

## Jakso 5: Pyöräilyn iloa ja muksubusseja

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: Turussa lapsia pyritään houkuttelemaan yhä kasvavissa määrin taittamaan koulumatkojaan kestäväillä kulkutavoilla. Miten pyöräliikenteen edellytyksiä on parannettu Turussa uusien pyöräkaistojen ulkopuolella? Millaisia ovat kaupunkikuvassa näkyvät Muksubussit? Entä miten Turun pyöräliikenteen brändi näkyy kaupungilla? Tämä on Turun liikennepodi.

[liikenteen ääniä, musiikkia]

Tervetuloa seuraamaan Turun liikennepodia, joka on tällä kaudella osa EU-rahoitteisia CANEMURE- ja SCALE-UP-hankkeita. Minä olen kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä, ja vieraanani on tänään projektikoordinaattori Anna-Kaisa Montonen Turun kaupungilta, tervetuloa.

Anna-Kaisa Montonen: Kiitos. Kiva tulla puhumaan näistä asioista.

Jalmari Salaterä: Yleensä tapanani on ollut kysyä, millä kulkuneuvolla päivän vieras on saapunut paikalle, mutta muistelin, että fillaroit naapurikunnasta lähes päivittäin paikalle. Oliko tämä myös tänään edessä, vai vaikuttiko lumimyräkkä liikkumiseen?

Anna-Kaisa Montonen: No, nyt itse asiassa täytyy sanoa, että kiireinen arki pääsi [naurahtaa] yllättämään myös vannoutuneen talvipyöräilijän. Eli tänään itse asiassa hyödynsin näitä meidän liityntäpysäköintejä pyörille, jotta oli vaan se pari kilometriä taitettavissa pyörillä, ja sitte siitä jatkoin matkaa bussilla kohti keskustaa.

Jalmari Salaterä: Mutta yleensä kuitenkin ilmeisesti talvipyöräilet sitte?

Anna-Kaisa Montonen: Kyllä, joo, pääsääntöisesti. Se on hyvin ketterä tapa liikkua ja tekee hyvää monin puolin.

Jalmari Salaterä: Sä olet projektikoordinaattori Turun kaupungilla. Lähes poikkeuksetta kunnallisen puolen työntekijät ovat tässä podissa vakuutelleet, etteivät ehdi kampaviinereitä syödä työpäivänsä aikana. Ootko sä poikkeus sääntöön, vai mitä sun työtehtäviin täällä oikeen kuuluu?

Anna-Kaisa Montonen: No, nyt tuli nälkä, ku mainitsit tuon kampaviinerin [naurahtaa], mutta mä sanoisin, että kyllähän työ monesti myös muokkautuu tekijänsä näköiseksi. Ja mitä enemmän on intohimoja kehittämisen suhteen, niin sitä enemmän myös yleensä työtä saat. Mun työ on ollu viimiset vuodet pääasiassa erilaisissa hankkeissa, kestävän liikkumisen edistämistä. Sitä ennen liikuntapalveluilla Turun kaupungilla. Ja tää kokonaisuudessaan, niin sanotaan, että menee ihan sieltä uusien hankkeiden ideoinnista ihan niiden käytännön toteutukseen ja operointiin. Pääasiassa oon työskennellyt lapsiperheiden ja lasten parissa, mut et viime aikoina ottanu enemmän haltuun myös näitä muita kestävään liikkumiseen liittyviä ulottuvuuksia.

Jalmari Salaterä: Tänään meidän aihe on pyöräilyn kehittäminen Turussa ja lasten pyöräily. Me ollaan näitä aiheita jonkin verran tässä pyöräliikenteen infran näkökulmasta käsitelty aiemminki, mutta tänään on tarkoitus keskittyä sit siihen puoleen, joka ei näy näinä konkreettisina uusina pyöräteinä tai -kaistoina. Tähän infraan liittyen mä ehkä haluan ainoastaan tämmösen yhden asian sulta kysyä, ja olen tätä muistaakseni aiemminkin kysynyt vierailta, mutta miten sä itse näet, saadaanko ihmiset pyöräilemään parantamalla infraa vai periaatteessa ohjaamalla ihmiset kehotuksilla ja kampanjoilla polkemaan? Vai onko tässä kyseessä jonkinnäkönen monisyisempi ongelma?

Anna-Kaisa Montonen: No, tää on itse asiassa yks mun lempiaiheista keskustella, ja mä haluan ehkä vähän taustottaa ja avata hieman tätä tematiikkaa. Eli mä käytän yleensä suunnittelun lähtökohtana tämmöstä Bronfenbrennerin sosioekologista mallia tai ekologista systeemiteoriaa, joka kertoo, että ihminen kehittyy vuorovaikutuksessa hänen ympäristöönsä. Tässä tapauksessa se ympäristö ei oo vaan sitä fyysistä ympäristöä, vaan se on myöski ne sosiaaliset suhteet lähiympäristössä. Se on vähän siellä isommalla tasolla, sanotaan nyt vaikka lasten kohdalla kouluympäristö, opettajat, heidän asenteet, muut asenteet, muilta, niinkun kavereilta tulevat asenteet, ja sitten toisaalta ihan niinkun säännökset, säädökset ja tän tyyppiset asiat. Eli mennään sinne sosiaaliseen infrastruktuuriin myöskin.

Sitten, koska meillä kuitenkin yksilö toimii siellä osana ympäristöä, ja yksilöllä puolestaan on erilaisia asioita, jotka vaikuttavat siihen käyttäytymiseen. Ja sitä selitetään muun muassa tällasella COM-B-mallilla, tai jos pyritään muokkaamaan ihmisen käyttäytymistä, puhutaan tällaisesta käyttäytymisen muutospyörästä, joka sanoo sitten taas, et meidän ihmisen käyttäytymiseen vaikuttaa psyykkinen ja fyysinen kyvykkyys, toisaalta sosiaaliset ja fyysiset tilaisuudet ja sit motivaatio. Tässä tapauksessa vielä se motivaatio jakautuu automaattiseen ja tällaseen tiedostettuun motivaatioon. Ja se automaattinen motivaatio tarkoittaa sitä,

esimerkiks hyvin kuvaa meidän arkipäivisiä tilanteita: esimerkiks miten me lähdetään aamulla töihin. Se on hyvin helposti sellanen oletusvalinta, että me ei edes pysähdytä miettimään, olisko meillä jotain muuta vaihtoehtoa, vai mennäänkö me silleen kun on aina menty. Jos on auto edessä, niin sillä pääsee helposti. Tai versus, et jos meillä ei olekaan sitä autoa käytettävissä, niin joutuu pohtimaan niit muitakin vaihtoehtoja.

Eli palatakseni tohon sun alkuperäiseen kysymykseen, että fyysinen ympäristö vai muut asiat, niin kaikkiin meidän pitää pystyä vaikuttamaan. Ja se, mihin meidän pitää eniten vaikuttaa, menee aina sinne yksilötason esteisiin tekijöihin. Eli meidän pitää tunnistaa hyvin paljon niitä esteitä sen kestävän liikkumisen tiellä ja pyrkiä muuttamaan niitä. Eli se on iso kokonaisuus.

Jalmari Salaterä: Moni varmasti ajattelee pyöräinfran pelkkinä uusina pyöräteinä, mutta infraa on parannettu Turussa myös esimerkiksi lisäämällä muihin kaupunkeihin nähden aika merkittävästi näitä runkolukittavia telineitä ympäri kaupunkia. Et tässä on semmonen asia, mistä Turku voi kyllä olla ylpeä, että kun pyörällä menee keskustaan, on helppo löytää sille parkkipaikka niin sanotusti. Ja mä oon aiemminkin hehkuttanu myös tätä Hämeentullin uudistusta, mutta tällöin en maininnu tätä pyöränpesupistettä, eli muistikuvieni mukaan tää oli lajissaan Turun ensimmäinen pesupiste. Miks tälläset on tärkeitä pyöräilyn kehittämisen kannalta, vai onks näillä mitään merkitystä, jos halutaan sitä pyöräilyä lisätä?

Anna-Kaisa Montonen: No, nää on varmastikki juuri niitä yksittäisten esteiden taklaamista, yksi yhden jälkeen. Eli toiselle se este voi olla pyöräilyyn esimerkiksi se, että sulla on kallis pyörä. Ja pyörävarkauksia kuitenkin tapahtuu, niin mitä enemmän me tarjotaan mahdollisuuksia turvalliseen pyöräpysäköintiin, sitä todennäköisempää on, että ihmiset haluaa niitä myös käyttää kaupunkiliikumisessa. Meillä on näille kyllä valtava tarve edelleen, ja näitä me pystytään todentamaan kyllä kaikista juurikin kyselyistä ja muista, että mitä meidän pitäisi kehittää.

Jalmari Salaterä: Vielä, ennen ku jatketaan tonne päivän aiheeseen, tuleeks sulle mieleen jotain muita pyöräliikenteen kehittämiseen liittyviä asioita, jotka ei nyt varsinaisesti oo tämmöstä konkreettista infraa?

Anna-Kaisa Montonen: Meillä on esimerkiksi tuotettu tällasta digitaalista palvelua ja digitaalista kehittämistä, tehty paljon myöskin opastamista. Yks esimerkki tästä Turun palvelukartta ja sinne luotu tällanen liikkumisenäkymä, joka pyrkii tuomaan kaikkia meidän pyöräilijöille suunnattuja palveluita tosi kattavasti esille kartalla. Yks hyvin suosittu esimerkki näistä ja jälleen kerran ajankohtainen nyt talvella on siellä tää reaaliaikainen kunnossapito. Eli se, jos ihminen pystyy tarkistamaan, onko pyörätiet aurattu, ja voinko mä pyöräillä, niin kyllähän se helpottaa sen kulkutavan valintaa aamulla.

Toisena nyt sitten me ollaan edelleen tätä pyöränhuoltoa pyritty helpottamaan monella tavoin, eli meil on näitä pyöränhuoltopisteitä olemassa. Ja nyt meillä itse asiassa juuri alkoi tällainen uusi kokeilu, Fillarihelppi. Ja tää perustu siihen palautteeseen, jota me saatiin näiltä pyöränhuoltopisteiltä, että niihin kaivattais opastusta. Nyt täs Fillarihelpissä me ollaan luotu systeemi yhteistyössä tällasen CoReorientin kanssa, että kun sä menet vaikka pyörätallille, ja sul on tarve huoltaa sitä pyörää, niin sä voit ottaa ketterästi puhelun, jopa videoyhteyden, ja saada apua siihen pyöränhuoltoon. Tää on yks näistä tämmösisistä ehkä uusista kokeiluista.

Mut sit myöskin tähän sosiaaliseen puoleen me ollaan paljon pyritty tekemään erinäköistä kannustamista. Tähänki liittyy nyt tällainen uusi kokeilu kuin Matkaseura. Tää pohjautuu aikasemmin jo olemassa olleeseen [kimppakyydit.com](http://kimppakyydit.com)-alustaan. Ja tänne on nyt luotu tällanen pyöräilyn ja kävelyn kimppakyydeille mahdollistava alusta, jota pystyy esimerkiksi koulumatkoille hyödyntämään. Jos naapurustossa on vanhempi, joka saattaa lapsensa kävellen tai pyöräillen kouluun, hän voi ilmoittaa siitä ja tarjota sitä samaa matkaseuraa ja turvallista aikuista siihen matkalle myös muille naapuruston lapsille. Saman mä näkisin, että toimisi myös hyvin työyhteisöissä semmosena kannustavana elementtinä ja pienenä paineen luontina, kun kelit heikkenee ja ei välttämättä aina jaksaa miettiä sitä pyöräilyä vaihtoehtona.

Jalmari Salaterä: Mä mainitsin tuolla alkuspiikissä nämä Turun Muksubussit, mutta ennen kuin avaamme Pandoran lippaan näiden osalta, on pakko ehkä sitä ennen puhua tästä niin sanotusta aktivointimallista, joka on vilahdellut kaupungin viestinnässä. Itselle täst nimestä tulee mieleen joku työttömien työnhakijoiden aktivointi, mutta nähtävästi tästä ei kuitenkaan oo kyse. Mitä aktivointimallilla oikeen tarkotetaan?

Anna-Kaisa Montonen: No joo. Tää [naurahtaa] nimi on tosiaan sellanen ikään kun työnimi, joka on nyt jäänyt vähän liianki käyttöön! Mut et tavoitteena tässä oikeestaan on ollut suunnitella malli, joka viedään päiväkodeille ja kouluille, joiden kautta me pystytään mahdollistamaan paremmin ja poistamaan niit esteitä sille kävelylle ja pyöräilylle ja joukkoliikenteen käytölle. Meil on hienosti toimiva systeemi joukkoliikenteelle, sellanen ku Ykkösten Föli. Eli Fölin tarkastaja kiertää joka vuosi kaikki alueen ykkösluokkalaiset läpi opettamassa siihen joukkoliikenteen käyttöön. Eli täs aktivointimallissa päiväkodeille ja kouluille on pyritty tekemään samaa nyt sitten kävelyn ja pyöräilyn osalta ja sitomaan ikään ku tätä kokonaisuutta yhteen. Ja se on tosiaan, niinkun alussa kerroin tästä käyttäytymisen muutospyörästä, ja mitä kaikkea vaaditaan ihmisen käyttäytymisen muutokseen, niin sen pohjalta on myös tätä aktivointimallia suunniteltu. Eli siel on hyvin moninaisia toimenpiteitä.

Jalmari Salaterä: Onks tässä siis ollu kaikki Turun koulut, vai montako koulua tässä aktivointimallipilotis o ollu?

Anna-Kaisa Montonen: Tää lähti sillon, kun SCALE-UP-hanke alkoi, niin me pilotoitiin tätä viiteen yksikköön. Ja sitten viime vuonna tätä laajennettiin viiteen uuteen yksikköön. Ja sanotaan, et siellä osa toimenpiteistä on sellasia, että ne on helppo skaalata vaikka koko Turun kouluihin ja päiväkoteihin, esimerkiksi kampanjoita. Mut sit siel on myös toimenpiteitä, jotka vaatii enemmän henkilöstöresurssia meidän puolelta ja ehkä koulun tai päiväkodin puolelta, niin nämä toimenpiteet aina täytyy jaksottaa ja suunnitella sen käytettävissä olevan resurssin mukaan.

Jalmari Salaterä: Yks näistä pilotin pyrkimyksistä on ollut pyöräilytaitojen kehittäminen. Pystyyks kaupunki kehittämään lasten ja nuorten pyöräilytaitoja?

Anna-Kaisa Montonen: No, kyllä pystyy, ehdottomasti. Mä oon ehkä törmänny sillon hankkeen alkuaikoina sillä tavalla sellaseen ajatukseen, että totta kai jokainen lapsi osaa pyöräillä. Ja se on tullu oikeestaan monelle yllätyksenäkin, että asia ei enään ole niin itsestäänselvyys, ja siihen täytyy kiinnittää huomiota. Meillä on toki paljon kouluja ja päiväkoteja, jotka tekevät sitä pyöräilytaitojen edistämistä omassa työssään ilman aktivointimalliakin, ja se on ihan superhienoa. Tässä meidän tekemisissä me ollaan tehty siitä hieman systemaattisempi ja pyritään edelleen systematisoimaan sitä, et jokaisella lapsella olis se mahdollisuus osallistua jollain tasolla pyöräilykasvatukseen, myöskin. Miten me ollaan tehty sitä pyöräilytaitojen kasvatusta, niin se on ollu hyvin moninaista [naurahtaa] jälleen kerran. Mutta tämmönen peruspilari siellä on ollu ihan yksinkertaisimmillaan tällainen hauska, lapsille suunnattu pyöräilytaylorata. Tässä myöskin näitä ollaan tehty kahteen otteeseen meidän pilottikohteissa, jotta me nähdään, et mikä vaikutus sillä on ollu, sillä pyöräilytayloradalla, siihen lasten taidon kehittymiseen.

Jalmari Salaterä: Tuo oli jännä, kun sanoit, että otetaan jotenkin otettuna tai annettuna se, että kyllähän lapsi pystyy pyöräilemään, mut siin on... Kun on ulkomailla asunu, nii on huomannut, et monissa maissa se ei oo ihan itsestäänselvyys, että joku lapsi tai ihan aikuinenki osaa pyöräillä, et moni ei pysty, koska kaupunkiympäristö ei tue sitä pyöräilyn oppimista. Mä oisin täst viel ehkä halunnu kysyy, että kun näitä pilotteja on tehty ja aktivointimallia, niin onks sit pyöräilytaidot kehittyneet lapsilla, kun tää on tehty?

Anna-Kaisa Montonen: Joo, on, mut mä halun vielä sitä ennen kommentoida juuriki tähän pyöräilytaidottomuuteen, että se on itse asiassa tullu myöskin selväksi siinä, että ne esteet sille pyöräilytaidon oppimiselle on myöski hyvin moninaiset. Se voi olla ihan sieltä... Myöskin vaikka ympäristö sallisi sen pyöräilyyn, jotenkin ehkä sen taidon arvostus on hieman laskenut, tai sitä ei pidetä sellasena välttämättömänä taitona. Et se on ehkä myöskin yksi syy siellä taustalla. Toki sitten myöskin, jos vanhempi ei itse osaa pyöräillä, sitä on vaikeempi opettaa lapselle.

Mut et tosiaan pyöräilytaidot kehittyi paljon. Meillä oli täs pilotissa pyöräilytaitojen mittauksia, mitä tehtiin tän pyöräilytayloradan avulla, niin ikähaitari oli 5-vuotiaista 12-vuotiaisiin. Ja siel aika lineaarinen käyrä huomasi siinä alkutilanteessa, että siel ne

viisivuotiaat oli heikoimmat ja kutosluokkalaiset olivat vahvimmat sen pyöräilytaidon suhteen. Mutta siellä oli myös nähtävissä niitä, että meillä on myös viisivuotiaita, jotka osaavat jo paremmin pyöräillä kun esimerkiksi joku kolmasluokkalainen. Et siltä osin siel on paljon poikkeuksia myöskin. Tän mittausten myötä myös selvis se, että me itse asiassa saatiin tällä systeemillä, pyörätaitoradalla, tasattua sitä käyrää. Eli siellä oikeestaan ne nuorimmat ikäryhmät kehittyivät eniten siinä pyöräilytaidoissa. Eli se lineaarinen käyrä ikään kuin tuli semmosesta jyrkästä noususta enemmänkin sinne lähemmäs vaakatasoa, eli taidot tasottuvat ikäryhmien välillä melko paljon.

Mutta se toinen mielenkiintoinen havainto tästä oli, että ennen kaikkea me saatiin todella paljon sillä innostettua pyöräilyyn, kun tehtiin myös kyselyitä tähän liittyen. 87 prosenttia kaikista näistä, jotka osallistuivat radalle, olivat innostuneet todella paljon tai paljon pyöräilystä. Ja nää loppu 13 prosenttia, niin he eivät olleet onneksi lannistuneet, mutta heillä ei ollu ollu vaikutusta siihen innostukseen. Sit me vielä yhdisteltiin näitä pyöräilytaidon kehittymistä ja innostumisen määrää keskenään. Ja me huomattiin, että ne, jotka innostuivat eniten pyöräilystä, olivat niitä, joilla se taito oli kaikista heikoimmalla tasolla alkutilanteessa. Ja myöskin he olivat niitä, joilla se taito kehittyi eniten. Eli täst voi ehkä jonkinlaisia johtopäätöksiä tehdä: se, että jos me saadaan lapsia innostettua pyöräilemään, niin se jo itsessään ruokkii myöskin siihen taidon kasvamiseen.

Jalmari Salaterä: Lapsista ja muksuista on ehkä hyvä rakentaa aasinsilta näihin Muksubusseihin, jotka alko näkyä kaupungin kanavilla muistaakseni tuossa toissa kesänä. Kuulijalle Muksubussi ei välttämättä ihan hirveesti kerro, mutta jos mikki on nyt sulle vapaana, niin kuin onkin, niin mikä Muksubussi oikein on?

Anna-Kaisa Montonen: No, Muksubussi liittyy tähän meidän aktivointimalliin myöskin sillä tavalla, että me hankittiin Muksubusseja päiväkodeille lainattavaksi. Eli se mahdollistaa sen, että päiväkotiryhmä voi... tai päiväkodin aikuinen pystyy nappaamaan kahdeksan lasta kyytiinsä Muksubussiin ja hurauttaa mukavasti sähkön avulla retkelle lähiympäristöön tai vaikka vähän pidemmällekin. Eli se on tällanen sähkökäyttöinen tavarapyörä, mutta Muksubussissa niitä istumapaikkoja on kahdeksan. Kun sitten taas meillä on vastapainona myöskin näitä yhteiskäyttösinä kaikille kaupunkilaisille avoimia sähkötavarapyöriä, johon sitten mahtuu pari kolme lasta tai tavaraa.

Jalmari Salaterä: Miks tälläiset Muksubussit sit haluttiin hankkia Turkuun?

Anna-Kaisa Montonen: No, meil oli Turussa itsassa, näitä on ollu aikasemmin myös käytössä, vastaavia. Nyt näille on selvästi ollut tarve saada lisää. Sitten lisäksi, ku pystyttiin kehittämään tässä aktivointimallin ja SCALE-UP-hankkeen myötä tällanen pyörien kierrätysjärjestelmä, johon nää Muksubussitki saatiin liitettyä osaksi, niin yhä useammalla päiväkodille tuli mahdollisuus saada nämä käyttöönsä. Mutta kyllä se kaiken kaikkiaan helpottaa toki sitä päiväkotiryhmän liikkeellelähtöä vähän kauemmaksi siit omasta päiväkodista ja ketterämmin, aikatauluihin niin tarkasti

katsomatta. Mut se on toisaalta myös todella hyvä liikennekasvatuksen väline, eli näytetään ihan oikeesti konkreettisesti lapsille, että miten siellä liikenteessä kuljetaan, ja he ovat kuitenkin turvallisesti siellä kyydissä samaan aikaan.

Jalmari Salaterä: Oliko tää Muksubussi-termi muuten joku sinun työkalupakista löytyvä, vai mistä tää nimi oikeen tulee?

Anna-Kaisa Montonen: Muksubussi onki hauska nimi, ja se on itse asiassa tän Oucan, jolta nämä Muksubussit hankittiin, heidän tuotemerkinsä. Eli ei olla tässä suhteessa oltu itse innovatiivisia!

Jalmari Salaterä: Jos miettii tällästä Muksubussia, nii se on varmaan aika päheä menopeli näille muksuille. Onks se noussut tämmöseen kulttiasemaan jo päiväkodeissa, vai millasen vastaanoton se on saanu?

Anna-Kaisa Montonen: No, kyllä se on todella suosittu. Tässä itsas aika kivasti meidänki toimiston läheisyydessä keskustan ytimessä aika usein näkee erään päiväkodin käyttämään sitä, ja kyl se on jotenkin sellast ilahduttavaa: tulee hyvälle mielelle itsekki, kun näkee lasten ilmeet siellä kyydissä! Et kyl se on hauska kokemus myös lapsille.

Jalmari Salaterä: Jos luin rivien välistä sun aiempaa vastausta, niin sä et varmaan ite oo näitä Muksubusseja joutunu sit kesken työpäivän polkemaan ympäri kaupunkii, vai miten nää on saatu päiväkodista toiseen?

Anna-Kaisa Montonen: Ai että, se oliski ihanaa! [naurahtaa].

Jalmari Salaterä: Unelmatyöpaikka.

Anna-Kaisa Montonen: Kyllä! Saisin ajella Muksubussilla päivät pitkät! Ei, vaan tää on tosiaan yhteistyössä työllisyyspalveluiden kanssa toteutettu systeemi. Eli meil on kaupungilla ollut entuudestaan tällanen Tavarat kierto -järjestelmä, jossa kierrätetään esimerkiks kaupungin kalusteita, jos joltain toimistolta jää ylimääräiseksi, niin työllisyyspalvelut hakevat tietyltä työpisteeltä ne ja toimittavat halukkaille. Eli siel o olemas tällanen tilausjärjestelmä. Tän oheen nyt sitten pystyttiin luomaan myöskin näille pyörille ja Muksubusseille, pyörätaitoradalle myöskin, oma tilausjärjestelmä. Eli päiväkodit ja koulut pystyvät, kun kirjautuvat sinne, varaamaan tietylle ajanjaksolle välineitä käyttöönsä, ja työllisyyspalvelut sitten kuljettaa ne. Tää on ollu meille ihan todella arvokas yhteistyö ja ollu todella merkittävässä roolissa mahdollistamassa kaikkee tätä pyöräilytoimintaa, mitä ollaan kuluneina parina vuonna toteutettu.

Jalmari Salaterä: Jatketaan vielä muksujen, taaperoiden ja lasten parissa, koska moni on kaupungilla voinut törmätä näihin koululaisryhmiin, joilla on ollut SCALE-UP-hankkeen logoilla teipattuja tämmösiä lastenpyöriä. Mikä tässä on ollu kyseessä?

Anna-Kaisa Montonen: No, tässä on ehkä juurikin sitä esteiden poistamista ajatuksena. Me halutaan luoda palveluita, jotka on mahdollisia kaikille, taustaan katsomatta, taitoihin katsomatta tai sitten vaikka siihen omaan etäisyyteen koulusta tai päiväkodista katsomatta. Eli koska me ollaan tarjottu toimenpiteitä pyöräilyyn liittyen koulupäivien, päiväkotipäivien aikana, me ollaan haluttu taata, että myös jokaisella lapsella on mahdollisuus käyttää pyörää. Meillä on kuitenkin edelleen myös esimerkiksi kouluissa oppilaita, jotka tulevat sen verran pitkän matkan takaa, etteivät he pysty pyöräilemään kouluun – tai sitten näit muita syitä toki. Niin näillä hankituilla pyörillä me ollaan pystytty antamaan se mahdollisuus kaikille lapsille osallistua toimintaan.

Jalmari Salaterä: Miten näitä pyöriä on sit käytetty, et onks lapsi saanu omaan käyttöön, vai onks nää ollu koulussa, vai miten näitä on käytetty?

Anna-Kaisa Montonen: Joo, tosiaan koulu tai päiväkotiki on pystyny varaamaan nää tietyksi ajanjaksoksi itselleen käyttöön. Ja se on ollu ainoastaan koulupäivien ja päiväkotipäivien aikaista käyttöä. Että täs ohella ollaan kyllä koko ajan pohdittu niitä erilaisia keinoja ja vaihtoehtoja, miten me pystytään takaamaan, että myös lapsilla vapaa-ajalla olisi se pyörä käytösssänsä. Nyt siihen liittyen meillä onkin eräitä valmisteluja ja yksi pieni kokeilukin toteutettu pienemmälle kohderyhmälle. Eli yhteistyössä sitten taas tällasen One Mobility Oy:n kanssa SCALE-UP-hankkeesta liisattiin lapsille, joilla ei ole pyörää, kolmeksi kuukaudeksi lainapyörä. Ja tää on sellanen asia, mitä ei varmasti tulla saamaan valmiiksi SCALE-UP-hankkeen puitteissa, mutta ehdottoman tärkeä asia jatkaa sen kehittämistä.

Jalmari Salaterä: Millasta palautetta koululta on sit tullu näistä pyöristä?

Anna-Kaisa Montonen: No, nää on ollu hyvin tykättyjä. Sanotaan, ne käytännön ongelmat näihin pyöriin liittyy usein säilytystilaan, jota joudutaan aina vähän pohtimaan yksikkökohtaisesti myöskin. Mut et kyl nää on ollu tykättyjä sillä tavalla, meil on... ensinnäkin ne kaikki pyörät on samanlaisia, jolloin opettajalla on esimerkiksi helppo ohjeistaa koko ryhmälle kerrallaan pyörän oikeanlaisen säädön, ja et miten katsotaan, et se on turvallinen se pyörä, ennen ku lähdetään liikkeelle, ja muuta. Ja sit tosiaan, koska kaikilla lapsilla ei sitä pyörää ole tai mahdollisuutta pyöräillä kouluun esimerkiksi, niin nää lainapyörät sit mahdollistaa myös niitten pyöräretkien tekemisen.

Jalmari Salaterä: Jos klousataan keskustelu näistä Muksubusseista ja lastenpyöristä, niin mitä näille sitten tapahtuu, kun tää hanke loppuu?

Anna-Kaisa Montonen: Nää on onneksi sillä tavalla hankittu kaupungille omaksi tai liisauksopimuksen kautta, ja Turku on ostanu nää sen liisauksajan päätteeksi itselleen. Eli tää systeemi jää kyllä meillä käyttöön.

Jalmari Salaterä: Tässä tämän päivän jakson loppuvaiheessa siirrän keskustelua tuonne visuaalisuuteen ja brändeihin, sillä myös ne liittyy tähän lanseeraamaani infrattomaan pyöräkehitykseen. Pyöräilykuntien verkosto ja Pyöräliitto perusti aikoinaan Suomeen tän Pyörämatkailukeskuksen, jolla on oma brändi, Bikeland, eli jos se nyt suomennetaan jotenkin, niin pyörämaa. Turkuunkin tuli muutama vuosi sitten oma pyöräilybrändi, eli Ilo pyöräillä!, vaikkakaan pyöräily ei ole aina ollut yhtä torijuhlaa täällä Turussa. Miks pyöräiliikenne tarvitsee oman brändin sun mielestä?

Anna-Kaisa Montonen: Tää on oikeestaan myöskin... [naurahtaa]. Jos lähetään taas pohjaamaan sinne mun alun taustateorioihin ja niistä ihmisten päivittäisistä valinnoista ja muista, niin kyllä me halutaan tuoda pyöräilyä yhä paremmin monilla tavoin näkyväksi kaupunkikuvassa. Ja myös se, että ihmiset oppii tunnistamaan meidän palvelut seudullisesti, mitä kaikkea me tarjotaan pyöräilyn suhteen. Niin ylipäänsä se, että me saadaan lisättyä näkyvyyttä palveluille ja tuotua semmost yhtenäisyyttä, edesauttaa sen ajatuksen kanssa, et se pyöräily myös on vaihtoehto.

Jalmari Salaterä: Onks tämmösii pyöräilybrändejä sit muuallakin, ja jos on, niin onks niistä pystytty jotain oppeja sitte tuomaan tänne Turkuunkin?

Anna-Kaisa Montonen: No, tää on itse asiassa ollut SCALE-UP-hankkeen hyvin alkuvaiheilla, kun tätä pyöräilybrändiä lähdettiin kehittämään. En itse ollut henkilökohtaisesti silloin niin tiiviisti tässä mukana, mutta tiedän kyllä, että esimerkiksi Oulussa on tietty ilme olemassa heidän pyöräilyasioilleen. Mutta en itse asiassa osaa nyt sanoa, että miten laajasti esimerkiksi Suomessa muissa kunnissa näkyy yhtenäisenä ilmeenä.

Jalmari Salaterä: Onks tässä brändissä ollu jotain eritystä, mihin on sit haluttu kiinnittää huomiota, kun sitä on luotu?

Anna-Kaisa Montonen: No, me käytiin tätä... Tätä brändiä työstettiin yhdessä eri sidosryhmien kanssa, muiden kuntien edustajien kanssa, ja mietittiin sitä sanomaa, jota me halutaan tuoda tällä ja ilmentää tällä brändillä. Se kiteyty siihen Ilo pyöräillä!, mutta siellä on paljon niit tausta-ajatuksia, et se tuo semmost vapautta muun muassa liikkumiseen, liikkeeseen. Ja että se pyöräily kuuluu kaikille: se ei ole ainoastaan huippu-urheilua tai paljon vaativa asia, vaan se on hyvin tämmönen myöski kasuaali asia, ja kaikille kuuluu se, että he pystyvät iloitsemaan pyöräilystä.

Jalmari Salaterä: Jokapäiväistä iloa siis. Miten tää brändi näkyy konkreettisesti sit kaupungilla? Itelle tulee tietty mieleen nämä huoltopisteet, mitä on täs viime vuosina tullu, et nehän on muistaakseni teipattu näillä brändiväreillä.

Anna-Kaisa Montonen: Kyllä, joo. Me kaikkiin oikeestaan pyritään, mitä me pyöräpalveluja laajennetaan ja tuodaan kaupunkikuvaan, niin kyllä siihen on pyrkimys, että kaikissa näkyy juurikin tää brändiväritys ja logot ja muut, jotta me saadaan niistä palveluista tunnistettavia. Toinen esimerkki esimerkiksi sitten

pyörätalli, jossa tää näkyy, ja nää yhteiskäyttöiset sähkötavarapyörät, josta ohuelti mainitsin aikasemmin.

Jalmari Salaterä: Tästä brändistä vielä sen verran, että Turussahan päätettiin tästä pyöräilybrändistä tehdä alueellinen, eli vaikkapa nyt Lieto tai Raisio vois hyödyntää sitä. Onks naapurikunnat tarttunut tähän kiinni, ja miks haluttiin tehdä tällainen alueellinen brändi?

Anna-Kaisa Montonen: Alueellinen brändi haluttiin tehdä muun muassa siksi, että meillä on todella paljon Turkuunkin suuntautuvaa, naapurikunnista suuntautuvaa pyöräliikennettä, autoliikennettä, ylipäänsä liikennettä, et me ei olla omassa kuplassamme Turussa. Toki sitten meil on myöskin esimerkiksi hieno saaristo-, rengasreitti ja muita tällaisia pyöräilyreittejä. Reittejä koko ajan parannellaan. Eli me toimitaan kuitenkin vahvana seutuna tässä, ei pelkästään omina kaupunkinaan. Esimerkiksi Raisiossa ja Kaarinassa kyl ilahduttavasti myös näkyy, kuinka on otettu brändiä käyttöön. On muun muassa bussikatoksissa, pyörätelineiden luona ja myöskin nyt uusissa pyöräilylaskureissa, mitä on näkynyt tuolla, niin näkyy tää bränditausta siellä mittareissa.

Jalmari Salaterä: Raaka Raisio on liittynyt tähän pyöräilyn ilosanomaan. Tässä kohtaa on hyvä laittaa tämän päivän jakso pakettiin, mutta tällä kaudellahan olen päättänyt täysin itsevaltaisesti kysyä jakson päätteeksi jokaiselta vieraalta seuraavan kysymyksen, eli miten kehittäisit Turun kestävää liikennettä, jos olisit päivän ajan Turun autoritaarinen johtaja?

Anna-Kaisa Montonen: [naurahtaa] Kuten taas tossa alussa mainitsin, että tää vaatii niin paljon erilaisia asioita. Ja itsekin oon sitä mieltä, et me tarvitaan myös... Me tarvitaan keppiä ja porkkanaa. Erityisesti tietysti haluais keskittyä sinne porkkanoihin, jotta saadaan se ilo siihen ja mahdollisuudet matkustaa muutenkin kun autolla. Et kyl meidän tarvii palveluita edelleen kehittää ketterämmiksi, sujuvimmiksi, mutta siihen kuuluu totta kai myös se infrapuoli, eli että me mahdollistetaan ja otetaan ja saadaan tilaa myöski kävelylle ja pyöräilylle enemmän.

Jalmari Salaterä: Minä kiitän, Anna-Kaisa, vierailusta. Kiva, kun pääsit paikan päälle!

Anna-Kaisa Montonen: Kiitoksia! Oli ilo olla täällä.

Jalmari Salaterä: Ja kiitos kuuntelijoille, ja ensi jaksoon!

[liikenteen ääniä, musiikkia]