

Turun liikennepodi, kausi 2, jakso 13.

Äänitteen kesto: 39 min

Litterointimerkinnät

Jalmari Salaterä	Haastattelija
Marja Tommola	Vastaaja
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
[ääni]	litteroijan kommentti tai muu kuin puheen ääni
, . ? : -	kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauko puheessa

Jalmari Salaterä: Turkulaisia ja muita kansalaisia pyritään ottamaan osaksi kestävän liikenteen päätöksentekoa lisäämällä osallisuutta. Mitä osallistuminen tarkoittaa kestävän liikkumisen hankkeissa? Onko osallistumisella vaikutusta hankkeisiin? Entä miten Scale-Up-hanke on ollut mukana selvityksissä? Tämä on Turun liikennepodi.

[alkumusiikki]

Jalmari Salaterä: Tervetuloa seuraamaan Turun liikennepodia, joka on tällä kaudella osa EU-rahoitteista Scale-Up-hanketta. Mikissä on äänessä jälleen minä, eli kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä.

Ja tänään vieraakseni tänne kaupungin aina yhtä kimmeltävään studioon on saapunut Valonialta kestävän liikkumisen asiantuntija Marja Tommola, tervetuloa.

Marja Tommola: Kiitos.

Jalmari Salaterä: Tämän podin perinteinen kysymys on ollut se, että millä kulkupelillä olet saapunut tänne studiolle paikalle tänään. Niin millä sä oot liikenteessä tänään?

Marja Tommola: Pyörällähän minä. Tuolla on upee ilma pyöräillä tänään.

Jalmari Salaterä: Siellä aurinko paisto, ni houkutteliko pyöräilemään vai pyöräiletkö muutenkin?

Marja Tommola: Kyllä mä näin kevät-kesäaikaan pyöräilen. Talvella sitten bussilla.

Jalmari Salaterä: No Valonia ei välttämättä oo kaikille kuuntelijoille tuttu instituutio tai organisaatio. Ni mikä Valonia on, ja mitä kaikkea sä siellä sitten puuhaat?

Marja Tommola: Valonia toimii osana Varsinais-Suomen liittoa, ja on ihan kaikkien maakunnan kuntien yhteinen tällanen kestävä kehityksen ja energia-asioitten asiantuntijaorganisaatio. Me tehdään hankkeita, joitten avulla päästään auttamaan sitte kuntia ilmastomuutoksen hillitsemisen ja sopeutumisen ja luonnon monimuotoisuuden asioitten kanssa. Ja juurikin tässä kestävässä liikkumisessa, edistämisessä. Ja itse toimin kestävä liikunnan asiantuntijana, ja teen hyvinkin moninaisia kestävä liikumiseen liittyviä hankkeita.

Jalmari Salaterä: Me voitais tässä heti alkuun käsitellä termit osallistaminen, osallisuus ja osallistuminen. Ne kaikki kuulostaa aika samoilta, ja kun pläräsin tossa nopeasti näitä erilaisia Valonian kyselyitä ja edistämishankkeita läpi, ni aika monessa mainittiin nämä kyseenomaiset termit. Mitä näillä oikein tarkoitetaan?

Marja Tommola: Ihan yksinkertaisesti mahdollisuutta vaikuttaa siihen omaan arkeaan koskevaan ympäristöön ja päätöksentekoon. Eli tavallaan tunnetta siitä, että tulee kuulluksi. Ja se, että omalla mielipiteellä on merkitystä. Ja sit jos mennään ihan syvällisempään, niin myös siihen, että sille ihmiselle tulee se tunne, että minulla on merkitystä.

Jalmari Salaterä: Eli sun mielestä ihmisiä pitää pyrkiä osallistamaan ja saamaan osallistumaan yhä enemmän, kun puhutaan tästä kestävästä liikenteestä.

Marja Tommola: Kyllä, ehdottomasti joo.

Jalmari Salaterä: Miks sitten pitää? Et eiks se ois tehokkaampaa, jos ylhäältä käsin määrättäis vaan, että näin tapahtuu? Se ei veis niin paljon aikaa välttämättä ainakaan.

Marja Tommola: No varmasti näin, mutta sit jos mietitään sitä, että onko ihmiset tyytyväisiä vai tyytymättömiä, ja miten erilaiset päätökset otetaan vastaan. Niin on se kuitenkin havaittu, et kun ihmiset pääsevät mukaan siihen päätöksentekoon, ni yleensä ollaan huomattavasti tyytyväisempiä niihin ratkaisuihin. Oli se sit kunnanvaltuuston valinta tai kotikadun infrastruktuuri, niin ihan sama pätee.

Ja sit yleensä tällasessa, kun osallistutaan asioihin, niin vahvistuu myös se yhteinen asia, että tämä on oma juttu. Ja kun joku juttu koetaan omaksi, ni yleensä sit kohdellaankin toisella tavalla, jos nyt ajatellaan tätä infrapuolta esimerkiksi. Jos nyt mietitään ihan konkreettisia esimerkkejä, niin esimerkiksi joku kylätalo tai seurantalot vois olla hyvä esimerkki tästä.

Toisaalta sit taas osallisuuden kautta, niin saadaan sellaisia erilaisia näkökulmia esiin. Et vaikka suunnittelijat ja virkamiehet kuinka pohtii työpöytänsä ääressä asioita ja

yrittää ottaa asioita huomioon monelta kantilta, niin ei se onnistu välttämättä läheskään niin tehokkaasti. Eli kyllä se erilaisten ja moninaisten näkökulmien esiintuominen niin on myös tosi tärkeä.

Jalmari Salaterä: Joo oon huomannut, et kun lautakuntien esityslistoja tai pöytäkirjoja on pläränny, niin kyllä jos on, mitä nää on, erilaiset kaupunginosayhdistykset tai muut on jättäneet lausunnon asiasta, niin kyllä ne yleensä on sitten pyritty ottaa kuitenkin huomioon.

Jos sosiaalista mediaa on uskomisen, niin tarkoittaa kansalaisten osallistuminen yleensä sitä, että kaupunki tai viranomaisisto laittaa asukkaat vastaamaan kyselyyn, mutta tuloksia ei huomioida mitenkään. Ihan näin se ei kuitenkaan taida reaalielämässä mennä. Niin millasia keinoja viranomaisilla tai teillä Valonilla on sitte tän osallisuuden vahvistamiseksi tai osallistumisen vahvistamiseksi?

Marja Tommola: Joo, tässä onkin haasteita. Tai ei siinä, ettei näkemyksiä otettais huomioon, vain siinä, et miten niistä viestitään. Et on tosi tärkeä kertoa ihmisille, et miksi ja mihin palautetta tai sitten kyselyn tuloksia tai jonkun työpajan antia sitten hyödynnetään. Et jos tätä ei tehdä huolella, eli sitä ennakko- ja viestintää ja sitä viestintää sen jälkeen, niin voi hyvinkin syntyä se kokemus, että taas tässä kysellään, mutta eipä tällä ole mitään vaikutusta.

Ja lopulta se johtaa siihen, että miksi vastaisin yhtään mihinkään, kun ei tällä ole mitään vaikutusta. Ja tää on sit se, missä Valonia pyrkii tukemaan, esimerkiksi just kuntia. Että kehitetään näitä osallisuuden työkaluja ja viestintää niitten ympärillä.

Jalmari Salaterä: Miten sit voidaan varmistaa, et tietyt äänet ei pääse ainoastaan esille? Et tälleen kärjistään esimerkiksi mummoille ja papoilla on päivässä melkoisesti enemmän vapaa-aikaa osallistua erilaisiin suunnitteluiltoihin ja muihin kuin ruuhkavuosia elävillä lapsiperheillä.

Ja mä mietin kans sitte, et onko täs vaarana sitten näissä, et osallistujiks valikoituu ihmiset, joita kiinnostaa vaikka kestävä liikenne jo muutenkin, ja sitten he, joita ei välttämättä kiinnosta, mutta samaan tapaan käyttävät niitä katuja kuin ne, jotka on kiinnostuneita, niin sitten toinen pääsee ääneen ja toinen ei.

Marja Tommola: Totta kai tää on vaara, ja sitä ei tosiaan tavoitella. Ja tän takii just se, mitä aikaisemmin mainitsin tosta, et pitää ne keinot suunnitella huolella, niin tosiaan tarvitaan hyvinkin erilaisia työkaluja. Eli samat asiat ei todellakaan toimi kaikille. Voidaan haastatella ihmisiä, mennä sinne missä ihmiset on. Just sit nää kyselyt, mitkä on hyvinkin laajoja joukkoja tavoitettavia.

Ja tärkeintä on se, että mietitään aina se keino, joka on sitten tarkoituksenmukaisin missäkin tilanteessa. Eli mietitään sitä, et ketä erityisesti nyt halutaan mukaan tähän

päätöksentekoon, kenen ääni on nyt erityisen tärkeää saada kuuluviin. Ja mietitään ne keinot sen mukaan.

Jalmari Salaterä: Mitkä keinot sitten on saada ihmisiä osallistumaan tehokkaimmin? Mä ite nyt mietin vaikka verkkokyselyitä verrattuna läsnäolotilaisuuksiin. Ni verkkoon on varmasti helpompi osallistua, mutta sitten siellä voi ehkä sanoa asioita, mitä ei tarkoita, nykymaailmassa ainakin.

Ja sit taas läsnäolotilaisuudet, niin ihmiset ei välttämättä jaksa työpäivän jälkeen minnekään enää vaivautua. Mutta siellä sit ehkä pyritään semmoseen konsensushakuisuuteen sit ehkä enemmän. Niin oliks sulla tähän jotain?

Marja Tommola: Joo, no tää riippuu ihan täysin siitä, että mitä halutaan ja mitä tavoitellaan, ja keneltä erityisesti halutaan näitä vastauksia tai jonkunnäköstä inputtia niin sanotusti.

Valonia ja Varsinais-Suomen liitto toteuttaa tällasta Varsinais-Suomen liikenneympäristökyselyä. Ja tossa syksyllä se toteutettiin viime kerran. Ja siinä esimerkiksi yli 65-vuotiaat, niin pitää edelleen näitä läsnä tilaisuuksia erityisen tehokkaina keinoja osallistua. Mutta heki itse asias kokee, että nää sähköiset palautekanavat ja kyselyt on kuitenkin sitten aavistuksen jo tehokkaampia keinoja.

Mutta se just, et lopulta se, että niin ku sanoin, ketä halutaan mukaan erityisesti ja muuta, niin sen pohjalta mietitään ne keinot. Eli näitä ei oikein voi laittaa sillai järjestykseen, että verkkokyselyt nyt ois jollain tavalla parempi, kun sitten läsnä tilaisuudet.

Mut veikkaan, et kaiken se A ja O on oikeestaan se, et nähdään se osallisuuden hyöty. Koska ihan tottahan se on, että tähän kaikkeen suunnitteluun ja toteutukseen menee aikaa. Niin silloin pitää aidosti nähdä se arvon lisä siinä. Et tällä osallisuudella ja sen lisäämisellä niin on oikeasti lopputuleman kannalta merkitystä.

Jalmari Salaterä: Tässä nykyisessä maailmantilanteessa tuntuu monesti siltä, että eletään tällasta faktan jälkeistä aikaa. Niin mä haluaisin vielä nostaa esille tän tutkitun tiedon. Kaupunkiympäristöön ja liikenteeseen kuuluu nykyään turhankin paljon erilaisia salaliittoteorioita ja hyvin paljon tällaista mustavalkoisuutta.

Turussa on järjestetty esimerkiksi näit kansalaispaneelleja, joihin kuuluu sitten myös tää taustatietojen, eli kylmän faktan tarjoaminen osallistujille. Niin mä lähdin pohtimaan tätä, et muuttaako tieto ja ihmisten osallistuminen sitten suhtautumista vaikkapa kestävään liikkumiseen, vai mikä tällasen kylmän faktan rooli sitten tässä osallistumisessa on?

Marja Tommola: Kyl mä sanoisin, että se tiedon lisääminen on hyvinkin tärkeä seikka. Et tiedon ja oikeestaan se ymmärryksen lisääminen tässä tapauksessa. Et

jos nyt miettii tätä kansalaispaneelia esimerkkinä, niin siellähän jaetaan tietoa, mutta sit myös keskustellaan niin, että saadaan erilaisia näkemyksiä esiin. Ja sit taas tää, hyvin usein ainaki, lisää sit nimenomaan sitä ymmärrystä.

Ja se, et miksi kannattaa tehdä just tällä tavalla tai miksi ei voida tehdä nyt jollain toisella tavalla, niin se, et siellä voi olla taustalla esimerkiksi tilan puute. Niin kun Kupittaalla esimerkiksi monesti liikennejärjestelyissä voi olla. Voi olla talousasioita, voi olla esteettömyysjuttuja, mitä kaikki ei välttämättä ihan oo ymmärtäny. Niin se, että kun tiedetään ja ymmärretään, että miksi tehdään jotain, niin yleensä se tosiaan lisää sitä asioitten hyväksyttävyyttä.

Jalmari Salaterä: Haluun viel ehkä tästä tai tähän liittyen kysyt sitte, kun ihmisillä on tunnetusti välilläkin ristiriitaisia haluja tai preferenssejä, joita edes tämmönen osallistumisen lisääminen, tai sen lisääminen ei, sillä ei voida poistaa näitä. Et kun me oletetaan, et päätöksii tehdään niukkuuden vallitessa ja ihmisten liikkumisvalintoihin vaikuttaa esimerkiksi mukavuus, vaivattomuus ja nopeus.

Niin onk siinä sitten ristiriitaa, mitä ihmiset sanoo? Että he voivat samaan aikaan haluta vaikka ruuhkatonta yksityisautoilua, eli lisää tiekapasiteettii, mut samalla sitten lisää raideliikennettä ja bussivuoroja. Ku me kuitenkin tiedetään, että ihminen todennäköisesti valitsee sen yksityisautoilun, jos se on vaihtoehtoihin verrattuna helpompaa.

Niin tästä tulee mieleen semmonen sama ristiriita, ku että suomalainen haluaa asua isossa omakotitalossa Helsingin Rautatientorilla, ja järven rannallakin mielellään samaan aikaan, ja lähimpään naapuriin on 10 kilometrii, mut palvelut on lähellä. Niin tuleeks täst ihmisil turhautumista, jos näitä epärealistisii tai yhteiskunnan kannalta epäsuotuisiakin toiveita ei voida toteuttaa vai? Tä oli hyvin epäselvä kysymys, mut osaak sä yhtään tähän, tai saitko koppia?

Marja Tommola: Todennäköisesti joo sain koppia. Tottahan toi on, että ihan liikennejärjestelmäsuunnittelussakin, niin ristiriitasia asioitahan siellä monesti suunnitellaan ja tehdään. Eli jos halutaan sujuvoittaa vaikka logistiikan kuljetuksia, niin yleensä se meinaa myös sitä, että on sujuvammät yhteydet ihan yksityisautoille. Ja totta kai se on sellaista tasapainottelua.

Ja mä veikkaan, että tässäkin, juurikin se ymmärrys asioista on tässäkin se avain. Eli mä veikkaan, että ihmisellä on tapana kuitenkin sitte valita se keino, mikä itselle on mukavin ja miellyttävin. Ja jos nyt ajatellaan sitä, että yksityisautoilu sitten ruuhkauttaa kaikki tiet, ja siellä joutuu siellä ruuhkassa istumaan pitkän aikaa, niin kyllä sit monesti valitaan ne kestävätkä kulkumuodot sen takia, että se on nopeempaa tai helpompaa tai vaivattomampaa.

Ja mä veikkaan, että se on jollain tavalla kuitenkin kyse myös sitte siitä, että miten sitte nii, ymmärrys lisääntyy. En nyt, itse asiassa en oo ihan varma, että vastasiks mä nyt millään tavalla sun kysymykseen tässä, mutta –

Jalmari Salaterä: Kuulijat saavat päättää sen. Jos edetään tästä epäselvästä kysymyksestä. Pystyyk sit sun mielestä ihmiset nykyään osallistuun tarpeeks tähän päätöksentekoon, esimerkiksi kestävän liikkumisen saralla? Vai pitäisikö meillä Suomessakin olla esimerkiksi tämmösiä Sveitsin malliin, enemmän tämmösiä suuntaa-antavia kansanäänestyksiä? Et Turussahan esimerkiksi tästä ratikasta on jotkut tahot halunneet kansanäänestystä.

Marja Tommola: No joo, osallisuus nyt on kuitenkin aika paljon muutakin, ku se pelkkä kansanäänestys. Niin mä en ihan suoraan kansanäänestyksiin tässä nyt ota kantaa. Mutta jos nyt mietitään kaupunkisuunnittelua ja ihan sitä alueen asukkaitten ja tilan ja liikenteen käyttäjien ääntä, niin ehdottomasti sitä ääntä tarvitaan lisää.

Tässä itse asiassa tossa aikaisemmin, kun mainitsin sen Varsinais-Suomen liikenneympäristökyselyn, mitä ollaan toteutettu. Niin siinä on tullut juurikin ilmi se, että ihmiset ei oo kovin tyytyväisiä siihen omiin vaikuttamismahdollisuuksiin siihen liikenneympäristön suhteen. Mut siinäki veikkaan, että aika paljon on kysymystä siitä, että kuinka niistä asioista tiedotetaan, ja miten asioista viestitään.

Jalmari Salaterä: Sä sen liikenneympäristökyselyn nyt otit toista kertaa jo esille, niin mennään hetken päästä sitä käymään vielä läpi. Osallisuudesta viel ihan lyhyesti, että itekin tuntuu, et mä oon tuhansia kertoja vastannut, eli todellisuudessa varmaan kaks-kolme kertaa näihin Turun kaupungin erilaisiin Maptionnaire-kyselyihin. Tai jos muistan oikein, että olivat tällaisia. Ja merkannut sitten vaikka ne risteykset Turun kartalle, et risteykset, joissa olin kuolla, kun auto meinasi tulla takaa kylkeen tai oikealta, vasemmalta ja niin edespäin.

Mut mä en ainakaan vielä oo nähnyt esimerkiksi muutoksia näihin alueisiin, mitä mä oon ite sinne kartalle merkannu. Niin miten me sit saadaan ylläpidettyy ihmisissä motivaatioo vastata lukuisiin kyselyihin? Ettei vastaajalle tule tunne, ettei vastausten antaminen vaikuta oikeastaan mitenkään. Et pitääks täs sit kyselyn jälkeen pitää heihin yhteyttä, vai miten tää ongelma ratkaistaan?

Marja Tommola: Joo, no niin ku tos aikaisemmin sanoinki, et tosiaan se, et miten viestitään ja kerrotaan asioista, ni on tosi olennaista. Just ton takia, ettei tuu sitä oloa, että eihän tällä mun vastauksella oo mitään merkitystä. Jos nyt aatellaan tota karttakyselyä, niin siinä ihan reilusti olis hyvä kertoa alussa, et mitä varten tätä tietoa kerätään, ja mitä sen perusteella tehdään.

Ja esimerkiksi ihan hyvin konkreettisesti siitä, että jos suunnitellaan vaikka tällasta pyörätietavoiteverkkoa, niin se suunnitelma voidaan tehdä hyvinkin pohjautuen siihen karttakyselyyn. Mutta itte se toteutus tapahtuu vuosien ja vuosien aikana.

Niin tän sanottaminen sille vastaajalle. Et me tarvitaan sun palautetta, ja tarvitaan sitä tietoa, mutta se konkreettinen toteutus kestää. Eli kyllä sen voi ihan reilusti kertoa, ja pitääkin.

Jalmari Salaterä: Toi mutta kuulosti tuossa hyvin ilkeältä tai tälle negatiiviselta. Mutta se on vaan ymmärrettävä, et kaupunkiympäristön kehittäminen vaan kestää.

Marja Tommola: Kyllä näin.

Jalmari Salaterä: Jos sä vielä kuulijalle summaat tästä osallistumisesta, et mitkä on ne pääkeinot, millä saa arvosanan 10, että miten saadaan osallistettua ihmiset? Niin ilmeisesti viestintä oli nyt ainakin se, minkä nostit korkealle. Mutta olisiko sulla jotain muuta?

Marja Tommola: No joo, se viestintä kyllä on isossa asemassa. Ja tosiaan, jos mä nyt osaisin kertoa, että mikä on se täyskymppimenetelmä, niin eihän tässä oo sit mitään hätää ja ongelmaa. Mut ydinasia varmaan on se, että ei oo mitään yhtä ainoaa viisasten kiveä, joka sopisi kaikille.

Ja siksi se osallisuuden lisääminen tarvii ja vaatii sitä, että on hyvinkin moninaisia työkaluja, ja niitä pitää kehittää koko aika uusia. Koska maailma muuttuu, teknologia muuttuu. Niin kyllähän sitten se osallisuuden keinotkin muuttuvat sitä mukaa. Tiedottaminen ja saavutettavuus nyt on niitä perusasioita, niin kun tossa oli puhettakin jo.

Mut se, et mitä enemmän saadaan kehitetty niin sanottui sellasia helppoja keinoja, niin sitä varmemmin pystytään lisäämään sitä osallisuutta. Ja mul on yks hyvinkin konkreettinen esimerkki tästä ihan lähiajoilta. Me Kemiönsaaren koulujen kanssa tehtiin sellanen kokeilu. Koulualuekartoituksia heidän liikenneturvallisuussuunnitelman tueksi.

Ja näit koulualuekartoituksia on totta kai tehty jo vuosia, mut ne on yleensä hyvin työläitä. Et oppilaat kerää erilaisille lapuille kommentteja ja merkintöjä, ja opettajat käy ne asiat läpi, ja jollain tavalla sitte viestii siitä sinne suunnittelupuolelle eteenpäin. Ja sen takii sitä ei kauheen usein välttämättä tehdä.

Mut nyt sitten kokeiltiin tällasta ihan suoraan paikkatietoon merkattavaa ohjelmaa. Käytettiin tollasta Googlen My Mapsia. Kun oppilailla on sinne tunnukset joka tapauksessa, niin se, et oppilaat ensin keräs kyllä taas sitä paperipalautetta, ja heillä oli paperiset kartat. Mut sen jälkeen he syötti tietonsa suoraan sinne My Mapsiin paikkatiedoksi. Ja sen jälkeen opettajat ei mitään muuta ku ladannut ne kartat tietynlaiseen muotoon tiedostoiksi, ja lähetti sinne tekniselle puolelle eteenpäin.

Ja tää prosessi helpottu niin paljon, et kuulin tässä juuri, että Kemiönsaarella harkitaan, että jos tästä otettaisi jokavuotinen perinne. Ja tää on mun mielestä ihan avainasemassa siinä, et pystytään sitten tekemään erilaisia osallistavia juttuja, kun ne työkalut ja keinot mahdollistaa sellasen suhteellisen vaivattoman työskentelyn.

Jalmari Salaterä: Varmaan saatiin osallistuminen nytte paketoitua myös kuulijoille. Niin siirrytään vielä loppupuolella näihin Valonian tekemiin kyselyihin ja osallistumiseen liittyviin projekteihin tarkemmin. Koska käsittääkseni myös Scale-Up-hanke saadaan nyt leivottua tähän mukaan. Missä projektissa teillä tää Scale-Up on ollut sit yhteistyössä mukana?

Marja Tommola: Joo, no tän Scale-Upin avulla on toteutettu muun muassa tällanen selvitys alueellisen junaliikenteen organisoitumis- ja kustannusvaihtoehtoista. Sitten toteutettiin tällanen paikallisjunien palvelutasokysely tossa 2022. Ja juurikin tää Varsinais-Suomen liikenneympäristökysely 2024.

Et tossa ihan ensin mainitsemassa selvityksessä ei suoranaisesti näitä kuntalaisia osallistettu, mutta siinä tehtiin monenlaisia haastatteluita. Ja mukana tosiaan oli hyvinkin laaja joukko erilaisia asiantuntijoita ja eri tahojen näkemyksiä. Eli hyvinkin vahva osallisuus, ja vuorovaikutteista työtä siinäkin.

Ja näitten hankkeiden avulla tosiaan, niin saadaan sitä arvokasta lisäresurssia siihen suunnitteluun. Ja nyt Varsinais-Suomen liiton ja Valonian osalta tietenkin tää liikennejärjestelmätyö on aika isossa roolissa. Eli Varsinais-Suomen liitto tosiaan koordinoi tällasta Turun seudun liikennejärjestelmätyötä. Niin siihen sitten saadaan hyvin lisäresursseja.

Vielä tästä liikenneympäristökyselystä, niin sitä on tosiaan pystytty kehittämään ja toteuttamaan ihan puhtaasti hankerahoituksella. Eli ihan ensimmäisen kerran se on toteutettu 2017 yhen toisen hankkeen puitteissa. Ja sit sitä on pystytty kehittämään.

Totta kai tässä on pyrkimyksenä hankkeilla aina se, että sit saadaan jotain työkaluja suoraan sinne arkielämään ja siihen perustyöhön sitte integroitua. Mut kyl tietyt asiat, niin täytyy valitettavasti myöntää, että monet asiat jäisi tekemättä, jos ei olis hankkeitten tuomaa lisäresurssia.

Jalmari Salaterä: Eli vaikka Scale-Upilla on ollut silleen tärkeä rooli, et välttämättä kaikki selvitystyö ei ois onnistunut ainakaan ihan samalla kaliiperilla vai?

Marja Tommola: Ihan ehdottomasti, joo. Juurikin näin.

Jalmari Salaterä: Mä tästä liikenneympäristökyselystä voisin vielä kysästä. Ei tarvii nyt koko selvitystä tähän referoida kuulijoille, mutta ehkä silleen pääpiirteittäin. Et millasii tuloksia tässä siis tuli, ja mitä kaikkea tässä tutkittiin?

Marja Tommola: Liikenneympäristökyselyssä, niin kysellään tietenkin näitä kulkutapatottumuksia ja ylipäättänsä sitte asenteita. Ja nää kysymykset on luotu just tän liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen tavoitteiden pohjalta.

Se mitä nousi esiin, ja mitä on tosiaan aikasemmissakin kyselyissä tullu esiin, ni on se, että varsinaissuomalaiset on hyvinkin joukkoliikennemyönteistä porukkaa. Ja etenkin nyt tää lähijuna kiinnostelee hyvinkin monia. Eli nyt tän syksyisen kyselyn tulosten perusteella esimerkiksi, niin noin 75 prosenttia vastaajista arveli, että käyttäs tätä lähijuna ainakin joskus.

Mut se autoilu on edelleen ihan selkeästi suosituin liikkumisväline. Ja osittain se nyt johtuu myös vaihtoehtojen puutteesta. Et jos miettii koko Varsinais-Suomea, niin kyllähän on aika maaseutupainotteista kuitenkin hyvinkin laajalti alueet.

Mut kyl siel sit saattaa olla myös ihan sitä tiedon puutetta ja osittain sitä ihan tottumusta. Et jos nyt miettii tätä ihan Turun lähialuetta ja Föli-aluetta, niin meillähän kuitenkin on hyvinkin kattava joukkoliikenne. Niin ei välttämättä tiedetä ihan kaikista reittivaihtoehtoista tai muista. Mut tosiaan ihan näitten kyselyn tulosten perusteella, ni tää lähijuna ihan oikeesti vois tuoda aika merkittävää muutosta tähän liikenteen ja yksityisautoilun päästöihin.

Jalmari Salaterä: Oliko täs sit jotain konkretiaa, et miks tämmönen kysely tehtiin? Vai oliko tää tämmöstä kivaa tietoa nykytilanteesta, että autoilua on hyvinkin paljon? Vai käytetään tää sit suunnittelun pohjana, tätä liikenneympäristökyselyä, vai miks tämmönen tehtiin?

Marja Tommola: Kyllä se on yhtenä hyvinkin vahvana taustamateriaalia siinä, kun siellä liikennejärjestelmätyössä kuitenkin mietitään eri toimenpiteitä ja laitetaan vähän tarkeysjärjestykseen osaltaan. Niin totta kai se asukkaidenkin näkemys siitä, että mitkä on heidän mielestään olennaisempia toimenpiteitä, niin vaikuttaa. Ja sit taas tää lähinnä myönteisyys on taas omalta osaltaan vauhdittanut tätä lähijunaliikenteen edistymistä. Et kyllä näillä vaikutusta on, vaikka se tosiaan ei aina ihan siltä tunnu.

Jalmari Salaterä: Ei mene siis pölyttymään sinne kaapin pohjalle, niin kuin tässä useamman kerran haastanut haastateltavia. Niin aina sanotaan, että ei mene, mutta ehkei tämäkään mene.

Sä nyt sanoit, et nää paikallisjunat kiinnostaa turkulaisia ja muutenkin tässä Varsinais-Suomen alueella, ja ne on aika ajankohtasii täl hetkellä. Niin mä haluaisin keskustella tästä Valonian tekemästä paikallisjunakyselystä, joka käsittääkseni pari vuotta sitten valmistui.

Ja mä nostan tän nyt aiheen esille tällä kertaa täysin itsekeskeisistä syistä. Sillä käsittääkseni mä olin yks näistä kyselyyn vastanneista, tai ainakin johonkin

tämmöseen samanlaiseen olen vastannut. Niin miten ihmiset sitä osallistuu? Oliko tässä perinteinen kysely ihan pelkästään, vai miten? Ja millaisia tuloksia tästä sitten anto teille?

Marja Tommola: Joo, tässä oli ihan tosiaan tällanen netin kautta tehtävä kysely. Eli ei ollut mitään haastatteluja tähän lisäksi. Mut tässä vastajamäärä yllätti meidät ihan tosi positiivisesti. Eli kyselyn aloittaneita oli päälle 6 000, ja loppuun asti vastanneita päälle 3 500. Ja tässä oli tosiaan 2022, kun se toteutettiin, ja koko Varsinais-Suomen alueelle. Kyselyä kartoitettiin näitä, et mitkä nimenomaan on niitä tärkeysjärjestyksiä näille erilaisille palveluille, mitä se ruvetaan kehittämään.

Ja mielenkiintosta oli se, et mitä palveluita ja ominaisuuksia se pidettiin tärkeänä. Niin siellä asemalla kun junassa. Eli asemalaituri ja -katos nyt on aika luonnollisesti ne olennaiset asiat. Ja sitten tässä reaaliaikainen aikataulunäyttö ja lippuautomaattikin kyllä vaadittiin. Mut neljäntenä, mikä oli tässä mielenkiintoinen, niin neljänneksi tärkeimpänä palveluna aseman yhteydessä pidettiin liityntäpysäköintiä pyörille. Se meni ihan pikkasen yli jopa wc-toiveen.

Ja junassa puolestaan tässä wc oli ihan ehdoton, ja samoin näitä kuulutukset tästä seuraavasta asemapaikasta. Ja myös pistorasia, et saadaa ladattua sitten asioita, niin oli hyvinkin tärkeä. Mutta sielläkin taas neljänneksi tärkeimmäksi nousi tässä pyörien kuljetusmahdollisuus. Eli kyl tästä vois aatella, et se lähijuna ja pyörä on aika yhteenkuuluva pari.

Jalmari Salaterä: Niin kun Hollannissa, et ehkä Varsinais-Suomesta tulee sitten Suomen Hollanti jollain aikavälillä.

Tälle syntyperäisenä uuskaupunkilaisena mä vielä kysyn, et oliko tällä kyselyllä sitten jotain paikallistason hyötyjä jo nyt, tai tälle sitten ihan tulevaisuutta katsoen?

Marja Tommola: No itse asia joo. Siis se, et täs nimenomaisessa kyselyssä tiedusteltiin sillo Uudenkaupungin bussiasemaa ja Loimaan juna-asemaa käyttäviltä, et millaisia liikkumisen palveluja he kaipais erityisesti. Ja sitten just tän Scale-Up-hankkeen avulla toteutettiin pari kokeilua.

Uudessakaupungissa kehiteltiin tähän kutsuliikenne, Vuki-kyytiin tällasta online-tilausmahdollisuutta. Eli se tosiaan sitten mahdollisti sen, että sen kyydin pystyi varaamaan netistä hyvin sitten ennakoon. Ja Loimaalla kokeiltiin kaupunkipyöriä. Eli kyl tätä kehittämistyötä tehdään. Ja itse asiassa tässä online-tilauspalvelu on edelleen tuolla Uudessakaupungissa käytössä.

Ja täs itse asia ihan hauska sellainen pikku juttu, jossa ennen vaaleja Uudessakaupungissa joku ehdokas oli kaipaillut vähän tällasta jonkun näköstä selvitystä tästä asukkaiden paikallisjunahalukkuudesta. Niin sitten muistutettiin, että tällanen kysely on jossa pari vuotta sitten tehty, että siellä

Uudessakaupungissakin oli ollu päälle 200 vastaajaa, ja aika suuri prosentti heistä toivoi sitä lähijunaa sinne alueelle.

Jalmari Salaterä: Itsekin lähden tästä vielä bussilla Uuteenkaupunkiin sukuloimaan, niin kyllähän se miellyttävämpää olisi tosta asemalta hypätä junan kyytiin. Mutta ainakin vielä toistaiseksi mennään näin. Monesti näyttää kans siltä, että vaikkapa näille paikallisjunille on kova suosio, niin kuin tossa mainitsit, mut sitte poliittisesti niiden saaminen tuntuu olevan tuskien taival.

Ja koska Valonialla ei oo mitään päätäntävaltaa periaatteessa asiassa, niin onks näiden kyselyiden ja ihmisten osallistumisen lisäämisen tarkoitus sitten kuitenkin esimerkiksi osoittaa poliitikoille kaupungeille asukkaiden tahtotila, ja sitä kautta luoda painetta vähän myös päättäjille? Sä tähän vähän viittasitkin, mut että halusin vielä tälleen suoraan kysyä, et miten sä asian näet?

Marja Tommola: No kyllähän näillä on varmasti vaikutusta siihen poliittiseen päätöksentekoon. Tai näin mä ainaki kovasti toivon.

Jalmari Salaterä: Ainaki kuulostaa siltä, et poliitikon ois kuitenkin aika hankala sanoa, että ihmiset eivät tätä halua, ja sitten Valonia voi heilutella sitä selvitysnivaskaa kädessä, ja sanoa, että itse asiassa asia onkin näin.

Marja Tommola: Juurikin näin. Ja se, että tästä tulee ihan selkeesti sellaista konkreettista tietoa siitä, että mitä asukkaat toivoo. Mut totta kai se, että se asukkaiden ääni nyt ei tietenkään oo ainut. Et kyllähän siellä pitää ottaa huomioon esimerkiksi elinkeinoelämän tarpeita ja muuta.

Et liikennesuunnittelussa kuitenkin, niin ku tossa aikasemmin olikin puhetta, niin on erilaisia intressejä. Ja kyllä niitä kaikkia pitää kuunnella, mutta tää asukkaiden kuuleminen ei missään tapauksessa pitäisi viedä sinne varjoon. Ja sen takia on tosi olennaista, että tuodaan sitä esiin hyvin vahvasti.

Jalmari Salaterä: Kello näyttää taas tikittävän sellaista vauhtia, että on aika paketoita tämän päivän jakso. Vaikka ois varmasti tunnin verran vielä voinut tästä asiasta keskustella, varsinkin lähijunista. Mut sä joudut vielä kuitenkin yhteen tivaamiseen vastaamaan tänään. Sillä liikennepodin toisella kaudella olen päättänyt kysyä kaikilta vierailta seuraavan kysymyksen. Eli miten kehittäisit Turun kestäväää liikennettä, jos olisit päivän ajan Turun autoritaarinen johtaja?

Marja Tommola: No joo, raideliikennettä nyt tietysti olis ihan hyvä kehittää. Mutta kun se ei tapahdu kuitenkaan ihan hetkessä. Niin se nyt, mikä olis suhteellisen nopeallakin aikataululla tehtävissä, olis erilaiset joukkoliikenteen etuajo-oikeudet. Olis omat kaistat, liikennevaloetuuudet ja niin edelleen.

Et kyl mä siihen lähtisin, et sen haluisin saada kuntoon. Koska muutaman kerran tuolla bussissa istuneena siellä kaiken muun ruuhkan seassa, niin kyllä mä oon miettiny monesti, että mikäs etu tässä bussissa olemisessa on. Eli tällasia erilaisia etuuksia ehdottomasti lisää.

Jalmari Salaterä: Etuna on toki se, että pystyy lukemaan kirjaa rauhassa, ja ratissa se ei onnistu.

Marja Tommola: Juurikin näin.

Jalmari Salaterä: Lasi on puoliksi täysi tänään.

Marja Tommola: Kyllä.

Jalmari Salaterä: Mut aika on täynnä, niin kiitos vierailusta, Marja.

Marja Tommola: Kiitos.

Jalmari Salaterä: Kiitos kuuntelijoille, ja ensi jaksoon.