

Turun liikennepodin kausi 2, jakso 3: Viihtyisää liikkumista kesäkadulla

Äänitteen kesto: 29 min

Litterointimerkinnät

Haastattelija: Jalmari Salaterä
Vastaaja: Marie Nyman

sa-	sana jää kesken
(sana)	epävarmasti kuultu jakso puheessa tai epävarmasti tunnistettu puhuja
(-)	sana, josta ei ole saatu selvää
(--)	useampia sanoja, joista ei ole saatu selvää
[ääni]	litteroijan kommentti tai muu kuin puheen ääni
, . ? :-	kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauko puheessa

Jalmari Salaterä: Kaupunkipuut ja sitä kautta myös viihtyisyys ovat meille ihmisille tärkeitä asioita, kun liikumme kaupungeissa. Millaisia hyötyjä kaupunkipuista on, miten ne viihtyisyyttä rakennetaan kaupunkiliikkumisessa, entä miksi Turussa haluttiin kokeilla kesäkatua? Tämä on Turun liikennepodi.

[musiikkia]

Tervetuloa seuraamaan Turun liikennepodia, joka on tällä kaudella osa EU-rahoitteisia CANEMURE- ja SCALE-UP-hankkeita. Minä olen kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä ja tänään vieraanani on tänään maisema-arkkitehti Marie Nyman Turun kaupungilta. Tervetuloa.

Marie Nyman: Hei.

Jalmari Salaterä: Perinteinen kysymys, millä podcast-jakso on lähtenyt liikkeelle on se, että millä kulkuneuvolla saavuit paikalle, niin millä sä tulit tänään paikalle?

Marie Nyman: Mä saavun lähes joka päivä töihin kävellen. Se on sellasta mukavaa omaa aikaa ja saa ajatuksia sitten suunnattua sen kävelyn aikana.

Jalmari Salaterä: Liikuks sä Turussa yleensä kävellen vai mitä kaikki kulkupelejä sä käytät?

Marie Nyman: Yleensä kävellen, joskus pyörällä, myöskin autolla. Et lähinnä ehkä näitä busseja vähän vähemmän tulee käytettyä.

Jalmari Salaterä: Mut kaikkee, mitä Turusta löytyy tai millä pystyy liikkumaan, niin sitä sä käytät sit ilmeisesti. Sä oot maisema-arkkitehti kaupungille, niin kuulijoille

varmaan lienee paikallaan kertoa, et mitä kaikkee maisema-arkkitehti täällä Turun kaupungilla tekee?

Marie Nyman: Mä itse toimin maisema-arkkitehtinä kaavoituksessa, eli asemakaavoihin liittyvää ulkoympäristön suunnittelua. Eniten yleisten alueiden puistojen ja katujen suunnittelua, mut myöskin kaavojen kautta pihojen suunnittelua.

Jalmari Salaterä: Tän päivän aiheena on kaupunkien puuistutukset ja kaupunkien viihtyvyys liikkumisen näkökulmasta. Me voitais ehkä alottaa noista puista ensin, koska ne tuntuu olevan ihmisille tärkeitä tai tällänen kuva ainakin itsellä on ja toki puut ovat tärkeitä itsellenikin. Monesti kun lukee eri kaupunkien näit lautakuntien esityslistoja ja pöytäkirjoja, niin tuntuu, että ihmiset käy pitkiäkin taisteluita muutaman katupuun säilyttämiseksi tai kaupunkipuun säilyttämiseksi. Mä haluaisin ehkä tässä aluks kysyy, et miks yksittäiset puut on meille ihmisille niin tärkeitä?

Marie Nyman: Mun mielestä ehkä eniten ihmiset muodostaa suhteita iäkkäimpiin puihin, nehän on yleensä myöskin ehkä tunnistettavina yksilöinä vaikka valokuvista tai maalauksistakin. Mut sitten myöskin iäkkäämmät puut on tavallaan meidän yhteys aikasempiin sukupolviin ja osa meidän historiaa. Ja vaikka sellanen puu, mikä me tänään istutetaan, ni mehän istutetaan niitä tuleville sukupolville, koska niiden kasvaminen tai varttuminen kestää kuitenkin kymmeniä vuosia. Lisäks ehkä suomalaisilla voi olla vähän erityisempi suhde puihin sen takia, et me liittyy meidän kansanuskomuksiimme ja täällä on myöskin tapana vaikka eri tapahtumia juhlistaakseen istuttaa puita sen muistoksi. Niin luulen myös, että suomalaisilla on hieman erityisempi suhde.

Jalmari Salaterä: Aikoinaan pikku partio-Jalmarikin on käynyt istuttamassa puun, eli ilmeisesti en ole sitten ainoa joka tällaista aktiviteettia on tehnyt. Onks näistä kaupunkipuista jotain hyötyä, mitä me ihmiset ei välttämättä rekisteröidä arkipäivässä? Eli onks sun mielestä niissä jotain psykologisia hyötyjä tai stressitason laskemista tai miten sä näät tän?

Marie Nyman: Ihan tutkimuksienkin mukaan vihreä näkymä lisää ihmisten keskittymiskykyä ja palautumiskykyä. Joten mä ajattelisin, että varsinkin jos viettää vaikka aikaa paljon sisätiloissa etätöiden tai sairastumisen vuoksi, niin myöskin puiden näkeminen ikkunasta olla tosi tärkeä mielenterveyden ja psyykkisen hyvinvoinnin kannalta. Siinä ehkä se etäisyys myös et miten sä pysty niitä puun yksityiskohtia, vaikka lehtiä tai värisävyjä, erottamaan, niin lisää sitä merkitystä.

Jalmari Salaterä: Kauneusasioista me voidaan varmasti taistella ihmisten kesken loputtomiin, mut oma näkökulma on se, että puut ja katupuut erityisesti synnyttää visuaalisesti kaunista kaupunkiympäristöä. Jos vaikka mietitään Turussa jokirantaa, missä on näitä vanhoja puita, niin se olis varmasti aika erinäköinen eikä ehkä

visuaalisesti omaan silmään niin kaunis, jos siinä ei näitä puita olis. Oonks mä tässä ihan hakuteillä vai luovatko puut objektiivisesti kauniimpaa kaupunkia sun mielestä?

Marie Nyman: Esteettinen kaupunkitila muodostuu mun mielestä useesta eri asiasta, että vaikka väreistä, materiaaleista, mielenkiintoisista yksityiskohdista, taiteesta ja myös kasvillisuudesta, sekä puista että perennoista, pensaista. Isokokoset puuthan, niin niillä on aika iso merkitys sen tilan kokemuksen kannalta. Vaikka miten lehvästö levittäytyy katutilan ylle tai runkojen rytmittämään maisemaan niin kuin jokirannassa.

Jalmari Salaterä: Ilmastonmuutos on asia, mitä kaupunkiympäristöissä varmasti yhä tarkemmin jouduttuaan huomioimaan. Jokainen kaduntallaaja varmasti on huomannu ainakin kesällä, että puut luovat mukavaa viilentävää varjoa. Jokiranta on varmasti yksi hyvä esimerkki tästä. Ja sitten kadut, ne vois olla muuten aika rujoja ilman niitä katupuita, niin ne ovat miellyttäviä viileydentuojia. Ne yksittäiset katupuut ei ehkä hiilensidonnasta näkökulmasta oo yhtä merkittävää kuin suuret metsät, mut alueellisesti niiden rooli on sit varmaan merkittävämpi, vai?

Marie Nyman: Katu- ja kaupunkipuilla tiiviisti rakennetussa ympäristössä on suurikin merkitys. Varsinkin kun meillä on kaupungeissa paljon läpäisemätöntä pintaa, niin ne vaikuttaa meidän hulevesien hallintaan. Niihin voi imeyttää sadevesiä ja siten vaikuttaa tulvien esiintymiseen. Ja kuten mainitsit, niin tasaa kivisen ympäristön lämpötiloja sekä varjolla että myöskin tuulisuutta vähentämällä. Ja kaupunkiympäristössä yksittäisillä puilla voi myöskin olla ihan luonnon monimuotoisuuden kannalta merkitystä tarjoten esimerkiksi elinympäristöä ja ravintoa eri eläimille ja voi myös toimia ekologisina yhteyksinä viheralueiden välillä.

Jalmari Salaterä: Mikä on ekologinen yhteys?

Marie Nyman: Se on yhteys, joka tarjoaa mahdollisuuden eläimille tai eliöille liikkua viheralueelta toiseen, eli vihreä yhteys kaupungissa tai muualla.

Jalmari Salaterä: Nyt kun me ilmastomuutoksesta tästä päästiin juttelemaan, niin mä oon ainaki ymmärtäny et katupuuistutusten rakentamiseen liittyy tää hiilijalanjälki, joka on niissä välillä aika suuri. Mistä tää hiilijalanjälki syntyy ja tuleeks täst jotain ristiriitaa sitte et halutaan kuitenkin puita ja samalla sitten aiheuttaa suuren hiilijalanjäljen?

Marie Nyman: Puiden istuttaminen on kuitenkin vähän pidempi prosessi. Eli ensin niin sen taimen pitää kasvaa toimistolla muutama vuosi. Se ostetaan sieltä ja kuljetetaan meille ja sitten sen lisäksi ku se istutetaan, ni tulee vielä puun eri suojaukset kasvuvaiheessa, kasvualusta, pinnotteet. Ja sit viel istutuksen jälkeen näit taimii pitää kastella, jotta se juuristo kehittyy hyvin. Varsinkin tiivissä katu ympäristössä puut myöskin voi edellyttää leikkaamista vaikka 30:nkin vuoden ajan, jotta se latvusto kehittyy sellaseks et se sopii katu ympäristöön. Ja siten

hiilijalanjälki yksittäiselle katupuuistutukselle voi olla suuri ja siin kestää pari vuotta ennen ku sen rakentamisen hiilidioksidipäästöt on kompensoitu. Ja sit vats se alkaa toimii hiilinieluna. Eli periaatteessa on aina parempi, jos pystytään säästää olevia puita.

Jalmari Salaterä: Yleensä kun mä täällä Turussa keskustassa liikun, ni Kauppiaskatu on semmonenm minkä läpi tulee käveltyä. Kaupunkihan uudisti sen tässä muutama vuosi takaperin. Ja niinku kaikki uudistukset, niin ihmiset joko tykkäävät tai vihaavat niitä, mutta puhetta ainakin riittää. Siihen Kauppiaskadulle, niin siihenhän ihan hirveästi katupuita ei tullu. Ainakin oliko niin, että yksi puu siellä säilytettiin tai useampi, mutta uusii puit ei tainnu tulla. Osaaksä sanoo, oliko tässä taustalla vähäinen tila niiden puiden juurille vai minkälaisia kompromisseja siellä katutilassa joudutaan tekemään?

Marie Nyman: Mä en Kauppiaskadusta pysty arvioimaan suoralta kädeltä, mutta näin yleisesti sanoisin, että lähes kaikissa meidän katusuunnitelmissa ja pihasuunnitelmassa haluttais enemmän puita kuin mitä niit loppujen lopuksi saadaan sinne. Puun istuttamista rajottaa sekä tää tila maan alla että maan päällä. Useimmiten ongelmia koituu et meillä on kaupungin katujen alla suuria määriä putkia ja johtoja, jotka tulee kans mahtuu sinne, yhdysteknistä verkostoa. Yleensä näihin putkiin on myöskin eri suojaetäisyyksiä, mitä tulee huomioida että ne ei vahingoitu vaikka juuriston levittäytymisen myötä. Periaattees näit putkia ja johtoja voi joskus myöskin siirtää. Se on aika iso kustannus, mutta se on mahdollista joskus, että ne siirretään parempaan paikkaan. Ja maan päällä taas sitä puun tilaa rajoittaa etäisyydet rakennuksiin ja myöskin katutilassa olevat pelastuspaikat, jotka tulee huomioida. Joissain tapauksissa ollaan myöskin päädytty siihen, että vaikka jonkunlainen köynnösrakennelma voidaan myöskin laittaa korvaamaan puut, mutta eihän se ole ihan sama asia.

Jalmari Salaterä: Eli jos täs nyt yhteenvedon loisin, niin kaupunki kyllä halua puita mahdollisimman paljon sinne katutilaan, mutta se ei aina fyysisesti oo sit kuitenkaan mahdollista. No jos ison puun juuristolle ei riitä tilaa siellä katutekniikan puserruksissa, niin pitääks sit puut voi jättää istuttamatta vai minkälaisii keinoja teil sitte on sitä kaupunkivihreää lisätä sinne katutilaan?

Marie Nyman: Joskus puut voidaan vaikka korvata pylväsmallisilla puilla, jos sen latvuston kannalta ei ole tilaa tai näillä edellä mainitsemilla köynnösrakennelmilla. Tai sitten päätyä vaikka johonkin enemmän pensas-istutusallasratkasuun. Ja niin kuin sanoin, niin joskus voidaan myöskin siirtää johtoja putkia, jos niillä on tilaa jossain paremmassa kohtaa, puun istuttamisen kannalta paremmassa kohtaa sitä katutilaa.

Jalmari Salaterä: Onks jotain erityisiä kaupunkialuetta, minne kannattais pyrkii istuttamaan puita, jos vaikka Turkua mietitään?

Marie Nyman: Ylipääntänsä mun mielestä meidän katu ympäristöt kaipaa enemmän puita tääl keskustassa varsinkin, mutta myöskin keskustan ulkopuolella. Että kyl se on mun mielestä sellanen, mitä aina pitäis tarkastella että onko mahdollisuuksia lisätä puita.

Jalmari Salaterä: Meidän tän päivän toinen aihe on tämä kaupunkien viihtyvyys liikkumisen näkökulmasta, niin me voitais siihen ehkä siirtyä nyt seuraavaks. Mitä viihtyisyys kaupunkiliikumisessa tarkoittaa esimerkiksi sinulle?

Marie Nyman: Mulle tää kaupunkiliikkumisen viihtyisyys tarkoittaa turvallisia ja mielenkiintoisia reittejä. Ja vaikka reittivalintaani vaikuttaa esimerkiks liikennemelu, vehreys, näkymät, mitä pysähtymispaikkoja on tarjolla matkan varrella. Nyt lähinnä ehkä mietin kävelijän näkökulmasta.

Jalmari Salaterä: Sillon vielä aikoinaan kun Turussa opiskelin ja asuin, niin mä huomasin että matkalla yliopistolle mä vältin tiettyjä alueita ja suosin toisia. Esimerkkeinä nyt voisin mainita Uudenmaankadun ja Itäisen Pitkädun, et ne oli itsellä kieltolistalla ja mieluummin melkein sitten kiersin jokirannan kautta, vaikka se nyt muutaman minuutin toikin lisää matkaa siihen matkan pituuteen. Pitäiskö nykyistä enemmän miettiä sitä, et miten sit ihminen aistii näit kaupunkitiloja?

Marie Nyman: Uskon et pitäisi ja uskon, että aistit vaikuttaa paljonkin meidän reittivalintoihin, kun se on mahdollista. Vaikka turvattomuuden tunne ajonopeuksien vuoksi tai turvattomien ylityksien vuoksi tai liikennemelu, niin nää kaikki vielä meidän keskittymistä ja vähentää sitä nautintoa liikkumisesta.

Jalmari Salaterä: No tehdäänkö me ihmiset sit alitajuntaisii valintoja tietyistä kaupunkitiloista, kun me liikutaan siellä kaupungilla? Ainaki ite huomasin tämän, mut onks tää yleisempää, osaaks sä siihen sanoa?

Marie Nyman: Kyl mä uskon, että useimmat valitsee viihtyisämmän reitin, kunhan se ei ole merkittävästi pidempi.

Jalmari Salaterä: Näistä puiden synnyttämistä myönteisistä tunteista ja vaikutuksista ihmisissä me jo puhuttiinkin jonkun verran. Mut onks sun mielestä myös viihtyisyydellä jotain psyykkisiä vaikutuksia meihin ihmisiin?

Marie Nyman: Mä uskon, että eri ihmisillä voi olla erilaisia priorisointeja ja toisille nää esteettiset asiat on ehkä tärkeempiä kuin toisille, jos vaikka miettii asuinalueensa valintaa. Mut kuitenkin viihtyisä ympäristö houkuttelee meitä pysähtymään ja viipymään ulkotiloissa ja myöskin kohtaamaan muita ihmisiä, mikä on tietenkin tärkeä ihmisten psyykkiselle hyvinvoinnille.

Jalmari Salaterä: Mä oon monesti törmänny tämmöseen sanontaan, että kaupunkitilassa pitäis olla tasaisin väliajoin jotain katseen vangitsevaa elementtiä tai

jotain kiinnostavaa, kun ihminen liikkuu. Sä vähän tähän nyt viittasitkin tossa aiemmin, mut miten tällästä viihtyisyyttä sit pystytään rakentamaan?

Marie Nyman: Varsinkin hitaammilla liikkumismuodoilla, vaikka kävelijä tai myöskin pyöräilijä, niin on enemmän aikaa havainnoida sitä ympäristöä ja just kiinnittää huomiota yksityiskohtiin, kuten vaikka sadevesikaivon taideaiheeseen tai vastaaviin. Oikeastaan liikkuminen ja kaupunkitilan mielenkiintoisuus, siit on monen tapaisia erilaisia kaupunkisuunnittelun periaatteita. Et yks on esimerkiks elävä katutaso, eli elävä jalankulkutaso rakennuksessa. Esimerkiksi liiketilojen määrä vaikuttaa tähän et se koetaan mielenkiintoisemmaksi. Julkisivun käsittely, esimerkiks pienet syvennykset tai niksautukset julkisivussa rytmittää sitä katutilaa tai kävely-ympäristöä. Ja myöskin esimerkiks taide katupuut omalta osaltaan luo tätä omaleimasta kaupunkitilaa. Myöskin vaik korttelikoillakin voi olla merkitystä, että ne ei muodostu liian suuriksi tai pitkiksi ne etäisyydet.

Jalmari Salaterä: Tuleeks sulla jotain hyviä esimerkkejä mieleen Turusta? Ainaki ite ku aloin miettii, ni Portsassahan oli ainakin aikoinaan, mä en tiä, onko vieläkin, mutta näitä sähkökaappeja oli maalattu, niin ne toi kyllä ihan mielenkiintoisen tai miellyttävän vaihtelun siihen katukuvaan. Mut tuleeks sulle jotain esimerkkejä, mitä voit Turusta heittää?

Marie Nyman: No samaisesta Portsasta tulee esimerkiks mieleen tää taideprojekti, jossa kerrotaan eri kortteleihin liittyviä tarinoita kuvien ja runojen avulla. Se myöskin muodostaa sitä yhteyttä siihen omaan asuinalueeseen, että ihmiset kokee sen omakseen. Tää nyt oli yksi, joka tuli mieleen. Muita esimerkkejä Turusta, jos miettii taas katupuuta, niin meillähän on jonkun verran tyypillistä se, että voi esiintyä vanhoja katupuuta, jotka kasvaa vaikka keskellä jalkakäytävää ja tavallaan aiheuttaa sen pienen niksahduksen siinä kävelyreitissä. Näähän on Turulle siinä mielessä hyvin ominaisia sen vuoksi, et nää on näitä vanhoja palokujannepuuta, jotka on siirtynyt katutilaan kun katuja levennettiin aikoinaan.

Jalmari Salaterä: Tänään oli sen verran sateinen keli, että mä päätin tuolta asemalta hypätä bussin kyytiin ja bussi jätti tuohon kauppatorille. Omaan silmään ainakin tää kauppatorin uudistaminen on muuttanu sitä kaupunkitilaa viihtyisämpään suuntaan ainakin sen perusteella, et ihmiset oleskelee siellä kesällä, et siellä voi nähdä paljon enemmän ihmisiä kuin ennen tätä torin uudistamista. Samoin on ollu sit hämmentävää huomata, et väki on istuskellu ja oleskellu myös tässä Hämeentullin uudistetulla alueella. Eli jos on Turussa opiskellu, ni Assarin Ullakko on varmasti tuttu ja siinä on tää Hämeentullin alueen uudistus tehty nyt valmiiks. Onks tämmönen ihmisten vapaaehtoinen oleskelu liikkumisen lomassa hyvä mittari et joku paikka on viihtyisä? Vai miten kaupunki voi määritellä jonkin paikan viihtyisäksi ja toisen epäviihtyisäksi?

Marie Nyman: Kävelijät ja oleskelijathan on ihan suoraan kaupunkielämän mittareita. Mun mielest meidän pitäis aina suunnittelussa mahdollistaa ihmisten

viihtyminen ja kannustaa ihmisiä käyttämään kaupunkitilaa myöskin ihan luovasti. Esimerkiks oleilun verkostoa pitäis kehittää ihan samal taval kuin vaikka kävelyn ja pyöräilyn, et tarjotaan niit pysähtymisen paikkoja, mihin voi jäädä ja kohtaa muita ihmisiä. Ja siks onki tärkeetä, että kun me käynnistetään joku suunnitteluhanke, niin mietitään sen ympäristön kokonaisvaltaista uudistamista. Että esimerkiks pyöräteiden ohella mietitään juuri että tarvitaanko lisää penkkejä, saadaanko lisää puita, pitääkö valaistusta parantaa, opastusta ja näin edelleen.

Jalmari Salaterä: Silloin tällöin ainakin somessa törmää väitteeseen, että kaupunkien ja erityisesti kaupunkikeskustojen ei tulis olla oleskelua ja lorvimista varten, vaan tehokasta liikennettä varten ja silloin yleensä kirjoittaja haluaa viitata autoliikenteeseen. Mä en ihan itse asiaa näe tällä tavoin, vaan tämmösiä erilaisia sosiaalisia julkisia tiloja tarvitaan ainaki omasta mielestäni. Miten sä näet asian ja miks? Tarvitaanko me suomalaiskaupunkeihin lisää oleskelua?

Marie Nyman: Turussahan on laadittu pari vuotta sitten kävelyn ja oleilun kehittämisohjelma, joka tähtää kävelyn lisäämistä kulkumuotojakaumassa, mutta myöskin näitten oleskelun verkoston kehittämistä. Näit on tarkasteltu siinä yhdessä sen vuoksi, et kävely muuttuu helposti oleskeluksi ja niis ohjaa samat laatutekijät kaupunkitilassa. Mun mielestä kaupunkitilaa tulis suunnitella kaikille, kaikenikäisille sukupuolisille sosioekonomisesta asemasta riippumatta. Ja et meidän tulee kaupungissa tavallaan sietää kaupunkielämän ääniä ja toisiamme. Esimerkiks monesti pyydetään vaikka jonkun penkkien poistamista sen takia, että siinä oleskelevat eivät syystä tai toisesta ole toivottuja, mut samalla penkeillä on tosi merkittävä vaikutus ikäihmisten itsenäisen liikkumisen kannalta myöskin.

Jalmari Salaterä: Tuntuu, että ainakin juna-asemilla penkeistä halutaan eroon, että siellä on epätoivottua väkeä. Mutta ite ainaki otan ne avosylin vastaan, että siellä pystyy odottelemaan junaa eikä tarvitse seistä. Sä mainitsit tän kävelyn ja oleilun ohjelman, niin miks tämmönen ohjelma siis tehdään? Et ohjaaks tää nyt sit jatkossa suunnittelua vai onko tämä vain yksi uusi selvitys, mikä sitten unohdetaan kaapin pohjalle?

Marie Nyman: Ohjelma laadittiin sen vuoksi, et meillä on tavoitteena edistää kestäviä kulkumuotoja kaupungissa ja kävely on yksi näistä. Siinä ohjelmassa on määritelty erilaisia toimenpiteitä, ihan fyysiseen ympäristöön vaikuttavia, mutta myöskin vaikka viestinnällisiä ja myöskin laadittu erilaisille kävelyn ja oleilun hankkeille tällainen kiireellisyysluokitus. Eli se ohjaa meidän työtä ja auttaa meitä asioiden priorisoinnissa.

Jalmari Salaterä: Jos muistan oikein näitä kulkumuototapaselvityksiä, ni Turussa kuitenkin kävely on aika suosittua verrattuna moniin muihin suomalaiskaupunkeihin. Onko näin?

Marie Nyman: Joo, kyllä tää on totta, että Turussa kävely on säilyttänyt asemansa suosittuna kulkumuotona. Osittain sen vuoksi, että meillä on suhteellisen tiivis korttelirakenne tääl ruutukaava-alueella, joka taas edistää sitä et monet asiointimatkat voi olla käveltäviä, tai vaikka koulu- ja päiväkotimatkatkin.

Jalmari Salaterä: Tässä jakson loppupuolella haluaisin viedä keskustelua vielä tonne kesäkatujen suuntaan, sillä sä oot ollu käsittääkseni mukana niiden suunnittelussa ja järjestämisessä. Turussa on nyt ollu yks kesäkatu jo useamman vuoden tossa Kristiinankadulla ja kesäkatu liittyy aika vahvasti tähän kaupunkiliikenteeseen ja viihtyisyyteen, sillä kävely ja pyöräily on ollu siinä mukavampaa, kun on fillaroinu siitä läpi tai kävelly läpi. Autoliikenteen läpiajo sit tosiaan kiellettiin siinä samalla. Ainakin kesäkadun yrittäjät on ollu tyytyväisiä tähän kokeiluun, mutta sinun sanoillasi niin mitä kesäkadulla tai kesäkatukokeilulla haluttiin saada aikaan?

Marie Nyman: Kesäkatu oli osa Turun kävelyn ja oleilun kehittämisohjelman laatimista, joka siis tehtiin EU-rahotuksella. Tän väliaikasen kokeilun kohteeks otettiin Kristiinankatu sen vuoksi, et se tukee meidän liikennestrategioita. Sillä voitais elävöittää aivan ydinkeskustaa ja myöskin se monipuolinen kivijalkatoiminta tarjos mahdollisuuksii yhteistyöhön. Silloin kun sitä arvioitiin, niin me käytettiin erilaisii karttapohjaisia tarkasteluja, laskimia ja kyselyjä. Ja varsinkin kesäkadun yrittäjien ja Kerro kantasi -kuulemiseen vastanneiden keskuudessa kesäkatu koettiin hyväksi.

Jalmari Salaterä: Eli voi sanoa, että viihtyisyys lisääntyi?

Marie Nyman: Kyllä, ihmiset vietti enemmän aikaa tietenkin kun aikasemmin Kristiinankadulla ja se tarjos myöskin mahdollisuuksia istahtaa vaikka lounastamaan.

Jalmari Salaterä: Taisi olla toissa kesänä kun olin Tukholmassa, niin päätin kierrellä näitä Tukholman kesäkatuja. Taisin ehkä 3–5 kappaletta niitä käydä siinä reissun aikana läpi, kun odottelin junareissun jälkeen laivaa takaisin Turkuun. Siellä näit kesäkatujen aukioita oli muistaakseni silloin kymmeniä, et mä en ehtiny tietenkään niitä kaikkia käydä siinä päivän aikana läpi, mut ne levittäyty myös silloin lähiöihin ja keskustan alueelle tietysti. Tukholma on Turkua isompi, mut miten näet, tullaanko täällä joskus näkemään muuallakin kesäkatuja tai kesäaukioita vaikkapa Runosmäellä Piiparinpolulla?

Marie Nyman: No näillä näkymin meillä ei oo suunnitteilla uusia väliaikaisia kokeiluja. Toki vaikka kesäaikaan Tukholmassa nää kesäaukiot ja kadut on erittäin suosittuja, mutta meillä on toki Tukholmaa vähän rajallisemmat [naurahtaa] resurssit käytössä.

Jalmari Salaterä: Kyllähän näitä kokeiluja periaatteessa on ollut Turussakin, et talvikatuahan kokeiltiin silloin SCALE-UP-hankkeen tiimoilta tuolla Tuomiokirkon lähetyvillä. Siitä ehkä myöhemmin sitten lisää. No tää kesäkatu, mikä Turussa on

ollu, niin se on osoittautunu suosituks niinku tossa sanoitkin aikasemmin. Nää kokeilut maksaa aina rahaa, joten tälleen typerä kysymys, että eiks se ois pitkässä juoksussa sit fiksumpaa mutta Kristiinankatu jo kävelykaduksi?

Marie Nyman: Alunperin Kristiinankatu valikoitu väliaikaisen kokeilun kohteeksi sen vuoksi, et se on meidän yleiskaavassa kävelypainotteisena kehitettävä katu. Se myöskin on nytten hyväksytyssä kävelyn ja oleilun kehittämisohjelmassa yksi kohde. Toisaalta siin vieres on nyt käynnissä se Kauppahallin korttelin kehitys, mikä voi vaikuttaa myöskin tähän Kristiinankadun järjestelyihin esimerkiksi pysäköintilaitokseen ajon osalta. Eli näillä näkymin on vaikea arvioida, et mis vaiheessa Kristiinankadun lopullista tai pysyvämpää ratkaisua mietitään, mutta se on kuitenkin meillä ihan kehittämisohjelman kohde.

Jalmari Salaterä: Onko tämmöset kesäkadut sitten hyvä välivaihe ennen kun vaikka aletaan miettiä kävelykaduks muuttamista, vai miten sä näet asian?

Marie Nyman: Se voi olla ihan toimiva tapa kokeilla matalammalla kynnyksellä liikenneratkaisuja ja selvittää niitä vaikutuksia. Mutta loppukädessä se väliaikaisen kokeilun ulkonäkö tai toteutustapahan ei olis sama, kun mikä se lopullinen. Et siin mielessä se on ehkä enemmän just vaikutusten arviointia varten.

Jalmari Salaterä: Aika alkaa olla täynnä jakson osilta, mutta liikennepodin toisella kaudella olen päättänyt kysyä vierailta seuraavan kysymyksen. Eli miten kehittäisit Turun kestäväää liikennettä, jos olisit päivän ajan Turun autoritaarinen johtaja?

Marie Nyman: Jos toisin autoritaarinen johtaja, jota ei rajoita taloudelliset tai henkilöresurssit, niin toteuttaisin ensisijassa vaikka Pariisin kaltaisen puiden istuttamishankkeen. Ja ensisijassa kestävään liikkumisen osalta huolehtisin koulujen ja päiväkotien saavutettavuudesta kävellen ja pyöräillen. Koska se on tavallaan meidän tulevien liikkumistottumuksien kannalta merkittävää.

Jalmari Salaterä: Siinä tyhjentävä vastaus. Meil on jakso paketissa, joten kiitän, Marie, vierailusta.

Marie Nyman: Kiitoksia.

Jalmari Salaterä: Ja kiitos kuuntelijoille ja ensi jaksoon.

[musiikkia]