

Vilja Varho

PÄÄKAUPUNKISEUDUN LIIKENNEPOLIITTINEN PÄÄTÖKSENTEKO

Liikennesuunnittelijoiden ja poliitikkojen
näkemyksiä ohjauskeinoista, niiden
valinnasta ja tulevasta käytöstä

TULEVAISUUDEN TUTKIMUSKESKUS
Tutu e-julkaisu 7/2014



TULEVAISUUDEN
TUTKIMUSKESKUS



Turun yliopisto
University of Turku

Vilja Varho

Erikoistutkija, MMT

MTT, Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus

vilja.varho(a)mtt.fi

Tutkimuksen on rahoittanut Koneen säätiö (post-doc tutkijastipendi 1.1.2013–28.2.2014).
Erikoistutkija Vilja Varho on toteuttanut tutkimuksen työskennellessään Turun yliopiston
Tulevaisuuden tutkimuskeskuksessa.

KONEEN SÄÄTIÖ

Copyright © 2014 Varho & Tulevaisuuden tutkimuskeskus & Turun yliopisto

ISBN 978-952-249-281-4

ISSN 1797-1322

Tulevaisuuden tutkimuskeskus

Turun kauppakorkeakoulu

20014 TURUN YLIOPISTO

Turku: ElectroCity, Tykistökatu 4 B, 20520 TURKU

Helsinki: Korkeavuorenkatu 25 A 2, 00130 HELSINKI

Tampere: Yliopistonkatu 58 D, 33100 TAMPERE

Puh. (02) 333 9530

utu.fi/ffrc

tutu-info@utu.fi

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	4
1. JOHDANTO.....	5
2. TUTKIMUKSEN KAUPUNGIT.....	7
3. AINEISTO.....	8
4. MENETELMÄT.....	10
4.1 Klusterianalyysi.....	10
4.2 Haastattelujen analyysi.....	11
5. NELJÄ OHJAUSKEINOPAKETTIA.....	12
5.1 Infrastruktuuria!.....	13
5.2 Ohjausta, ohjausta!.....	13
5.3 Tietoa ja teknologiaa.....	13
5.4 Parempaa hallintoa.....	14
6. TAVOITTEET.....	19
6.1 CO ₂ -päästöjen vähentäminen.....	19
6.2 Ensisijaiset keinot.....	20
6.3 Muut tavoitteet.....	20
6.4 Vaikutteet ulkomailta.....	23
7. OHJAUSKEINOVALINNAT.....	24
7.1 Yhteiskunnallinen hyväksyttävyys.....	24
7.2 Tehokkuus hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä.....	24
7.3 Resurssit.....	27
7.4 Historialliset syyt.....	30
7.5 Trendit.....	31
7.6 Kriteerien kirjo ja käyttö.....	32
8. LIIKENNEPOLITIIKAN OSAPUOLET.....	35
8.1 Poliitikot ja virkamiehet.....	35
8.2 Puoluepolitiikka.....	39
8.3 Kuntalaiset.....	40
9. NELJÄ KAUPUNKIA – YHTEISTYÖTÄ JA KYRÄILYÄ.....	42
9.1 Kuntien välinen yhteistyö.....	42
9.2 Valtio ja pääkaupunkiseudun kunnat.....	43
10. JOHTOPÄÄTÖKSET JA TULKINTA.....	45
KIITOKSET.....	48
LÄHTEET.....	49
LIITTEET.....	50

TIIVISTELMÄ

Tässä Koneen säätiön rahoittamassa ja MMT Vilja Varhon toteuttamassa tutkimuksessa tarkastellaan neljän kunnan (Espoo, Helsinki, Kauniainen ja Vantaa) liikennesuunnittelijoiden ja poliittisten päätöksentekijöiden näkemyksiä liikennepoliittisista ohjauskeinoista ja liikennepoliitikan teosta. Tavoitteena oli lisätä tietoa kaupunkitason liikennepoliitikan teosta, löytää erilaisia lähestymistapoja liikennepoliittiseen ohjaukseen sekä tarkastella esteitä, jotka vaikeuttavat ympäristönsuojelullisesti tehokkaan liikennepoliitikan käyttöönottoa.

Aineisto kerättiin keväällä ja kesällä 2013. Se koostuu vastaajien haastatteluista (n=14) ja lomakkeesta (n=14). Vastaajat edustivat henkilökohtaisia näkemyksiään. Lomakkeessa kysyttiin arviota 58 ohjauskeinoon tehokkuudesta vähentää CO₂-päästöjä, yhteiskunnallisesta hyväksyttävyydestä sekä käytöstä vuonna 2025.

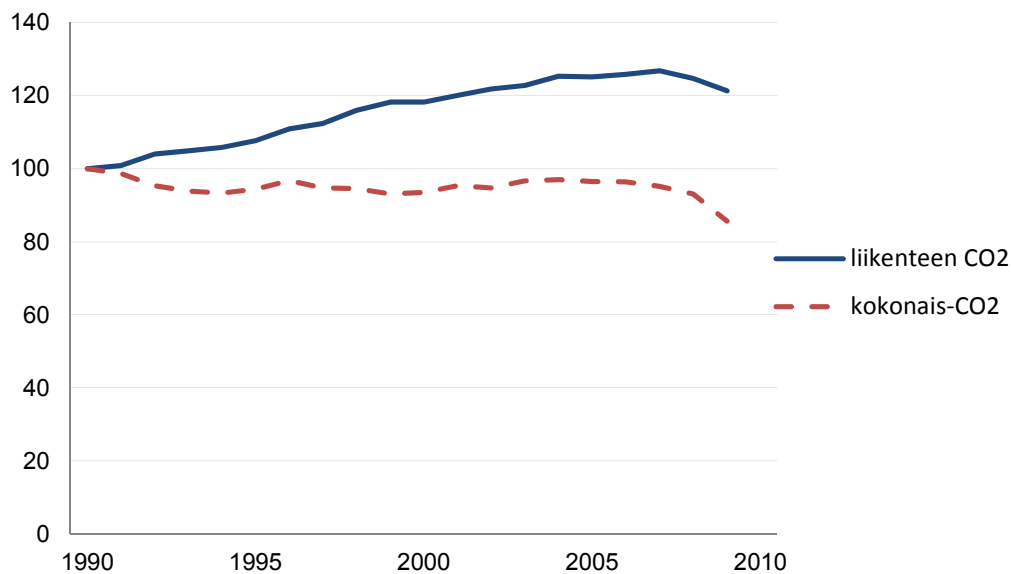
Lomakevastauksista muodostettiin klusterianalyysin avulla neljä ohjauskeinopakettia. Ne edustavat erilaista suhtautumista liikennepoliittisiin ohjauskeinoihin. *Infrastruktuuria!* -paketissa on erityisesti suuria rata- ja tiehankkeita, mutta ei rajoituksia tai maksuja. *Ohjausta, ohjausta!* -paketissa on hyvin paljon erilaisia ohjauskeinoja. *Tietoa ja teknologiaa* -paketissa korostuvat informaatio-ohjaus, tietotekniset ratkaisut sekä keinot lisätä uusien autoteknologioiden käyttöönottoa. *Parempaa hallintoa* -paketissa keskeiseksi nousee kaupunkien oman toiminnan kehittäminen, kuten sähköisen asioinnin lisääminen ja eri hallintosektorien välinen yhteistyö. Kaikkien pakettien taustalla on vastaajia vähintään kahdesta eri kaupungista ja sekä liikennesuunnittelijoista että poliitikoista. Lisäksi yhdenkään kaupungin kaikkien edustajien vastaukset eivät päätyneet vain yhteen pakettiin. Tämä kertoo näkemysten moninaisuudesta ja hajonnasta eri ryhmien välillä.

Haastatteluista etsittiin erityisesti tekijöitä, jotka vaikuttavat ohjauskeinojen valintaan, ja jotka voivat vaikeuttaa CO₂-päästöjen vähentämisen kannalta tehokkaiden keinojen käyttöönottoa. Ensimmäinen este on, ettei päästöjen vähentäminen kaikista vastaajista ole kovin tärkeä tavoite kaupunkien liikennepoliitikassa. Tavoitteiden ristiriitaisuutta lisää, että vastaajilla oli erilaisia näkemyksiä siitä, pitäisikö ensisijaisesti pyrkiä vähentämään liikenteen volyyymiä, vaikuttamaan kulkumuotojakaumaan, vai vähentää päästöjä teknologian avulla. Toisena merkittävänä esteenä on resurssien puute. Suurin puute on rahasta, mutta myös erilaisiin keinoihin liittyvän tiedon etsimiseen kuluva aika on rajallista. Vastaajat myös kokivat, etteivät he riittävässä määrin tunne keinojen tehokkuutta, ja erityisesti niiden vaikutusta kuntalaisten liikkumispäätöksiin. Kolmas este on usealla tasolla esiintyvä kommunikoinnin rajallisuus ja luottamuspuula. Vaikka liikennesuunnittelijoiden ja luottamushenkilöiden välistä yhteistyötä usein pidettiin hyvänä, myös kritiikkiä esitettiin. Muutamassa kommentissa poliitikkoja pidettiin jopa esteenä tehokkaalle liikennepoliitikalle. Heidän arveltiin pelkäävän liikaa äänestäjien vastustusta. Puoluepolitiikka ei vaikuta olevan kovin määräävä tekijä, vaikka sillä roolinsa lautakuntatyöskentelyssä onkin. Kommunikaatio ja luottamus alueen eri kaupunkien välillä ovat myös osin vajavaisia, vaikka erilaisia yhteistyöelimiä ja epämuodollista yhteydenpitoa paljon onkin. Liikennepoliittinen valmistelu on paikallistasollakin yhteydessä moniin tahoihin, samoin alueellisiin ja valtion organisaatioihin. Monimuotoisuus lisää kommunikaation ja koordinaation tarvetta.

Kuntalaiset nähdään melko passiivisena joukkona, jonka käyttäytymistä pyritään ohjaamaan, ja jolta tuleva palaute on yleensä negatiivista. Vaikka viime aikoina kaupunkilaisia on pyritty aktivoimaan esim. kyselyiden ja kuulemisten avulla, vastaajat eivät nähneet kuntalaisia kovin merkittävänä resurssina tai muutoksen ajurina.

1. JOHDANTO

Pääkaupunkiseudun liikennepolitiikalla on suuria haasteita. Väestö kasvaa, rakenteita on kehitettävä ja samalla päästöjä olisi hillittävä. Tässä tutkimuksessa tarkastellaan erityisesti hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. Hiilidioksidi (CO₂) on merkittävin ilmaston lämpenemistä aiheuttava kaasu, ja liikenteen osuus CO₂-päästöistä on suuri. Suomen päästöistä liikenne aiheuttaa viidenneksen (Jääskeläinen 2010). Lisäksi päästöjen leikkaaminen on osoittautunut erityisen vaikeaksi juuri liikennesektorilta, kuten Kuva 1 osoittaa.



Kuva 1. Kokonaishiilidioksidipäästöjen sekä liikenteen hiilidioksidipäästöjen kehitys EU:ssa 1990–2009 indekseinä, joissa vuoden 1990 taso = 100 (EEA 2011).

Liikennesektorin päätöksentekoa luonnehtii se, että se koostuu hyvin monenlaisista keinoista. Ohjauskeinot voivat olla muodoltaan esimerkiksi informaatio-ohjausta (kuten tiedotus joukkoliikenteen reiteistä), taloudellista ohjausta (kuten pysäköintimaksu tai tuki joukkoliikenteelle) tai normiohjausta (kuten nopeusrajoitus tai pysäköintikielto). Maankäytön suunnittelu on keskeinen liikenteeseen vaikuttava ohjauksen ala, mutta se jouduttiin rajaamaan pois tutkimuksesta, jotta oli mahdollista keskittyä puhtaasti liikennepoliittisiin keinoihin. Mitään ihmekeinoa kestävään kehitykseen ei ole. Voidaan tarvita yhtä hyvin satojen miljoonien eurojen väylähankkeita kuin pienimuotoisia uudistuksia pyöräteihin tai kampanjoita rohkaisemaan julkisen liikenteen käyttöön. Yksittäiset keinot muodostavat ohjauskeinopaketin tai -kokonaisuuden, jossa eri keinot voivat tukea tai heikentää toistensa vaikutusta (esim. May & Roberts 1995).

Aiemmassa suomalaisten asiantuntijoiden tulevaisuudenkuvia kartoittaneessa hankkeessa kävi ilmi, että kaikki osallistujat uskoivat CO₂-päästöjen vähentämisen liikennesektorilla olevan sekä välttämätöntä että mahdollista, mutta haastavaa (Varho & Tapio 2013; Varho ym. 2013). Teknologinen kehitys, kulkumuotojakauma ja liikenteen volyyymi nähtiin kaikki osina ratkaisua. Asiantuntijankemysistä ei löytynyt tulevaisuusku-

vaa, jossa teknologia yksin ratkaisisi ongelmat. Samaan aikaan tehdyistä nuorten näkemysten pohjalta koostetuista skenaarioista sellainen *Runsandensarvi* tosin löytyi (ks. Tapio ym. 2011, Varho ym. 2013).

Vaikka päästöjen uskottiin vähitellen laskevan, useat em. tutkimuksessa haastatelluista asiantuntijoista katsoivat, ettei asetettuja päästötavoitteita ole mahdollista saavuttaa. Hyvinkin tehokkaita keinoja olisi toki olemassa (vaikkapa yksityisautoilun kieltäminen), mutta ne eivät välttämättä ole poliittisesti mahdollisia tai taloudellisesti ja sosiaalisesti kestäviä ratkaisuja. Kestävyys ja poliittinen realismi eivät kuitenkaan ole yksiselitteisesti määriteltäviä tekijöitä, vaan ne riippuvat määrittäjistä.

Aiemmassa tutkimuksessa korostui myös kaupunkiliikenteen merkitys. Kaupunkiliikenne aiheuttaakin neljänneksen EU:n liikennepäästöistä (Euroopan komissio 2011). Useat asiantuntijat totesivat, että maaseudun liikenne tulee Suomessa jatkossakin pohjautumaan pitkälti henkilöautojen käyttöön, koska kattavaa joukkoliikennettä ei ole taloudellisesti mahdollista järjestää harvaan asutuilla seuduilla (Varho ym. 2013).

Nämä aiemmat tutkimustulokset ohjasivat tämän tutkimuksen aiheenvalintaa ja fokuointia. Tutkimus päätettiin keskittää kaupunkeihin, tarkemmin sanottuna pääkaupunkiseudulle. Lisäksi tarkastelu rajattiin erityisesti näiden kaupunkien käsissä olevaan paikalliseen päätöksentekoon, valtiotason ohjauksen jäädessä pois. Tutkimus myös rajattiin koskemaan vain henkilöliikennettä. Pohjimmaisena tarkoituksena tässä tutkimuksessa on tarkastella esteitä, jotka vaikeuttavat tehokkaan liikennepolitiikan käyttöönottoa ja siten kenties estävät CO₂-päästötavoitteiden saavuttamista.

Ajallinen tarkastelu on kuitenkin rajattu vain vuoteen 2025. Tarkoituksena oli irrottautua liiallisesta nykypäivän sitoutumisesta mutta silti tarkastella lähiajan muutoksia. Pitemmällekin ulottuvat ratkaisut saatetaan tehdä melko lyhyellä aikavälillä, kuten infrastruktuurin rakentamiseen liittyvät päätökset.

Tutkimuksessa tarkastellaan alueen kaupunkien liikennesuunnittelijoiden sekä poliittisten päätöksentekijöiden näkemyksiä. Lähestymistapa pohjaa traditioon, joka korostaa päätöksentekijöiden subjektiivisuutta ja kunkin poliittisen prosessin ainutlaatuisuutta ja kontekstisidonnaisuutta (esim. Linder ja Peters 1989, Palo-niemi ja Varho 2009).

Vastaajat arvioivat lomakkeen avulla erilaisten ohjauskeinojen tehokkuutta CO₂-päästöjen vähentämisessä, keinojen yhteiskunnallista hyväksyttävyyttä sekä käyttöä vuonna 2025 kahdessa eri tulevaisuuskuvassa, eli toivottavassa ja todennäköisessä tulevaisuudessa. He myös vastasivat haastatteluissa kysymyksiin liikennepoliittisesta suunnittelusta ja päätöksenteosta pääkaupunkiseudulla.

Tutkimuksen kaupungit on kuvattu luvussa 2, aineisto ja menetelmät luvuissa 3 ja 4. Luvussa 5 esitellään lomakeaineiston avulla muodostetut vaihtoehtoiset ohjauskeinopaketit. Haastattelujen tuloksia kuvataan luvuissa 6–9 ja johtopäätöksiä luvussa 10. Kyselylomake ja haastattelurunko on esitelty liitteissä.

2. TUTKIMUKSEN KAUPUNGIT

Pääkaupunkiseutu on tässä tutkimuksessa rajattu alueen ytimen muodostavaan neljään kaupunkiin (Espoo, Helsinki, Kauniainen ja Vantaa). Yhdessä niissä on yli miljoona asukasta. Vaikka näiden kaupunkien rajoja ei liikkuessaan huomaakaan kuin kylteistä, ne ovat identiteetiltään ja luonteeltaan varsin erilaisia.

Helsinki on luonnollisesti alueen ydin: se on pääkaupunkina erityisasemassa ja väestömäärältään ylivoimaisesti suurin (yli 600 000 asukasta vuoden 2012 lopussa). Helsinkiin kohdistuu huomattava määrä työ- ja asointimatkoja ympäröivistä kunnista. Kantakaupunki sijaitsee niemellä ja sekä sen itä- että länsipuolella on saaria, joiden kautta kulkee siltoja pitkin huomattavaa liikennettä. Kantakaupunkiin on varsin rajallinen määrä sisäänajoväyliä, mutta lisäksi sinne tulee useita junaratoja ja metro.

Espoo on alueen ja koko maan toiseksi suurin kaupunki (lähes 260 000 asukasta vuoden 2012 lopussa). Sen suuri liikennepoliittinen haaste on kaupunkirakenteen hajanaisuus. Kaupungissa on tosin tietyssä mielessä hyväksytty tämä, ja lähdetty tekemään asiasta etua: yhden keskustan sijaan pyritään kehittämään ja tiivistämään useaa kaupunkikeskustaa kuten Tapiolaa, Leppävaaraa ja Espoonlahtea. Näiden keskittymien tiiviydellä pyritään mahdollistamaan liikkuminen pyörällä tai jalkaisin. Keskusten välillä taas pyritään lisäämään raideliikennettä ja parantamaan nopeita pyöräilymahdollisuuksia. Espoon suuri rakennushanke on ns. länsimetro, jonka jatkamisesta pyritään tekemään päätöksiä vuonna 2014. Avoin kysymys tätä kirjoittaessa on valtion rahoituksen saaminen hankkeeseen.

Espoo mielletään usein autokaupungiksi, ja kaupunkilaisilla olikin autoja vuoden 2012 lopussa 484 tuhatta asukasta kohden. Helsingissä vastaava luku oli 404 ja Kauniaisissa 468. Kuitenkin Vantaalla luku oli 515 eli vielä selvästi suurempi ja koko Manner-Suomessa luku oli 563. (Tilastokeskus 2013; Trafi 2013).

Vantaa on alueen kolmas suuri kaupunki (205 000 asukasta vuoden 2012 lopussa). Samoin kuin Espoo, se on eräänlainen läpikulkukaupunki, sillä sen läpi kulkee useita tärkeitä väyliä, joita pitkin kuljetaan kauempaakin seudulta ja koko maasta Helsinkiin. Vantaalla pidetäänkin erilaista kuljettamista ja logistiikkaa tärkeänä osana kaupungin roolia ja luonnetta. Kaupungin merkittävin liikenneinfrastrukturihanke tällä hetkellä on Kehärata, joka yhdistää kaksi vantaalaisille tärkeää junarataa, eli ns. pääradan ja Vantaankosken radan. Kehärata myös avaa valmistuessaan junayhteyden Helsinki-Vantaan lentokentälle.

Kauniainen on erikoistapaus tässä joukossa. Sen väkiluku on murto-osa naapureiden väkiluvusta (alle 9 000 henkeä vuoden 2012 lopussa) ja se on täysin Espoon ympäröimä. Kauniaisten veroprosentti on tunnetusti alhainen. Kaupungin omaleimaisuus ja historia ”huvilakaupunkina” ovat myös syitä, miksi Kauniainen ja sen asukkaat eivät halua liittyä paljon suurempaan Espooseen.

Laajemmin Helsingin seutuun katsotaan kuuluvan 14 kuntaa, jossa nyt on n. 1,3 miljoonaa asukasta ja alueella varaudutaan väestön kasvavan n. 1,8 miljoonaan vuoteen 2050 mennessä (HSL 2011). Tämä voimakas muutos aiheuttaa luonnollisesti paineita myös liikennesektorille.

3. AINEISTO

Tutkimuksessa koottiin keväällä ja kesällä 2013 liikennepoliittisten toimijoiden näkemyksiä kahden aineiston avulla. Vaikka vastaajat valittiin eri organisaatioista, he edustivat vain omia näkemyksiään. Vastaajat täyttivät ensin lomakkeen (Liite 1), jossa kysyttiin heidän näkemystään eri ohjauskeinojen tehokkuudesta vähentää hiilidioksidipäästöjä, keinojen yhteiskunnallisesta hyväksyttävyydestä, sekä niiden käytöstä vuonna 2025 todennäköisessä ja toivottavassa tulevaisuudessa. Lomakkeeseen valittiin laaja valikoima erilaisia ohjauskeinoja, joista osa on jo käytössä ainakin jossakin pääkaupunkiseudun kunnassa, osa taas ei ainakaan vielä ole käytössä.

Kysytyt keinot kohdistuivat autoiluun, joukkoliikenteeseen sekä pyöräilyyn ja kävelyyn. Ne oli ryhmitelty yhdeksään osioon: ajamisen maksut, ajamisen rajoitukset, pysäköinti, suunnittelu, julkinen liikenne, kaupungin oma toiminta, informaatio-ohjaus ja infrastruktuuri. Viimeksi mainitusta oli vielä erikseen eritelty isot hankkeet. Keinot valittiin edustamaan erityyppistä ohjailua: normiohjausta (esim. nopeusrajoitukset), taloudellista ohjausta (esim. joukkoliikenteen lipunhinnat), informaatio-ohjausta (esim. tiedotus reiteistä ja ruuhkatilanteista) ja suunnittelua (esim. parkkipaikat kaavoituksessa), ohjauskeinojen luokittelusta ks. esim. Sairinen (2000, s. 38). Mukaan valittiin nimenomaan kaupunkien päätäntävällässä olevia keinoja, eli valtiolliset toimet jätettiin lähes kokonaan pois. Maankäytön toimet rajattiin myös pois tutkimuksen fokusoimiseksi, vaikka niiden tiedettiin olevan hyvin tärkeitä liikenteen kehitykseen vaikuttavia tekijöitä.

Keinojen tehokkuus CO₂-päästöjen vähentämisessä sekä yhteiskunnallinen hyväksyttävyys arvioitiin asteikolla 1–7 (1=ei lainkaan tehokas/hyväksyttävä, 7=erittäin tehokas/täysin hyväksyttävä). Keinojen käyttöä vuonna 2025 arvioitiin asteikolla 1–7 (1=ei käytetä lainkaan, 7=käytetään erittäin voimakkaasti). Isoja infrastruktuurihankkeita kuitenkin arvioitiin asteikolla 1–3 (1=ei rakenneta, 2=rakenteilla, 3=käytössä). Tämä poikkeus johtui siitä, ettei suuria infrastruktuurihankkeita normaalisti toteuteta vain vähän tai osittain.

Lomakkeen täytön jälkeen vastaajat haastateltiin. Haastatteluissa kysyttiin perusteluja joihinkin lomakkeen vastauksista, ja tässä vaiheessa oli myös mahdollista muuttaa tai täydentää lomakevastauksia. Suurin osa haastattelusta kohdistui kuitenkin yleisemmin liikennepoliittiseen suunnitteluun ja päätöksentekoon kunta- ja pääkaupunkiseudun tasolla. Haastattelurunkoa (Liite 2) ei seurattu tarkasti, vaan haastateltava itsekin vaikutti haastattelun kulkuun, ja eri ihmisiltä kysyttiin hieman eri painotuksin. Näin pyrittiin hyödyntämään kunkin haastateltavan keskeisintä kokemusta ja osaamista. Haastattelut kestivät n. 1,5 h kukin. Ne nauhoitettiin ja litteroitiin ennen analyysiä.

Kaksi ennakkohaastattelua suoritettiin ilman lomaketta ja yksi lomake saatiin henkilöltä, jota ei haastateltu. Yhteensä lomakkeen täytti 14 henkilöä ja samoin 14 henkilöä haastateltiin.

Osallistujia (ks. Taulukko 1) saatiin kaikista pääkaupunkiseudun neljästä kunnasta, sekä lisäksi pääkaupunkiseudun liikenteeseen olennaisesti vaikuttavasta Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymästä (HSL). Osallistujiksi valittiin sekä liikennesuunnittelusta vastaavia virkamiehiä että liikenneasioista päättäviä kaupunginvaltuutettuja, jotka toimivat kaupunkinsa liikenneasioista vastaavissa lautakunnissa. He edustivat kuitenkin tutkimuksessa vain omia näkemyksiään, eivät organisaatioidensa virallisia kantoja.

Aineistoa kerätessä kävi ilmi, että erityisesti luottamushenkilöt olivat niin kiireisiä, etteivät useat edes vastanneet haastattelupyyntöihin. Aineiston keruu olikin odotettua hitaampaa ja aineisto jäi hieman toivottua pie-

nemmäksi. Siksi aineisto ei kata eri puolueiden edustajia kovin kattavasti, eikä Kauniaisista ole kuin virkamieskunnan edustajia. Aineisto täyttää kuitenkin hyvin tarkoituksensa, koska aineisto on laadullinen, eikä varsinaista edustavuutta edellytetä. Tarkoitus on pyrkiä kattamaan näkemysten kirjo. Osallistujat edustivat varsin erilaisia näkökantoja liikennesuunnitteluun ja heitä on mm. useammasta puolueesta. Mahdollisissa jatkotutkimuksissa voidaan pyrkiä laajentamaan osallistujapohjaa.

Taulukko 1. Vastaajien taustatietoja.

Kunta					Taustaorganisaatio			Puolue (valtuutetut)		
Helsinki	Espoo	Vantaa	Kauniainen	ei-kuntataso	kunnanhallinto	valtuutetut	muu	Kok	Vihr	PS
5	4	3	2	1	9	5	1	2	2	1

Sukupuoli		Ikä				Koulutusala		Koulutustaso		
nainen	mies	30-39	40-49	50-59	60+	tekninen	muu	ylempi korkeakoulutkinto	alempi korkeakoulutkinto	muu
7	8	2	2	6	5	11	4	11	2	2

4. MENETELMÄT

4.1 Klusterianalyysi

Lomake- ja haastatteluaineistot analysoitiin erikseen. Lomakeaineistossa muutettiin ensin isoja infrastruktuurihankkeita koskeneet vastaukset (asteikko 1–3) samalle asteikolle kuin muiden kysymysten kohdalla olleet: arvo 1 (ei rakenneta) jäi muotoon 1, arvo 2 (rakenteilla) muunnettiin muotoon 4 ja arvo 3 (käytössä) muunnettiin muotoon 7. Näin kaikkia vastauksia pystyttiin käsittelemään yhtenäisesti tilastollisesti.

Tulevaisuuskuvaksi määriteltiin vastaajan arvio ohjauskeinojen käytöstä vuonna 2025. Kunkin vastaajan todennäköistä ja toivottavaa tulevaisuuskuvaa tarkasteltiin erillisinä. Näin 14 täytetystä lomakkeesta saatiin 28 tulevaisuuskuvaa. Tulevaisuuskuvat ryhmiteltiin klusterianalyysin avulla klustereiksi käyttäen SPSS-ohjelmaa, furthest neighbor -algoritmiä ja yksinkertaisia euklidisia etäisyyksiä (Milligan 1998; Everitt ym. 2001). Klusterianalysissä kukin havaintoyksikkö eli tässä tapauksessa tulevaisuuskuva ajatellaan aluksi erillisenä ja ohjelma yhdistää toisiaan lähimpänä olevia yksiköitä yhä suuremmiksi ryhmiksi.

Vaikka klusterointi on tilastollinen menetelmä, se ei ole eksakti, yksiselitteisiä vastauksia antava vaan pikemminkin eksploratiivinen. Sitä käytetään ryhmittelemään vastauksia niin, että niistä voidaan muodostaa kokonaiskuva. Koska ei ollut mitään ennakoitua syytä, miksi jokin tietty klusterien määrä olisi sopivin, kokeiltiin erilaisia klusterimääriä. Valinnan apuna käytettiin SPSS-tulostetta, jota kutsutaan dendrogrammiksi (Liite 3).

Kussakin syntyvässä klusterissa laskettiin jokaiselle muuttujalle keskiarvot siihen klusteriin ryhmitettyneistä tulevaisuuskuvista. Esimerkiksi klusteriin A tuli neljä tulevaisuuskuvaa, joissa annettiin muuttujalle ”Tietullit Helsingin sisäänajoväylille” arvot 2, 1, 3 ja 1. Näiden keskiarvo (1,75) oli klusterin A arvo kyseiselle ohjauskeinolle. Keskiarvoista syntyi ohjauskeinopaketti, eli kuva erilaisten ohjauskeinojen käytön yhdistelmästä pääkaupunkiseudulla vuonna 2025. Paketteihin otettiin mukaan ohjauskeinot, jotka saivat klusterissa keskiarvon ≥ 4 .

Tutkimuksessa päädyttiin neljään ohjauskeinopakettiin, koska niistä muodostui järkevä kokonaisuus, jossa kullekin keskiarvoista muodostuvalle numerosarjalle pystyttiin antamaan sisällöllinen tulkinta. Kolme klusteria olisi tuottanut lähinnä yhdenmisen tuloksen ”paljon ohjausta – keskimääräisesti ohjausta – vähän ohjausta”. Viiden klusterin kokonaisuudelle ei puolestaan löytynyt sisällöllistä tulkintaa, ja siinä yhteen klusteriin olisi tullut vain kaksi tulevaisuuskuvaa.

Erot ohjauskeinopakettien välillä ovat liukuvia, ja tulkintaa on haettu mm. ohjauskeinojen kannatuksen määrästä – vaikka sama keino olisikin useammassa paketissa mukana, sitä on ehkä kannatettu enemmän jossakin tietyssä. Keskeistä pakettien laatimisessa on ollut ohjauskeinojen kokonaisuus ja ”punainen lanka” mukaan valikoituneiden keinojen kesken. Ohjauskeinopaketit esitellään luvussa 5.

Myös eri ohjauskeinojen tehokkuudesta ja yhteiskunnallisesta hyväksyttävyydestä annettuja lomakevastauksia analysoitiin lähinnä keskiarvojen ja keskihajontojen avulla. Näitä tuloksia on esitelty lyhyesti luvussa 7.

4.2 Haastattelujen analyysi

Haastattelut nauhoitettiin ja litteroitiin ennen analyysiä. Litterointi tilattiin Tutkimustie Oy:ltä, mutta litteroinnit käytiin vielä läpi ja mm. tarkistettiin nauhalta epäselviksi jääneet kohdat. Analyysi perustui laadulliseen sisällönanalyysiin ja apuna käytettiin AtlasTI-ohjelmaa. Kaikki haastattelut luettiin tarkasti läpi, etsien ja merkiten (eli koodaten) tekstinkappaleita niiden sisältöjen mukaan. Koodit pohjautuivat osin aiempaan ymmärrykseen aiheesta, mutta koodeja myös muodostettiin tutkimuksen kuluessa kun uusia näkökulmia tai aiheita nousi esiin. Tällaista analyysiä on kutsuttu teoriaohjaavaksi (Tuomi ja Sarajärvi 2002: 98–99). Lopuksi nostettiin esiin koodeja (esim. tehokkuus, tieto, puoluepolitiikka) ja kerättiin kaikki samalla koodilla merkityt tekstinkappaleet yhteen. Niistä muodostuvaa kokonais kuvaa ilmiön käsittelystä haastatteluissa on esitelty luvuissa 6-9.

Suoria sitaatteja haastatteluista on käytetty runsaasti esimerkkeinä ja havainnollistamaan tuloksia. Sitaaiteja on osin hieman muokattu, mutta vain esim. murreilmaisujen, mainittujen paikan- tai henkilöiden nimien tai muiden mahdollisesti haastateltavan henkilöllisyyden paljastumiseen vaikuttavien tekijöiden osalta. Sitaaiteja on myös voitu tiivistää ja pois jätetyt kohdat on merkitty merkinnällä [...].

5. NELJÄ OHJAUSKEINOPAKETTIA

Kunkin vastaajan todennäköisen ja toivottavan tulevaisuuskuvan välillä oli aina eroa.

nää on tietysti mun subjektiivisia uskomuksia tää toivottava tulevaisuus. [...] mun henkilökohtaisia mielpiteitä. Ei ne nyt tietenkään mee yks yhteen sen kanssa mitä mä pidän todennäköisenä. Koska mä tiedän että on ristiriitaisia intressejä yhteiskunnassa ja, joudutaan tekemään kompromisseja ja kaikkea tätä. [...] et sehän ois ekkä vähän naiivia luulla että se tulee just se mikä on toivottavaa.

Yhtä vastaajaa lukuun ottamatta kunkin vastaajan todennäköinen ja toivottava tulevaisuuskuva päätyivät kuitenkin samaan klusteriin. Vastaajan todennäköisen ja toivottavan tulevaisuuskuvan välillä oli siis yleensä vain melko vähän vaihtelua.

Kun lasketaan kunkin tulevaisuuskuvan kaikkien ohjauskeinojen saaman arvon keskiarvo, ja verrataan vastaajien todennäköistä ja toivottavaa tulevaisuuskuvaa keskenään, huomataan, että vain yhdellä vastaajalla toivottavassa tulevaisuuskuvassa oli vähemmän ohjausta kuin todennäköisessä. Yleensä siis vastaajat tuntuivat toivovan enemmän ohjausta kuin mitä pitivät todennäköisenä. Eroja syntyi kuitenkin myös toiseen suuntaan yksittäisten ohjauskeinojen kohdalla. Vastaaja saattoi siis yleisesti ottaen pitää toivottavana **voimakkaampaa** ohjausta kuin mitä hän piti todennäköisenä, mutta samalla toivoa vaikkapa bussikaistojen lisäämistä **vähemmän** kuin piti todennäköisenä kehityskulkuna.

Tämä kertoo siitä, että ohjauskeinojen muodostama kokonaisuus on varsin monisyinen. Kutakin keinoa täytyy harkita erikseen, ja silti samanaikaisesti ottaa huomioon niiden vaikutus toisiinsa ja ylipäätään niiden muodostama kokonaisuus. Seuraavaksi esiteltävät ohjauskeinopaketit ovatkin melko viitteellisiä. Yksikään keinopaketti ei perustu yksittäisen vastaajan vastauksiin, eikä siten ehkä täysin vastaa kenenkään näkemystä sellaisenaan. Ne perustuvat kuitenkin vastaajien antamiin lukuarvoihin, ja siten pohjautuvat vastaajien parissa oleviin näkökantoihin.

Kunkin ohjauskeinopaketin takaa löytyy edustajia ainakin kahdesta eri kaupungista ja toisaalta sekä liikennesuunnittelijoista että kaupunginvaltuutetuista. Yhdenkään kaupungin kaikkien edustajien vastaukset eivät myöskään päätyneet samaan ohjauskeinopakettiin.

Erot ohjauskeinopoliittisten visioiden välillä tuntuvat siis heijastavan syvällisempiä näkemyseroja liikennepolitiikan suunnasta, pikemmin kuin kaupunkien välisiä eroja tai suunnittelijoiden ja poliitikkojen välistä rajaa. On tietenkin mahdollista, että suuremmalla otoksella voitaisiin osoittaa tilastollisesti merkitsevä ero eri kaupunkien edustajien välillä tai liikennesuunnittelijoiden ja luottamushenkilöiden välillä. Tämän tutkimuksen tulokset kuitenkin kertovat voimakkaasta hajonnasta kunkin ryhmän sisällä.

5.1 Infrastruktuuria!

Infrastruktuuria! -ohjauskeinopaketti (ks. Kuva 2) edustaa nimensä mukaisesti ajattelua, jonka mukaan liikennepolitiikka keskittyy infrastruktuurihankkeisiin. Mukana on sekä isoja rata- ja tiehankkeita että pienempää rakentamista kuten pyöräteiden ja kävelykatujen lisäyksiä. Muuta ohjausta on hyvin vähän. Varsinkaan mitään rajoituksia, maksujen nostoja tai muita ”keppejä” pakettiin ei kuulu.

Koska infrastruktuuri on tunnetusti kallista toteuttaa, kyse ei ole mistään vähäisen ohjauksen paketista, vaan nimenomaan kalliisiin liikennettä sujuvoitaviin keinoihin keskittymisestä.

5.2 Ohjausta, ohjausta!

Ohjausta, ohjausta! -keinopaketti (ks. Kuva 3) sisältää runsaasti ohjausta kaikilla sektoreilla. Sekä infrastruktuuriin että kevyempiin ohjauskeinoihin panostetaan paljon. Yhteensä 58 ehdotetusta ohjauskeinosta vain neljä sai arvon, joka oli alle 4 eli karsiutui pois. *Infrastruktuuria!* -paketista taas jäi pois 42 keinoa.

Tästä paketista poisjääneistä neljästä hankkeesta kolme oli infrastruktuurihankkeita (*Kebä II, Keskenstatunneli* sekä *junarata Espoo-Lohja*). Neljäs taas oli *tietullit Helsingin sisääntuloväylille*, eli ainoa keino, joka jäi pois kaikista neljästä paketista. Vaikka useampi kallis hanke onkin jäänyt pois, kyse on silti paketista, joka vaatisi varsin paljon resursseja.

5.3 Tietoa ja teknologiaa

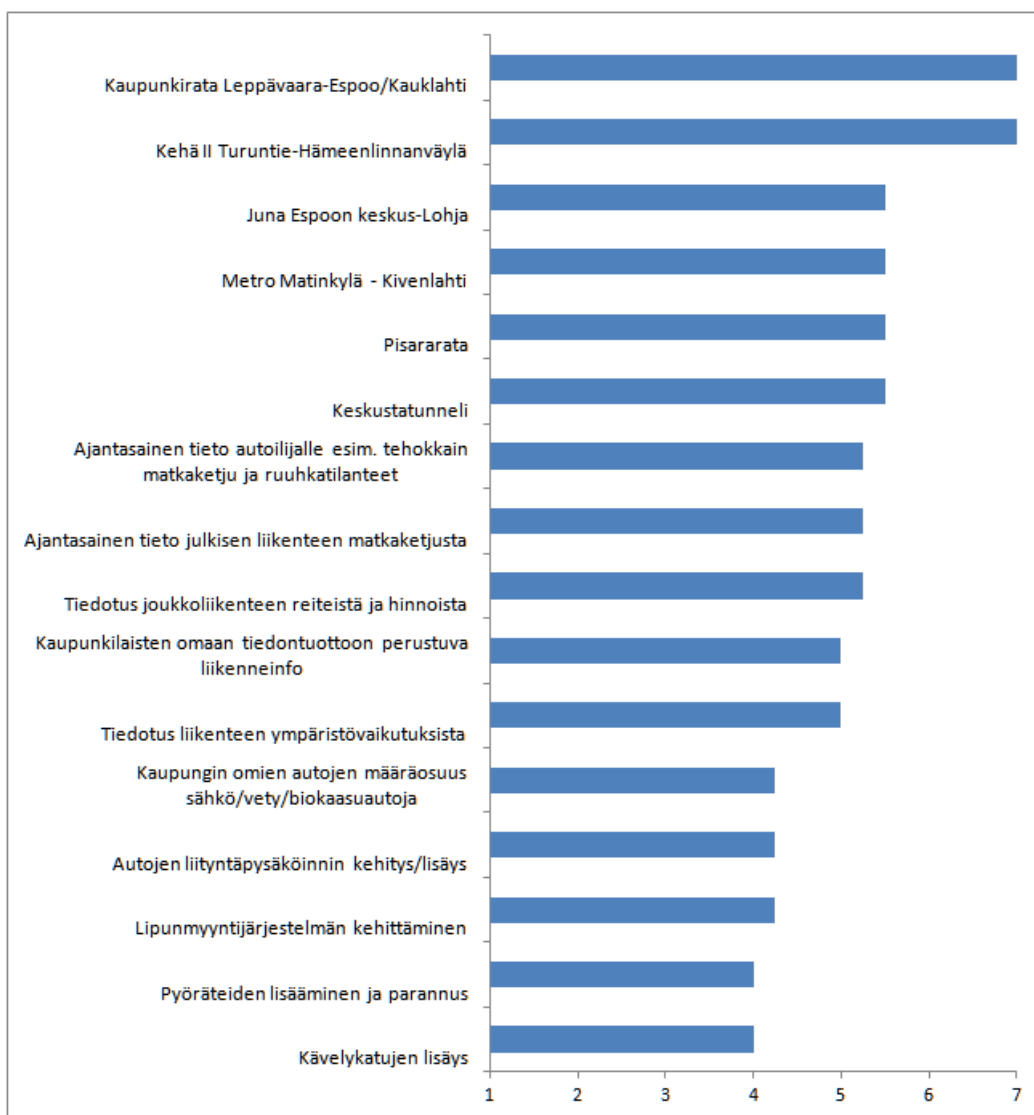
Kahdessa ensimmäisessä paketissa on hyvin eri määrä ohjauskeinoja käytössä. Sen sijaan *Tietoa ja teknologiaa* ja *Parempaa hallintoa* -ohjauskeinopaketeissa on ”määrällisesti” yhtä paljon ohjausta, eli eri ohjauskeinojen saamisen arvojen summa on lähes täsmälleen sama. Ero syntyy painotuksista ohjauskeinojen kesken.

Tietoa ja teknologiaa -ohjauspaketissa (ks. Kuva 4) korostuvat erilaiset informaatiojärjestelmät sekä teknologian merkitys. Mukana on melko perinteisiä keinoja kuten *pyöräilykampanjat* ja *tiedotus joukkoliikenteen reiteistä ja hinnoista*. Lisäksi pakettiin kuuluu uudempaan informaatioteknologiaan perustuvia keinoja kuten *ajantasainen tieto julkisen liikenteen matkaketjusta* (esim. paras reittivalinta kännykkään perustuen todelliseen liikennetilanteeseen) ja *autokohtaiset tienkäyttömaksut* esim. *satelliittipaikannuksen avulla*. Mukaan mahtuu jopa hiukan futuristisempia keinoja kuten *julkisen liikenteen automatisointi* (robottibussit tms.). Lisäksi kokonaisuuteen nousevat keinot, joilla voidaan pyrkiä vaikuttamaan autokannan muutokseen kohti uusia voimanlähteitä käytäviä teknologioita, esim. *biokaasun tai vedyn latausverkon kehittäminen pääkaupunkisendulla* sekä *rajoitukset tietyille alueille tai tietyinä aikoina ajolle muille kuin sähkö/vety/biokaasunautoille*.

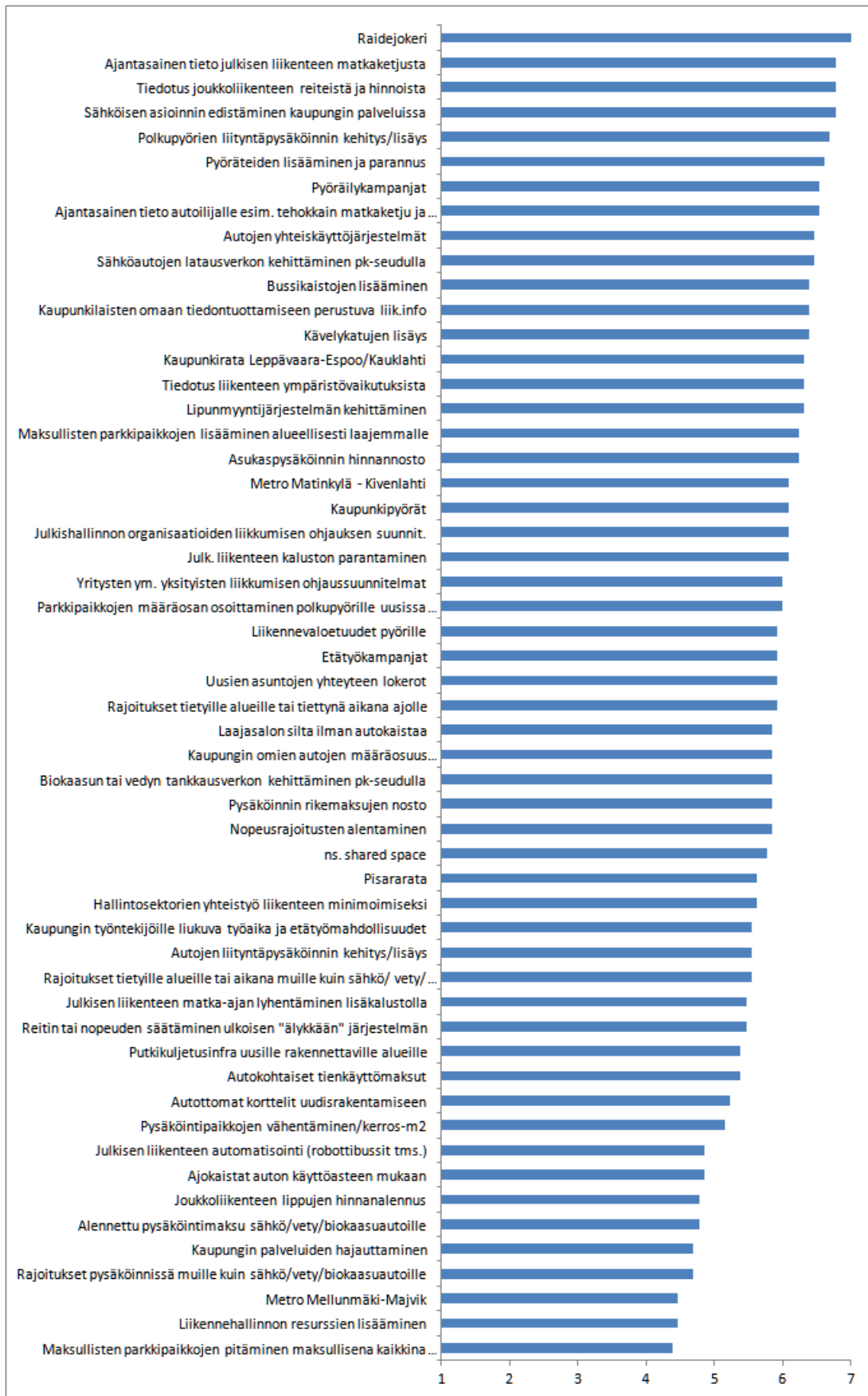
Mukana on tietysti paljon muitakin keinoja, esim. ratahankkeita, joita mahtuu neljä seitsemään suosituimpaan ohjauskeinoon.

5.4 Parempaa hallintoa

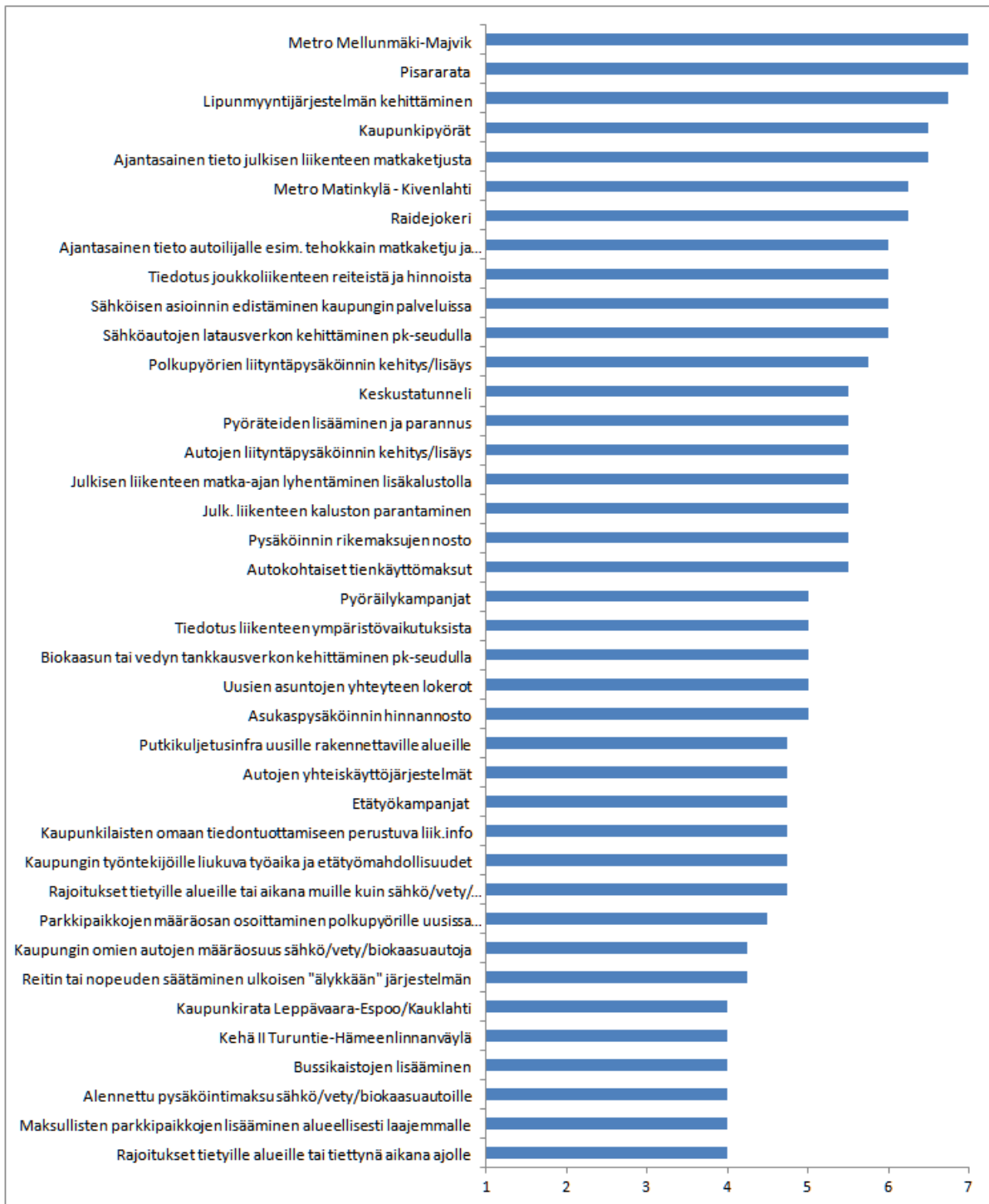
Parempaa hallintoa -ohjauskeinopaketissa (ks. Kuva 5) on mukana paljon kaupungin hallintoa kehittäviä toimenpiteitä. Kuvaavasti suurimman kannatuksen on saanut *sähköisen asioinnin edistäminen kaupungin palveluissa*. Muita tärkeitä nimenomaan kaupunkien hallintoa sisäisesti kehittäviä ohjauskeinoja ovat *hallintosektorien yhteistyö liikenteen minimoimiseksi* (esim. lasketaan koulun lakkauttamisen kustannuksiin myös lasten kulkeminen toiseen kouluun), *kaupungin palveluiden hajauttaminen liikenteen vähentämiseksi* (esim. terveyskeskukset, päiväkodit) sekä *julkishallinnon, koulujen ym. organisaatioiden liikkumisen ohjauksen suunnitelmat*. Infrastruktuurihankkeitaakin toki mahtuu mukaan, mutta niiden painoarvo on pienempi kuin muissa kolmessa paketissa.



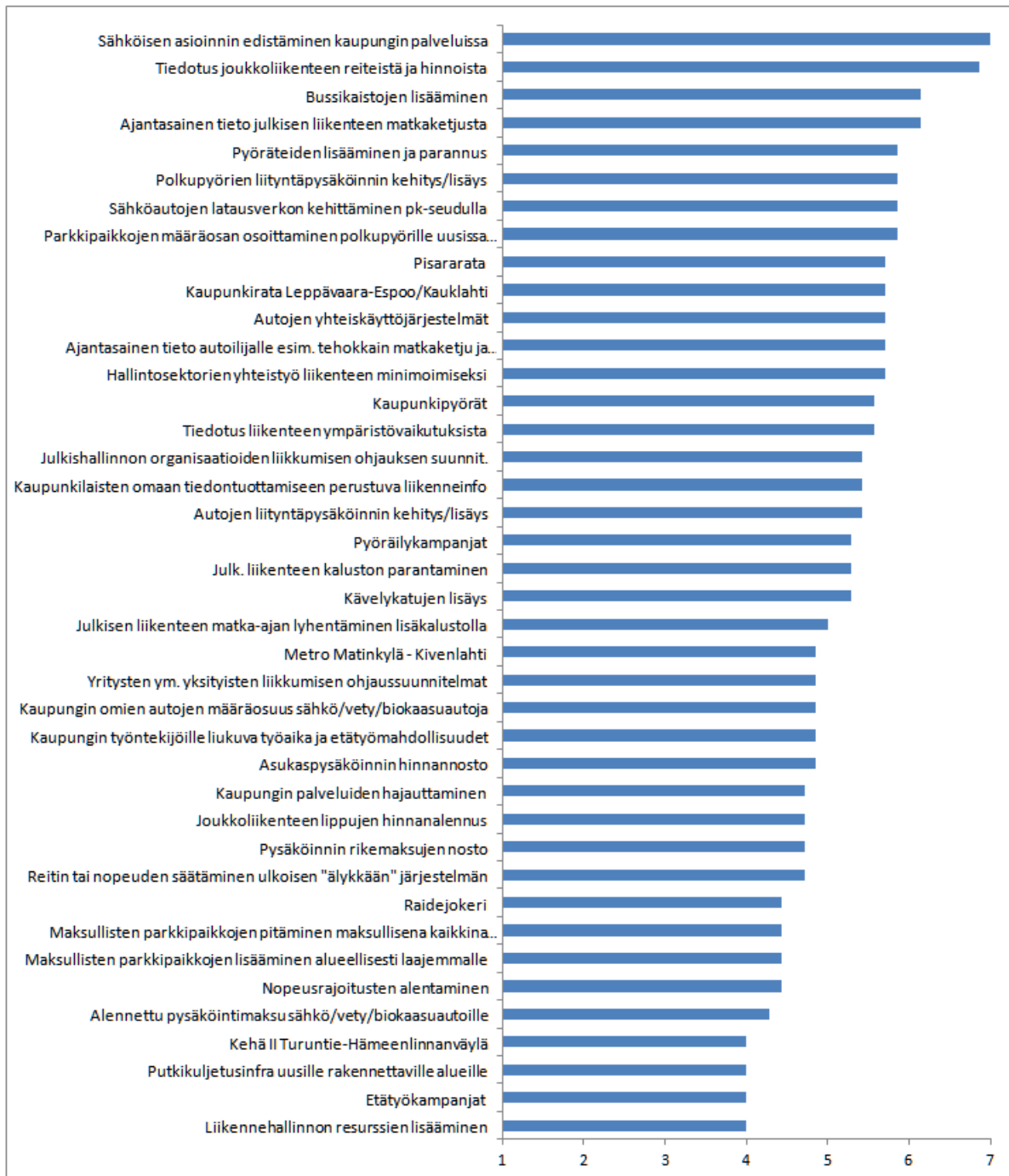
Kuva 2. *Infrastruktuuria!* -ohjauskeinopaketin mukainen ohjaus vuonna 2025. Kuvassa ovat vain keinot, jotka saivat arvon ≥ 4 . (1=ei käytetä lainkaan, 7=käytetään erittäin voimakkaasti.)



Kuva 3. Ohjausta, ohjausta! -ohjauskeinopakettin mukainen ohjaus vuonna 2025. Kuvasa ovat vain keinot, jotka saivat arvon ≥ 4 . (1=ei käytetä lainkaan, 7=käytetään erittäin voimakkaasti.)



Kuva 4. Tietoa ja teknologiaa -ohjauskeinopakettin mukainen ohjaus vuonna 2025. Kuvassa ovat vain keinot, jotka saivat arvon ≥ 4 . (1=ei käytetä lainkaan, 7=käytetään erittäin voimakkaasti.)



Kuva 5. Parempaa hallintoa -ohjauskeinopaketin mukainen ohjaus vuonna 2025. Kuvasssa ovat vain keinot, jotka saivat arvon ≥ 4 . (1=ei käytetä lainkaan, 7=käytetään erittäin voimakkaasti.)

Ohjauskeinopaketit ovat eräänlaisia lopputuloksia, mutta mitkä ovat ne syyt ja perusteet, jotka ovat johtaneet niihin? Miksi vastaajat ovat esittäneet tällaisia tulevaisuuskuvia? Haastatteluista löytyy vastauksia tähän näkökulmaan.

Käytännös täs on se et ihmisillä voi olla just päätöksentekotasolla vähän erilainen näkemys siitä mitä kannattaa tehdä. [...] kuitenkin tos on monia ihmisiä joil on erilainen näkemys siitä et mihin kannattaa satsata, ja kuitenkin tässä resurssista kamppaillaan, niin se että saadaan tehtyä jotain on aika todennäköistä, se et

saadaan tehtyä enemmän on ei ihan niin todennäköistä, ja sitte taas ehkä se ideaali on sellanen jonka eteen kannattaa taistella mut ei välttämättä sit aina saavuteta.

Tämänkaltaisesta tilanteesta on pitkälti kysymys, eli erilaisista tavoitteista ja niukoista resursseista. Kuitenkin aineistosta paljastuu paljon lisää vivahteita ja erilaisia tekijöitä, jotka ohjaavat kaupunkien liikennepolitiikkaa. Näitä esitellään luvuissa 6–9.

6. TAVOITTEET

6.1 CO₂-päästöjen vähentäminen

Tässä tutkimuksessa keskityttiin hiilidioksidipäästöjä vähentävään liikennepolitiikkaan. Yksi haastattelujen teemoista olikin, kuinka suuressa roolissa tämä tavoite on liikennepolitiikassa. Vastauksista voi päätellä, että ilmastonmuutos on keskeisessä asemassa strategiatasolla ja juhlapuheissa, mutta käytännön politiikassa tilanne on hieman eri.

Kukaan ei sinänsä suoraan kiistänyt ilmastopolitiikan tarvetta. Kuitenkin muutamasta vastauksesta näkyi, että hiilidioksidipäästöjen rooli osana liikennepolitiikkaa jakaa jossain määrin näkemyksiä.

No kyllä kai se suuri kysymys on tää hiilidioksidipäästö. Totta kai kaikilla on vilpitiön halu, pyrkimys vähentää niitä, ja se ohjaa tätä päätöksentekoa kyllä kaikilla tasoilla.

On aina joku asia joka nousee, yleensä poliittisesti tai jonkun muun trendin seurauksena ja sitten puhutaan siitä. Ja mun mielestä tää hiilidioksidiasia on yks semmonen tyypillinen et, kaikki mietitään sen hiilidioksidin kautta. Ja sehän on kuitenkin vaan yksi osa

Globaali ilmastonmuutos [...] se ei oo mikään trendi et se on ihan vakava asia ja sen takia, no globaali ilmastonmuutos niin se uhkaa koko maapalloa.

Eräiden vastaajien mielestä olennaista on se, että päästövähennykset kulkevat käsi kädessä monien muiden tavoitteiden kanssa. Julkisen liikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sujuvoittavat liikennettä, säästävät tilaa ja resursseja ja vähentävät muitakin päästöjä kuin hiilidioksidi. Nämä tekijät saattavat olla tärkeämpiä motiiveja käytännön ratkaisuihin kuin ilmastonmuutoksen torjunta.

Se liikenne vähenee, jollon se tarkoittaa sitte vähemmän liikennettä kadulla, vähemmän päästöjä, vähemmän melua, parempaa ympäristöä asukkaille.

K: Miten paljon päästöt vaikuttaa siihen ku tehdään liikennepolitiikkaa tällä hetkellä kaupungissa?

V: Aika vähän, koska kaupunkien liikennepolitiikan ongelma ei oo päästöt vaan tilankäyttö. Ja me joudutaan yrittää tehdä semmosta asuin ympäristöä jossa voi elää [...] on ajateltu että sitte ku autot toimii ka-tolla olevalla aurinkopaneelilla et kaikki autoilun häität ois poissa niin, murto-osa autoilun häitoista kaupungissa on tätä energiaa ja suurin osa on tilaa. Se aurinkopaneeliauto vie ihan yhtä paljon tilaa. Ja totta kai niitä päästöjä ajatellaan [...] Mutta, kyllä se tilankäyttö on suurempi.

6.2 Ensisijaiset keinot

Vaikka tavoitteista olisikin suhteellisen suuri yksimielisyys, sama ei koske keinoja. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voidaan pyrkiä vähentämään kolmella tavalla: vaikuttamalla liikenteen tarpeeseen (liikenteen volyymi), vaikuttamalla kulkumuotojakaumaan (volyymin jakautuminen eri kulkumuodoille) ja vaikuttamalla teknologiaan (päästöt/km kustakin kulkumuodosta).

Vastaajat pitivät näistä ensisijaisena lähestymistapana suunnilleen yhtä paljon liikenteen tarpeeseen (5) ja kulkumuotojakaumaan (6) vaikuttamista, tekniikkaa piti ensisijaisena 3 vastaajaa. Useat vastaajat kuitenkin korostivat sitä, että kaksi ensin mainittua ovat tiukasti nivoutuneet yhteen. Kun kaupunkirakenne on riittävän tiivis, se vähentää liikenteen volyymiä lyhentämällä matkoja töihin, kauppaan ja muihin palveluihin. Samalla se vaikuttaa kulkumuotojakaumaan mahdollistamalla joukkoliikenteen paremman palvelutason ja matkojen taittamisen kävellen tai pyörällä. Tästä tutkimuksesta poisrajattu maankäyttöpolitiikka on siis avainasemassa, mikä toki oli etukäteen tiedossa.

Teknologia jakaa eniten mielipiteitä. Joidenkin vastaajien mielestä tekniikalla voidaan ratkaista varsinkin päästöongelmat käytännössä kokonaan, jotkut kritisoivat tällaista näkemystä voimakkaasti.

V: [...]me ollaan insinöörejä, me ehkä uskotaan siihen tekniseen kehitykseen enemmän kun liikennepolitiikkaan. [...] nyt kun autojen päästöistä puhutaan. Se on kumminkin sellanen asia jonka aika hoitaa, ilmeisesti aika piankin. [...]

K: Sä sanoit et kaikki sinänsä haluaa vähentää hiilidioksidipäästöjä mut kuinka keskeinen osa se on sitä liikennepolitiikkaa?

V: No tässä ja nyt varmaan hyvinkin keskeinen lyhyellä tähtäimellä, mut mä uskon siihen että sen merkitys vähenee sitä mukaan kun tekniikka kehittyy. Mä vähän luulen et meil on täs parikymmentä vuotta enintään edessämme tätä bensalla ajamista.

Yleensähan liikenteessä nää ilmastoasiat [...] harhakäsitys että teknologian kehityksellä hoidetaan homma kotiin. Mut sehän ei pysty hoitamaan muuta kun pienen siivun. Ja se kumoutuu sillä autoliikenteen kasvulla moninkertaisesti, et se ei... [...] se että päästäis oikeesti siihen, laskevalle käyrälle ja niin jyrkkään laskuun kun tavoitteissa on 60–80 prosenttia pois päästöistä niin se edellyttää kyllä et, pitää tosi dynaamisesti ottaa kaikki keinot käyttöön.

6.3 Muut tavoitteet

Ilmastonmuutoksen torjunta on tietenkin vain yksi liikennepolitiikan tavoitteista. Kenties yksimielisimmin hyväksytty tavoite on liikenneturvallisuus.

Tietysti jos on ihan selviä vaarallisia risteyksiä tai muita niin, se on nyt ihan selkeetä et kaikki hyväksyy sen että vaaralliset paikat korjataan

Yhdeksi tärkeimmistä kuntalaistenkin yhteydenottojen aiheeksi kuvattiin liikenneturvallisuuteen liittyviä seikkoja kuten hidasteita ja liikenteen rauhoittamista asuinkaduilla. Niin tämän tutkimuksen kuin aiemmankin haastattelututkimuksen (Tapio ym. 2011, Varho ym. 2013) mukaan liikenneturvallisuus on ehdoton kriteeri: turvallisuutta vaarantavia muutoksia ei haluta tehdä edes silloin kun niillä olisi terveys- tai ympäristöhyötyjä, esim. pienhiukkasten ja muiden ilmansaasteiden pitoisuuden vähentämiseksi. Muutama vastaaja kritisoikin pyöräilyn edistämistoimia pyöräilyonnettomuuksien takia. Lasten ja ikäihmisten turvallisuuteen ja itsenäiseen liikkumiseen kiinnitettiin erikseen huomiota.

Muita tärkeitä liikennepolitiikan tavoitteita ovat jo mainittu ilmanlaatu (pienhiukkaset, typpidioksidi ym. lähipäästöt), liikenteen sujuvuus ja aikasäästöt, kaupunkiympäristön viihtyisyys, terveyshyödyt erityisesti pyöräilystä, autoriippuvuuden vähentäminen ja joukkoliikenteen parempi palvelutaso, kaupunkilaisten arjen sujuvuus ja elinkeinoelämän edellyttämän liikkuvuuden turvaaminen.

Miten tää liikkuminen tässä tapauksis mahdollisimman turvallisesti viihtyvästi tehokkaasti.

Suurimmat hyödyt siinä kyllä ainakin ensi alkuun tulee siitä että kun ihmiset pyöräilee enemmän niin terveyshyödyt on se pääasiallinen. Mut sit kun verkkoa parannetaan lisää, ja saadaan kanssa nopeampia pyöräilyyhteyksiä, niin ne ihmiset jotka jo pyöräilee, saa siitä myöski sit aikasäästöjä, jollon se houkuttelevuus kasvaa edelleen.

me halutaan nostaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ja sitte joukkoliikenne halutaan parantaa ja tehdä tehokkaammaks, että ihmiset käyttäis sitä. [...] yksityisautoilussa me ollaan kiinnostuneita siitä et se on turvallista että sen turvallisuuteen panostetaan mut sitä ei erityisesti tarvitse edistää kun se on muutenkin suosittua.

tavallaan turvallista pitää olla, määräykset pitäis olla semmosia et niitä voi noudattaa, järjellisel tavalla ja, sitten keskittyä siihen että, sitä sujuvunutta saadaan aikaan et ihmisillä ei mee, tuntitolkulla siihen et ne istuu antossa.

V: [...] liikennepolitiikkahan ei ole itsetarkoitus vaan sehän on tän yhteiskunnan, toimivuuden edellytys. Ja kyllä kai se keskeinen tarkoitus on se jos oikein typistää niin on sujuva liikenne joka palvelee sitten tietysti, elinkeinotoimintaa ja ihmisen muita kulkemistarpeita [...]

K: Se on tavallaan, mä ite aattelen sen niin et, noi on sitä taloudellista ja sosiaalista kestävyyttä eli, jos ajatellaan kestävyiden ulottuvuuksia.

V: Ja tässä järjestyksessä jos ensimmäinen ei totundu niin toinenkaan ei toteudu.

Erityisesti silloin, kun pitäisi valita eri keinojen välillä, esiin nousee vielä lisää tavoitteita. Halutaan esim. välttää eri hallinnonalojen välistä osa-optimointia ja pyrkiä kaupungin kokonaisuuden kannalta parhaaseen järjestelyyn. Lisäksi nostetaan esiin vapauden tavoittelu.

V: [...] Mä pidän vapautta tärkeänä asiana ja, pitäis uskaltaa käyttää tän maan hyvät puolet kansalais-
ten hyväksi, ja uskoa siihen että me pystymme teknisesti hoitamaan nää ongelmat, enemmän kun tämmösel-
lä säännöstelyllä ja liikennepolitiikalla.

K: Mä olin muutenkin huomaavinani tuolla että enemmän kannatit semmosia porkkanoita ja..?

V: Joo, porkkanoita enemmän ku keppejä kyllä [...] Et joukkoliikennekin niin, toki mä [...] uskon et
sitä pitää käyttää, ja paljon tehdään työtä sen eteen mut, mä haluaisin et se olis jokaisen oma henkilökoh-
tainen valinta. [...] Mutta kyl mä haluan että henkilöt itse valitsevat ja ovat oikeutettuja siihen. Kyl mä
haluan asua vapaassa maassa [naurabtaen].

Parissa kommentissa pohditaan vanhojen alueiden ja asukkaiden asemaa:

*On sellasia ihmisiä jotka esimerkiksi on tiettyltä alueelta, ja ne ajaa sen alueen asioita, oli ne sit sitä mieltä et
sitä aluetta ei saa muuttaa tai saa muuttaa. [...] joku puhuu hyvin vahvasti aina nykyisten asukkaiden
puolesta. Se on tietys mieles ehkä jo vähän nimbyilyä et se tavallaan, koska nykyiset asukkaat aika usein ei
halua muutoksia. Mut kyl se on ihan tärkeä asia et totta kai asukkaita pitää kuunnella, se on hyvä et se
näkökulma tulee esiin.*

*semmoset kaupunginosat jotka on jo rakennettuja, niin tavallaan kuvitellaan et niissä ei tarvii tehdä mi-
tään. Et ku sinne tarvitaan saneeraustoimia niin ne jää aina näitten isojen projektialueitten, ja isojen lii-
kennesatsausten jalkoihin. Et vaikka ne on pieniä summia, niin sinne ei vaan sitä tahtotilaa riitä. Kyllä
vielä keskustaan, [...] mutta sit ku puhutaan esikaupunkialueilla että olemassa olevaa liikenneverkko
pitäs jotenkin saneerata, nykyaikaistaa taikka ihan vaan tehdä viihtyisämmäksi niin tuntuu, et kukaan
poliitikoista ei jaksa semmosia asioita lähtee viemään eteenpäin, se tuntuu niin pieneltä.*

Monessa haastattelussa oli läpikulkevana teemana tarve ymmärtää kokonaisuuksia. Tämä tuli esiin esim. kuntalaispalautteen kohdalla. Liikennesuunnittelun tehtävänä katsottiin olevan liikennejärjestelmän kokonai-
suuden tarkastelu sen sijaan, että pohditaan yksittäisen kuntalaisen liikkumisen sujuvuutta. Samoin se näkyi
kun kuvailtiin tarvetta edistää ja tukea kaikkia liikennemuotoja, sekä tarpeena ajatella esim. kaupungin taloutta,
vetovoimaisuutta, liike-elämää, turvallisuutta ja ihmisten arkea yhtä aikaa. Useampikin vastaaja totesi tämän
olevan erittäin vaativaa.

Politiikot toivat haastatteluissa esiin jonkin verran syitä, miksi ovat lähteneet politiikkaan mukaan tai mitkä
heidän liikennepoliittiset tavoitteensa ovat. Heillä kyse onkin tietysti vapaaehtoisesta yhteiskunnallisesta aktii-
visuudesta, mutta myös liikennesuunnittelijoilla oli omia tavoitteita ja mielenkiinnon kohteita. Siellä täällä
haastatteluissa mainitaan myös muita yksittäisiä liikennesektorin virkamiehiä – ei edes aina pääkaupunkiseu-
dulta tai kuntatasolta – joiden asiantuntemus tai kiinnostus tiettyä aihetta kohtaan on tuottanut merkittäviä
vaikutuksia. Henkilökohtaiset kiinnostuksenkohteet voivat siis muokata liikennepolitiikkaa selvästi, varsinkin
jos kyseisellä henkilöllä on poikkeuksellista kykyä argumentoida ja saada toiset puolelleen.

Ouluban on ollut tällöinen maailmanlaajunen talvipyöräily-, tai ympärivuotisen pyöräilyn pohjoinen esimerkki, ja siellä täytyy sanoa et se on ihan... pitkälti yhden miehen ansiota. Pitkään vaikuttaneen liikenneinsinöörin, Mauri Myllylän ansiota siellä, että siellä on vakavasti pidetty pyöräily esillä.

6.4 Vaikutteet ulkomailta

Vastaajat viittaavat melko usein erilaisiin kokemuksiin ulkomailta. Jo omilla lomamatkoilla koetut asiat vaikuttavat, mutta lisäksi sekä liikennesuunnittelijat että poliitikot hakevat tietoa aktiivisesti ulkomailta. Kyseessä saattavat olla opintomatkat, kirjallisuuden lukeminen ja varsinkin virkamiehillä myös erilaiset kansainväliset tiedonvaihtoverkostot ja henkilökohtaiset suhteet. Pariin kertaan mainittiin myös yhteistyö ulkomaisten kokemusten selvittämiseksi eri suomalaisten organisaatioiden kesken (esim. Liikennevirasto, HSL, ELY-keskukset, yliopistot).

Kansainvälisillä referensseillä on merkitystä liikennepolitiikassa. Yleensä mallien hakemiseen ulkomailta suhtaudutaan varsin positiivisesti, ja viitataan hyviin kokemuksiin ja tuloksiin ulkomaisissa kaupungeissa. Useimmiten mainitaan Tukholma, Kööpenhamina ja muut lähialueen kaupungit. Kuitenkin vastaajat usein korostavat, että ideoiden soveltuminen suomalaisiin olosuhteisiin on ensin pohdittava ja selvitettävä tarkkaan. Haastatteluista löytyy pari negatiivistakin kommenttia vaikutteiden ottamisesta ulkomailta:

Jollain lailla on vähän hönttiä että me kopioidaan, malleja jostain Hollannista, Tanskasta, vaikka meillä on Suomessa tilaa asua eri tavallakin. [...] Mä oon itse vähän sitä mieltä että meidän ei pitäisi keskittää asutusta, Kalasatama ja Ruoholabi ja Jätkäsaari, kun siellä on ne liikenneongelmat. Sit meil on Vantaalla ja Espoossa tilaa paljon enemmän ilman näitä ongelmia. Mä jollain lailla näkisin et pitäis olla rohkeutta myös olla kehitämässä tätä maata meidän omilla ehdoilla. Siihen nyt kuuluu että meil on tilaa, mitä Hollannissa ei ole, eli siin on pakon sanelemia ratkaisuja joita me nyt lähdetään kopioimaan jotta oltais vibreitä ja minimoitais liikkumistarvetta.

Täs on aina se että kun käsitellään näitä eri kulkemuotoja ja liikennemääriä ja miten pysäköintejä ei nyt enää tarvitaakaan keskustassa ja muuta, referenssi kohteena on semmoset isot kaupungit joissa on metroverkko [...] siel on Lontoota ja siel on, monta muuta ja niitä sitten katsotaan. No sit kun katsoo meidän metroverkko joka on kun heinäbanko niin eihän se voi toimia samalla tavalla. Et kun sillä meidän metrolla ei pääse kaikkiin paikkoihin suinkaan, ei voi ajatella et se sama, muu infra voisi olla semmonen kun sielt puuttuu se verkko.

7. OHJAUSKEINOVALINNAT

Tässä luvussa tarkastellaan ohjauskeinoista esitettyjä argumentteja. Yksittäisten keinojen tasolle ei tässä tutkimuksessa ole mahdollista mennä, vaan on pyritty etsimään isompia linjoja suhtautumisessa ohjauskeinoihin.

7.1 Yhteiskunnallinen hyväksyttävyyden

Tutkimuslomakkeessa pyydettiin arvioimaan ohjauskeinojen yhteiskunnallista hyväksyttävyyttä. Valitettavasti eri vastaajat olivat tulkinneet käsitteen eri tavoin. Suurin osa vastaajista ajatteli kysymystä siitä näkökulmasta, onko kyseiselle ohjauskeinolle päättäjien tai kansalaisten tuki, eli ”meneekö se läpi” päätöksenteossa. Muutama oli kuitenkin pohtinut, onko asia yhteiskunnalle hyvä, eli onko se esim. tasapuolinen kaikille väestöryhmille. Osa vastaajista totesi, että käytännössä nämä kaksi näkökulmaa vielä sekoittuivat jossain määrin keskenään. Numeerisesta aineistosta on siksi vaikea vetää mitään selkeää tulosta yhteiskunnallisen hyväksyttävyyden suhteen.

Voidaan kuitenkin todeta, että 14 yhteensä 58 ohjauskeinosta sai vastaajilta arvot, jotka vaihtelivat välillä 1–6 tai 2–7. Lisäksi 11 ohjauskeinoa sai arviot, joiden vaihteluväli oli koko skaala yhdestä seitsemään. Vaikka kysymys oli epäselvä, näin suuri vaihtelu tuntuu kertovan, että vastaajilla on hyvin erilaiset näkemykset keinojen yhteiskunnallisesta hyväksyttävyydestä. Kaikkein pienimmän keskiarvon kaikkien vastaajien vastauksista saivat tietullit Helsingin sisäänajoväylille.

Yhteiskunnallinen hyväksyttävyyden näkyi läpi argumenttien, ja sitä on käsitelty poliittisen päätöksenteon osalta luvussa 8. Haastateltavat toivat esiin päätöksentekoon ja kuntalaisten palautteeseen liittyviä asioita. Osin vastaajat kritisoivat kuntalaisten näkemyksiä, mutta arjen haasteiden kanssa kamppailevien ja jopa autoihin joskus intohimoisesti suhtautuvien kaupunkilaisten näkemyksiä ymmärrettiin. Yleisesti ottaen rajoitusten ja maksujen korotusten nähtiin kohtaavan eniten yhteiskunnallista vastustusta. Haastatteluissa korostui myös varsinaisen liikennepolitiikan ulkopuolisen täydennysrakentamisen kohtaama vastustus.

7.2 Tehokkuus hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä

Toinen kriteeri, jonka mukaan vastaajat arvioivat lomakkeessa ohjauskeinoja oli niiden tehokkuus hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Kaikkien vastaajien antamista arvoista laskettujen keskiarvojen perusteella yllämainittuun tehokkaimmiksi keinoiksi voidaan todeta raideinvestoinnit. Tämä on varsin luonnollista, mutta sen sijaan yllättäviä ovat ehkä sähköautojen latausverkon ja sähköisen asioinnin saamat suuret arvot. Myös julkisen liikenteen informaatiopalvelut, joita on jo nyt paljon käytössä, nähtiin tehokkaiksi. Kaikkein pienimpiä arvoja saivat vuorostaan Kehä II, jonka nähtiin usein lähinnä lisäävän autoliikennettä, etätyö- ja pyöräilykampanjat sekä nykyisten maksullisten parkkipaikkojen pitäminen maksullisina kaikkina aikoina. Taulukossa 2 on esitetty 15 suurimman ja 15 pienimmän keskiarvon saanutta ohjauskeinoa.

Taulukko 2. Eniten ja vähiten tehokkaiksi arvioidut ohjauskeinot.

Tehokkaimmat		Vähiten tehokkaat	
Pisarat	5,57	ns. shared space (katu tai risteys, ilman erillisiä alueita kävelijöille, pyöräilijöille ja autoille)	2,79
Kaupunkirata Leppävaara-Espoo/Kauklahti	5,43	Pysäköinnin rikemaksujen nostaminen	3,00
Metro Matinkylä - Kivenlahti/Saunalahti	5,29	Julkisen liikenteen automatisointi (robottibussit tms.)	3,07
Autokohtaiset tienkäyttömaksut esim. satelliittipaikannuksen avulla (hintaan vaikuttavat matkan pituus, paikka ja ajankohta)	5,14	Nykyisten maksullisten parkkipaikkojen pitäminen maksullisina kaikkina aikoina	3,07
Sähköautojen latausverkon kehittäminen pääkaupunkiseudulla	5,14	Kehä II Turuntie – Hämeenlinnanväylä	3,29
Ajantasainen tieto julkisen liikenteen matkaketjusta (esim. paras reittivalinta kännykkään perustuen todelliseen liikennetilanteeseen)	5,14	Pysäköintipaikkojen vähentäminen / kerros-m ²	3,36
Raidejokeri	4,93	Liikennehallinnon resurssien lisääminen	3,36
Sähköisen asiointin edistäminen kaupungin palveluissa	4,86	Kaupunkipyörät	3,43
Metro Mellunmäki-Majvik	4,79	Liikennevaloetuudet pyörille	3,43
Autojen reitin tai nopeuden säätäminen ulkoisen keskitetyn "älykkään" järjestelmän kautta	4,71	Uusien asuntojen yhteyteen lokerot esim. päivittäistavaroiden toimittamiseksi	3,43
Julkisen liikenteen matka-ajan lyhentäminen lisäkaluston avulla (lyhyemmät vaihtovälit)	4,71	Pyöräilykampanjat	3,50
Bussikaistojen lisääminen	4,71	Etätyökampanjat	3,57
Tietullit Helsingin sisäänajoväylille	4,64	Tiedotus liikenteen ympäristövaikutuksista	3,57
Rajoitukset tietyille alueille tai tietyinä aikoina ajolle muille kuin sähkö/vety/biokaasuautoille	4,64	Yritysten, urheiluseurojen ym. yksityisten liikkumisen ohjaussuunnitelmat	3,64
Biokaasun tai vedyn tankkausverkon kehittäminen pääkaupunkiseudulla	4,64	Laajasalon silta ilman autokaistaa	3,71

Myös tehokkuuden arvioinnin kohdalla oli huomattavaa hajontaa vastaajien kesken. Sellaisia ohjauskeinoja, jotka saivat arvot 1–6 tai 2–7 oli vain 10, eikä yksikään saanut koko skaalaa 1–7, mutta toisaalta ohjauskeinoitain tarkasteltuna keskihajonta oli suurempi kuin yhteiskunnallisen hyväksyttävyyden kohdalla.

Haastattelut selittävät hajontaa. Useat vastaajat korostavat, ettei ole yksittäistä tehokasta keinoa, vaan hyvin monenlaisia keinoja tarvitaan. Eräs vastaaja totesi, että vaikka jollekin keinolle olisi annettu pieni tehokkuusarvosana, sitä ei pidä pitää merkityksettömänä. Toinen taas näki, että koska kaikilla on merkitystä, niille kaikille annettiin melko korkea arvosana. Keinojen yhteisvaikutus on joka tapauksessa keskeistä.

Mut sitte on ihan hirveen paljo kaikkea tosi tärkeitä keinoja, mitkä on esimerkiks tässä mulla nyt saanu kakkosen. Et mä en usko että ne, niillä on suora iso vaikutus yksittäisellä keinolla siihen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen mut ne on siinä kokonaisuudessa kuitenkin hirveen tärkeitä.

Ei se pelkkä pihakatu-merkki niitä nopeuksia laske. Ja sitte nää töyssyt niin, nehan tuli sitte näillä asuntokaduilla, [...] Vaikka siel ois, no joo, sanotaan nyt se kolmenkymppin nopeusrajoitus tai jopa kahdenkymppinkin niin, sehän edellyttää nimenomaan niitä toimenpiteitä muutenhan nopeudet ei laske. Eli sen tavallaan täytyy siis sen liike-, sen nopeusrajoituksen ja sitte sen fyysisen ympäristön täytyy tukea toisiansa että se toimii

K: Pyöräilykampanjat sä olit merkinny kakkosella. Eli pyöräilyn kampanjointi ei sinänsä ole tehokasta?

V: Mun mielestä siinä tilanteessa missä meidän kaupunki esimerkiks tällä hetkellä on niin, ei ole erityisen tehokasta. [...] meidän pitäis saada se infra eka kuntoon tai siis se pitäis saada pyöräily suosivaks. Et se

on se yksöasia mikä tässä vaiheessa, tois eniten sitä pyöräilypotentiaalia. Ja tavallaan siinä on vähän semmonenki periaate että, on turha markkinoida jos ei ole mitään markkinoitavaa. [...]

Toinen selittävä tekijä on se, että samaa keinoa voidaan arvioida eri näkökulmista: liityntäpysäköinti voi poistaa auton liikenteestä ja siten tuoda selvät hyödyt, mutta toisaalta liityntäpysäköinnin volyyymiä pidettiin kokonaisuuden kannalta vähäisenä. Liityntäpysäköintiä erityisesti pyörille pidettiin toisissa kommentteissa merkittävämpänä kuin autoille, koska pyörät vievät vähän tilaa ja matka kotoa asemalle taittuu ilman päästöjä. Toisaalta Suomen olosuhteissa pyöräilyn merkitystä ympärivuotisena päästönvähennyskeinona pidettiin monesti vähäisenä.

Siis ne määrät on niin pieniä, et se johtuu ihan vaan siitä. Siis kyllähän se suoritetta vähentää, mutta mun mielestä se on sellanen enemmänki palvelu, mikä tarjotaan sellaselle, jonka täytyy viedä esimerkiksi lapset päivähoitoon, ja usein vielä sillä laill, et se on toinen puoliso joka hakee ja ottaa siit parkista sen auton. Et jos ajatellaan, et esimerkiksi joku Länsiväylä jossa on 60 000 ajoneuvo, et jos sinne saadaan muutama sata autopaikkaa johonki, ni se ei oo siitä virrasta juuri mitään pois. Et sen takia mun mielestä se ei näy päästötarkasteluissa tällä koko järjestelmän tasolla, mut se on tärkeä asia sinänsä.

miks mä oon merkannu ne tollai korkeelle niin, et koska Espooseen nyt on tulossa metro. Niin ja Espoossa nyt on rantarata. Ja kuitenkin metrojatkekeki sitte ehkä tulee tulevaisuudessa niin meil on paljon potentiaalia nimenomaan tossa liityntäpyöräilyssä. Että oikeesti on, tämmösiä kaupunkeja on tosi vähän tai ei niit oikeestaan oo Suomessa siis missä on näin paljon potentiaalia liityntäliikenteeseen. Tai siis sen kasvattamiseen.

Kolmas selittävä tekijä on se, että eräät arvioivat lähinnä keinojen potentiaalista vaikutusta, toiset ottivat huomioon sen, ettei niitä pystytä esim. resurssisyistä ottamaan käyttöön täysimääräisinä.

Myös sivuvaikutukset otettiin eräissä kommentteissa huomioon. Ne voivat jopa kääntää keinojen vaikutuksen päällelleen:

K: Tossa on esimerkiksi, ajantasanen tieto julkisen liikenteen matkaketjusta. Se saa kutosen mut vastaava palvelu autoilijoille kakkonen. Eli tavallaan et vaikka se autoilu ois sujuvampaa ja ehkä, otettas järkevämpiä reittejä niin kuitenkin se on sit autoilua, jos mä oikeen tai tulkitseenko että... Et se ei sit kuitenkaan siihen autoiluun sinänsä paljo vaikuttas. Tai siis sanotaan että se ehkä vaikuttas autoiluun mutku sitte autoilun määrä olis kuitenkin merkittävä niin..?

V: Niin, no ehkä siinä on sitte se vaan et ehkä sitä vaan tulis sitten lisää, siis et jos se on sujuvaa niin sit sitä vaan käytetään vielä enemmän.

Tehokkuuden arviointia vaikeuttaa selvästi se, että keinojen vaikutus yksityisten kuntalaisten liikennekäytännäytymiseen on epäselvä. Kun kysyin haastateltavilta lisätutkimustarpeista, useat nostivat tämän ongelman esiin. He haluaisivat tietää enemmän liikennekäytännäytymiseen vaikuttavista psykologisista tekijöistä. Liikenne-

psykologista tutkimusta on toki olemassa, mutta se keskittyy usein riskikäyttäytymiseen sekä esim. havaintojen tekemiseen liikenteessä. Kuluttajatutkimuksesta saattaisi olla apua myös liikenteen ”kulutusta” tarkasteltaessa, esim. pohdittaessa, miksi henkilö valitsee bussin, polkupyörän tai auton matkalleen.

et millä lailla sitte ihmisten elämäntapaan ja oman kulkumuodon valintaan vaikutetaan, niin se on sit taas toinen. Et-tä se on sit semmonen vähän niinku saippua, joka käsistä lipeää, että vaikeaa haluttais tehdä yhteistä liikennepolitiikkaa, niin saako niistä kuntalaisista mitään otetta.

7.3 Resurssit

Ohjauskeinojen valintaan ja käyttöön vaikuttavat tietysti voimakkaasti käytettävissä olevat resurssit. Tämän haastateltavat toivat selvästi esiin. Tärkein mainittu resurssi oli **raha**.

K: sä kuitenkin toivot ilmeisesti hieman voimakkaampaa ohjausta, kun mitä pidät todennäköisenä.

V: Joo.

K: Mikä sitä sitte estää?

V: Viime kädessä.. siis yks on raha. Et monet niistä rajottavistakin toimista, niin edellyttää kuitenkin panostamista. [...] Ja sitten nää mitkä on energiasästäväisiä kulkumuotoja, niin kyllä metro- ja kaupunkijunien raiteet, niin ei ne mitään halpoja investointeja ole, et liikenneministeriö ja Liikennevirasto tuskaalee nyt näitten ratahankeiden kanssa

pitää pysyä jalat maassa ikävä kyllä vaikeaa kuinka haluis jotain, rahalliset resurssit on sitte tiellä kuitenkin. Ja varsinkin tänä aikana nyt, meillä on niin vaikeaa tilanne.

tää on kyllä poliitikolleki tosi kurjaa koska kyllähän sitä olis kiva heittää älyllisiä ratkaisuja mutta, näihin resurssisiin vaan aina sitte takerrutaan. Se on jostain pois.

jotenki tää ku aina sit vaan sanotaan et rahaa ei ole. Okei no eihän sitä tietenkään eihän sitä tuu tyhjästä. Et onhan se tietenki et se on joku potti, se on sit kysymys vaan et miten se jaetaan. Vaikeaa kysymys mutta.. kuitenkin kaikki nää isot hankkeet, me tehdään, me lasketaan niistä nää hyötykustannussuhteet, ja eihän me viedä eteenpäin semmosta hanketta minkä hyötykustannussuhde on negatiivinen. Kyllä nyt vähintään pitäis olla yli yhden ja, usein on yli kahden ja on jotakin hankkeita jos on jopa lähellä kymmentä päästy. Et se on tavallaan, se tarkoittaa sitä et vaikeaa se raha pannaan siihen hankkeeseen ja se on iso raha, se pitkäs juoksus tulee sitte takasin. Moninkertasena takas. Ja tää on just tää ilmiö, rikkaat rikastuu köyhät köyhtyy. Ku he käyttää sitä rahaa näihin ja sit heil on pitkäs juoksussa tulee ne säästöt. Et se on hirveen vaikeaa.

Useimmilla vastaajilla toivottavassa tulevaisuuskuvassa oli enemmän ohjausta kuin todennäköisessä, ja syynä tähän oli usein resurssien puute. Yksi vastaaja kuitenkin ilmeisesti epäili kaupunkien käyttävän liikaakin resursseja, sillä hän perusteli toivottavan tulevaisuuden todennäköistä vähäisempää ohjausta juuri resurssiniukkuudella. Jo tehdyt liikenneinvestoinnit ovat tulleet kalliiksi.

Miljardi on kaupungilla velkaa just näistä isoista liikennebankeista.

Yleensä kyse on erilaisten hankkeiden toteuttamiseen menevistä rahoista. Sen sijaan hallinnon resursseja, siis liikennesuunnittelun resursseja ei useinkaan nosteta esiin, eikä edes hallinnon sisällä ole aina yksimielisyyttä siitä, tarvittaisiinko resursseja lisää.

kun meillä häärätään tän ihon konkreettisen suunnittelun kanssa jossa ei, meinaa kädet ja pää riittää, eikä aika, niin semmoset laajat foorumit joissa vaan yleisellä tasolla asioita käsitellään niin, se vie tietysti aina vähän kanssa, resursssia.

K: [...] sä olit kirjottanu et olis erittäin toivottavaa että liikennehallinnon resursseja lisättäis. Missä erityisesti on pulaa, mihin sitä rahaa pitäis saada?

V: No joo, tää resurssi, mä katson tähän kyllä nää investoinnit. Joo. Ei varmaan henkilöresursseja, niinkään.

K: Mä lähinnä hain sitä että tavallaan että onko se, hallinnon resurssipula onko se sellanen este tai sellanen joka esimerkiksi vaikeuttaa, tebokasta liikennepolitiikkaa. Mutta ehkä se ei sitte oo se, semmonen tekijä?

V: Ei kyl mä luulen et siin on kuitenkin sitte se että mitä.. Tavallaan se, että se kuulostaa ehkä latteelta mut semmonen niinku, tahtotila [naurahtaa] ja yhteistyö ja se että puhalletaan samaan hiileen. Yks joka lisää sitä tebokkuutta ja linjakkuutta ja.. Et jos jokainen vähän touhua omiaan ja vähän toisiaan vastaan niin kyllähän siihenki sitte menee resursseja.

Eräät poliitikot näkevät lisäämisen tarvetta ja muistuttavat, että pienempiinkin hankkeisiin vaaditaan mm. henkilöresursseja. Toiset ovat vahvasti päinvastaista mieltä henkilöresurssien tarpeesta.

V: [...] Et jos sä mietit jotain kampanjointia tai tiedotusta ja muuta, niin sehän hintaluokas painii aivan eri sarjassa kun se eritasoliittymä joka on sen 30 miljoonaa.

K: Aivan. Mut onkse sit se että vaan ylipäättänsä se raba mitä nyt on käyttää jobonkin liikennepolitiikkaan on rajallista, vai sitten se että, toisten mielestä on tärkeempi rakentaa se liittymä kun se, panna siihen tähän tämmöseen ehkä..

V: Täs on sekä tärkeysjärjestyskysymys et sitte myös varsinaisesti resurssikysymys. Esimerkiks tää kampanjointi on nyt sillai, ku se on tosi pikkunen eikä se oo mun mielestä mitenkään lähellekään tärkein asia täs paperis, mut se on niin pieni asia et sitä on helppo käyttää esimerkkinä. Et se syö kuitenkin vaikka henkilöresursseja. Espoossa on todella, todella rajatut henkilöresurssit.

niin musta ne kaikki oli vähän sitä semmost isovelvi valvoo ja, palkkaamme ihmisiä valvomaan ja suunnittelemaan ja rakennamme esteitä rajoituksia, niin kyllä nyt täl hetkellä kun katsoo valtion taloutta niin meidän pitäis kaikki julkisen puolen hassutukset purkaa tuolta pois ja panna ne ihmiset ihan oikeisiin töihin,

keksimästä tämmösiä. Ja silloin kun, liikenneväylät on turvalliset ja, säännökset on järjestetty niin se semmonen näpertely kaikenlaisten muoti-ilmioiden vuoksi niin sais jäädä pikkuksen vähemmälle

Lisäksi on muistettava, että jo näiden neljän kaupungin resurssit ovat varsin erilaiset. Kauniaisissa tehokkuutta ”on se, et ollaan monipuolisia ja tehdään vähän kaikkea”, Helsingissä on mahdollista erikoistua paljon enemmän.

Varsinkin Helsingissä **tila** on myös niukka resurssi.

kaikki tiedostaa sen et nimenomaan kantakaupungissa pitää tehdä aika paljon infratoimenpiteitä, et pyöräilyolot parane, et semmonen tavoiteverkko on olemassa [...] Mut nyt sitä ku ruvetaan pala palalta sitten oikeesti toteuttaa, ni sitten tullaan törmäyskursseille muitten tarpeitten kanssa. Et silloin se tila vaan täytyy jostakin ottaa. Et perinteisesti on otettu se tila, pala sieltä toinen täältä ja yleensä jalkakäytävältä [...] kaikki on sitä mieltä ettei missään nimessä sais puita mennä kaatamaan katujen varsilta. Mut mitään muita tiloja ei oikein oo, et se on joko jalkakäytävää tai sit jos siel on puurivit niin siellä on puurivit. Tai sit se on autoliikenteen ja joukkoliikenteen kapasiteetista.

Tieto on myös erittäin tärkeä resurssi, josta haastateltavilta kysyttiin paljon. Kunnat tuottavat itse tietoa, vähintäänkin erilaisia liikennemittauksia, mutta myös syvällisempiä tutkimuksia. Joitakin tutkimuksia myös tilataan ulkopuolisilta, esim. konsulttitoimistoilta. Haastatteluissa nousee esiin myös pitemmän työskentelyn mukanaan tuoma kokemus, myös luottamusmiesten osalla. Suuri osa liikenneaiheisesta tiedosta tulee opintojen ja alan kirjallisuuden seuraamisen kautta. Luottamushenkilöille tietoa tuotetaan suoraan liikennesuunnittelijoilta, mutta he myös hakevat sitä aktiivisesti muista lähteistä ja ovat yhteydessä esim. kansalaisjärjestöihin ja kaupunginosajärjestöihin.

Virkamiehillä nähtiin olevan paljon enemmän tietoa liikenneasioista kuin luottamushenkilöillä, mutta tätä ei pidetty ongelmana. Kyse on kahden eri ryhmän luontaisista rooleista. Tietoa katsottiin olevan saatavilla riittävästi, jos vain on aikaa sitä hakea. Kysyttäessä useat vastaajat esittivät tutkimustarpeita (ks. luku 10), mutta nämä eivät yleensä nousseet spontaanisti esiin. Vaikka monet vastaajat – niin luottamushenkilöt kuin virkamiehet – kuvasivat erityisesti ajanpuutteen vaikeuttavan riittävää tiedonhankintaa, tiedonpuutetta ei yleensä mielletty tehokkaan liikennepolitiikan esteeksi. **Aika** onkin ehkä merkittävämpi este kuin tieto.

K: [...] maailmalla tehdään kaikenlaisia, kokeillaan uusia asioita ja muita että onko teillä esimerkiksi aikaa seurata niitä tai, koetteks te tiedätte riittävästi asioista?

V: Ei varmasti oo riittävästi aikaa, koska maailmallahan tapahtuu koko ajan kaikennäköistä. Mutta se että meille tulee saksalainen ammattilehti, meille tulee englantilainen ammattilehti, sit saadaan Norjasta, Ruotsista, ja nykyään ku on sähköposti, sitä kautta tulee erilaista ammattijärjestöjen postia jos ei kiellä niitä. Et sieltä löytyy kaikennäköistä. Aina silloin tällöin käydään katsomassa maailmalla että missä mennään. Uusia ideoita aina otetaan vastaan, ja yritetään soveltaa omiin oloihimme.

Mut kyl sen näkee et kun ei kaikilla oo aikaa perehtyä kaikkeen. Sen takia se faktatieto auttaa. [...] Eli, sillä tiedolla pystyy vaikuttamaan, mut tietysti paljon aikaahan se vie. Kyllä täyspäiväisen työn kanssa on aika belisemässä.

Vaikka resursseja olisi rajattomasti käytössä, ei tietenkään ole itsestään selvää, mihin niitä käytetään. Resurssien kohdistamisesta syntyvätkin ehkä suurimmat ristiriidat.

7.4 Historialliset syyt

Ajan merkitys nousi esiin myös silloin, kun puhuttiin ohjauskeinojen uudistumisesta. Hankkeet edellyttävät yleensä monenlaista valmistelua ja selvitysten tekoa, paperit kiertävät lautakunnissa ja mahdollisesti kaupunginhallituksessa tai -valtuustossa. Myös toimeenpano vie oman aikansa. Siksi muutokset vievät aikaa silloinkin, kun niihin ei liity kovin suuria kiistoja. Vielä vaikeammaksi tilanne muodostuu, jos hankkeesta esim. valitetaan.

V: Ainahan semmonen, jos on jotain uutta niin se on suomalaisille semmonen normaali vastustus kaikkea uutta kohtaan. Kestää oma aikansa.

K: [...] Sä sanoit Otaniemen kohdalla että ootkos käyny siellä pitkään aikaan että kai se koko ajan muuttuu.

V: Joo, mut se on määrällistä muutosta.

Historialliset syyt ovatkin vastauksissa usein näkyvä teema. Nykyiset rakenteet, politiikka ja asenteet ovat muovautuneet ajan kuluessa, ja niiden muuttuminen on hidasta. Konservatiivisina toimijoina mainittiin erityisesti alueiden entiset asukkaat ja asukasyhdistykset, joiden nähtiin lähes systemaattisesti jarruttavan muutoksia alueellaan. Tutkimuksen aikajana vuoteen 2025 oli monen vastaajan mielestä hyvin lyhyt. Kovin radikaaleja muutoksia ei tällä aikavälillä pidetty realistisina.

Kaikki tää mitä me nähdään niin se on syntyny jostain syystä, historiallisten päätösten jälkeen [...] muutos on bidas. Sekä asenteellisesti ihmisissä, että sitte ihan teknisestiki. [...] Että jokainenhan ihminen joka yh-tään on seurannu asioita niin ymmärtää tietysti että tällai jatkettuna tähän on katastrofi. Mutta et miten se muutos sitten tehdään

K: Mitä sä näkisit et on esteenä sille et miksi se toivottava ei ole todennäkönen, mikä on jarruttamassa?

V: Kai se on tää muutosvastarinta tai sinänsä päättäjähän sitten päättää lopulta että, semmoseen tiuk-kaan kontrolliin ja muuhun tämmöseen varmaan niin sanottu suuri yleisö ei oo valmis kuitenkaan. Tai sillä lailla, nopeasti että kyl mä uskon et se ajan kanssa vaan, tää järjestelmä sinänsä muuttuu mutta osittain hieman pakon edessä.

Kyllä tietysti kaikki se mikä on keksitty ja realistista on käytössä. Ei siinä, siis suuria hokkus pokkukusia voi tehdä demokraattisessa yhteiskunnassa.

kun sillon 70–80-luvun vaihteessa, on menty tähä asukaspyysäköintijärjestelmään, [...] sillon keskusta uhkasi konttoristua, asukkaat häipyä muualle, [...] niin sillon tää autonpitomahdollisuus nähtiin niin tärkeenä, että kadut annettiin ilmaseksi asukkaille [...] ja sitten kun tulee näitä, uusia tarpeita, pitäis päästä pyörätieverkon kanssa eteenpäin, niin on pakko jotenki ruveta sitä automäärää sääteleen. Ja luopumaan tavaltaan tästä saavutetusta edusta. [...] Mutta sitte tämmösesä tilanteessa ainoa ohjausekeino on se et ruvetaan nostamaan niitten asukastunnusten hintaa, niin ihan takuulla on semmonen, missä hyödään päätä seinään

Se on nyt vaan niin että tää yhteiskunta on pyörille rakennettu ja, mun mielestä on vähän utopistista ajatella et joku kokonainen kortteli olis ilman autoa. Kylhän niitten luona sit käydään kylässä kuitenkin jotka asuu siellä. Ehkä kaunis ajatus mutta, emmä jaksa oikein uskoa siihen tässä ja nyt.

Kuitenkin eräissä vastauksissa muistutettiin, että muutosta on ollut aina, ja että muutos on loppujen lopuksi suurelta osin poliittisissa käsissä. Poliittinen valmius suuriin uudistuksiin vaatii sekin oman aikansa.

K: Sitä mä jäin miettimään et jos osa ihmisistä kauheen paljon pitää ajamisesta ja, suostuuko ne sitten siihen että niiden autoa rupeekin ohjaamaan joku järjestelmä?

V: No jos ei oo vaihtoehtoja. Se on vähän sama ku aikoinaan niin, autoilijalla oli vapaus mennä minne vaan omaan aikaan ja käytännössä sillä nopeudella kun halusit. Pikakubiljaa se on rajoittunu et et saakaan käyttää sitä nopeutta, etkä pääsekään sillä nopeudella, joudut välillä pysähtymään, sinne minne oot menossa et mahdukaan. [...] ympäristö muuttuu niin käyttäytyminenkin muuttuu.

K: Niin just. Meneekö semmonen läpi jossain eduskunnassa tai jossakin?

V: Saa nähä.

Muutamassa haastattelussa nostettiin myös esiin Suomen pohjoinen ilmasto, jonka todettiin asettavan rajoituksia esim. ympärivuotiselle pyöräilylle ja sähköautojen käytölle.

7.5 Trendit

Haastatelussa todettiin, että jonkin verran ohjausekeinovalintoihin vaikuttavat trendit, eli syystä tai toisesta suosioon nousevat keinot. Tämänhetkisinä trendeinä mainittiin mm. pyöräilyn edistäminen, liityntäpysäköinti, sähköautojen latauspisteet ja kiertoliittymät eli liikenneympyrät. Aiemmista, jo osin väistyneistä trendeistä mainittiin pihakadut ja hidastetöyssyt. Mahdollisena tulevana trendinä esillä oli ns. shared space, eli katu tai risteys, jossa ei ole erikseen rajattuja alueita autoille, pyörille ja jalankulkijoille, vaan kaikki joustavat.

Trendinomaisuutta moitittiin monessa haastattelussa, mutta löytyi tietyn asian korostamisesta hyvääkin.

K: Onkse niin et nää menee jotenki tämmösinä trendeinä ja sit kaikki..?

V: On se joo, kyl ne menee trendeinä.

K: Onkse hyvä vai huono asia?

V: No mun mielestä se on myöskin hyvä asia. [...] kun mä tulin tänne niin, silloin oli liikenneturvallisuus semmonen asia että sitä tehtiin tosi paljon. Ja tehtiin tosi paljon selvityksiä ja se oli semmonen iso asia. Mut mä koen sen että, nyt se liikenneturvallisuus on ehkä vähän menettäny sen semmosen erikoisaseman. Mutta se on tavallaan [...] menny suunnitteluohjeisiin ja, se on nyt ihan normaali osa suunnittelua. Mut se tarvii sen että se on, sillä on semmonen päikki. Toisaalt mä toivoisin että pyöräilyn suunnittelussa ois sama asia. Tavallaan tehään paljon suunnitelmia ja edistämishjelmia ja sit se, se korkeempi taso millä me nytten ollaan, niin se on siirtynyt sitten sille ihan tavalliselle suunnittelulle. [...] ehkä onkin myöskin jotkut laatureitit ja muut niin niitten suunnittelu on sitte ihan sitä perus, se on päivänselvä asia. Ja sil on ne omat laatusot ja näin. [...] Et jonku asian semmonen eteenpäin vieminen niin vaatii sen että siitä vähä aikaa niinku vaubkotaan oikeen kunnolla.

7.6 Kriteerien kirjo ja käyttö

Ohjauskeinovalintoja tehtäessä kriteereinä ovat tietysti tässä tutkimuksessa kysytyt tehokkuus ja yhteiskunnallinen hyväksyttävyyys, mutta myös mm. kustannustehokkuus ja oikeudenmukaisuus (joka liittyy yhteiskunnalliseen hyväksyttävyyteen). Näkemykset esimerkiksi kustannustehokkuudesta voivat vaihdella ja kun eri kriteereitä laitetaan vastakkain, ihmisillä on erilaiset tulkinnat niistä. Esimerkkinä voidaan käyttää liityntäpysäköintiä.

Osa vastaajista piti liityntäpysäköintiä liian kalliina, toiset taas liian tehottomana. Näillä kriteereillä sitä ei kannattaisi rakentaa. Osa kuitenkin korosti sen merkitystä julkisen liikenteen tukena, sen suosiota ja sen tarjoamaa valinnanvapautta. Keinon suosimisessa onkin pitkälti kyse siitä, mitä kriteeriä kukin milläkin hetkellä painottaa.

K: Se ehkä et autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen tai lisääminen ei ole tehokas?

V: Niin hirvittävän kallista. Siinä autopaiikka maksaa 40 000 euroa. Sitte [...] liityntäpaikanhan pitää olla aseman lähellä, ja aseman lähellä oleva maa taas on arvokasta, koska kaikki muukin kannattaa olla aseman lähellä. Pahimmillaan sitä yhtä matkaa, ku sehän nyt tietysti vielä, jos se on liityntäpysäköinti niin se pitää sitä pysäköintipaikkaa koko päivän hallussaan, niin sitä subventoidaan ainakin kymmenellä eurolla per kerta.

Haastatteluissa keskusteltiin myös paljon siitä, mikä olisi oikeudenmukainen tapa jakaa liityntäpysäköinnin kustannukset. Usein maksajaksi joutuu se kunta, jonka alueella pysäköintipaikat ovat. Hyötyjiä ovat matkan kohdekunta, jonka liikenneväyliin ja pysäköintipaikkoihin kohdistuu vähemmän paineita, sekä mahdollisesti pysäköijän kotikunta, jonne hän maksaa veronsa, vaikka pystyy liityntäpysäköinnin avulla käymään kauempana töissä.

Just esimerkiksi Vantaa joutuu rakentamaan liityntäpysäköintipaikkoja ihan hirveesti ja kelle, ei vantaalaisille jos nää rajat säilyy, vaan keravalaisille tuusulalaisille meille kalliilla maalla.

K: sä oot merkinnyt tänne kuitenkin että todennäköisesti käytetään aika paljon?

V: Kyllä mä uskosin että, et kyllä etenki jos siinä saadaan ratkastua se että, kuka siitä vastaa. Ku siinä hän nyt tavallaan puuttuu semmonen toimija joka pystys koordinoitusti sitä asiaa, edistämään. [...] kyl mä

uskon että, et kuitenki kun ne asiat saadaan ratkastua niin se on yks keino. Ja, just esimerkiks ympäryskunnista tänne pääkaupunkisendulle päin niin voi olla ihan merkittäväki päästöjen kannalta.

Et niitä liityntäpysäköintialueita ku on tietyllä alueilla niin siin on VR:n omistamaa, liikenneviraston omistamaa, kaupungin omistamaa [naurahtaa] et se on aikamoinen palapeli tällä hetkellä. [...] myös niitä hyötyjiä, hyvin saattaa olla useampia. Et miten sitte itse kukin kunta ja sit toisaalta valtio osallistuu siihen rahoitukseen.

Resurssien ollessa niukat, ei ole ihme, että kustannustehokkuus oli niin merkittävä kriteeri. Sillä sekä kannatettiin että vastustettiin esim. erilaisia älyliikenteen mahdollistamia ratkaisuja.

sitä ajantasaista seurantaa ja älykkäitä matkaketjuja ja nykyisten älypuhelimien hyödyntämistä et miten käytetään liikennejärjestelmää optimaalisesti. Tällä hetkellä joukkoliikennettä lukuun ottamatta ihmiset käyttää sillai miten niitä huvittaa, niin sitä vois tehostaa kun sitä edes kevyesti ohjais niin siihen varmasti tulis kapasiteettia lisää [...] tietotekniikka on paljo halvempaa että siitä ei millään tuu miljardeja vaikeaa rakentais kuinka hienoja tietokonejärjestelmiä. Et se on niihin raskaisiin väyläinvestointeihin verrattuna aina halvempaa.

*K: mä itse asiassa tarkotin sillä alun perin sellasta järjestelmää jossa ihan ulkopuolelta ohjataan autoja, et vaikutetaan esimerkiks autojen nopeuteen. Sitä on ainakin maanteille visioitu, että ulkoinen systeemi rupee ohjaa niitä autoja jollon ne kaikki menee täsmälleen samaa nopeutta ja niitä mahtuu enemmän siihen tielle.
V: [...] mua tossa ehkä häiritsee vähän se et se kuluttaa ihan jumalattomasti resursseja, se vaatii täydellisen muutoksen kaikessa, ja mul on semmonen tunne et ne resursit ja sen muutosenergian vois käyttää ehkä paremminkin. Et kannattaaks lähtee siihen että rukataan uudelleen sitä et miten ihmiset ajaa maantiellä kun me voitais samalla rahalla ja vaivalla päästä tekee jotain ihan muuta, paljon hienompaa ja isompaa. Toi ehkä kiinnostaa semmosta vanhaa tapaa tehdä asioita.*

Kustannustehokkuutta voidaan arvioida myös ”hallinnollisen tehokkuuden” kautta. Kyse on siis ohjauskeinon hallintaan menevistä työtunneista ja muista kuluista. Tätä näkemystä tuotiin harvoin esiin suoraan, joskin resurssien riittävydestä puhuttaessa se oli joskus näkyvissä. Konkreettisesti se tuli esiin mm. satelliittipaidannukseen perustuvan autoverotuksen kohdalla:

nyt täytyy muistaa se että tuo tarkoittaa aikamoista investointia ja valvontaa ja byrokratiaa et paljon helpompi on se et se on siellä auton hinnassa verona ja se on polttoainetta tankatessa niin se tulee siinä samalla ja tulee maksuun ei tarvi byrokratiaa.[...] ja sitten se et joku pitäis kuitenkin aina vapauttaa siitä jostain hyvästä syystä miks sen pitääkin saada kulkea ja sit sitäkin pitäis jonkun harkita ja, et se puuroutuu et mun mielest tää pitäis perustua hyvin yksinkertasiin [menetelmiin].

Kolmas kustannustehokkuuden ulottuvuus on ns. dynaaminen tehokkuus. Sillä viitataan tilanteeseen, jossa keino ei välttämättä ole kustannustehokas juuri sillä hetkellä, mutta se voi johtaa uusiin innovaatioihin ja sitä kautta tehokkuuteen (mm. Driesen 2003, Varho 2006). Ajatus tuli haastatteluissa esiin lähinnä uuden ympäristöystävällisen teknologian kehittämisen ja viennin kohdalla, joskaan ei kovinkaan usein tai tiettyihin keinoihin liittyen. Ilmeisesti liikennepolitiikalla ei nähdä olevan kovin paljon mahdollisuuksia kehittää vientiteknologiaa.

Ja nyt [...] siit tulee myös kilpailuvaltti, ja kun me löydetään tähän Suomessa tällöisiä käytännön ratkaisuita, esimerkiksi nimenomaan cleantechin alueella eli miten tehdään puhtaammin näitä asioita, niin mä uskon että siinä on meidän yks tulevista teollisista selkärangoista tässä maassa että me saadaan sitä kautta työtä suomalaisille ja suomalaiselle kehitykselle. Ja sitä tällä hetkellä myös tehdään[...] just näitä ilmastotekijöitä taikka nimenomaan, no joo ilmastotekijöitä, ja on puhdasta luontoa ja niin edelleen taikka puhdasta kaupunkiympäristöä miten sitä tehdään.

8. LIIKENNEPOLITIIKAN OSAPUOLET

8.1 Poliitikot ja virkamiehet

Haastattelujen keskeisiä teemoja oli liikennesuunnittelijoiden ja luottamushenkilöiden välinen yhteistyö. Kaikki haastatellut olivat melko tyytyväisiä yhteistyöhön. Molemmipuolista arvostusta löytyi, lautakuntien jäseniä esim. kiiteltiin keskusteluhalukkuudesta, ahkeruudesta sekä tehokkuudesta ja virkamiehiä puolestaan ammattitaitoisuudesta.

Liikennesuunnittelijoiden kerrottiin saattavan jännittää lautakunnan edessä esiintymistä ja oman työnsä arvioimista siellä. Kritiikkiä heitä kohtaan esitettiin mm. siitä, etteivät tiedot kuntalaisten tai järjestöjen lausumista tule riittävän selkeästi ja yksityiskohtaisesti luottamushenkilöiden tietoon. Kommunikaatiota eri osapuolien välillä halutaankin parantaa.

kun se kommunikaatio on kuitenkin pääasiassa sitä, et joku virkamies siellä [...] vääntää yksinään jossain luukus puoltoista vuotta, ehkä jonkun alustavien ohjeiden perusteella mitä lautakunta on antanu, ja sit se tulee sinne 15 minuutin infoon esittelee sen ja siel on kymmenkunta ihmistä jotka sanoo et ihan surkeeta.

Niin liikennesuunnittelun kuin yhteistyön nähtiin kehittyvän parempaan suuntaan, mutta näiden kahden ryhmän roolit ovat hyvin erilaiset. Varsinaisesta päätösvallasta ei ollut epäselvyyttä, kaikki näkivät poliitikkojen olevan vallankahvassa. Toisaalta virkamiesten ymmärrettiin tietävän asioista huomattavasti enemmän ja vaikuttavan asiantuntijan ja suunnittelijan vallalla hyvin paljon lopputuloksiin. Vallan tasapaino syntyy toisaalta muodollisen päätäntävallan ja toisaalta asiantuntemuksen ja valmistelutyön välille.

Esittelijän huomattavan suuri valta näkyi sekä eräiden poliitikkojen että liikennesuunnittelijoiden kommentissa. Esittelijät toimivat eräänlaisina portinvartijoina ja vaikuttavat siihen, mistä lautakunnat ylipäätään voivat päättää.

Esittelijä, niin hänellä on valtaa, koska jos hän ei halua esitellä asiaa, niin sitä ei tuoda lautakunnalle. Hän jättää sen pöydälle ja sillä siisti. [...] Ja toinen on sit se että mitä hän esittää päätettäväksi. Hänän muokkaa sen esityksen viime kädessä.

Ehkä siksikin luottamusta valtuutettujen ja virkamiesten välillä pidettiin eräissä kommentteissa erittäin tärkeänä, mm. aidon ja avoimen kommunikaation syntymiseksi. Henkilökohtaisilla suhteilla, jotka saattavat perustua vuosien mittaan kertyneeseen tuntemukseen on merkitystä. Arvostus syntyy niin suunnittelijoiden kesken, poliitikkojen kesken kuin virkamiesten ja poliitikkojen välillä kokemuksen, tuttuuden ja osaamisen kautta. Kuitenkin on huomattava, että vaikka osa vastaajista korostaa yhteistyön merkitystä, osa taas korostaa eroa valmistelun ja päätöksenteon välillä.

me istuttiin siellä ja tehtiin hyvää työtä, meistä tuli hyvä tiimi ja me opittiin tuntemaan toisiamme [...] virkamiehet on varsinkin varauksellisia meitä kohtaan, niin sen nyt sit näkee, et ne esimerkiksi nyt uskaltaa sanoa vähän enemmän vastaan, mikä musta on hyvä asia.

V: [...] semmonen tilanne, jos valtuutetut ryhtyvät ja poliitikot ryhtyvät itse suunnittelemaan, niin se on ihan hirveä. Et kyl täytyy olla niin että suunnittelijat suunnittelee ja poliitikot sit arvioi sitä lopputulosta, ja palauttaa. Ja sillon se lopullinen valta tietysti aina on sillä virkamiehellä.

K: Mut kuitenkin poliitikko voi aina olla hyväksymättä sitä?

V: Voi joo kyllä.

Haastatteluista ei nouse mitään selkeää kuvaa siitä, kuka yleensä tekee aloitteen uuden ohjauskeinon käyttöönotosta tai muusta uudistuksesta. Vaikuttaa siltä, että aloite tai idea voi tulla niin virkamiehiltä kuin poliitikoiltakin, joskus epäsuorasti myös kuntalaiselta (kuntalainen ottaa yhteyttä valtuutettuun). Suhtautuminen aloitteisiin vaihtelee.

K: Tuleeko sieltä [lautakunnasta] paljon ideoita tai toiveita tai ehdotuksia?

V: Joo, kyllä niitä tulee. Meidän tehtävä on sit katkoa että onks ne teknisesti mahdollista, onks ne juridisesti mahdollista. Hehän eivät ole sit ammattilaisia sillä lailla. He ovat ehkä jollain toisella saralla.

Ne valtuutetut tekee näitä valtuustoaloitteita [...]. Ja meidän täytyy sitte, kun keskuhallinto pyytää lausunnon niistä meiltä, ja siel tulee joskus semmosia ihan hyviäki ideoita et sitte vastataan tavallaan myönteinen lausunto, et ryhdytään valmisteleen tätä asiaa. Hirveen usein kyllä, se on niin että ku siinä valtuustoaloitteessa saattaa olla vaan joku muutama nimee allekirjottanu sen valtuustoalotteen ni, siitä jo näkee heti että se on kuitenkin hyvin varmaan pieni vähemmistö, et todennäköisesti enemmistö valtuutetuista on sitä vastaan ja sillon vaan antaa semmosen tavallaan, kielteisen lausunnon ni se tajuaa että se on myös niitten valtuuston enemmistön tabto.

Ideota tulee myös erilaisista yhteistyöryhmistä, joissa on esim. valtion edustajia. Usein jotain hanketta muokataan ja valmistellaan niin pitkään, ettei kukaan ehkä enää tiedä, mistä aloite alun perin lähti. Toisaalta lautakunnat ja valtuustot ovat laatineet viime vuosina selkeämpiä strategisia ohjeistuksia, kuten valtuustostrategioita. Liikennesuunnittelijat tuntuivat pitävän mahdollisimman selkeää ohjeistusta hyvänä, koska se selkeyttää työtä ja lisää hankkeiden läpimenon mahdollisuutta.

saadaan semmonen poliittinen valtuutus näille mitä tehdään. Ohjeet, et voi aina peilata et joku toimenpide mitä ehdotetaan, että se on sen ohjelman mukana ja, et meihän on nyt tiettenki ollu tää [...] kaupungin strategiaohjelma jonka kaupungin valtuusto hyväksyy aina neljän vuoden välein ni, se on se mikä ohjaa meidän toimintaa mutta siel ei oo kovin yksityiskohtasesti mainittu mitään. Eli nyt tää liikkumisen kehittämisohjelma sitte menee enemmän näihin yksityiskohtiin.

Erilaiset enemmän ja vähemmän muodolliset tiedotustilaisuudet ja alustavat keskustelut lautakuntien jäsen-
ten ja liikennesuunnitteluviranomaisten välillä ovat ilmeisen tärkeitä. Niissä poliitikot pystyvät antamaan suun-
taviivoja ja ohjeita esim. alue- ja liikennesuunnittelua varten. Toisaalta virkamiehet kuvaavat tilanteita usein
”tunnusteluna”. Epävirallista kommunikaatiota harrastetaan lautakunnan tai valtuuston kannan selvittämiseksi
jo valmisteluvaiheessa.

*Ja sitte, sinne nyt ei viedä mitään epärealistisia asioita että aina etukäteen mietitään ja keskustellaan ja sitte
sinne viedään sellasia asioita jotka nyt on sillai jo jotakuinkin sovittuja. Et tietenki joskus tapahtuu niin että
jotkut puolueet on vastaan jotkut puolesta sit siellä äänestetään mutta, kyl niitä ainaki sillai, ei sellasta pi-
tääs tapahtua et virkamiehet itteeseen suunnittelee jonku asian ja vie sen suoraan lautakuntaan ja sitte ne
päättäjät on ihmeissään et mikäs tää tällänen asia on. Et kyl ne isommat asiat niin pitää jotenkin keskus-
tella ja pubua aika hyvin etukäteen että sillai muokataan sitä ilmapöytä.*

Jos virkamiehistä vaikuttaa, ettei jokin uudistus saisi riittävää kannatusta, sitä ei välttämättä viedä eteenpäin
lainkaan. Näin liikennesuunnittelijoilla on jopa eräänlaista itsesensuuria. Tämä voi olla järkevää resurssien
käyttöä. Se on kuitenkin merkittävää, koska useassa liikennesuunnittelijan kommentissa näkyy ajatus, että te-
hokkaan liikennesuunnittelun tavoitteiden saavuttamisen esteenä on poliittinen tahto.

*me virkamiehet, ei nyt kaikkea tiedetä mutta meillä on kohtuullinen käsitys miten liikennettä ja maankäyt-
tää pitäis suunnitella. Ja sitte politiikka ja niitten kautta kuntalaiset niin, ne sitte saattaa ajatella että on
vaan mukavampi kulkee jollaki tavalla ja tehdä jollaki tavalla niin sitte me ei päästä tekemään niitä pääs-
töväbentämisen kannalta olennaisia asioita. Niin se siinä jonkun verran mättää [...] Kyllä sen kaikki tie-
tää mut sitä ei vaan sanota ääneen.*

K: Mikä siinä sitten olis esteenä että todennäköinen jää vähän vaisummaksi kuin se toivottava?

V: No meidän poliitikot.

K: [nauraa] Miksi ne sitten on.. Tai minkälaisiin asioihin ne sitten puuttuu? Onkse rahakysymys vai..?

*V: No poliitikoitan puuttuu mihin vaan, mikä tuntuu heidän mielestään sellaiselta asialta johon heidän
äänestäjensä kiinnittää huomiota. Ja kun heidän on vaan neljä vuotta käytännössä, niin ne miettii sitä että,
pääsiskö jatkoon vielä, seuraavallakin kerralla. Varmasti joutuu vähän miettii kieli keskellä suuta että
kuinka radikaaleja tai kuinka voimakkaita päätöksiä tehdään.*

*Niin sillan ku se poliittinen tahtotila on oikeesti korkeella niin ne hankkeet lähtee tosi nopeesti liikkeelle.
Et onhan tää siihen nähän silleen jähmeitä [...] Et esimerkiks jos nyt aattelee vaikka jotakin raidejokeria
[...] jos siihen oikeesti ois sit sitä poliittista tahtoa viedä sitä eteenpäin niin varmasti se saatas nopeemmin.
Mutta sitä ei sit vielä ole.*

Suoranaisella törmäyskurssilla ollaan vain harvoin, mutta epäluuloa esiintyy. Poliitikkojen arvellaan ajattelevan melko paljon sitä, mikä on poliittisesti mahdollista ja mistä äänestäjät pitävät. Poliitikkojen epäillään joskus olevan jopa varovaisempia uudistusten suhteen kuin kuntalaisten yleensä.

V: Että ikään kuin poliitikko on varovaisempi kuin sitten suuri yleisö.

K: Että ei halua kannattaa jotain semmosia rajoituksia joiden arvellaan olevan epäsuosittuja?

V: Niin, ku se on vähän, osittain sitä suosituimmuuspelejä myös.

K: Mikä sitä nyt sitten estää, miks tämä toivottava ei sitten olekaan todennäköistä?

V: Se on varmaan toi poliittinen vastustus mä luulen, mikä on siin suurin syy. Et meil on vähän silleen et me ei edes voida näitä asioita valmistella sillä tavalla kuin me haluaisimme. Vaan me katsotaan että tossa muodossa on mahdollista mennä läpi lautakunnassa. Voi olla jotain asioita et ois ihan hyvä mutta me tiedetään jo etukäteen että lautakunnan enemmistö hylkää sen. Ei tavallaan mennä sinne.

K: Minkä tyyppisiä asioita esimerkiksi, mikä ei menis läpi?

V: No sit on esimerkiksi joku semmonen asia mikä on yleisen edun kannalta ihan varmasti hyvä, mutta sitte on semmonen paikallinen etu, joka on tavallaan sit sitä vastaan. Ja sit nää paikalliset asukasyhdistykset jos [...] ne on suoraan vaikuttanu näihin lautakunnan jäseniin [...] Niin vaikka lautakunnan jäsenten pitäis tavallaan ajatella kaupunkia kokonaisuutena, ei ne välttämättä niin tee vaan kyllä se sit, kyllä he tietysti ajattelee sitä että, heidän täytyy säilyttää näitten yhdistysten suosio, jotta saavat sitte seuraavissakin vaaleissa riittävästi äämiä et pääsee valtuustoon.

Merkittävää on, että myös eräät poliitikot tunnistavat tällaisen ilmiön ja katsovat joidenkin (toisten) poliitikkojen joutuneen esim. vaalilupaustensa ansaan (ks. osio 8.3 Kuntalaiset) tai tekevän päätöksiään epärationaalisesti.

virkamieskoneisto meilläkin, niin onhan ne hyvin perehtyneitä asioihin, oppineita fiksuja ihmisiä ja tuntee alansa ja sieltä tulee hyviä esityksiä. Mut sit ku se tulee poliitikkojen käsiin jotka päättää nää asiat niin [naurabtaa], siinä on niin hirvittävä ristiriita siin päätöksentekovaiheessa. Kun siellä alkaa vaikuttaa muuki ku joku äylyllinen seikka, sit kun me päätetään asia. [...] se tekee siit ihan sirkuksen mun silmissä. Et siel voi olla tämmönen tunnetason kemia, estää päättämästä

Yleisemmin poliitikot tuntuvat kuitenkin näkevän, että kyse on eri intressien ja ideologioiden kohtaamisesta, jossa toiset poliitikot yksinkertaisesti ajavat erilaisia etuja ja arvoja kuin toiset. Tätä pidetään myös tärkeänä, sillä poliitikkojen täytyykin edustaa kaupunkilaisten moninaisia kantoja.

Parissa kommentissa käy myös ilmi, että joskus ulkopuolisten tahojen kuten rakennuttajien vaikutusvalta ja suhteet virkamiehiin voivat aiheuttaa ongelmia. Suoranaisia korruptiosyytöksiä aineistossa ei kuitenkaan ole.

8.2 Puoluepolitiikka

Puoluepolitiikalla ei ole määrävää merkitystä liikenneasioista päätettäessä. Varsinaista puoluekuria ei kuvata lautakuntapäätösten kohdalla, vaan äänestysten sanotaan usein jakavan puolueita. Eri kaupunkien lautakunnat toimivat kuitenkin ilmeisesti jossain määrin eri tavalla. Esimerkiksi Espoon lautakuntaa kuvataan konsensushenkiseksi ja kompromissihakaiseksi, keskustelevalksi. Myös Helsingissä on hyvin keskusteleva lautakunta, mutta ilmeisesti siellä päädytään useammin äänestämään. Äänet jakaantuvat usein, mutta jakolinjat vaihtelevat aiheen mukaan.

*meillähän on tällöinen konsensuslautakunta. Se on keskusteleva lautakunta. Hyvin harvoin on semmosia asioita jotka nousee selvästi puoluepoliittiseksi. [...] Tietenkin jokaisella puolueella on omat painopisteet mihin he kiinnittää huomiota, ja pyrkii huolehtii ne. Ja sitte ku on tämä keskustelulautakunta ni se nouk-
kii sieltä vähän jokaiselle jotakin hyvää, et saadaan asioita eteenpäin.*

Yksittäisten lautakuntalaisten omat intressit, kiinnostuksenkohteet ja tavoitteet ovat ehkä määrävimmässä asemassa, joskaan ne eivät yleensä ole täysin irrallisia puoluekannasta. Lautakunnan jäsenten tietomäärä ja kokemus liikenne- ja ympäristöasioista vaikuttaa myös hyvin paljon.

totta kai ryhmänä mietitään, jokainen ryhmä jos on useita niin miettii keskenään [...] Mut kyl se on musta selkeemmin sellanen, et yksilöt keskustele ja kysyy.[...] Siis mun mielestä se prosessi on siinä mielessä hyvä että siinä tiedolla voi oikeesti vaikuttaa. [...] totta kai tiettyjä ideologioita linssejä löytyy.

Vihreät kuvataan yhtenäisimmäksi puolueeksi liikenneasioiden suhteen. Heidät nähdään erityisesti joukko- liikenteen ja pyöräilyn edistäjinä, joskin eräiden vastaajien mukaan kaikki puolueet sinänsä kannattavat niitä.

joissakin kysymyksissä, esimerkiksi just subteessa liikenteeseen niin puolueet on varsin jakautuneita. Vihreät on selvästi kohtalaisen yhtenäinen, mutta demareissa on siis ihan molemmat äärilaidat, ja sitten kokoomuksesta voi sanoa et autopoluetta on 80 prosenttia mutta 20 prosenttia ei ole.

luottamusmiehissä ihan kautta poliittisen pelikentän, kaikissa puolueissa, nää asiat [pyöräily] on nyt aika hyvällä. Niin et sitä tahtotilaa löytyy.

nimenomaan vihreät on paimentaneet kovasti. Tää on vähän must ikävääkin et asiat menee sillä tavalla et vaikkei kaikki on sitä mieltä et pyöräilyyn täytyy satsata enemmän niin sitä käytetään semmosena pelinap- pulana jonka vihreät saavat läpi, ja joutuvat hyväksymään sitten eikä jotakin muita asioita vastavuorosesti.

Must on oikeestaan kiva et sit vihreät ei joudu aina nostaan näitä asioita esiin vaan esimerkiksi Keskuusta nostaa niitä hyvin aktiivisesti.

sieltä [Vihreiltä] sit ehkä tulee korostetummin vielä just tämmösiä joka nyt tällä hetkellä tuntuu olevan esimerkiksi se pyöräily. Ja ihan niin kun mitään muuta ei olisikaan ja se nyt on kuitenkin vaan yks osa [...] osittain sit varmaan halutaan välillä tulla julkisuuteen jonkun tämmösen yksittäisen asian kautta joka on sitten sitä politiikon tapaa tulla valituksi uudelleen tai profiloitua näitten asioiden osalta uudelleen et, joskus tuntuu hassulta et jos koko lautakunta yksimielisesti päättää jonkun asian niin sitten, yksi puolue sieltä on juuri ajanut tämän asian.

8.3 Kuntalaiset

Haastateltujen suhtautuminen kuntalaisiin vaihtelee. Kaikki kuvaavat sitä, että yhteydenottoja tulee jonkin verran kaupunkilaisilta, eräille huomattavan paljonkin. Kuntalaisten yhteydenotot koskevat usein paikallisia, pienhköjä asioita, kuten katusuunnitelmia, bussipysäkkien sijoittelua tai hidastetöyssyjä. Näihin myös pyritään mahdollisuuksien mukaan vastaamaan, vaikka erään vastaajan mukaan:

kyllähän ne kansalaisten asiat on suunnilleen sitä että joku, kotikadunpätkä ei oo kunnossa ja, kun soittaa kaupungille et nyt täytyy käydä lunta luomassa niin ne tuo vastineeksi kyllin et ”Ei talvikunnossapitoa”.

Merkittävä osa yhteydenotoista on kuitenkin negatiivisia, eli niissä moititaan jotain suunnitelmaa tai uudistusta. Haastatteluissa mainitaan nimby-ilmiö, eli erityisesti oman asuinalueen tai sen lähistön muutosten vastustaminen. Vastauksissa puhutaan myös ”ammattivalittajista”. Kuitenkin haastatellut kokevat, että kyse on pikemminkin pienestä tyytymättömien vähemmistöstä ja etteivät kohtuullisen tyytyväiset asukkaat yksinkertaisesti ota yhteyttä.

No kyllähän se palaute yleensä on negatiivista jos sitä annetaan.

Negatiivisella palautteella on merkitystä. Haastatteluista näkee, että varsinkin joillakuilla virkamiehillä se vaikuttaa heidän asenteisiinsa ja käsityksiinsä kuntalaisista, mutta ei välttämättä niinkään paljon itse toimintaan. Yksittäisissä asioissa valmistelijoilla saattaa tulla virheitä, jotka palautteen perusteella korjataan, tai annettu rakentava palaute muuten vaikuttaa suunnitteluun. Yleisesti ottaen virkamiehet ja luottamushenkilöt kuitenkin kokevat, että he ovat koko kaupungin ja sen asukkaiden asialla, ja että yksittäisten valittajien tai kriittisten äänien ei pidä liikaa antaa vaikuttaa. Muutamat vastaajat kokivat, että erityisesti osa poliitikoista myötäilee liikaa kuntalaisten vastustusta. Tämä voi heikentää paitsi yleisten tavoitteiden saavuttamista, myös kyseisten poliitikkojen mahdollisuutta toimia ryhmässään.

Musta tuntuu et useimmiten ne palautteen antajat ei ymmärrä että me ajatellaan kokonaisuutta, et he sitte näkee täs on heidän kohdaltaan joku vääryys. Ja sitten ne haluaa että se systeemi optimoitais heidän mukaansa mutta eihän sillä lailla voi tehdä vaan se pitää optimoida kokonaisuuden kannalta. Siinä yleensä menee aikaa sitte selittää että tää ei nyt onnistu sen takia et joku toinen asia kärsii ja se on vaikee saada perille joskus se viesti.

Joidenkin vastaajien mielestä on vaikeaa kertoa riittävän hyvin liikennesuunnittelun tavoitteista, prioriteeteista ja menetelmistä kaupunkilaisille. Toisaalta kaupunkilaisten toivotaan osallistuvan ja vaikuttavan suunnitteluun, erityisesti järjestettyjen kuulemisten ja muiden järjestelmien kuten internet-kyselyiden kautta. Erilaisia tiedotus- ja keskustelutilaisuuksia järjestetään sekä liikennesuunnittelijoiden että poliitikkojen toimesta. Eräät vastaajat myös korostivat aktiivisen tiedottamisen ja argumentoinnin merkitystä.

Ei ihmiset kuitenkaan perusteeltaan oo tyhmiä että jos niille hiukan rupee ääneen pöhtimaan tätä niin kyl ne sitten hyväksyy sen.

Hieman kärjistäen voisi todeta, että kuntalaiset nähdään kohtuullisen passiivisena joukkona, joista pieni osa räksyttää ja muutama auttaa. Joiltakin aktiiveilta tai järjestöiltä saattavat poliitikotkin kysellä apua ja kommentteja hyvän suunnittelun varmistamiseksi. Kun ”ihmisistä” eli kaupunkilaisista puhutaan, kyse on enemmän joukosta, jota pyritään ohjaamaan, ja jonka valintoihin pyritään vaikuttamaan. Heitä nähdään harvoin kumppaneina liikennesuunnittelussa tai asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa. Haastatteluissa ei oikeastaan lainkaan näy ajattelua, että paine kestävämmän liikenteen saamiseksi tulisi kuntalaisilta, ehkä pyöräilyä lukuunottamatta.

9. NELJÄ KAUPUNKIA – YHTEISTYÖTÄ JA KYRÄILYÄ

Pääkaupunkiseudun neljällä kaupungilla on selvästi neljä erilaista identiteettiä ja ”luonnetta”, vaikka kaupungit ovat kasvaneet yhteen niin, ettei rajoja alueella kulkiessa huomaakaan. Haastatellut kuvailivat omia kaupunkiaan usein vertaamalla niitä toisiinsa kaupunkeihin ja korostamalla eroja. Vaikka useat vastaajista olivat asuneet tai työskennelleet muissa kaupungeissa, heillä oli selvää ”kotiseurakkautta” ja sitoutumista edustamaansa kaupunkiin.

Muiden kaupunkien edustajat suhtautuvat Helsinkiin jossain määrin huolestuneina. Eri kaupungeilla on luonnollisesti erilaiset intressit ja luonteensa, mutta erityisesti Espoon ja Helsingin väliset suhteet vaikuttavat kireiltä. Eri hallintokulttuurit tuntuvat myös aiheuttavan epäluuloa varsinkin mahdollista kuntien yhdistämistä kohtaan. Onkin ymmärrettävää, että kaupunkien välillä on tiettyä jännitettä, onhan Helsinki väestömäärältään suurempi kuin kaikki kolme muuta kuntaa yhteensä. Tällainen suhde ei välttämättä ole kovin tasapainoinen.

9.1 Kuntien välinen yhteistyö

Alueella on kuitenkin paljon hankkeita, erityisesti infrastruktuurihankkeita, joita on välttämätöntä suunnitella yhdessä. Useammassakin anekdotissa viitattiin näiden prosessien vaikeuteen. On esimerkiksi hankalaa saada kaikki kaupungit sitomaan samaan aikaan rahaa johonkin useamman kunnan alueella olevaan hankkeeseen kuten Raide-Jokeriin tai Kehä II:een. Helsingin seudun liikennejärjestelmä eli HLJ on selvästi parannus aiempaan tilanteeseen, koska siinä esim. asetetaan hankkeita yhdessä jonkinlaiseen toteuttamisjärjestykseen, mutta kaikkia ongelmia se ei ole ratkaissut.

Pääkaupunkiseudun neljällä kunnalla on luonnollisesti omat intressinsä ympäröivien kuntien suhteen, lähinnä omiin naapureihinsa.

Ja meille tulee työpaikkoja tänne. Kehyskuntien kannalta se ensimmäinen minkä ne kohtaa, tää meidän vyöhyke täällä. Ja tää lyhentäis sitä henkilöautosuoritetta, joka nyt suuntautuu Helsingin keskustaan. Mut tää asia on seudullisesti vielä läpikäymättä. Että vaik sun tutkimus nyt keskittyy tähän neljään kuntaan, ni Vantaan ajatukset ja suunnittelu pitäis entistä enemmän olla tonne pohjoseen päin, koska se pohjonen menee kaikki meidän lävitse, ja sitte se että meil on sitä omaa kehittyvää täs välissä, et mikä sen rooli on.

Pääkaupunkiseudun kunnat ovat yhteistyössä monin eri tavoin. Ensinnäkin kunnilla on useita yhteistyöelimiä, kuten Helsingin seudun liikennekuntayhtymä (HSL), sekä lyhyempiaikaisia työryhmiä, jotka on koottu erilaisten projektien ympärille. Osa hankkeista on esim. ELY-keskuksen tai Liikenneviraston johtamia.

Eri yhteistyöelimiä merkitys on selvästi erilainen. Joidenkin kuvailtiin olevan joko melko yhdentekeviä, joissa poliitikot käyvät juomassa kahvia ja virkamiehet tekevät päätökset. Toisissa, kuten HSL:ssä, tehdään isojaakin, neljää kuntaa laajemmalle ulottuvia päätöksiä.

eräässä kaupungin virastossa tuli semmonen lentävä legenda että aina kun maanantaisin on seutukokous niin siitä pitäis saada työsubdevaliumi, rauhotukseen, että ne on niin riitasia ja raivostuttavia, ahdistavia ne kokoukset.

Niin siin on tietysti kaikki nää kunnat, ja tietysti muitakin näitä seudullisia toimijoita HSY Uudenmaan Liitto, ELY Liikennevirasto LVM, YM. Et hyvin laaja ja voi sanoa että vaativa [naurahtaa] tällöinen sidosryhmäyhteistyöympäristö joka hirveen paljo tietysti vaatii, että voi sanoa, et... Tai joku sano että suunnittelusta vähintään 70 prosenttia on kommunikointia [naurahtaa] niin kyl se, tällasessa seudullisessa strategisessa suunnittelussa paljo sitä on. Et se on tosi tärkeä keskeinen osa. Tietysti mitään hyvää suunnitelmaa ei voi tehdä ilman sitä hyvää yhteistyötä. Et siinä syntyy myös sitä yhteistä näkemystä ja halua siihen sitoutua ja tulla mukaan.

Kunnan virkamiehet ovat myös suoraan toisiinsa yhteydessä erilaisten asioiden tiimoilta. Esim. kahden kaupungin alueella kulkeva tie tai liikennevalojen tilauksen kilpailutus useamman kaupungin voimin kerralla ovat asioita, joissa tarvitaan luontevaa kanssakäymistä. Kaupunkien liikennesuunnittelijat saattavat myös pitää yhteisiä seminaareja ajankohtaisista aiheista tai hankkeistaan. Osa yhteydenpidosta on varsin epämuodollista. Se perustuu usein henkilökohtaiseen tuttuuteen. Jotkut liikennesuunnittelijoista ovat tunteneet toisensa vuosien tai vuosikymmenten ajan, osa on ollut aiemmin töissä toisessa alueen kunnassa, tai naapurikunnan työntekijä on tullut tutuksi jossakin yhteistyöelimessä tai työryhmässä. Tällaiset verkostot ja organisaatioiden tuntemus edustavat niin sanottua hiljaista tietoa.

Poliitikoilla on ehkä yllättävänkin vähän yhteistyötä yli kuntarajojen, muualla kuin virallisissa yhteistyöelimissä. Valtuutetut eivät kovinkaan aktiivisesti tai ainakaan organisoidusti keskustele oman puolueensa edustajien kanssa toisissa kaupungeissa. Toisaalta puoluepolitiikka ei näytä olevan kovinkaan merkittävä tekijä lautakuntapäätöksissä.

Vaikka kannatustakin löytyy, vastaajat vierastivat melko yleisesti nykyistä tiiviimpää metropolihallintoa tai kuntien yhdistämistä. Tämä johtuu ensinnäkin nykyisen Helsingin pelätystä ylivallassa. Lisäksi haastatellut epäilivät, että rakennelma olisi raskas, lisäisi byrokratiaa ja ”hallintohimmeleitä” ja veisi päätöksenteon liian kauas tavallisista kuntalaisista. Demokratiavajetta voisi paikata jonkinlaisilla lähitason päätöksentekoeleimillä, mutta ne helposti vain lisäisivät rakenteen raskautta.

jos Vantaalla ei kunnallisvaaleissa äänestetä ku pahimmillaan ollaan äänestetty 45 prosenttia niin kuin-kakohan ne jaksaa äänestää jos tulee vielä uus taso mistä pitäis äänestää.

9.2 Valtio ja pääkaupunkiseudun kunnat

Valtion rooli nousi haastatteluissa esiin useammalla eri tavalla. Ensinnäkin osa vastaajista korosti valtion roolia CO₂-päästöjen vähentämisessä, erityisesti teknologisessa muutoksessa. Valtiolla nähtiin olevan valtaa vaikuttaa autokannan uusiutumiseen esim. autoverotuksen sekä suoranaisten määräysten kautta.

Sähköautojen ja tietullien yhteydessä nostettiin myös esiin valtion intressi kerätä verovaroja. Katsottiin, että suunnitteilla oleva tienkäyttömaksu, joka ainakin osittain korvaisi autojen verotusta, on nimenomaan vastaus mahdolliseen sähkö- ja hybridautojen lisääntymiseen sekä suunnitelmiin rakentaa tietulleja Helsingin sääntuloväylille. Sen avulla pyrittäisiin näiden kommenttien perusteella varmistamaan maksujen kohdistuminen valtiolle. Samoin sähköistetyin liikenteen suosimisen sinänsä nähtiin eräässä haastattelussa perustuvan valtion etuihin: riippuvuuden vähentäminen tuontiöljystä parantaisi kauppasetta.

Keskeisemmäksi teemaksi haastatteluissa nousi valtion merkitys väylien rakentamisessa ja ylläpidossa. Pääkaupunkiseudulla on useita keskeisiä väyliä, jotka ovat valtion teitä. Myös niiden varteen rakennettavat kevyen liikenteen väylät kuuluisivat valtion rakennettaviksi. Lisäksi valtiota odotettiin rahoittajaksi esim. Kehä II:n ja metroradan jatkohankkeisiin. Rahasta on jatkuvasti puutetta ja eräs haastateltava totesikin naurahtaen, että valtio on kunnille ”yhteinen vihollinen”. Aluepoliittisia syitä pidettiin välillä esteenä saada rahoitusta pääkaupunkiseudun hankkeisiin.

Valtio tekee kuitenkin myös yhteistyötä kuntien kanssa erilaisissa työryhmissä ja hankkeissa kuten selvitysten rahoittamisessa. Valtio myös ohjeistaa maankäyttöä.

Valtio ohjaa näillä valtakunnallisilla alueiden käyttötavoitteilla kaupunkia ja kuntia toimimaan tiettyyn suuntaan. Eli he antaa siellä selkeitä määräyksiä, plus sitte vabtii meitä ELY-keskuksen nimissä, että me teemme myös sillä tavalla. Ja pompottaa meitä jos me yritetään tehdä omalla tavalla.

Valtio on siis yhteinen vihollinen, mutta toisaalta välttämätön tuki kuntien työlle. Osa haastatteliijoista itse asiassa kaipasi valtiolta vieläkin voimakkaampaa ohjausta liikennesuunnittelussa.

se on enemmänki semmosta yleistä hyminää, ja sit sanotaan että kun velvollisuus, vastuu on kunnilla, ja niihän se on. Että kyl sieltä on ihan hyvää semmosta taustatukee tullu mutta.. ei kyllä kaikin osin. Kun tietysti lainsäädäntökin antaa tiettyjä reunaehtoja näissä asioissa

Ja kyl mä uskon että tää poliittinen asenneilmapiiri ja poliittinen ilmapöörä on tosi iso tekijä koska se voi sit juuri niihin isoihin ratkaisuihin vaikuttaa. [...] Niin kyllä semmonen, et pitäis olla valtion suunnalta ki semmosta hyvin pitkäjärjestyksistä, tavoitteellista politiikkaa. Ja selkeesti asetettuja tavoitteita johon sitoudutaan ja edellytetään että muutkin ja kunnat sitoutuu. Et jos se tavoitepuoli on kovin epämääräinen, niin sehän, silloin vaikuttaa myös siihen, linjakkouteen. Myös kuntapuolella. [...]

Kuitenkin useampikin vastaaja koki, että monella tavalla liikennepolitiikka on menossa parempaan suuntaan, niin valtion kuin kuntien osalta.

tää uusi liikennepoliittinen selonteko, on musta tosi hyvä. Nythän tietysti ratkasee sit se että miten se vietään käytäntöön ja miten topakasti valtio ja LVM sitä vie käytäntöön. Että sehän se tietysti ratkasee sit ten [...] eihän täs oikeestaan hirveesti oo mitään uutta. Mut se et jos niitä asioita nyt ruvetaan ottamaan tosisissaan. Ja kyllä mun mielest se siltä näyttää

10. JOHTOPÄÄTÖKSET JA TULKINTA

Tutkimuksen lähtökohtana oli selvittää, mikä estäisi pääkaupunkiseudulla tehokkaasti liikenteen hiilidioksidipäästöjä vähentävän politiikan käyttöönottoa. Tutkimus ei tietenkään näin pienellä aineistolla pysty antamaan mitään täydellistä vastausta, mutta saatuja tuloksia voidaan kuitenkin tulkita tästä näkökulmasta.

Ensimmäinen havaittu este on se, ettei kasvihuonekaasujen vähentäminen kaikkien mielestä ole erityisen tärkeä tavoite. Toki kaikki vastaajat totesivat ilmastonmuutoksen torjunnan tärkeäksi, mutta osa vastaajista koki pääkaupunkiseudun päästöt varsin vähämerkityksellisiksi kokonaisuuden kannalta. Esitettiin myös, että valtiolla on merkittävin rooli päästöjen vähentämisessä. Pari vastaajaa luotti teknologian voimaan, eikä siksi nähnyt yksittäisillä kunnilla suuriakaan vaikuttamisen mahdollisuuksia. Hiilidioksidia luonnehdittiin jopa ”trendiksi”, joka on nyt esillä, ja jonka merkitys voi siis uudelleen laskea. Useimmat vastaajat näkivät ilmastokysymykset erittäin tärkeänä myös kaupunkien liikennepoliitikalle, mutta monesta puheenvuorosta kävi ilmi, että muut tavoitteet saattavat ajaa ilmastotavoitteiden ohi.

Toinen este on selkeästi resurssien puute. Tällä tarkoitettiin erityisesti rahaa. Resurssiksi voidaan määritellä myös tarvittava tieto ja osaaminen. Nämä eivät kuitenkaan nousseet esiin ainakaan merkittävänä esteinä, vaikka tiedon jakautuminen liikennesuunnittelijoiden ja poliitikkojen kesken on epätasaista. Sen sijaan aika resursseina on ilmeisen rajallinen. Kiireiset luottamushenkilöt eivät ehdi välttämättä tutustua kaikkiin käsiteltäviin asioihin niin hyvin kuin toivoisivat. Myös liikennesuunnittelijat kokivat välillä, että esim. ulkomaisiin kokemuksiin olisi hyvä olla enemmän aikaa tutustua. Eräät politiikan tutkijat ovat korostaneet juuri päätöksentekijöiden käytettävissä olevan tiedon ja ajan rajallisuutta (ns. bounded rationality) (Böcher 2012).

On kuitenkin huomattava, että vaikka resursseja olisi riittävästi, ei ole yhtenäistä näkemystä, mihin niitä pitäisi käyttää. Tästä kertovat jo vastaajien toivottavien tulevaisuuskuvioiden erilaisuus. Esimerkiksi liikennesuunnittelun hallintoresurssit jakoivat vastaajia – eräiden mielestä pitäisi saada lisää hallintohenkilökuntaa, toisten mielestä ei, ja eräät totesivat, että hyödyllisyys riippuu siitä, miten rahat käytetään. Yleisesti ottaen hallintoresurssit eivät olleet merkittävä asia, ja ne saivat hyvin matalan keskiarvon lomakevastauksista tehokkuuden osalta. Tämä on sikäli mielenkiintoista, että *Parempaa hallintoa* -ohjauskeinopaketissa kaupunkien sisäiset hallinnolliset toimet korostuivat. Ehkä kyse onkin siitä, että kaupungin sisäinen hallinto on usein hajanaista. Kuinkin hallinnon ala – esimerkiksi koulutus, terveydenhuolto ja kaupunkisuunnittelu – toimii oman strategiansa ja budjettinsa puitteissa. Siten tärkeintä ei ehkä ole juuri liikennehallinnon vahvistaminen vaan eri hallinnonalojen välisen osatuntemuksen poistaminen.

Kolmas tärkeä este on usealla tasolla esiintyvä luottamuspula. Se oli havaittavissa erityisesti tiettyjen vastaajien kohdalla. Muutamassa kommentissa esim. pidettiin melko yksioikoisesti ”poliitikkoja” esteenä tehokkaalle liikennepoliitikalle. Poliitikkojen nähtiin kuuntelevan liikaa muutosvastarintaisia kuntalaisia, tai heidän katsottiin olevan jopa ylivarovaisia ja välttelevän suhteettomasti äänestäjien ärsyttämistä.

Poliitikkojen vastustus ei suinkaan ole näin yksioikoinen asia, mistä kertovat mm. ohjauskeinopaketit. Kaikkien pakettien taustalta löytyi niin liikennesuunnittelijoita kuin poliitikkojakin. Tämä näkemys kertoo kuitenkin jotain kommunikaatiosta liikennesuunnittelijoiden ja poliitikkojen välillä.

On myös ilmeistä, että kommunikaatio on vajavaista kaupunkien välillä. Se perustuu toisaalta virallisiin elimiin ja työryhmiin, toisaalta aika vahvasti henkilökohtaisiin suhteisiin ja luottamukseen. Varsinkin poliitikojen kesken kaupunkien rajat ylittävä yhteistyö ja keskustelu vaikuttavat vähäisiltä edes oman puolueen sisällä. Tietyt tärkeät elimet kuten HSL ovat ehkä poikkeus.

Neljän kaupungin ristiriidat ja epäluuloisuus toisiaan kohtaan (varsinkin pienempien kaupunkien pelko Helsinkiä kohtaan) vaikeuttavat luonnollisesti tehokasta politiikan tekoa. Erilaiset yhteistyöelimet osittain helpottavat tilannetta, mutta toisaalta ne tekevät hallinnosta raskaampaa. Lisäksi kaupungeilla on aidosti omat luonteensa ja tavoitteensa, joita ymmärrettävästi halutaan suojata. Kun mukaan tulevat myös ympäristön pienemmät kunnat ja erilaiset alue- ja valtiotason viranomaiset, tilanne mutkistuu entisestään. Sopiminen ja suunnittelu on vaikeaa, mutta varsinaisia vaihtoehtoja tuskin on. Esimerkiksi liityntäpysäköinti osoittaa, että yhteistyö on välttämätöntä ja vaikeitakin kuvioita pyritään ratkaisemaan.

On myös muistettava, että vaikka hallinto ja päätöksenteko olisivat tehokkaampia, se ei välttämättä johda ympäristön kannalta tehokkaampien ohjauskeinojen valintaan.

Kaupunkien liikennepolitiikan tekoa voidaan tarkastella myös eräänlaisena kolmiona, jonka kärkinä ovat virkamiessuunnittelu, poliittinen päätöksenteko ja kuntalaisten kannat. Tässä tutkimuksessa kuntalaiset nähtiin lähinnä passiivisena joukkona, jota täytyy ohjailta toimimaan oikein, ja joka reagoidessaan useimmiten valittaa. Kukaan ei nähnyt kuntalaisia muutoksen ajurina, vaikka tiettyjä aktiivisia kansalaisjärjestöjä nostettiin esiin erityisesti pyöräilyn osalta. Kuntalaisten näkemyksiä on kuitenkin viime aikoina pyritty samaan paremmin esiin esim. kuulemisten ja nettikyselyiden avulla. Mistään voimakkaasta kaupunkilaisten osallistumisesta tai heidän näkemisestään voimavarana ei kuitenkaan vielä ole merkkejä.

Silti toisten toimijoiden näkemyksiä pyritään ennakoimaan ja ottamaan huomioon omassa toiminnassa. Liikennesuunnittelijat pyrkivät tunnustelemaan ilmapiiriä ja ehkä pehmittämään maaperää ennen uudistusten ehdottamista poliitikoille. On toivottavaa, etteivät he kuitenkaan rajoita liikaa omia aloitteitaan olettaessaan jotain poliittisesta ilmapiiristä.

Poliitikot taas joutuvat ainakin jonkin verran ottamaan huomioon kuntalaisten näkemykset. Tähän viitattiin usein negatiivisena asiana, äänestäjien mielistelynä. Kyse on kuitenkin luonnollisesti myös siitä, että poliitikkojen tuleekin edustaa kaupunkilaisia, ja ottaa huomioon eri ryhmien edut ja arvot. Erilaisten tavoitteiden yhteensovittaminen on juuri tätä. Tosin liikennepolitiikan kannalta positiivista on se, että monet tavoitteet voidaan saavuttaa samojen toimenpiteiden avulla. Esim. CO₂-päästöjen vähentäminen, ilmanlaatu, viihtyisyys ja terveellisyys sekä jossain määrin myös liikenteen sujuvuus hyötyvät usein julkisen ja kevyen liikenteen tukitoimista. Silti esim. autoilijoiden ja pyöräilijöiden edut ovat välillä aidosti ristiriidassa.

Tärkeitä kriteereitä ohjauskeinojen valinnassa olivat yhteiskunnallinen hyväksyttävyyys ja tehokkuus, mutta myös erityisesti kustannustehokkuus. Kustannustehokkuus tarkoitti kuitenkin lähinnä välitöntä rahankäyttöä, hallinnollinen ja erityisesti dynaaminen tehokkuus eivät juuri näkyneet haastatteluissa. Prosesseihin liittyvien kriteerien lisäksi esiin nostettiin jonkin verran arvoperustaisia kriteerejä kuten valinnanvapauden korostaminen. Kovin laajaa kriteeristöä haastatteluissa ei kuitenkaan esiintynyt, mikä saattaa johtua käsiteltyjen aiheiden runsaslukuisuudesta sekä keskittymisestä tehokkuuteen.

Osa haastatteluista korosti historiallisia syitä. Lainsäädäntö, hallintotavat ja erityisesti infrastruktuuri ovat syntyneet vuosikymmenten aikana, eikä ole välttämättä realistista odottaa hyvin nopeaa muutosta. Tutkimuk-

sen aikaväli oli tosiaankin melko lyhyt. Polkuriippuvuus, instituutioiden hitaus ja liikennepoliittisten ohjauskeinojen runsaslukuisuus onkin tunnustettu syiksi, jotka vaikeuttavat uusien keinojen käyttöönottoa (May ym. 2012). Koska rakenteiden muutokset ovat hitaita, olisi ilmastosyistä kenties syytä pyrkiä tekemään mahdollisimman ripeästi mahdollisimman voimakkaita toimia, jotta muutos saataisiin vauhtiin.

Meek ym. (2010) totesivat, etteivät päätöksentekijöiden näkemykset keinojen tehokkuudesta välttämättä vastaa tutkimustuloksia. Tässä tapauksessa suurempi ongelma tuntuu olevan, ettei keinojen vaikutuksesta ole mitään kovin selkeää kuvaa tai tutkimustuloksia. Näkemykset erilaisten keinojen tehokkuudesta hajosivat hyvin voimakkaasti, ja keinojen yhteisvaikutus varmasti vaikeuttaa myös niiden tutkimista. Jo tämän tutkimuksen aineistoissa tuli esiin mielenkiintoisia näkökulmia yksittäisten ohjauskeinojen vaikutuksista, joita olisi mielenkiintoista tarkastella keinoittain, vaikka se ei tässä yhteydessä ollut mahdollista.

Tässä tutkimuksessa tutkittiin vain liikennesuunnittelijoiden ja poliitikkojen näkemyksiä. Jatkotutkimuksissa olisi hyvä päästä lähemmäs kaupunkilaisten näkemyksiä. Myös liikennesuunnittelijoiden ja kaupunginvaltuutettujen näkemyksiä olisi mielenkiintoista tarkastella laajemmalla otoksella, joskin tutkimuksen kuluessa havaittiin, ettei heillä välttämättä ole laajassa mitassa mielenkiintoa tai aikaa osallistua kyselyihin. Haastateltavat itse nostivat esiin myös aiemmin mainitun keinojen vaikuttavuuden arvioinnin: He haluaisivat ymmärtää paremmin, mikä motivoi kaupunkilaisia liikkumaan, esim. miten paljon uudet sähköiset viestintäkanavat vähentävät liikkumisen tarvetta nuorilla, ja miten paljon eri ohjauskeinot vaikuttavat. Myös yksittäisten hankkeiden ja toisaalta koko Suomen liikennejärjestelmän holistisempaa kokonaistarkastelua toivottiin. Toivottiin myös tutkimusta siitä, miten verkossa ostaminen vaikuttaa liikenteen määrään ja jakautumiseen. Entä miten kaupunkirakennetta pitäisi suunnitella niin, että se tukisi kestäviä liikkumistapoja, eikä toisaalta asettaisi tarpeettomia esteitä, jos tilanteet ja tavoitteet jatkossa muuttuvat? Ylipäätään kaivattiin tulevaisuuden visioita: mitä tapahtuu työnteon tavoille ja paikoille, miten muuttuu kauppa, miten asenteet ja miten nämä kaikki vaikuttavat ja pystyvät vaikuttamaan liikenteeseen. Tutkittavaa siis riittää jatkossakin!

KIITOKSET

Kiitän erittäin lämpimästi kaikkia tutkimukseen osallistuneita henkilöitä, jotka antoivat anteliaasti aikaansa ja asiantuntemustaan tutkimukseni käyttöön, täyttären sekä melko työlään lomakkeen että osallistuen haastatteluihin. Kiitokset myös kollegoilleni Tulevaisuuden tutkimuskeskuksessa, erityisesti Petri Tapiolle, Nina A. Nygrénille ja Pasi Pohjolaiselle kommentaista ja neuvoista sekä Anne Arvoselle tutkimusraportin taitosta. Tutkimuksen rahoituksesta kiitän Koneen säätiötä.

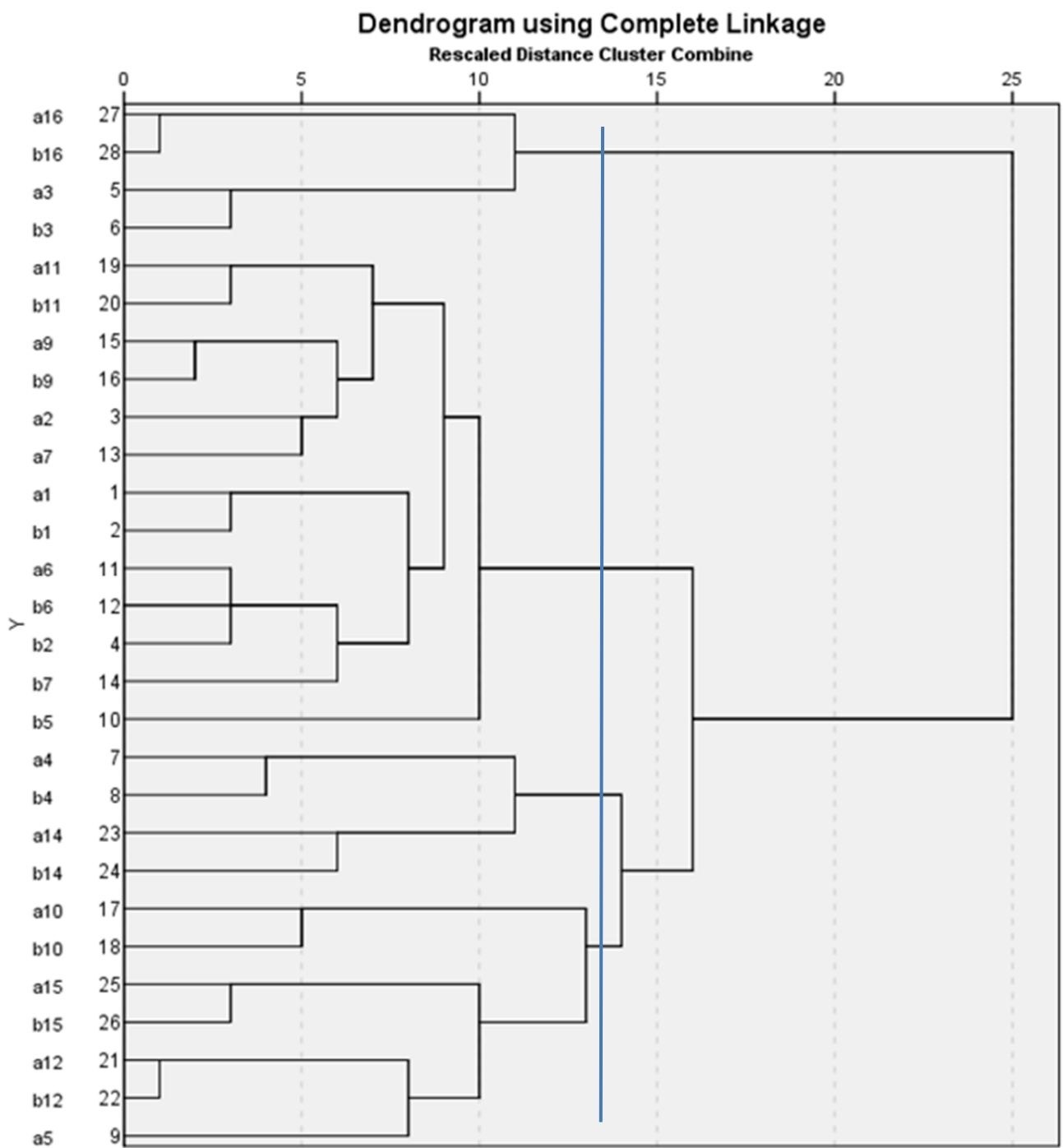
LÄHTEET

- Böcher, M. (2012) A theoretical framework for explaining the choice of instruments in environmental policy. *Forest Policy and Economics* 16: 14–22.
- Euroopan komissio (2011) Valkoinen kirja. Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää. KOM(2011) 144 lopullinen. Bryssel 28.3.2011.
- Driesen, D.M. (2003) *The Economic Dynamics of Environmental Law*. The MIT Press: Cambridge, Massachusetts.
- EEA (2011) EEA greenhouse gas data viewer. <http://dataservice.eea.europa.eu/PivotApp/pivot.aspx?pivotid=475> [23.11.2011]
- Everitt, B.S., Landau, S. & Leese, M. (2001) *Cluster Analysis*, 4th ed. Arnold, London.
- HSL (Helsingin seudun liikenne) (2011). Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, Tiivistelmä. HLJ-katsaus 2/11. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_seudun_liikennejarjestelmasuunnitelma_hlj2012_tiivistelma.pdf [27.2.2014]
- Jääskeläinen, S. (2010) Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020. Seuranta 2010. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 28/2010.
- Linder, S. & Peters, G. (1989) Instruments of government: perceptions and contexts. *Journal of Public Policy* 9(1): 35–58.
- May, A. & Roberts, M. (1995) The design of integrated transport strategies. *Transport Policy* 2(2): 97–105.
- May, A.D., Kelly, C., Shepherd, S. & Jopson, A. (2012) An option generation tool for potential urban transport policy packages. *Transport Policy* 20: 162–173.
- Meek, S., Ison, S. & Enoch, M. (2010) UK local authority attitudes to Park and Ride. *Journal of Transport Geography* 18: 372–381.
- Milligan, G. (1998) Cluster analysis. Teoksessa *Encyclopedia of Statistical Sciences*, Update Volume 2. John Wiley & Sons, New York, pp. 120–125.
- Paloniemi, R. & Varho, V. (2009) Changing ecological and cultural states and preferences of nature conservation policy: The case of nature values trade in South-Western Finland. *Journal of Rural Studies* 25(1): 87–97.
- Sairinen, R. (2000) *Regulatory Reform of Finnish Environmental Policy*, dissertation. Helsinki University of Technology, Centre for Urban and Regional Studies, Espoo.
- Tapio, P., Varho, V., Nygrén, N., Järvi, T. & Tuominen, A. (2011) Liikennepoliittikan ilmasto – Baselinekehitys sekä asiantuntijoiden ja nuorten visiot liikenteen hiilidioksidipäästöistä vuoteen 2050. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 19/2011.
- Tilastokeskus (2013) Väkiluku sukupuolen mukaan alueittain sekä väestömäärän muutos 31.12.2012. http://193.166.171.75/database/StatFin/vrm/vaerak/vaerak_fi.asp [26.2.2014]
- Trafi (2013) Ajoneuvokanta 2012. http://www.trafi.fi/palvelut/tilastot/tieliikenne/ajoneuvokanta/ajoneuvokantatilastot_ajoneuvolajeittain/vvanhemma_ajoneuvokantatilastot/ajoneuvokanta_2012 [26.2.2014]
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2002) *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Tammi: Helsinki.
- Varho, V. (2006) Wind power policy options in Finland – Analysis of energy policy actors’ views. *European Environment* 16(4): 198–212.
- Varho, V. & Tapio, P. (2013) Combining the qualitative and quantitative with the Q₂ scenario technique – The case of transport and climate. *Technological Forecasting & Social Change* 80(4): 611–630.
- Varho, V., Nygrén, N.A. & Tapio, P. (2013) Skenaarioita Suomen liikennesektorin tulevaisuudesta. *Liikenne/Kaupunki* 4(1–2/2013): 7–22.

Liite 2. Haastattelurunko

- Toistaiseksi Suomen liikenteen hiilidioksidipäästöt eivät ole laskeneet sillä tavalla kuin pitäisi, jos asetetut tavoitteet halutaan saavuttaa, ja monet asiantuntijat eivät pitäneet ainakaan todennäköisenä, että niitä saavutettaisiin. Asiantuntijat katsovat, että henkilöliikenteessä nimenomaan kaupunkiseutujen valinnat ovat tärkeitä, koska haja-asutusalueilla joudutaan pitkälti toimimaan henkilöautojen varassa. Miten pääkaupunkiseudun liikenne saataisiin muutettua vähäpäästöisemmäksi?
- Minkälaista liikennepolitiikkaa meillä pitäisi olla ja mikä sen esteenä on?
- Kuinka paljon liikenneasioihin voi vaikuttaa paikallistasolla, siis muuten kuin maankäytön ratkaisuin, vai perustuuko se valtiollisiin toimiin kuten verotukseen?
- Liikenteen päästöjä voidaan vähentää vaikuttamalla liikenteen tarpeeseen, kulkumuotojakaumaan tai teknologiaan. Onko joku näistä ensisijainen ohjauspolitiikassa (ja miksi)?
- Kuinka tärkeitä tekijöitä ohjauskeinojen valinnassa ovat lomakkeessa mainitut tehokkuus ja yhteiskunnallinen hyväksyttävyyys?
- Minkälaiset tekijät vaikuttavat yleisesti ottaen keinojen valintoihin? Nouseeko esim. joskus esille joku ”trendi” eli teema tai asia, jota ajetaan voimakkaasti läpi (esim. mainittu hidastetöyssyt)?
- Puuttuuko lomakkeesta joku tärkeä ohjauskeino?
- Mitä tarkoittanut yhteiskunnallisella hyväksyttävyydellä?
- Toivottavassa tulevaisuuskuvassa eroaa todennäköisestä (esim. enemmän/vähemmän ohjausta läpi linjan). Miksi nämä ovat erilaiset, mitkä ovat esteet toivottavan toteutumiseksi?
- s. 2 ”autojen nopeuden tai reitin säätäminen...” -kysymys ollut epäselvä, millaista tulkintaa tarkoittanut?
- yksittäisiä kysymyksiä vastauksista, esim. miksi tietty hanke on toivottava? Entä onko mahdollista toteuttaa noin monta isoa hanketta?
- Onko ollut epäonnistumisia, jotain kokeiluja tai keinoja, jotka eivät ole toimineet?
- Onko vaihtoehtoista riittävästi tietoa? Tietävätkö kaikki riittävästi, vai keskittykö tieto joillekuille?
- Onko virkamiesten ja (valtuutettujen) lautakunnan yhteistyö hyvää? Onko molemmilla sopivasti sananvaltaa asioista päätettäessä?
- Vaikuttaako puoluepolitiikka paljon?
- Miten merkittävä on tavallisten kansalaisten rooli, ja voisiko se olla toisenlainen? Ottavatko kuntalaiset yhteyttä? Pitäisikö sen olla toisenlainen, pitäisikö esim. kuntalaisten vaikuttaa enemmän isoihin asioihin kuten tietulleihin tai budjettivarojen kohdistamiseen? Tietävätkö ihmiset riittävästi liikenteestä ja liikennepolitiikasta?
- Miten hyvin toimii kaupunkien välinen yhteistyö?
- Entä mitkä muut tahot osallistuvat (liike-elämä, kansalaisjärjestöt, media)?
- Minkälaisia tutkimustarpeita liikennesektorilla on, mitä pitäisi tutkia?
- Onko vielä jotain, mitä haluaisit sanoa, enkä ole älynnyt kysyä?
- Onko kysymyksiä tai kommentteja koskien tutkimusta ja sen toteutusta?

Liite 3. Klusteroinnin apuna ollut dendrogrammi



AIKAISEMPIA TUTU e-JULKAISUJA

- 6/2014 Kaivo-oja, Jari: Development Aid Beyond 2015? Aid Effectiveness Evaluated by World Bank Indicators and Millennium Development Goals (MDGS) – A Trend Benchmarking Study in Kenya, Tanzania and Sub-Saharan Africa
- 5/2014 Kuusi, Osmo & Mantere, Johanna: Selvitys opetus- ja kulttuuriministeriön rakennerahastokaudella 2007–2013 hallintoimien ESR-osarahoitteisten kehittämissuunnitelmahankkeiden tulosten pysyvyydestä ja vaikuttavuudesta.
- 4/2014 Käkönen, Mira – Kaisti, Hanna & Luukkanen, Jyrki: Energy Revolution in Cuba: Pioneering for the Future?
- 3/2014 Karjalainen, Joni – Käkönen, Mira – Luukkanen Jyrki & Vehmas Jarmo: Energy Models and Scenarios in the Era of Climate Change. Briefing Report.
- 2/2014 Santonen, Teemu: Yksityiseen turvallisuusalaan vaikuttavat muutostekijät. Kansainvälisten tutkijoiden näkemyksiä yksityisen turvallisuusalan tulevaisuudesta.
- 1/2014 Aho, Samuli & Kaivo-oja, Jari: Yrityksen elinkaariteoria ja foresight 2.0. Elinkaariteorian validi- us suomalaisissa pörssiyrityksissä v. 2004–2012.
- 8/2013 Jentl, Nina & Kaskinen, Juha (editors): TO BE YOUNG! Youth and the Future. Proceedings of the Conference “To be Young! Youth and the Future”, 6–8 June 2012, Turku, Finland.
- 7/2013 Heinonen, Sirkka & Ruotsalainen, Juho: Kuviteltu kaupunki. Elävä esikaupunki -hankkeen 3. Tulevaisuuskliniikka ”Solutions” 24.9.2013.
- 6/2013 Kuhmonen, Tuomas – Ahokas, Ira & Ruotsalainen, Juho: Hankinnat osana kuntien elinvoiman johtamista.
- 5/2013 Tuominen, Visa – Pasanen, Tytti – Keskinen, Ilkka – Lakkala, Hanna – Akgün, Orkide – Luukkanen, Jyrki – Kaivo-oja, Jari & Panula-Ontto, Juha: Energy, Environment and Livelihoods in the Lao PDR. Results from a 2011 Household Survey.
- 4/2013 Heikkilä, Katariina & Kirveenniemi, Anna: Tulevaisuuskuvia luontokokemusten hyödyntämisestä – luonnosta hyvinvointia, palveluja ja liiketoimintaa.
- 3/2013 Käkönen, Mira – Karhunmaa, Kamilla – Bruun, Otto – Kaisti, Hanna – Tuominen, Visa – Thuon, Try & Luukkanen, Jyrki: Climate Mitigation in the Least Carbon Emitting Countries. Dilemmas of Co-benefits in Cambodia and Laos.

Tutu e-julkaisuja 7/2014

Vilja Varho

PÄÄKAUPUNKISEUDUN LIIKENNEPOLIITTINEN PÄÄTÖKSENTEKO

Liikennesuunnittelijoiden ja poliitikkojen näkemyksiä ohjauskeinoista, niiden valinnasta ja tulevasta käytöstä

ISBN 978-952-249-281-4

ISSN 1797-1322