

Teksti: MIKAEL FOGELHOLM

Perspektiiviä liikkumiseen Nairobista katsottuna

Kirjoitan tätä Polttopistettä poikkeuksellisesti Nairobissa, Kenyattan yliopiston työhuoneessani. Olen täällä KENFIN EDURA -projektin siivittämänä kuusi viikkoa opettajanvaihdossa. Pidän kurssit tieteellisestä kirjoittamisesta, tiedeviestinnästä sekä kestävän kehityksen ja terveyden edistämisen yhdistämisestä.

Kuusiviikkoinen oleskelu antaa mahdollisuuden asua muualla kuin yliopistokampuksen hotellissa. Majoitukseni on Kasaranin kaupunginosassa, jossa asuu ihan tavallisia nairobialaisia, ei kaikkein köyhimpiä, eikä rikkaimpia. Matkaa yliopistolle on suorinta tietä vajaa kahdeksan kilometriä. Meitä on täällä vieraillevina opettajina kaksi maastopyöräilijää, joten oli selvää, että pyörät pakattiin mukaan.

Nairobissa monet kävelevät, elleivät liiku bussilla eli matatulla. Syynä ei ole innostus terveystuokuntaan, vaan rahan puute – muuhun ei ole varaa. Pyöräilijöitä on vähän ja he ovat aina miehiä. Mutta jos omistaa auton, sitä käytetään. Taloudellisesti vaurastuvassa maassa aika monella on jo varaa autoon ja siksi liikenne etenkin pääväylillä on enimmäkseen sekaisin ja kaoottista.

Pyöräteitä ei juuri ole. Ja kun niitä on jonkun pääväylän varrella, niitä pitkin kumpaankin suuntaan liikkuu myös paljon ammattimoottoripyöräilijöitä, jotka kuljettavat matkustajia. Moottoripyöriä pyöräteillä on itse asiassa enemmän kuin polkupyöriä. Jalankulkijoitakin on pyöräteillä ja he huomioivat pyöräilijät suunnilleen yhtä huonosti kuin Suomessa.

Käytännössä pyöräily asunnosta yliopistolle suorinta tietä lienee stressaavin puolittuntinen, mikä työmatkaliikkujalle on kuviteltavissa. Stressi on suurimmillaan aina liikenneympyröiden ja jalankulkusiltojen kohdalla, koska niissä sijaitsevat myös matatu-pysäkit. Ihmisiä – ja pieniä ja suuria busseja – on epämääräisesti siellä täällä, eikä koskaan oikein tiedä, kuka tai mikä tulee ja mistä. Loppumatkan saa väistellä moottoripyöriä.

Vastapainoksi olemme löytäneet kiertävän, tunnin kestävän työmatkareitin. Tästä puolet pyöräillään rauhallista hiekkatietä taajaman ulkopuolella ja jo se rauhoittaa. Hienoin asia maastopyöräilijälle Nairobissa on kuitenkin Karunan metsä, iso alue täynnä polkuja ja hiekkateitä. Puistoon on pieni maksu (alle kaksi euroa asukkaille, joksi meidät heti luokiteltiin), jonka maksaa mielellään. Asunnosta puistoon pyöräilee alle puolessa tunnissa ja reitille mahtuu vain yksi stressaava liikenneympyrä. Siitä selviää kuitenkin autojen seassa, kun vain muistaa näyttää selvästi käsimerkkejä ja toimii päättäväisesti. Autoilijat ovat ilmeisesti tottuneet liikenteen yllättävyyteen sekä siihen, että ympyrässäkin voi äkkiä olla pyöräilijän lisäksi kävelijä, joka raahaa isoa vesikanisterikärryä perässään.

Mikä on se perspektiivi, joka avautuu useamman viikon asumisesta ja pyöräilemisestä kehittyvän maan pääkaupungissa? Pääajatus on, miten hienosti meillä Suomessa kunnat ovat tehneet töitä jo vuosikymmeniä kevyen liikenteen käytön edistämiseksi. Meillä on hyvien väylien lisäksi muutenkin turvallista, eikä auto liikenne loppujen lopuksi ole valtavan vilkasta. Joskus etäisyydet ovat pitkiä, mutta esimerkiksi niinkin kaukaa kuin Nurmijärveltä pääsee Helsingin keskustaan pyöräteitä pitkin. Liikkuminen Suomessa ei siis pääsääntöisesti ole olosuhteista kiinni.

ISCOLE-tutkimuksen mukaan Suomessa pääkaupunkiseudun 10-vuotiaat lapset ja samanikäiset nairobialaiset liikkuvat vähintään kohtuullisella kuormituksella yhtä paljon. Keskeinen selittäjä lienee kuitenkin eri: Keniassa liikutaan pakosta, Suomessa koska siihen on mahdollisuus.

MIKAEL FOGELHOLM, professori

LTS:n puheenjohtaja

Lisää ISCOLE-tutkimuksesta: Katzmarzyk PT, Barreira TV, Broyles ST, ym. Physical Activity, Sedentary Time, and Obesity in an International Sample of Children. Med Sci Sports Exerc. 2015;47(10):2062-9.

ISCOLE-tutkimuksen mukaan Suomessa pääkaupunkiseudun 10-vuotiaat lapset ja samanikäiset nairobialaiset liikkuvat vähintään kohtuullisella kuormituksella yhtä paljon. Keskeinen selittäjä lienee kuitenkin eri: Keniassa liikutaan pakosta, Suomessa koska siihen on mahdollisuus.