

Turun liikennepodi kausi 2, jaks 9

Äänitteen kesto: 36 min

Litterointimerkinnot

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: Kaupunkilaisia pyritään ohjaamaan tekemään liikkumisvalintoja, jotka ovat heille itselleen ja ympäristölle hyväksi. Mitä tuuppauksilla tarkoitetaan? Millaisia reaktioita ja tuloksia tuuppauksilla voi saada aikaan? Entä millaisia tuuppauksia Turussa on jo tehty? Tämä on Turun liikennepodi.

[liikenteen ääniä, musiikkia]

Jalmari Salaterä: Tervetuloa seuraamaan Turun liikennepodia, joka on tällä kaudella osa EU-rahotteista SCALE-UP-hanketta. Äänessä on tänään jälleen minä, eli kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä, ja tänään kaupungin studioon on saapunut vieraakseni Turun ammattikorkeakoulun erityisasiantuntija Katariina Kiviluoto, tervetuloa.

Katariina Kiviluoto: Kiitos, kiitos.

Jalmari Salaterä: Pientä hattaraa tuolta taivaalta näytti tulevan. Vaikuttiko se sun kulkutapavalintaan, vai millä kulkuneuvolla saavuit tänään perille?

Katariina Kiviluoto: No, mä kutsun itseäni tämmöseks liikenteen sekakäyttäjäksi, eli yleensä aika montaa kulkumuotoa käytän. Tänään tulin siis tonne... Mä oon tuolla Turun Kupittaalla töissä. Meil on siellä meidän kampusalue, ja sinne saavuin siis bussilla, ja sit mä kävelin itse asias tänne tuolta Kupittaalta. Useimmiten käytän bussia aina työmatkaliikkumiseen. Mul on sillai hyvä tilanne, että bussi kulkee aika läheltä. Pääsen mukavasti (sinne) [01:44] töihin.

Jalmari Salaterä: Ei ollut tälleen teeman valintaan sopivasti kävellen, et muuten autolla, vai miten sä yleensä liikut?

Katariina Kiviluoto: Ei, siis mulla... Omistan kyllä kaasukäyttöisen auton, mut aika harvoin sitä työmatkaan käytän. Tuol on aika jotenki tuskastuttavaa autoilla tuolla

Kupittaaan seudulla, niin se on mun mielestä rentouttavampaa tulla bussilla ja kävellä.

Jalmari Salaterä: Tiedän tunteen! Mitä erityisasiantuntija sitte tekee ammattikorkeassa?

Katariina Kiviluoto: No, aika monipuolisii hommia teen. Mä oon mukana erilaisis hankkeissa, nyt viime aikoina aika paljon näis kestäväen liikkumisen hankkeissa, jossa teen siis ihan laidast laitaan juttuja. Ja sit täs SCALE-UP-hankkeessa, mist me nyt tänään puhutaan, teen kollegan kanssa arviointia. Eli me arvioidaan sen hankkeen vaikutuksia ja sit toisaalta arvioidaan myös sitä prosessia, eli mitä kaikkee siinä itse tekemisessä on tapahtunu, ja mikä on mennu hyvin, mikä on mennu pieleen, ja näin. Ja sit mua itseäni kiinnostaa nimenomaan se ihmisenäkökulma täs liikenteessä ja liikkumisessa, eli mikä vaikuttaa niihin arkisiin liikkumisvalintoihin, eli millä perusteella niit tehdään. Se on se, mikä mua kiinnostaa ehkä enemmän ku itse härpäkkeet ja muut. Et se näkökulma on siel ihmisissä itselläni.

Jalmari Salaterä: Meidän aiheena on tänään nää tuuppaukset, joita tossa sivuttiinki aiemmin muistaakseni ensimmäisen kauden kuutosjaksossa tässä podcastsarjassa. Sillon me keskusteltiin ilmastotuuppauksista ja sähköautoilusta. Itsellä nää ensimmäiset muistikuvat koko termistä on tuolta yliopiston taloustieteen luennoilta, ja sain siellä semmosen kuvan, että ihmisiä pyritään tuuppaamaan tekemään itsenäisesti tämmösii valintoja, jotka on hänelle itselle ja samalla sit myös ympäristöllekin esimerkiks hyödyksi. Jos mä muistelen oikein, yks esimerkki oli esimerkiks se, että verrokkiryhmälle asennettiin kotiin näyttö, joka kerto kodin sähkönkulutuksesta, ja verrattiin ryhmään, jolla ei ollut näyttöä kotona. Jos ny muistan oikein, nii semmonen rahallinen motiivi siinä ehkä oli se, mikä sai sitte ihmiset tuupattua tekemään oikeen valinnan, että se sähkönkulutuksen näkyminen, nii se ei välttämättä sit niin paljon aiheuttanut tätä siirtymää. Muistanko mä tuuppauksen nyt täysin väärin, vai menikö tää täysin Aurajokeen, vai mikä on sun ammattimainen tuomio?

Katariina Kiviluoto: Ihan hyvin olet sitä luentoa kyllä kuunnellu, eli tää on tosiaan vuonna 2008 kehitetty tällanen konsepti, jonka on tämmönen tosiaan kaksikko kun Sunstein ja Thaler kehittäny. Toinen on Nobel-palkittu ekonomisti ja toinen on sit taas lakitieteilijä Harvardista, että aika sillain vankalla pohjalla tietyst ollaan. Pääpointtina näis tuuppauksis on se, et sitä valintaa... He puhuu valinta-arkkitehtuurista, eli tavallaan siitä ehkä arkisesta valinnast. Sitä pyritään muuttamaan sillä tavalla, et se valinta olis helppo tehdä. Ja sit toinen pääpointti on myös se, et se pitää olla vapaaehtonen se valinta, eikä siit saa koituu mitään kustannuksia.

Et on klassisii esimerkkejä, esimerkiks lautaskoon muuttaminen vaikka lounasruokalassa, et siel on tarjolla pienempi lautanen, joka tavallaan tuuppaa sitä ihmistä siihen, et se valitsee vähän vähemmän ruokaa. Tavallaan se ei estä

kuitenkaan sitä, etteikö vois lapata sen lautasen ihan täyteenkin, mut et se kuitenki tekee sen valinnan ehkä helpommaks. Toinen esimerkki on se, et hedelmät asetellaan vaikka sillä tavalla mukavasti näköetäisyydelle, jollon se on todennäkösempää, et niitä otetaan lautaselle. Sit on esimerkiks toi oletuslämpötilan muuttaminen asunnossa nii, et se on vaikka astetta matalammalla. Ja taas sillä tavalla, et sen voi kuitenki muuttaa sitte korkeammalle, jos on tarvetta, mut lähdetään siit ajatuksesta, et se on mahdollisimman helppoa.

Ja näit on tosiaan aika erilaisii. Meil on informaatiotuuppaukset, tarjotaan jotain tietoo, minkä oletetaan muuttavan sitä käyttäytymist vaikka sähkönkulutuksesta, niinku nyt se, et saa vaikka tommosen palautteen omast sähkönkulutuksesta. Siin on joku hymynaama, ja sit sitä voi verrata vaikka edelliseen kuukauteen tai joissain tapauksis vaikka siihen, miten naapurilla on sähkönkulutuksen kanssa: onko hymyä vai ei. Sit meil on vaikka tällasii fyysisii tuuppauksii, et katutilassa tehdään jotain maalauksia tai tän tyyppisiä, ja niillä koitetaan saada sitä huomiota. Sit voi myös itseään tuupata. Eli jos miettii nyt vaikka liikkumista, et illalla laittaa pyöräilykamat valmiiksi, niin sillon on ehkä suurempi mahdollisuus, että aamulla tulee sit lähdettyy pyörällä, ku kaikki on helposti siinä olemassa, jo valmiina. Eli lähetään siitä, et se on vapaaehtoista eikä aiheuta kustannuksia. Ja yleensä lyhytkestoista.

Jalmari Salaterä: Niinku sanoit, tää on ulkomailta peräsin, niin mä oon hieman huvittuneena ja toisaalta kauhistuneenakin lukenut somekommentteja tästä 15 minuutin kaupungista. Eli tällä tarkotetaan tätä yhdyskuntarakennetta, jossa kaikki oleelliset ihmisten tarvitsemat asiat on saavutettavissa 15 minuutissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Tämmönen jalo kaupunkiympäristöön liittyvä kehitys on onnistuttu salaliittoteorioissa vääntämään sitte siten, että julkishallinto luo ulkovankiloita, jossa liikkumista rajotetaan. Täst tuli mieleen, että onks teillä nyt ollu tämmönen samanla-, tai onko teillä tämmönen samanlainen ilkeä suunnitelma, vai miks tämmösiä tuuppauksia tehdään? Ootteko saanu jotain salaliittoteorioita näihin liitettyä?

Katariina Kiviluoto: No ei oo mitään ilkeet suunnitelmaa, vaan ajatuksena on tehdä siit kestäväst liikkumisest nyt helpompaa. Me tiedetään tietysti se, et liikenne on aika iso päästölähde. Vuodest toiseen on todettu, et se on aika hankalaa muuttaa, ja se on semmonen läpileikkaava toiminto sen liikenne, et siihen on myös vaikee puuttua. Yhteiskuntaki on melko haluton rajottamaan sitä liikkumista jollain tavalla. Eli kukaan ei halua sitä sujuvaa arkea lähtee sillä tavalla rajottamaan tai tekemään siit vaikeempaa. Mut meil on kuitenki ongelmana päästöt. Ja sit toisaalta meil myös liikkumattomuus on aika suuri ongelma, et ihmiset liikkuu arkisin aivan liian vähän. Ja tätä ei esim. sähköautoilulla pystytä ratkaisemaan, et sinänsä sähköautoilus on paljon hyvää, mutta siin on kuitenkin myös semmosii ongelmia, et se voi tehdä siit elämästä entistä liikkumattomampaa.

Viittasit tähän 15 minuutin kaupunkiin, niin siinähan on se idea, et kaikki tarvittava olis siin 15 minuutin matkan päässä, et pääsis nopeesti kävellen tai pyöräillen tai

bussilla, ettei ois pakko lähteä auton kanssa. Ei kuitenkaan sitä ois millään tavalla estetty sitä, et voi silti lähteä sen auton kanssa vaikka sinne 15 minuutin matkan päähänkin tai kauemmaksikin, mut et tavallaan tehdään siitä arjesta kompaktimpaa. Jolloin on helppo liikkua nopeasti, ja myös sillä tavalla, et sitä arkiliikkumistaki tulee. Et ei oo ilkeetä – ihan hyvillä aikomuksilla tässä mennään!

Jalmari Salaterä: Kyllä. Mä muistan myös luennolta sen, että ihan jokainen tuuppaus ei oo onnistunu, niin onks jotain oikotietä onneen, miten luodaan hyvä tuuppaus?

Katariina Kiviluoto: Se on aika vaikee määritellä, millanen on hyvä tuuppaus. Voi olla, et on ihan tosi hyvä idea ja aika tarkkaan tehdyt suunnitelmat, ja sinällään näyttää paperilla tosi hyvältä, mut jostain syyst se ei vaan lähde se tuuppaus. Mut sit toisaalt meil on tavallaan semmosiiki kokemuksi, voi mennä vähän niinku yllättäenki, jokin asia voi toimii. Mut mä sanoisin, hyvän tuuppauksen edellytyksenä on ehkä se, et tuntee sen kohderyhmän. Et se on se simppeli idea, et on hyvä sellanen idea siin taustalla ja tarkkaan mietitty. Ja sit tietysti, ku tulen täältä, katson tätä sielt arvioinnin näkökulmasta, ois hyvä myös jollain taval miettii sitä, et miten sitä arvioidaan sitä tuuppausta myös. Et siihen on jollain taval rakennettu jotain arviointi-, jotta me tiedetään, et onks sillä ollu mitään vaikutusta. Toki täytyy myöntää, tuuppausten arvioiminen ei oo mitään ihan helppoo, koska kyse on yleensä (-) [10:23] lyhytkestosista tempauksista, jolloin on vaikee saada sitä ennen ja jälkeen -vaikutusta mitattuu.

Jalmari Salaterä: Sivuttiinkin tossa alkupuoolella, tai sinä sivusit, et tuuppaukset liittyy ihmiskäytökseen ja psykologiaan. Tuleeks ihmisilt sit jotain vastareaktiota, jos se huomaakin, et heitä tuupataan? Tuntuu, et nykyään ihmisillä on hyvin voimakkaita reaktiota ihan tieteen tutkimustuloksiin ja niiden julkistamiseenkin, nii onks tässä sit jotain reaktioita, mitä ihmisillä voi syntyä, ja lähinnä negatiivisii reaktioita tässä ny mietin?

Katariina Kiviluoto: No, tähän logiikkaanhan kuuluu se, nää on vapaaehtosia, ja näist ei aiheudu lisäkului, et tavallaan se, et sä valitset tavallaan sen vaihtoehdon, mihin sua tuupataan, niin se kuitenkin perustuu vapaaehtosuuteen, ja sul ei tuu siitä mitään ylimäärästä vaivaa tai kulua. Eli sinällään se ei nyt... Mä en ehkä pysty allekirjottamaan tätä tällasta ahdistusta siitä, meitä ohjataan nyt johonkin, koska meil on kuitenkin mahdollisuus valita toisin. Esimerkiks siinä pienemmässä lautasessa, niin kyllä sä voit silti tuupata sen aivan täyteen ruokaa. Mutta se ehkä tutkimusten mukaan, jos se lautanen on kuitenkin vähän pienempi, nii sitä ei ehkä ihan niin täyteen tuu laitettua, et siinä mielessä. Ja sama se oletuslämpötila esimerkiks, mikä on must hyvä esimerkki, niin sitä voi kuitenkin nostaa sitä lämpötilaa tai laskee, jos haluaa. Mut et lähetään siitä, et tavallaan se toivottu vaihtoehto, mitä ihmisten toivotaan valitsevan, et se ois mahdollisimman helppo. Tarvi sinänsä fundeerata sitä sen enempää.

Mut et toki, sen mä ehkä haluun tässä sanoo, et vastareaktioit ei oo tullu. Mut tiedemaailmassa tää kyllä herättää jonkin verran tunteita tää tuuppaaminen. Eli tätä on syytetty vähän holhoamisesta, ja sit toisaalta tää siirtää sellasta vastuuta yksilölle, minkä myös se yhteiskunta vois mahdollisesti itse hoitaa. Eli siinä mielessä täst kyl keskustellaan hyvin paljon. Meillähän on nyt esimerkkejä vaikka autoilun verotukseen liittyen: ei yhteiskunta kauheen halukas sitä oo lähtee verottamaan.

Jalmari Salaterä: Suomessa ainakaan.

Katariina Kiviluoto: [nauraa]. Niin, tai sitte, Helsingis on nyt puhuttu, on ollu nyt uutisissa paljon tästä polttomoottoriautojen kieltämisestä. Ne on aika tällasia järeitä keinoja sinällään, et sillä tavalla, et se tuuppaus siirtää sitä vastuuta. Sitä siitä sit kritisoidaan, et se siirtää sitä vastuuta sinne yksilölle. Ja ihminen ja yhteiskunta ei sillon ota siitä vastuuta niin paljon. Et sellasta keskusteluu käydään.

Jalmari Salaterä: Otetaan SCALE-UP-hanke nyt osaks tätä ilmastotuuppauskeskustelua, koska hanke ollu läsnä näissä Turun tuuppauksissa. Mikäli lunttasin tuolta verkon puolelta oikein, niin hankkeessa on ollut kymmenkunta erilaist tuuppausta, jossa amk on ollut myös mukana. Yhdessä tuuppauksessa tais olla myös mukana sitten Valonia, eli tää Varsinais-Suomen kuntien asiantuntijaorganisaatio. Mikä amJALMARI SALATERÄ:n rooli on sitte ollu tarkkaan ottaen tässä tuuppauksissa ja SCALE-UPissa?

Katariina Kiviluoto: No me ollaan oltu näis tuuppauksis jonkin verran mukana ihan siin ideoinnissa, et ollaan sillä tavalla osallistuttu tähän. Mut se meiän pääpaino on siel arvioinnissa. Eli me tehdään tosiaan SCALE-UPis kahdenlaist arviointii, tai amk tekee. Eli kuten tos aikasemminki sanoin, et me arvioidaan sitä, miten se itse toimenpide on mennyy, millasii tuloksii on saatu, ja sit toisaalt myös sitä, et miten se itse prosessi on mennyy, ja mitä siit voidaan oppii, millasii esteit on ollu, mikä on edistäny esimerkiks näit tuuppauksia, mikä on taas mennyy hyvin, mikä huonosti, ja mitä voidaan oppii. Et sinänsä semmosta hankkeessa hyvinki tärkeää asiaa.

Jalmari Salaterä: Millasta ajatustyötä tää tuuppauksen keksiminen sit vaatii, et onks Turussa sit otettu malli esimerkiks jostain onnistuneista ulkomailla tehdyistä tuuppauksista, vai millasella ajatustyöllä tää syntyy?

Katariina Kiviluoto: No näitähän on tehty aika paljon, ja Turus on otettu mallia – puhutaan täst myöhemmin – esimerkiks Jääkarhu-kampanjassa Münchenin vastaavasta. Mä en ny muista, mikä siellä oli, se ei ollut jääkarhu, vaan se oli joku muu, mut et tavallaan kouluille ja lapsille suunnattu tällanen tuuppaus. Ja sit esmes nää liikkumisprofiilit, joist me puhutaan myös tänään, niin ne on Antwerpenin kaupungilta lainattu se idea. Et totta kai, pyörää ei kannata keksii aina uudestaan, koska paljon on tehty ja paljon sellasia kiinnostavii juttui on tehty. Mut toki pitää aina mun mielest kaikissa asiois ottaa huomioon se, et kaikki, mitä jossain muual on

tehty, pitää sovittaa sitte tänne omaan paikalliseen kulttuuriin ja elämään sopivaks, et kaikki ei välttämät sovi aina sellaisenaan.

Jalmari Salaterä: Siirrytään näiden tuuppausten tarkempaan analysointiin, kun nyt otit ne puheeks. Ton Jääkarhu-kampanjan sä nyt mainitsit, eli Raunistulassa, Hepokullassa ja Paattisten kouluissa sekä sitten Portsan että Uttamon päiväkodeissa oli tää kampanja keväällä. Osaaksä sanoo, mitä näis tuuppauksissa tehtiin ja minkälaisii tuloksia saatiin?

Katariina Kiviluoto: Joo, tää perustuu tosiaan, niinku sanoinki, Münchenissä aikasemmin toteutettuun tuuppaukseen. Tää on hyvin simppele ja helppo toteuttaa. Perustuu tavallaan tämmösen leikin varjolla tapahtuvaan tämmöseen kannustamiseen, ympäristökasvatukseen. Eli tässä meidän tapauksessa koululuokille, päiväkotiryhmille tarjottiin tällast ideaa innostaa lapsii kestävään arkiliikkumiseen. Ja kestävä arkiliikkuminen tarkoittaa siis kestävää... siis pyöräilyä ja kävelyä, et liikutaan se koulumatka kestävillä kulkumuodolla, tietty bussilla myös. Luokalle annettiin siis tämmönen paperi, johon oli tulostettu kuva jääkarhuperheestä. Jääkarhuperhe lilluu tämmösillä jäälautoilla, ja ne on joutunut erilleen. Ja ideana on se, että koitetaan yhdistää tää jääkarhuperhe, nämä lautat toisiinsa. Jokasest kestäväst kuljetust matkasta oppilas tai lapsi sai lumipallotarran ja sai asettaa sen sitte sinne jäälautan viereen: ideana sit rakentaa tällasta siltaa näitten eri lauttojen välille.

Tää oli sinänsä tosi semmonen kiva ja hyvin matalan profiilin tai helposti toteutettava juttu, et lapset siit tykkäs, ja se oli sellasta... aiheutti sellasta vähän vertaispainetta. Kysyttiin kaverilta, et tulitko tänään pyörällä kouluun, ja jos et tullu, niin miksi et tullut! [naurahtaa]. Et sinällään –

Jalmari Salaterä: Hirveä vertaispaine kyllä!

Katariina Kiviluoto: Kyllä. Et se oli sinänsä hyvin onnistunu. Sit siihen liitty myös sitä, et täst viestittiin sitte myös vanhemmille ja näin.

Jalmari Salaterä: Ilmeisesti sai kuitenkin ihan hyvän vastaanoton päiväkodeissa?

Katariina Kiviluoto: Joo, ja siis muistan, että puhuttiin tän kaupungin vastuuhenkilön kanssa (--) [17:41] soveltuuko tää kutosluokkalaisil tai isommille lapsille, mut lapset oli ollu ihan innoissaan siltikin, et ei se ollu liian lapsellinen, vaan se oli tosi sellanen simppele ja helppo tapa puhuu täst asiasta. Ja sai hyvää palautetta, ja kaupunki tätä aikoo siis toteuttaa uudestaan muissakin kouluissa. Toki sillä vapaaehtoisperiaatteella, et ei pitäis lisätä nyt kenenkään sitä kiirettä. Et tavallaan sen innostuneisuuden mukaan, et jos haluaa toteuttaa, nii saa toteuttaa, muttei oo pakko toteuttaa.

Tavallaan täs yhdistyy kivasti se normaali... Tavallaan tämmösen ympäristökasvatuksen ja (--) ilmastonmuutoksesta ja sit siit arkiliikkumisesta ja kävelystä ja pyöräilystä, et soveltuu varmaan aika hyvin sinne varhaiskasvatuksen ja opetuksen opetussuunnitelmiinkin tämän tyyppinen. Et sinänsä simppeli ja hyvä idea ja helppo toteuttaa.

Jalmari Salaterä: Omasta suvusta ku löytyy opettajia, varhaiskasvatuksen työntekijöitä, nii aina tälläset uudistukset tai tämmöset hankehumpat, kun he käyttää tätä termii, niin niukoilla aikaresursseilla ei aina sit henkilökunta ota vastaan tämmösiä uudistuksia. Nii veiks tää tuuppaus sit paljon resursseja henkilökunnalta, ja minkälaist palautetta heiltä tuli?

Katariina Kiviluoto: Mun mielest palaute oli siis positiivista, et ei ainakaan näillä osallistuneilla kouluilla ja päiväkodeilla nyt mitään kauheaa ylimääräistä työtä siitä tuntunu. Mä luulen, et tää on sen tyyppinen, et tän saa kivasti siihen normaaliin toimintaan, ja tavallaan mukava semmonen ohjelmanumero ehkä siihen vaikka aamuun, että nyt saa joku käydä laitta-, tai saa sen lumipallotarran sinne liimailla ja näin. Et tavallaan tää on ehkä niitten tuuppausten semmonen, niinku, hyvä esimerkki sellasest, missä tämmösin myönteisin keinoin tätä asiaa ehkä... tavallaan semmosen leikin ja ilon kautta puhutaan ehkä jopa vähän vaikeistakin ja pelottavistakin asioista, niinku vaikka ilmastonmuutoksesta tai muista tämmösisistä teemoista. Mut et aina on parempi, kun se tapahtuu positiivisella tavalla, eikä pelotella!

Jalmari Salaterä: Onks sit lapset jotenki vastaanottavaisempii tämmösille tuuppauksille verrattuna meihin juroihin suomalaisaikusiin, vai?

Katariina Kiviluoto: Emmä tiedä, ei! [naurahtaa].

Jalmari Salaterä: Ei oo eroa?

Katariina Kiviluoto: Kyllä ihan hyvin niissä aikuisille suunnatuissakin tuuppauksessa kyllä lähdettiin liikkeelle.

Jalmari Salaterä: No jatketaan näiden liikkumisprofiileiden parissa, ku sä mainitsit nekin tossa hetki sitten. Jos mä lunttaan suoraan tuolta kaupungin sivuilta, eli liikkumistesti on edesauttanut kaupunkia muodostamaan asukkaista paremman kokonaiskuvan sekä inspiroinut asukkaita omien liikkumisvalintojen pohdintaan. Ja idea tähän tuli sitten Antwerpenin kaupungista Belgiasta, niinku sanoitkin. Liikkumistestin tekemällä sitten asukas näkee tän oman liikkumisprofiilin, eli saa sieltä jonkun eläimen. Ja totta kai Jalmariki sit lähti tätä tekemään. Tein sen vanhoilla osotetiedoillani, ja olen näköjään Joustava Jänis. Mä vertasin sitte tätä mun tulosta tuolla Turun palvelukartalla, ja näköjään moni muukin on lähellä keskustaa sit tämmönen Joustava Jänis, mutta kauempana keskustasta sitten muututaan

hirviksi, eli ilmeisesti enemmän autolla kulkeviksi. Mitä tällä tuuppauksella haluttiin saada aikaan?

Katariina Kiviluoto: No täs on oikeestaan kahdenlainen ehkä tää idea, et toisaalta profiilin tekijä voi sillai hausalla tavalla selvittää tän oman profiilinsa ja tavallaan ehkä vähän niinku funtsii niit omii liikkumistottumuksiaan ja verrata itseään myös muihin. Mehän tiedetään tutkimuksesta se, et vertaispaine on aika tehokas keino. Ja sit samalla kaupunki saa myös tietoo asukkaiden liikkumisesta. Ja sit toisaalta tässä oli tällanen toinen tavote, mikä liittyy siihen tuuppaukseen varsinaisesti, eli haluttiin tarjota halukkaille näihin eri liikkujaryhmiin kuuluville henkilöille tällasta kohdennettua uutiskirjettä. Eli just Joustaville Jäniksille lähti omanlaisensa uutiskirje ja Helpoille Hirville muistaakseni omanlaisensa. Itse olin Nokkela Näätä [naurahtaa]

Jalmari Salaterä: Nokkela Näätä?

Katariina Kiviluoto: Kyllä! Niin sain kyllä uutiskirjeen, missä oli tavallaan sitte sellasta minun profiilille tai sinun profiilillesi soveltuvaa tietoa. Ja tässäki taas se vapaaehtoisuus, eli sitä testiä tehdessä saa ilmoittaa, haluaako sen uutiskirjeen vaiko ei.

Ja sit sinänsä, vielä mitä tulee näihin kaupunkivyöhykkeisiin, niin me tiedetään tietysti, et matkan pituus on aika sellanen merkittävä tekijä, eli se on tavallaan aika... Ei oo mikään yllätys, että siellä ulommilla kaupunkivyöhykkeillä on niitä hirviä enemmän ja jäniksiä sit taas siinä lähellä keskustaa.

Jalmari Salaterä: Palvelukarttaa kun mä sit selasin, niin mä olin yllättyyny, kuinka monella on sit tosiaan tätä samaa liikkumisprofiili ku meikäläisellä, joka fillaroi tälleen aatteen palosta kaikkialle vaikka lumimyrskyssä. Niin kun näitä peilaa tosiaan tutkittuihin kulkutapaosuuksiin, nii se ei tunnu ihan vastaavan nykytilannetta. Mä aloin täs pohtia, et onks näissä kyselyissä vaarana se, että vastaajat on pitkälti ihmisiä, jotka entuudestaan pohtii liikkumistapoja ja liikkuu sitä kautta sit enemmän lihasvoimin. Miten sit tavotetaan vaikkapa meidät miehet, jotka ollaan enemmän sitte ehkä tämmösii jääräpäisiä autoilijoita ja otetaan sen enempää ajattelematta sit se henkilöauto alle? Vai onks tämmöstä vaaraa tämmösestä, mistä nyt maalailin piruja jälleen seinille?

Katariina Kiviluoto: Joo, siis on toki, kyl se on ihan niinku tunnistettua se, tutkimusasetelma voi toki vääristyy tämän tyyppisis kyselyissä. Varsinkin nykyään, kun toisaalt meidän tästä ajasta kilpailee niin monta erilaist asiaa, niin kaikkeen ei vaan kiinnitä huomiota samalla tavalla. Et siinä mielessä kyllä tää on ihan... Tää ei ollukkaan tavallaan... Tän tarkoitus ei oookkaan olla mikään edustava otos tai tällanen tilastollisesti pätevä kysely, et pikemminkin ehkä taas semmonen, millä saadaan niit ihmisiä pohtiin niit liikkumisvalintojaan.

Jääräpäiset autoilijat, aika vaikee [naurahtaa] kohderyhmä! Meillähän tiedetään, että se liikkuminen on pitkälti tapa, ja tapoja on tosi vaikee muuttaa, jos meil ei oo mitään syytä muuttaa. (Täytyy) [24:28] löytää se painokas syy siihen, mikä olis se, mikä saisi mielen kääntymään. (Suuri haaste on), mikä saa jääräpäisen autoilevan miehen ajattelemaan asiaa. Näis tuuppauksis on se idea, et se tavallaan vähän niinku havahduttaa ihmistä miettimään sitä tekemistään. Eli (-) aika usein ne valinnat tehdään kuitenkin automaattisesti, nii siihen tarvitaan jonkinlainen sysäys tai joku sellanen, mikä vähän niinku, oho, ai niin, voisin tehdä näinkin! Et se on ehkä semmonen, mitä tuuppauksel voidaan saada aikaan. Tiedetään toki myös se, että yhdellä kokeilukerralla ei vielä mitään muutost saada, eli se vaatii kyl useampia kertoja.

Et kohderyhmän tuntemus on aika semmonen keskeinen. Meiän pitäs keksiä se, mikä on se, mikä sitä jääräpäistä autoilijaa motivoi. Onko se raha, onko se terveys, mukavuudenhalu, aika, sosiaalinen paine vai sit mikä? Se me tiedetään, et ympäristöargumentit ei esmes täs yhteydes juurikaan toimi. Eli sillä ei välttämättä saada sitä päätä kääntymään. Et on aika vaikee, vaikka itse olet himopyöräilijä ja pyöräilet, vaikka tulisi mitä taivaalta, niin aamulla ku sä oot väsyny, ja tulee sit... jotain epämäärästä sataa taivaalta, ja väsyttää ja on kylmä ja harmittaa, nii silloin yleensä totta kai tekee sen valinnan, mikä tuntuu luontevimmalta. Meiän pitäs jotenki onnistuu yhdistämään se.

Ehkä voitais ajatella pyöräilyä myös silt kannalta, et kun sä pyöräilet, niin säästyy aikaa siinä mielessä, et sun ei oo pakko mennä illalla sit ehkä kuntosalille auton kaa, ku sä oot pyöräilly sen matkan. Sit säästyy myös rahaa, ku sun ei tarvi tankata sitä autoa. Ja terveyskin, mikä on nyt tietyst vähän lähempänä sit ehkä ihmistä. Se voi olla, et se on aika hyvä juttu meiän terveyden kannalta, et me pyöräillään sen sijaan, et me istutaan rattiin ja ajetaan tallista talliin.

Jalmari Salaterä: Tämmösillä altruistisilla asioilla ihmisii ei pysty oikee ohjaamaan, et sit se on enemmän se henkilökohtaset hyödyt.

Katariina Kiviluoto: Kyl se vähän tuppaa näin... Toki on poikkeuksii aina, ja ei voi yleistää, mutta näin se näyttäis olevan. Ja siis tietyst matkan pituus on keskeinen myös, et jos on pitkä matka, niin se on nyt ihan ymmärrettävää, ettei välttämät sitten vaikka 20 kilsan päästä lähde pyöräilemään.

Jalmari Salaterä: Kello tikittää uhkaavasti, niin otetaan yks tämän tuupaus käsittelyyn, mitä sä et tossa ehtinyt vielä mainita. Eli Föli-kortit, ne otettiin... Tai niitä on pystynyt lainaamaan kolmesta eri kirjastosta lokakuusta 2023 lähtien täällä Turussa. Haluuskä vähän tarkemmin tätä kokeilua sanoa, miks tämän toteutettiin ja miten toteutettiin?

Katariina Kiviluoto: Täs oli ideana lähinnä innostaa uusii käyttäjiä Fölin asiakkaaks. Tää oli tosi suosittu tuupaus, eli kaupunginkirjastost tosiaan sai lainata näitä Föli-

kortteja kahdeks viikoks käyttöön. Ja ne oli koko ajan lainassa. Siin oli semmonen rajote, et ainakin mul on semmonen muistikuva, että sitä ei saanut lainata, jos oli aiemmin lainannut sen jo, et sitä vähän koitettiin hillitä, ettei tullu sellasia lainausputkia [naurahtaa]! Ja täähän oli niin suosittu, et täähän on nykyään pysyvä. Jos ei ole vielä ihan kaikissa kirjastoissa, nii on ymmärtääkseni tulossa kyllä kaikkiin kirjastoihin. Eli ideana lähinnä madaltaa sitä kynnystä kokeilla sitä joukkoliikennettä.

Täs on nyt ehkä sit viel se, ku mä sanoin tossa aiemmin, että lyhyt kokeilu ei tee välttämättä, millään tavalla muokkaa sitä käyttäytymistä. Tämmönen kahden viikon kokeilu voi jo ehkä. On ainaki sitte vähän pidempi aika, jollon pääsee oikeesti kokeilemaan sitä vaikka eri säätiloissa ja muissa, et miltä se joukkoliikenne tuntuu.

Jalmari Salaterä: Onks tätä pystytty jotenki sit mittaamaan, tai näit tuloksia, et ihmiset ois sit siirtyny sen myötä käyttää joukkoliikennettä enemmän, nää kokeilijat, vai onks tämmöst pystytty tekemään?

Katariina Kiviluoto: Meil on aika tarkkaa tilastodataa, tai siis Föliillä, näist korttien käytöstä, mut mä en ihan uskalla sanoo, et onko tätä... pystyyks siitä rakentaan tavallaan tällasta ketjua, et onko siirtynyt sitten... tai millä tavalla sit on käyttäny sen kokeilun jälkeen. Mut joka tapaukses meil oli semmonen kysely, missä kysyttiin ihmisiltä, että aiotko siirtyä Föli-kortin käyttäjäksi, niin kyllä... Nyt en muista prosenttilukua, mutta suurin osa joka tapaukses aikoo sitä testata. Ja tässä tavallaan taas sit se idea, et se on sellanen kevyt, vapaaehtoinen mahdollisuus testata. Yleisesti ottaen tuuppauksil on hyvä testailla tällasia tai tarjota tämmösii kokeiluvaihtoehtoja.

Jalmari Salaterä: Kaiken kaikkiaan nyt kolme tuuppausta ollaan käyty tässä tarkemmin läpi, niin haluaisiks vielä nostaa esille jotain onnistuneita tuuppauksia, jota tän SCALE-UP-hankkeen tiimoilta on tehty?

Katariina Kiviluoto: No mä tykkäsin itte kovasti semmosest fyysisest tuuppauksest, mikä toteutettiin tuolla... tai kaupunki toteutti Pääskyvuoreessa, jossa rakennettiin tämmönen temppuelementti sinne pyörä-, tai kävely-, pururadalle! [naurahtaa]. Mut tää oli valitettavast semmonen, mikä jäi vähän tyngäks, et se tuli niin myöhään, et me ei saatu siitä sillä tavalla semmost tietoo, et mä toivon, että saadaan sitä vähän katottuu, miten se toimii tässä tulevana kevätkaudella. Tää varmaan innostaa ainaki lapsia.

Jalmari Salaterä: Vanhaan hyvään aikaan näki elokuvien lopputekstien aikana silti näitä pilalle menneitä otoksia, eli ns. blooperseita tälleen Finglishillä. Oliko nää kaikki hankkeen tuuppaukset pelkkää priimaa, vai huomattiinko, et joku tuuppaus ei tuottanu oikeen minkäänlaisia tuloksia?

Katariina Kiviluoto: No mä en nyt tietenkään voi mitään paljastaa blooperseja [nauraa], mutta tuuppa-, kuten missä tahansa muussaki tämmösessä inhimillisessä

kokeilussa, voi mennä pieleen. Mut onneks nää on yleensä luonteeltaan sellasii, et se, et se menee pieleen, nii se ei oo välttämät mikään suuri ongelma, kun näihin ei oo sidottu mitään suuria rahamääriä tai näin. Ja ne ei oo sillä tavalla semmosia välttämättömiä. Ja sit sanoisin, että erehdyksist kuitenkin oppii kaikist eniten. Eli jos kaikki menee aina putkeen, nii sit ei myöskään opi mitään. Et se me tiedetään kyllä, että erehdyksistä ne suuret keksinnöt syntyvät!

Jalmari Salaterä: Jos nyt on hetki aikaa unelmoida, niin ooksä pyöritelly mielessäs jotain liikkumisaiheista tuuppausta, jonka oisit halunnu tehdä, mutta johon aika tai resurssit ei oo riittäny? Onks sulla jotain mielessä ulkomailta tai muualta?

Katariina Kiviluoto: No must ois kiva testata jotain tällasta kaupunkitilaan liittyvää tuuppausta, et jotain semmost fyysistä. Eli vaiks jotain kekseliäitä suojatiemaalauksia. Usein ku suojatietä lähtee ylittämään, niin vähän jännittää, niin tavallaan semmonen... Niit on sellasia havahduttavia maalauksia tosiaan, minkä pitäis herättää sen autoilijan huomion. Ja sit toisaalt ois kiva ideoida vaikka lasten kanssa jotain ihan lapsilähtösiä tuuppauksia koulureittien varrelle, et miten saadaan siitä liikkumisest, koulumatkaliikkumisesta sellasta kivaa ja mukavaa ja positiivista. Et nää ois ihan loistavii mun mielestä lasten kanssaki lähtee funtsimaan jollain alueella.

Jalmari Salaterä: Millasii nää havahduttavat maalaukset siis on?

Katariina Kiviluoto: No ne on sillä taval, ne perustuu tällaseen... Ne on maalattu sillä tavalla, että siinä näyttää... Et kun autoilija tulee, niin näyttää niinku siihen pompsahtais jotku vaikka... Semmosen mä oon nähny, missä on siis noi Tenavat, Peanutsit.

Jalmari Salaterä: Samal tavalla ku näissä lastenkirjoissa, kun avaa sen kannen, niin siellä –

Katariina Kiviluoto: Joo, se on tavallaan tämmönen havaintopsykologiaan liittyvä, tämmönen vähän niinku psykologinen keino herättää se autoilija, et apua, mitä tohon eteen tuli. Joo. Sitä ois kiva testata. Ei missään kauheen vilkkaasti liikennöidyllä paikalla tietenkään.

Jalmari Salaterä: Ehkä tulevina vuosina vielä nähdään Turussa tämmönen. Loppukaneettina mä haluisin pohtia näitä tuuppauksii vielä hieman laajemmin ja niiden vaikuttavuutta, et Tampereelle ku katsoo, niin ratikka on nostanu aika isolla kädellä joukkoliikenteen käyttöä, ja Oulussa vuosikymmenten panostukset näihin pyörävyliin, niin on aikoinaan sit kasvattaneet pyöräilyn kulkutapaosuuden sille nykyiselle tasolle. Kuinka suuri vaikuttavuus tämmösillä tuuppauksilla on? Voiks näillä ihmisten tai massojen käytösmallia muuttaa? Vai onks sit tämmöset tuuppauksia kalliimmat infrahankkeet tehokkaampia tämmösten muutosten aikaansaamiseen, vai tarvitaanko me molempia?

Katariina Kiviluoto: No nää tuuppauksethan on yleensä tarkotettu tämmösiks lyhytkestosiksi ja vapaaehtosiks, et ei näillä niitä tällasia rakenteellisia ongelmia korjata, et kyl me tarvitaan edelleenkin niitä pyörateitä ja myös ehkä sitä kuuluisaa keppiä ja porkkanaa. Mut sanoisin, et tää on sellanen hyvä kombo. Me puhutaan, niinku liikennetutkimus, puhutaan näist pehmeistä ja kovista keinoista tai tavoista, niin tää edustaa sellast pehmeämpää, joka on hyvä liittää niihin koviin, vaikka infra-tai verotuksellisiin tällasiin insentiiveihin. Eli siinä mielessä kummallekki on paikkansa, ja parasta tulee varmaan, ku ne yhdistää.

Jalmari Salaterä: Aika näyttää olevan lopussa. Tuntuu, että aiheesta ois voinu vielä tunnin verran jatkaa, mutta tänään ei oo sen aika. Mul on tässä Liikennepodin toisella kaudella ollu kuitenkin tapana kysyä vieraalta seuraava kysymys, eli miten kehittäisit Turun kestäväää liikennettä, jos olisit päivän ajan Turun autoritaarinen johtaja? Mikä on sulla mielessä, miten kehittäisit?

Katariina Kiviluoto: No mä lähtisin ehkä siitä, että mä kysyisin niiltä, joilta ei yleensä kysytä. Ja haluaisin lähtee kehittämään sitä kaupunkitilaa sellaseks, et se on viihtyisä, vihreä, et sinne on miellyttävä tulla. Ja sinne on miellyttävä tulla, oli sitten lapsi tai lapsiperhe tai huonojalkainen vanhempi henkilö. Ja totta kai myös autoilijan on sinne siis mukava tulla. Mut lähtisin siitä, et mietitään sitä kaupunkitilaa, ja nii, et se kutsuu sinne tulemaan, ja antaisin puheenvuoron niille, joilta ei kysytä.

Jalmari Salaterä: Eli lisää vihreyttä ja viihtyisyyttä?

Katariina Kiviluoto: Kyllä. Siitä se lähtee! Ei ehkä päivässä, mutta viikossa!

Jalmari Salaterä: Viikossa, no nii. Siitä on hyvä ainakin lähtee liikkeelle kaupunkia parantamaan. Aika on tosiaan lopussa, joten, Katariina, kiitos vierailusta!

Katariina Kiviluoto: Kiitos!

Jalmari Salaterä: Kiitos kuuntelijoille, ja ensi jaksoon!

[liikenteen ääniä, musiikkia]