:

Niin. Ehkä julkinen liikenne voi mennä ilmassa tai se voi mennä lähellä maanpintaa tai sähköisesti ilman kuljettajia. Tällä hetkellähän valtakunnassakin jo kokeillaan tämmöstä itseohjautuvaa bussiyksiköitä. Et semmoseen suuntaan se voi mennä, mut siihen on tosi pitkä aika. Se ystävällinen palvelu, mitä Kati sanoi, meillä kuljettajat ihanasti kiittää ja myös asiakkaat kiittää kuljettaa, niin siinä on jotain inhimillistä ja semmosta kivaa, ku siellä kohdataan. Toivottavasti se säilyy pitkään.

Mutta joo, kyllähän tämmöset tekniset kehitykset. Tekninen kehittyminen niin voimakasta nykyään, että 10 vuoden päästä voi olla jotkut asiat aivan toisin, kun aiemmin tekninen kehitys saattoi olla paljon hitaampaa. Mutta nyt supertietokoneitten aikakaudella, kun ei pelkästään insinöörit näitä asioita ratko, niin koneetko niitä rupee pohtii ja kelaamaan, että miten pitäisi tehdä, niin nopeutuu varmasti tulevaisuudessa. No joo. Toisaalta ihan tämmöstä, että mentäs vähän tämmöseen kesätunnelmaa ja fiiliksiin, että eiköhän tänne Jyväskylään, pitäiskö ottaa kuitenkin ne vesibussit käyttöön vielä, joita nähtiin aikanaan Ainolan tanssilavan historiassa. Satamasta vesibussilla mentiin tansseihin ja takasin. Olen kyllä tässä päässäni miettinyt, että hitsi vie. Pitäisköhän tohon muutama reitti pistää ja vihreällä kortilla pääsee, niin kesällä tulla töihin vesibussilla. Oishan se siistiä.

TANJA:

Kannatetaan. Kuulostaa mukavalta. Heti tuli kesäinen fiilis. Hei, aika monta juttua kestävästä liikkumisesta tänään sivuttiin tässä meidän mielenkiintoisessa keskustelussa. Lämmin kiitos teille tästä. Meillä on vielä sitten tässä JyväskyläCast Kestävästi arjessa -podcastsarjassa nyt tällä erää ainakin yksi jakso tekeillä. Siinä taas sitten palataan vähän lähemmäs tätä energiankulutusta. Toki tämä kestävä liikkuminenkin energiankulutuksen takia tässä oli aiheena, mutta seuraavalla kerralla puhutaan kysyntäjoustopuolesta. Mietitään, mitä se oikein on ja mitä ihmeen hyötyä siitä on. Mut hei vielä, Joel, Kari ja Kati, lämmin kiitos tästä kestävästä liikkumisen keskustelusta.

KARI:

Kiitos.

KATI:

Kiitos.

JOEL:

Kiitos paljon.