

Turun liikennepodin kausi 2, jakso 4: Reppurännit ja koululiikenteen suunnittelu

Äänitteen kesto: 46 min

Litterointimerkinnot

Haastattelija: Jalmari Salaterä
Vastaaja: Seppo Kaunisto

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: Koululaisten liikenne, koulujen pysäköinti ja saattoliikenne puhuttavat joka syksy kun koulut alkavat. Miten koulujen läheisyyden liikenne suunnitellaan, miten pyörien pysäköinti huomioidaan koulurakennuksissa, entä voisiko Turun keskustassa koulujen edustat muuttaa jatkossa autottomiksi? 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 vieraanani on tänään liikennesuunnitteluinsinööri Seppo Kaunisto Turun kaupungilta, tervetuloa.

Seppo Kaunisto: Kiitos, kiitos kutsusta.

Jalmari Salaterä: Alotetaan perinteisellä kysymyksellä eli millä kulkuneuvolla saavuit tänään paikalle? Itse tulin itse asiassa bussilla Uudestakaupungista perille, mutta miten sä tulit perille?

Seppo Kaunisto: No vitsi ku aiheen teemaan tekis mieli vastata et tulin vaikka juosten, mutta tulin omalla autolla. Välimatkaa mulle tulee aika paljon, että mulla on 160 kilometriä työmatka, että se pari päivää viikossa ku paikalla käyn, niin vaihtoehtosesti junalla tuun myös, mut tänään tulin omalla autolla.

Jalmari Salaterä: Ymmärtääkseni olet hiljattain tässä nyt alottanutkin Turun kaupungilla, oliko näin?

Seppo Kaunisto: Joo, tossa viime vuonna aloitettiin, meitä kaksi uutta liikenneinsinööriä aloitti toimintansa et Matiaksen kanssa ollaan täs nyt jo vuodenvaihteet harrasteltu tätä toimintaa. Ja millen sitä sanotaan, että täynnä virtaa ku just avattu vissypullo.

Jalmari Salaterä: Mitä sun työtehtäviin sit tääl Turun kaupungilla kuuluu?

Seppo Kaunisto: Meillä on jaettu liikennesuunnittelu alueisiin, jossa mulla sitten kuuluu oman alueen vastuutehtävät, mitä siellä sitten rakennetaan. Pääliikö jossain puheessa piti tämmösen termin kun liikennesuunnittelu on sekatavarakauppa, ni mun mielestä se oli aika hyvin sanottu, kun sinne pääsee tekemään todellakin kaikkienkäs. Ja se, mikä on saanu innostumaan tähän tehtävään ja alaan on ehdottomasti just se, että saa vähän sörkkiä sieltä ja sörkkiä täältä ja isompia hankkeita ja sitten ihan sitä perusduunii, mikä näkyy liikennekäyttäjälle ja asukkaille, että ihan liikennemerkeistä lähtien. Sitte oman mielenkiinnon mukaan saa tehdä tehtäviä, eliikkä toi liikenneturvallisuustyö on oikeastaan se, minkä parissa mä pääsen tekemään paljon. Eliikkä tänki haastattelun jälkeen meen yhteen siihen liittyvään esittelyyn mukaan. Se on ollu kyl itselle kaikista palkitsevinta ehkä myös.

Jalmari Salaterä: Mikäli pikkulinnut lauloi itselleni oikein, ni sä oot Pirkanmaalta tai sieltä siellä asut ainakin, niin miltä tämä Turun kaupunkiympäristö nyt näyttää tuorehkon liikennesuunnittelijan näkökulmasta?

Seppo Kaunisto: Joo, tässä on semmonen hauska kombo, kaverin kanssa naurettiin, siis oon porilainen joka asuu Pirkanmaalla, joka käy Varsinais-Suomessa töissä. Tässä on mielenkiintoinen cocktaili. Mutta sydämeltäni on vähän joka paikassa oleva. Tää Turun kaupunkiympäristö oikeastaan liikennesuunnittelun puolesta mun mielestä on kehittyvä ja elinvoimainen ja täällä on oikeasti tahtotila tehdä asioita. Oikeastaan täällä on sitten semmosta hyvää kasvutilaa ja pöhinääkin sille. Mitä tuohon liikenteeseen tulee tarkemmin, niin oikeastaan tästä ollaan puhuttu ja yhdessä seminaarissakin olin Helsingis kuuntelee, mitä puhuttiin siitä, miten murroksessa isot kaupungit on, mitä liikennepuolella on. Et jos ajatellaan et sotien jälkeen kun autot on pikkuhiljaa alkanu yleistymään ja sit ollaan valtateitä ruvettu rakentamaan ja koko oikeastaan liikenneverkko on rakentunu sitten rautatieliikenteen jälkeen nyt hyvin voimakkaasti autoliikenteen varaan. Se oikeastaan näyttäytyy koko Turun kaupungissa ja muissakin. Että nyt ajatussuunta olis se, että niitä paikkoja saatat rauhoitettuu, ei autolla tarvis päästä enää joka paikkaa. Tavallaan ollaan tehty, en nyt sano tuhoisaa työtä, mutta sanotaan et sellaista työtä, mitä joudutaan ehkä liikennesuunnittelussa miettii nyt taas toiselta kantilta. Että ei helppo paletti niin sanotusti lähtee muuttamaan, mutta suunta on tämmönen murrosvaihe mun näkemyksen kannalta.

Jalmari Salaterä: Siirrytään hiljalleen päivän teemaan, joka on koulujen kestävä liikenne ja ympäristö. Tossa kun muistelen kesän olympialaisia eli Pariisin olympialaisia, niin siellä tuli historialliset nolla mitalia Suomeen, minkä myötä sitten

keskusteluun nousi jälleen tämä huomio nuorten heikentyneestä yleiskunnosta ja siitä, että liikunnan määrää tulisi lisätä kouluissa. Tälleen entisenä liigatason urheilijana en ehkä nää oikotienä onneen sitä, että koulussa olis viikossa 1–2 tuntia lisää liikuntaa, jossa epämotivoituneet nuoret seisoskelee se sählymaila kädessä nurkassa. Sen sijaan kun viime talvella kävin Alankomaissa ja toivottavasti ehkä tässä tulevana talvenakin, niin siellä kaupunkiliikenne tukeutuu hyvin vahvasti tässä liikenteessä siihen omilla lihasvoimilla liikkumiseen. Et siihen nähden, että joka paikassa oli tällöinen rasvainen ranskalaisten käry, ni ihmiset jaksaa silti liikkua omin lihasvoimin. Tästä nyt haluaisin ehkä kysyä tästä monologista, et katsoiks sä olympialaisia ja nousiko sinulla ideoita tähän koululaisten liikunnalliseksi aktivoimiseksi?

Seppo Kaunisto: Katsoin olympiakisoja. Oli kiva nähdä korkeen tason golfia kerrankin ettei tarvii olla maksukanava ostettuna. Se oli mukavaa ja yleisurheilua tuli seurattua. Ja sit kyllä näitten nuortenkin edesottamuksia, mikä oli hieno nähdä vaikka tämä esimerkkinä 13-vuotias rullalautailija, ketä kovatasoisessa kilpailussa menesty ilmeisen hyvin, oisko ollu viides, tää nyt tuli ihan mutu-muistilla. Mutta oikeestaan semmosta ihan suoraa johtaviivaa en nuorten liikkumista ehkä miettiny niin tarkkaan, vaan lähinnä ehkä jälkikäteen jäin miettimään, et miten nuoret näki nää kisat, et kattoko ne. Ja jos katto, niin mitä katto, et mitkä lajit kiinnosti ja saiko he innostumaa esimerkiksi vaikka nyt yleisurheilusta. Tai vanhemmat innostamaan lapsia yleisurheilijoiks, jos katsovat itse kisoja. Ni semmosia asioita jäin kyllä miettimään.

Jalmari Salaterä: Ihan yhtäsuuruusmerkkiä ei voi ehkä vetää ton olympiamenestyksen ja yleiskunnon suhteen tai nuorten yleiskunnon suhteen, mutta Alankomaat saavutti 34 mitalia olympialaisista. Onks koulujen liikennekasvatus tai kouluja ympäröivä infra tärkeämpi tekijä siihen, että saadaan koululaisia houkuteltua arkiliikuntaan sun mielestä?

Seppo Kaunisto: Mä tykkäisi käyttää tosta ehkä semmosta, varsinkin kun itsellä on opettajataustaa aikasempaa, niin yhtäläisyysmerkkii noist kolmen kovan kesken. Elikkä siinä on se koti, koulu ja sitten totta kai tää kaupunkiympäristö, mikkä sitten yhdessä saa sen parhaan mahdollisen tuloksen. Et suurin vaikutusaste on mun omasta mielestäni ehdottomasti se, että mitä kotoo opitaan, miten kotona on totuttu liikkumaan ja miten innostetaan. Et tavallaan se ihan puhdas arkiliikkuminen, lisäksi sinne kouluun, että miten käydään. Ja mitä vanhemmat harrastaa, et onko se semmonen, mitä tehdään luonnollisesti, et pyöräillään, vai onko se semmonen vähän tabu et eipäs nyt mennä tonne ja siel on pimeetä ja märkää. Sitten taas infran täytyy tukee sitä toimintaa, et sen täytyy olla niin palvelevaa, että se on toteutettavissa. Että jos joku haluaa pyöräillä tai juosta tai mitä tahansa, niin se pystytään turvallisesti tekemään. Ja koulu sit liikennekasvatuksen puolesta, mistä itsellä taas aikasemmasta työurasta on jonkun näköstä käsitystä, ni on sitten valtavan suuressa roolissa sitten ylläpitämään sitä mielenkiintoa ja siinä kasvun vaiheessa mitä

tapahtuu. Et ku saavutetaan vaikka teini-ikää, ni miten sit taas käyttäydytään liikenteessä ja siinä ympäristössä ja harrastuksiin menemisessä.

Jalmari Salaterä: Miten liikennesuunnittelun avulla sitte saadaan koululaiset liikkumaan kestävästi?

Seppo Kaunisto: Semmosia selkeitä toimia, että se liikenne koetaan turvalliseksi. Et jos on tilanne se, että pelottaa lähteä liikenteeseen, tai kun sanoin aikaisempaan ton pimeys ja märkää, että onhan siellä pimeätä ja märkää nytkin tällä hetkelläkin, syksyisiä kelejä ku on. Mutta tavallaan et se liikenneinfra on tehty niin houkuttelevaksi, että se valinta on helppo tehdä. Ei tarvitse sen puoleen jättää menemättä että jännittää tai pelkää. Liikennesuunnittelun nuorille tekemät ratkaisut täytyy olla selkeästi luettavii. No, nyt sanoin nuorille, mutta ihan kaikille tiellä liikkujille toki, että ei semmossii epäselvyyksii tuu sen infran takia, että miten kuuluu jossakin käyttäytyä. Jos ajatellaan vaikka, meillä Porissa kutsuttiin tämmösiä kun esimerkiksi reppuränneiksi sanotaan, sitä mä en tiedä, puhutaanko Varsinais-Suomessa semmosiks, elikkä alikulkutunneleita, mistä koululaiset kulkee kouluun. Siitä se nimensä on saanutkin. Niitä sit pystytään järkevästi sijoittaa ja tämmösiä ehkä tietyllä tavalla pieniä selkeitä toimia, mutta ehkä selkeesti ymmärrettävä on se sana ehkä, mitä mä tohon hain.

Jalmari Salaterä: Meillä ei ainakaan Uudessakaupungissa päin reppuränni ole tuttu termi, mutta joka päivä näköjään oppii uutta. Tästä aasinsiltana mietitään näit kestäviä kulkutapoja, niin onks kaupungilla tiedossa, et paljonko koululaiset liikkuu kestävästi vai onks vallalla tämmöinen niin sanottu kускаuskulttuuri? Onko liikennesuunnittelulla tietoa vai kuuluuko tää nyt ihan teijän alaan?

Seppo Kaunisto: Puhtaasti ei ehkä kuulu, sitte taas liittyy meidän alaan toki. Että se, miten kuljetaan ja mistä kuljetaan sitten taas väkisinkin välillisesti liittyy siihen, miten sitä liikennettä suunnitellaan. Et noi kaupunkiliikkumisen ratkaisut on sitten taas, mitkä puhtaammin mieltii näitä. Esimerkiks täs SCALE-UP-hanke, mikä tähän podcastiin taisi liittyä, niin on asiasta tutkimusta tehny ja on ansioitunut työtä tehnyt sen eteen, että miten ne koululaiset liikkuu. Ja mitä asiaan perehtyny, niin valtaosa, lähes 100 prosenttia koululaisista, tai varsinkin näistä nuorista koululaisista nauttii pyöräilemisestä ja tykkää pyöräillä kouluun. Mut sit samaan aikaan kolmasosa ei pyöräile kouluun tai pyöräilee tosi harvoin kouluun. Toki liikkumismuoto saattaa olla kävely tai joku muu, mutta siinä on semmonen jännä eroavaisuus et jos sitä kuitenkin tykätään tehdä, niin miksei sitä suoriteta. Että onks se sitten se infran vika vai kotona se tuen puute tai joku muu, mutta siihen toki yritetään löytää ratkaisu.

Jalmari Salaterä: Onko teillä tiedossa et onko Turun eri alueiden välillä sit eroja? Olettaisin ainakin, että varmaan keskustassa liikutaan ehkä enemmän jalan kuin vaikka jossakin Hirvensalon suunnilla?

Seppo Kaunisto: Varmasti näin. Oikeestaan tolla samalla SCALE-UP-hankkeella käsittääkseni tehtiin tämmönen Turkua koskeva laajempi tutkimus siitä, että kuinka pitkä se koulumatka keskimäärin on. Käsittääkseni se tilastotieto, mitä siihen saatiin, ni 85 prosenttia noin niin se koulumatka oli kolme kilsaa tai vähemmän. Käytännössä tarkoittaa sitä, että monella koululaisella se jalankulkumatka on, tarkotan just kävellen se matka sinne kouluun, 15–30 minuuttia, mikä mun mielestä kuulostaa mun korvaani kohtuulliselta. Sit siihen lisäksi sitten 3–5 kilometriä on 10 prosenttia, vähän alle, porukka ni kulkee sen verran pidempään. Sitten nää yli viiden kilometrin matka käsittääkseni on sitten taas, pitäis olla maksuton koulukuljetus kuuluu, jos on yli viiden kilometrin matka kouluun. Ja tai vaihtoehtoisesti, jos se koetaan turvattomaksi tai liian raskaaksi, ni on mahdollisuus maksuttoman koulukuljetukseen. Et mielestäni on vähän marginaalista ehkä se valtaosa porukka, ketä sinne tulee kauempaa. Mutta toki sit ymmärrän senkin et tääl on sitten erinäkösiä kielikouluja tai jotain muuta, liikuntaan suuntautuneempia kouluja, mikä ei löydykään sit enää naapurista, et sit joudutaan lähtee vähän kauemmas.

Jalmari Salaterä: No jos mietitään päiväkotilaisia, niin onks siinä sit eroavaisuuksia, että tuodaanko heitä sitten kauempaa? Vai onks tämmöset useiden kilometrien kuskaukset sit marginaalinen ilmiö sielläkin?

Seppo Kaunisto: No tähän ei mulla oo ihan faktatietoa antaa, mutta sanotaan et varsinkin jos päiväkotilaisista on kysymys, niin heitähän on tarkoitus antaa aikuiselta aikuiselle. Eliikkä se koulukuljetus kuitenkin ja se kaus vaaditaan. Eliikkä et ei heitä potkasta siihen lähimpään bussiin ja sanota et pärjäälepas. Että heille se saattoliikenne on suunniteltava ja mahdollistettava et he pääsee koululle, tulee he sitten vähän lähempää tai vähän kauempaa.

Jalmari Salaterä: Siirrytään tästä tonne koulujen liikennesuunnittelun puoleen, joka on sitte sinunkin alaasi. Monesti oon ite törmänny siihen, että kaupunkien liikenneympäristö tulis suunnitella ikävuosille 8–80. Jos puhutaan näistä pienistä koululaisista ja yleisesti alaikäisten liikkumisesta, niin mitä siin pitäis ottaa huomioon? Että ainakin ite tälle maallikkona kun pohdin kolmekymppisenä, niin itellä varmasti esimerkiksi havainnointikyky ja tasapaino on erilainen kuin ekaluokkalaisella.

Seppo Kaunisto: No joo. Tämmönen sitte tohon aikaisempaan työhistoriaani verraten, että liikenneopettajana pääsin myös toimimaan useamman vuoden. Siinä hyvin selkeästi itselle terottu se, että kun liikentees pärjääminen on kokemusten perusteella tehtyjä arvioita siitä, mitä tehdään, niin et kun on joku liikennereitti, niin tää kokempohjahan on nuorella liikkujalla aika vähäinen. Ja se kuljetaan sitten täysin sen mukaan, mitä nyt satutaan näkee ja kokemaan ympäröiviä häiriötekijöitä siinä vielä vierellä. Et siinä saatetaan mennä isommallakin kaverijoukolla ja ajatus on ihan jossain muualla. Niin kuin ikävä kyllä monella vanhemmallakin. Moni nuori on taas tosi valveutunu. Oon seurannu suojatiekäyttäytymistä, niin suojatielle saavutaan, puhelin ei oo kädessä ja siinä pysähdytään siihen suojatien eteen aina ja

seurataan liikennettä. Mutta oletusarvo on se, että näin on käsketty heidän tekemään. He pysähtyy orjallisesti siihen suojatielle ja sitten kun taas tulee vähän ehkä enemmän uhmaikää, ni ehkä se puhelin taskusta tulee taas esille eikä sinne suojatielle sitten enää niin maltillisesti tulla. Että liikennesuunnittelupuolesta niitä selkeitä, mitä aikasemminkin sanoin, selkeitä ratkaisuja et siel tulkinnanvaraisuutta jää mahdollisimman vähän näille pienille kulkijoille ja sillä kautta se reitti helle saatas turvalliseks.

Jalmari Salaterä: Millaisissa liikenneympäristöissä nää Turun nykyiset koulut sit sijaitsee? Et onks liikenteeltä rauhoitettuja alueita vai onks ne jossain vaarallisten teidän vieressä sitten?

Seppo Kaunisto: Varmasti sekä että. Et täs on semmonen pieni ristiriita, että kouluja halutaan hyvien kulkuyhteyksien varrella, mitkä on rauhallisissa paikoissa. Mä en näe siinä ihan samaa yhtäläisyyttä sitte taas, että siinä voidaan joutuu jotain kompromisseja tekemään. Niinku on jouduttukin. Kouluthan sijottuu oikeestaan sen mukaan, miten asutuskeskukset kehittyvät ja missä niitä palveluita tarvitaan, niin sinne nää kaupat ja koulut ja muutkin harrastukset sitten kertyy. Siellä on tiheätä asumista pääasiassa, sitä myötä sitten paljon muutakin liikennettä. Elikkä et siel on niitten koululaisten lisäksi työmatkaliikenteet ja kaikki muut. Et miten ne sovitetaan eri kulkumuodot yhteen, ni sen kanssa liikennesuunnittelu kamppailee ihan päivittäin. Nää vanhat kyläkouluthan on tällöinen katoava trendi. Et jos ei nyt katoava ni ainakin vähenevä. Et koulukeskuksia yhdistetään, se pitää sisällä erinäköisiä palveluita. Siel on päivähoitokeskusta, siel on päiväkotia ja kirjastoa ja eri kerhotoimintaa ynnä muuta. Niin ne alkaa oleen monen sadan ihmisen paikkoja. Ja tavallaan kun se turpoo noin ja semmoisille paikoille vielä, missä ollaan vanhas ympäristössä, niin on vaikee tehdä toimivaa ratkaisua et se infra yhtäkkiä palveleekin monta sataa ihmistä, mitä se ei oo aikasemmin esimerkiks tehny.

Jalmari Salaterä: Syksyn aikana ainakin paikallislehden mielipidepalstalla on puhuttanut tää Suikkilan uuden koulutalon liikenne, niin halusin tällöisen paikallisesimerkin tähän nyt tuoda. Et toisaalta on haluttu lisää parkkipaikkoja, toisaalta poistaa saattoliikenne tontilta. Mä ymmärrän ite, että osalla koulumatka voi olla tosiaan melko pitkä, tai päivähoitomatka, mut toisaalta pitäis ohjata koululaisia ainakin kulkemaan omin lihasvoimin. Kaupungille tää on varmaan yhtä tasapainoilua, mutta miten kaupunki sitten näkee tilanteen vaikka tuol Suikkilassa?

Seppo Kaunisto: Kyseinen alue ei oo sinänsä mun asiantuntemuksen alla ihan täysin, mutta asiaan perehtyneenä tiedän sen verran, että ainakin kyseinen koulurakennushan on just tällöinen kyseinen monitoimitalo, että siellä on palveluu myös muutakin ku vaikka se ala-aste. Uuden koulun rakennus, mutta vanhassa ympäristössä. Et just tää, missä aikasemminkin sanoin, että se miten se oltais saatu se infra rakennettuu tätä koulua varten, niin käytännössä siin on se piha rakennettu sitä varten. Iso koulu, paljon palveluita mun mielestä on yhtä kuin vähän pihatilaa. Sit on pyritty löytää niitä ratkaisuja parhaan mukaan ja yhteensovittaa. Et mä

käsitin, että liikennesuunnittelu ois toivonu, että saattoliikenne ei tapahtuis pihalueella ollenkaan. Vaan sinne ajais sitten käytännös nää päiväkotikuljetukset ajalle pihalle ja siel on hiukan pysäköintitilaa sit siellä pihalla. Että pysäköintitila on oikeestaan suunnitteilla johonkin muualle ku tontille, koska sitä ylimääräistä tilaa ei oo tässäkään tapauksessa saatavilla, niin käytännössä se on sitten sinne pihalueelle haluttu suunnitella. Ja sitäkään ei ilmeisesti ihan kaikille tahoille enää oo trendikästä edes suunnitella. Tää saattoliikenne varsinkin, ohjeistustahan on annettu. Mitään merkintöjä ihan puhtaasti saattoliikennet varten ei siellä kadunvarressa oo mutta kun on vaikka pysäköintikielto, mitä tässäkin tapauksessa sen koulun kohdalla molemmin puolin katu on, niin siihenhän on ihan matkustajan pois jättäminen ja kyytiin ottaminen täysin sallittua. Et hyvä paikka ja oikeastaan käsittääkseni tähän on vähän ohjattukin. Että onko syytä sinne pihaan ajaa, missä tapahtuu kaikki muu toiminta, niin mieluummin jätettäis siihen ja se on viel läpiajettava katu siinä, niin sanotaan, et pitäs olla houkutteleva toteuttaa se siinä.

Jalmari Salaterä: Jatketaan hetki viel tän liikennesuunnittelun ja maankäytön parissa. Miten paljon koululaisten liikennettä mietitään sitten maankäytössä, kun tämmöstä uutta koulua rakennetaan vaikkapa Turussa? Vai onks sitten liikennesuunnittelun tehtävä jälkikäteen tehdä se koulumatka mahdollisimman turvalliseksi?

Seppo Kaunisto: Varmasti molemmat tapaukset pitää paikkansa [naurahtaa]. Et liikennesuunnittelu toimii asiantuntijana sitte erilaisis hankkeissa ja suunnitelmissa ja tuo sitä omaa mielipidettään esille ja miten sitä tehtäis. Toki tossa kaverin kanssa juttelin ni ois kiva, et joskus sais suunnitella jonkun ympäristön täysin liikennesuunnittelun ehdoilla, mut mä luulen et siitäkin tulis ihan valtavasti sanomista [nauraa]. Et siinä vois olla että toi viherpuoli tai kaikki muut ei sitten ihan täsmäis. Mutta liikennesuunnittelu ja maankäyttö, ne helposti voi olla jollain tavalla ristiriidassa. Molemmat vähän niin kuin jollain tavalla voi ajatella niin sanotusti omaa etuaan. Mutta mun mielestä liikennesuunnittelu mahdollistaa järkevän maankäytön ja toisinpäin. Et vaikka tää on vähän kliseistä sanoo tämmöinen sana kuin yhteistyö, mutta ei sitä voi tässä yhtään ainakaan väheksyä. Että se on äärimmäisen tärkeä, vaikka jos niitä kompromisseja joudutaan tekemään. Mut et saatas siitä paikasta se toimiva, viihtyisä ja turvallinen, se on ehkä se tärkein. Eikä näitä aukottomii suunnitelmii sit aina kuitenkaan tuu, et jotain korjaavia toimenpiteitä, niinku tossa sanoit, niin ehkä joudutaan tekemään. Alueen kasvu on semmonen esimerkiksi, mikä vaikuttaa siihen. Että alue kehittyy jollakin tapaa, sit huomaat et aha, nyt tää ratkaisu ei enää ehkä palvelekaan parhaal mahdollisella tavalla, mut sit tehdään korjaavii toimenpiteitä. Et esimerkiksi tiedän tuolla Yli-Maariassa, et siellä sen paikallisen koulun piha-alue on koettu pieneks, mis on siis autojen pysäköintitilaa, niin se pysäköintialue on kaavoitettu siitä pihasta hiukan kauemmas, että sitä piha-alueetta on saatu niitten lasten käyttöön. Mutta rakennustyöt sen suhteen, kuokka ei ole vielä maassa mutta tiedän, että tämmöinen on tulossa.

Jalmari Salaterä: Suikkilan koulurakennuksen pysäköinti- ja saattoliikennettä tossa nyt jonkin verran jos sivuttiin, mutta tää on teemana varmasti semmonen, että herättää vuodesta toiseen tunteita. Autopaikkojen määrä tulee varmaanki sieltä kaavasta, jos semmonen on. Miten sitten autojen pysäköinti- ja saattoliikenne, mitä siin pitää huomioida, onks siin jotain peruslainalaisuuksia?

Seppo Kaunisto: Lähtökohdast mun mielestä pitäis lähtee, et se saattoliikenne ku se kuormittaa sitä, varsinkin aina huipputunteina, et on se aamuhuipputunti tai iltahuipputunti, niin sitä piha-aluetta merkittävästi silloin, kun sitä ei nimenomaan haluta kuormittaa. Et jos ajatellaan et siel piha-alueella tapahtuu kaikennäköistä muuta toimintaa, mitä tossa aikasemminki oli puhe, et sen läpi kuljetaan ja siellä saatetaan nähdä kavereita ja ajetaan polkupyöriä parkkiin ynnä muuta, niin samaan aikaan kun sinne mennään parkkiin ja peruutellaan ja käännellään ahtaassa tilassa vielä huonolla tuurilla, niin se on ensimmäinen lähtökohta ja oikeestaan lainalaisuus, mitä ei haluttas sinne pihaan ohjata. Elikkä satoliikenne mun mielestä tulisi tehdä mahdollisimman houkuttavaksi jossain sivussa, että ei olla pihassa. Hyvin totta kai että kulkuyhteyksien varrella sekin ja lyhyt matka kouluun, mutta siinä on semmonen, mitä ehkä vois kehittää ja parantaa, ainakin omassa suunnittelussa täytyy ottaa ainakin asian tarkastelun alle paremmin. Oikeestaan toi pysäköinti on semmonen, että ehkä se on ollu vähän semmonen, että monet vanhemmat paatuneet rekkakuskikin sanoo aina et pitää päästä ovelle, jos ei pääse niin ei mennä. Mutta kyse ei oo nyt huoltoasemasta vaan koulusta ja se, että jokaiselle taattas se oma pysäköintiruutu ni se ei oo enää tätä päivää. Toki esimerkiks koulupuolella voi olla jotai erityisopettajia, mitkä vaihtaa päivän aikana koulusta toiseen tai jotain muuta, totta kai niille on hyvä taata sitten vaikka parkkipaikka et pääsevät sitten nopeesti tunneille. Mutta et se ei oo enää se päivän normi, mihin pyritään. Ja nimenomaan ko pysäköintipaikat on kalliita, neliöt on kalliita, ni sitä halutaan sitä suunnittelua ja sitä maankäyttöä tehdä johonkin muuhun käyttöön. Mun mielestä se on kyl ihan oikee suuntakin sen puolesta. Liityntäpysäköintipaikkoja muun muassa on nyt tullu muutaman kaupan pihaan, josta sitten pääsee jatkoyhteydellä esimerkiks kaupungin palveluihin ja töihin ja muualle. Toki siinä sit taas vaatii sitä omaa asennoitumista ja varautumista ja tahtotilaa, että sen liityntäpysäköinnin paikan löytää ja sitä halua ottaa käyttöön. Mut helppo siinä yhdistää, et jos ruokaostoksilla vaikka tarvetta niin miksipäs ei. Näistä liityntäpysäköinneistä oon nyt kuullu muualla kaupungilla esimerkkejä ni on kalliita pysäköintihallejakin tehty, mitkä välillä seisoo tyhjillään, koska ei niit oo otettu omakseen. Taas toisaalla jossakin Helsingissä ne on toiminu tosi hyvinl. Että tässäkin kohtaa oikeestaan toi yhteistyö koulujen kanssa on mun mielestä se, mikä on merkityksellistä et ohjataan koulukin puolesta sitä liikennettä oikeeseen paikkaan ja liikennesuunnittelun puolesta kerrotaan, mitä ollaan tekemässä ja he tietää sen ja he osaa ohjata sitten vaikka Wilma-viestillä sitten vanhempia ja henkilökuntaa ja ynnä muuta.

Jalmari Salaterä: Autojen pysäköintiä tässä nyt on käyty jonkin verran jo läpi, mutta mites sit on pyörien ja skuuttien laita, miten niiden pysäköinti huomioidaan nykyisin Turun koulurakennuksissa?

Seppo Kaunisto: Se on toki siinä suunnitteluvaiheessa merkittävä osa, mitä täytyy miettiä. On nähnyt ratkaisuja, missä se pysäköintipaikka niillä pyörillä on se pihan kauimmainen nurkka, niin pysäköintipaikkoja autoille on sitten lähempänä ovea, niin kyllä siinä järjestys on tavallaan aivan väärä. Että kannustetaan siihen kestäviin kulkumuotoihin, kun sinne saavutaan jo vaikka vähän kauempaa kuin siitä ihan koulun pihasta. Että alotetaan se vaikka sieltä kadulta, että lähetään suosimaan sitä polkupyöräilyä, saapumista sinne paikan päälle ja ohjataan ne pyörät vähän kauempaa oikeeseen paikkaan. Se on semmonen, mikä suunnittelussa pitäis olla. Negatiivinen puoli, mikä myös käsittääkseni voi tapahtua vaikka täs Suikkilan tapauksessa, että kuinka ohjattaisiin saattoliikenne johonkin muualle, mutta pihaan on kulkuyhteys ja mahdollisuus ajaa, niin lopputulos on kyllä se et sinne myös ajetaan. Elikkä ajetaan niille parhaille paikoille, jos siel on kulkuyhteys. Silloin viedään tilaa pyöriltä pois. Et on kaikkennäköstä korkeeta reunakiveä ja kieltävää liikennemerkkiä, mutta helposti on vaan että tää tunne kun sinne mennään, niin ne unohdetaan ja mennään ehkä se oma napa vähän edellä. Mutta kyl tää polkupyöräily ja skuutitkin, niin oikeastaan kaikki tämmönen hiukan kestävämpi liikkumismuoto pitäis olla sillä prioriteetti ykkönen ja se pitäis löytyä sieltä ovien edestä. Se oikeastaan tos suunnittelu täytyy oikeastaan olla se, että sitä lähdetään tavoittelee ja sitä halutaan, et ei sitä tarvis ees epäillä että mihis nää laitetaan. Vaan lyödään ne ensin suunnitelma pihalle ja katotaan, mitä muuta mahtuu minnekin. Mutta edelleen kompromissejahan ne on toki, että sitten kun näitä palveluita on muitakin.

Jalmari Salaterä: Toi on varmaan liikennesuunnittelulta semmosta tasapainoilua, että toisaalta vaaditaan just se saattoliikenne vaikka päiväkotilasta miettiessä, mutta monesti sitte käy että me ihmiset ollaan laiskoja ja yritetään hyötyä siitä. Niin jos pääsee mahdollisimman helposti ajamaan sinne lähelle, niin kyllä sitä ihmiset sitten käyttää.

Seppo Kaunisto: Kyllä se löydetään omakseen kyllä hyvin nopeasti. Ja ryhmän paine on valtava. Et menee yks edeltä, niin kyllä sinne toinenkin tulee perässä ja tuostahan pääsee. Eikä se oo nyt mikään koulujen ongelma, et vaikka ajaminen ihan parkkipaikalla yleensä tai pihossa. Et jos seuraa tuota aamuliikennettä meillä, milleen vaikka tuosta Turun satamasta poistutaan, niin sieltähän kun aukko löydetään, niin siitähän ajetaan. Et näin se ihmismieli helposti toimii ja se on ymmärrettävää, et sit siin kohtaa meil liikennesuunnittelulla on haaste tavallaan tehdä se niin, että se ei oo houkuttelevaa millään muotoa.

Jalmari Salaterä: Aikoinaan Pariisissa ja Bordeauxissa mä törmäsin siihen, että keskustakouluissa se kadun edusta oli muutettu kävelykaduksi, eli autoliikenne oli sitten poistettu siitä kadulta kokonaan. Kieltämättä kun sitä katso sitä koulun edustaa, niin se rauhoitti sen tehokkaasti ja teki ympäristöstä turvallisen oloisen.

Onks tää joskus hamassa tulevaisuudessa realismia myös Turussa, jos mietitään vaikka Puolalaa, Luostarivuoren kouluja, vai ollaanks me vielä henkisesti valmiita tällaiseen?

Seppo Kaunisto: Sanoisin kyllä ja ei. Et tahtotilaa löytyy ja on meillä niille työkaluja olemassa ja laki on meidän puolella ja tavallaan suunniteltavissa täysin. Mutta oikeastaan se, et kun puhuin aikaisemmin tästä liikennehistoriaa, mikä meil on, että millä tavalla kaupunki on rakennettu aikanaan, niin tää koko kulttuurin muutos, mikä nyt sanana oikeestaan varmaan tais tulla ensimmäisen kerran, liikennekulttuuri täytyy muuttua, oikeestaan se tahtotila tehdä asioita koko päättäjien puolesta ja se olis suunnittelulle se normi, että näin lähdetään tekemään. Niin se olis se oikea tie, millä se saatas sinne leivottua. Et se et liikennesuunnittelu menee toteamaan että tehdäänpäs nyt näin, niin se vaikuttaa siihen suunnitteluun merkittävästi sitten muidenkin taholta. Että siin täytyis olla se yhteinen visio sitten kaikilla suunnittelupuolella, niin sillä tavalla se ehkä sit saatas onnistumaan. Et siin tapaukses me ei ehkä olla vielä valmiita, et se liikennekulttuuri ei ole vielä niin pitkällä että systemaattisesti pystyttäis tämmösii tekemään, ainakaan helposti. Sitten oikeastaan tämmönen, mitä itse oon miettiny, mitä haluisin lähtee toteuttaa ihan omassa suunnittelussa, niin tämmösiä alueiden rauhoittamisia, mitä on esimerkiksi käytetty nyt tämä Hollanti on yksi hyvä esimerkki. Ja Pariisia itse en tunne niin hyvin, mutta nämä esimerkit puhuvat puolestaan. Ja esimerkiks Lontoo on paikka, missä asukkaat pystyy omalle alueelleen toivomaan tietynnäkösi rauhoittamistoimia. Ei meillä oo tämmöstä käytäntöä, vaan ehkä meillä on se, että sitten taas kaupunki edellä voidaan ehdottaa jotakin, että ruvetaas rauhottamaan tilanteita ja pyritään toki olee kuntalaisiin yhteydes siin kohtaa. Mutta tämmösii systemaattisia, että se kätuhierarkia olis semmonen että nää tonttikadut ja kokoojakadut sitten siellä pääväylien sisällä, niin ei oo tarkoitus kieltää autoilua vaan tehdä se autoilu menemään täysin sen muun liikenteen ja kestävän liikkumisen ohella ja niitte ehdoilla. Ja sinne pääsee, mutta tavallaan se ympäristö on semmonen, et vaik siel ois nopeusrajoitus 100 kilometriä tunnissa, niin se ei oo miellyttävä ajaa. Et missä Hollannis ollaan esimerkiks onnistuttu, niin siel on eri näkösiä toimia et on kadun kaventamista ja siel on elävää kukkaruukkua ja kaikkea muuta siellä katu ympäristössä. Sinne autolla voi kyllä ajaa, mutta että se tunne on semmonen, et siel on käsittääkseni viidenkymppin rajoitus, mutta autot ajaa kahtakymppiä. Et siel on onnistuttu ja mun mielest tämmöstä tän tyylistä koko alueen rauhoittamisi olis tosi mielenkiintosta lähtee itteki suunnittelemaan ja toteuttamaan.

Jalmari Salaterä: Sä mainitsit tän liikennekulttuurin muutoksen, eli mä ymmärsin tämän niin, et tää on jonkin näkönen ajatuksen muutos että ihmiset ymmärtäis liikenteen prioriteetit ja muuttais käytöstään. Eiks tämmönen ihmisajatuksen muutos oo aika hidas, vai onks sulla jotain oikotietä onneen, miten saadaan nopeasti muutettua?

Seppo Kaunisto: Voi kun oliskin [nauraa]. Se olis varmaan varmaan jo tehty ennen mun syntymääni. Liikennekulttuurin muutos on, jollain asteella me ollaan opittu sieltä pahimmista tapauksista 1970-luvulta, liikennekuolemii kun oli yli tuhannen kakssataa, mitähän niitä mahto olla. Hirveesti on tehty asioita ja otettu uusia juttuja meidän arkipäivisiin juttuun. Kaikki uus helposti ärsyttää, kaikki uus herättää jonkunnäköistä vastarintaa ja se on ihan luonnollista. Vaikka nyt turvavyön käyttö etupenkeillä oli ensimmäinen, mikä sai täystyrmäyksen aikanaan ja nyt taas, jos sitä nyt ajattelee, niin tuntuu absurdilta. Et jos ajatellaan tästä muutama kymmenen vuosi eteenpäin, niin voidaan ajatella et kaupungissa on pystynyt ajaa vaikka viittäkymppiä, niin voi tuntuu ihan absurdilta et mitä, et onko kaupunkiin pystynyt ylipäättään ajamaan autolla. Et tämmösiä asioita. Sitten ne vaatii systemaattista työtä ja se on sitä infran kehitystä ja enemmän ehkä se liikennekasvatus on se sana sitten, mitä toki tässä tää liikenneturvallisuuden ohjelmaki ohjaa. Et se on pitkäkestoisempaa työtä. Et ei ehkä maalata tiettyjä suojatiehen johonkin tai tehdä jotain tiettyjä juttuja, vaan enemmän vaikutetaan laajamittasesti siihen, et miten siellä käyttäydytään ja ketkä siihen pystyy vaikuttaa. Mut sehän on valtava kirjo, kaikki pystyy vaikuttaa omalla tahollaan.

Jalmari Salaterä: Tässä on loistava tilaisuus tehdä aasinsilta tonne koulujen liikenneturvallisuuden pariin. Liikenneturva kertoi muistaakseni viime elokuussa, että heidän tutkauksissaan neljä viidestä autokuskista ajaa ylinopeutta koulujen lähettävillä olevilla suojateilla. Mitä ajatuksia tämä herättää sussa, et onks ongelma nyt ratin takana vai siinä kaahaamiseen ohjaavassa infrassa?

Seppo Kaunisto: Kyl kai siinä jonkunnäköinen yhteiskunnallinen vastuu toki on, et ollaan ajautettu siihen että tämä kaupunkiympäristö on semmonen, et autolla pitää joka paikkaan päästä. Mutta kyllä mä kuskina katsosin peiliin. Että jos suoraan saan sanoo, niin kyllä se vika siellä ratin ja penkin välissä piilee. Ja on se sitten syy mikä tahansa, ylinopeuden pystyy perustelee itselleen kyllä todella helposti, et yleisin näistä on se kiire. Että mun on mentävä paikasta toiseen ja lapsiperhearjessa aamutoimet vie aikaa ja äkkiä viedään se lapsi kouluun, kun on totuttu et se lapsi viedään aina kouluun. Hirveällä kiireellä töihin ja kaikki menee viimeinkin. Tää kiireessä ajaminen on semmonen, että jopa ihan fiksustakin ihmisestä voi tulla ihan [naurahtaa] kaistapää, mikä on ihan hämmäntävää, et voidaan joku aivosolu ihan kokonaan resetoida että nyt vaan mennään. Tää on tää liikennekasvatuspuoli sit oikeestaan, millä tähän koulumaailmassa, läpi kaikkien kouluasteiden. Et esimerkiksi jos mietitään ni perusasteellahan liikennekasvatus on osa opetussuunnitelmaa ja toisella asteella sitä ei oo pakollisena opetussuunnitelmassa. Toki sitä kasvatusta annetaan eri tavalla, mutta voisko siihen antaa lisää paukkujak, niin monin kerroin todellakin vois. Että mitä materiaalii käytetään ja millaisia menetelmiä ja paljonko siihen käytetään aikaa. Mun mielestä mä näkisin itte liikennekasvatuksen ja liikennetaidot ihan yhtä tärkeänä taitona kun matematiikka tai äidinkieli, mut se on nyt toki mun mielipide [naurahtaa] asiasta. Mut sanotaan et se on arkielämässä selviytymistä ja todella tärkeätä. Et vaikkei susta tulisikaan liikennetieteilijä, niin täytyyhän sun siitä jotain tietää.

Jalmari Salaterä: Millasta arsenaali isit liikennesuunnittelulla on käytettävissä siihen, että saadaan ihmiset ajamaan nopeusrajoitusten mukaan siellä koulujen läheisyydessä? Itelle nyt ainakin tulee jotkut hidastetöyssyt ja ajoratojen kaventaminen mieleen, mutta mitä sulla on mielessä?

Seppo Kaunisto: Nää on just niitä ehkä yleisempiä, näkyvimpiä toimii että tehdään töyssy johonkin ja niitä paljon niitä paljon toimia. Et on se korotettu suojatie tai liittymä tai ihan joku tyynyhidaste tai leikkisästi on käytetty semmosta nimeäkin kun asvalttimakkara. Elikkä tämmösiä aika teräviä töyssyjä. Mut sitte lähinnä tää, mitä mä aikasemminki sanoin tää rauhoittamisen toimia, mitä laajamittaisemmin voitais käyttää, elikkä erilaisten elementtien yhdistelmiä. Siellähän voi kadulla olla vaikka puukeinu. Et tavallaan se ympäristö toimii hidastavana, koska se vaikuttaa siltä et täällä kuuluu ajaa hiljaa. Esimerkiks Tampereella oli nyt, oliko se viime vuonna vai edellisvuonna oli tämmöinen liikenneympäristön rauhoittamishanke, mikä oli Traficomien rahoittama. Se oli vuoden kestävä kokeilu lähinnä suunnitteluineen päivineen ja sinne kannettii tämmösii kasvulaatikoita ja lyötiin tiettyjä liittymiä lukkoon. Että liikenne ohjattiin, siis asuinalueille pääsi edelleen, mutta se ohjattiin tietyistä liittymistä vaan jatkossa, että miten se siellä käyttö, niin hyviä tuloksia sieltä saatiin. Järkytys oli valtava alkuun tietysti ja luonnollisesti, mut ajonopeudet laski, alue oli rauhallisempi, viihtyisämpi, kun kysely saatiin. Toki sit on aina se vastapuoli että palaute oli etteikö liikennesuunnittelun päissään voi muuta keksiä ku tämmösiä, että nyt on liikaa aikaa. Mut tavallaan äärimmäisen onnistuneita kokeiluita. Näitä arsenaali, mitä meillä sit on, niin näitä hankkeita mitä meillä käynnissä on, n itää liikenneturvallisuushanke on yksi merkittävä, missä itte päässy olee mukana. Ja on toki tää SUMPpi, elikkä kestävä kaupunkiliikkumisen suunnitelma, ja on kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmaa ynnä muita, mitkä tavallaan kaikki tähtää eri näkökantilta samaan lopputulokseen. Elikkä halutaan sitä parempaa kaupunkiympäristöä rakentaa. Ei se yhdessä yössä todellakaan tapahdu, mutta että jossakin saadaan niitä onnistumisii. Koulumaailmassa mä tykkäsin tehdä ihmiskokeita, elikkä kokeilla oppilailla erilaisia variaatioita, mikä toimii. Liikenteessä ihmiskokeiden kanssa kannattaa olla vähän varovaisempi, mutta tavallaan semmossii, että joskus voi jotain kokeilla, joskus voi epäonnistuu, tää ei ollut paras toimintatapa, miten sitä voi kehittää. Aina voi sitten jotaki uutta löytää siihen ja ei valmista täydellistä maailmaa ehkä tuu koskaan, mutta tosi lähelle sitä ois kiva päästä.

Jalmari Salaterä: Muistan lukeneeni, oliko nyt kesällä oli Turun Sanomissa keskustelua tästä Kupittaankadusta. Sinne kansalainen halusi suojatietä. Kupittaankatu on toki levä kuin kiitorata siellä länsipäässä ainakin ja onhan siinä muistaakseni, onko Puropellon koulu siinä kadun varrella. Onko tämmöinen suojatien laittaminen ympäri kaupunkia, onko se liikenneturvallisuuden kannalta paras ratkaisu vai miten sä suojatiet näet?

Seppo Kaunisto: Suojatie on paikassaan todella toimiva, mutta väärässä paikassa se voi olla jopa vaaraa aiheuttavat toimenpide. Elikkä tää, miten suojatie helposti nuorella ihmiselläkin nähdään, niin sen nimi on mun mielestä jopa harhaanjohtava. Se on paikka tien ylitykselle, mikä on erikseen merkitty ja väistämisvelvollisuus siinä sit jalankulkijaan nähden on annettu sit ajoneuvoliikenteelle, mikä sitä risteää. Paikkoja, mihin sitä hyvin usein toivotaan, ni on myös tämmösiä pimeitä paikkoja, elikkä missä näkyvyys on huono. Elikkä jos on mahdollisuus, et jalankulkija pääsee suojatielle tulemaan, sinne voidaan, jos mietitään nuoria ni helposti vaikka juosta kaukaakin ja kisaillaan ne viimeiset metrit sinne koululle ja se suojatie on tuotu siihen koulun nurkalle, mistä tullaan täysin kulman takaa, niin mahdollisuus siihen että ajetaan semmonen tilanne, missä autoilijalla jää todella vähän aikaa reagoida tilanteeseen, niin onko se järkevää. Et tienylityspaikka toimii ihan, kadun saa ylittää ilman suojatietäkin lain mukaan. Et tavallaan et sitä vastuuta annettas sille tienylittäjälle siinä kohtaa, elikkä et jouduttais keskittymään siihen, mitä ollaan tekemässä silloin, ku oikeasti ollaan riskipaikoilla et mis on näkyvyyttä huonoo. Et sitten toki yhdistettynä hidastetöyssyyn ynnä muuta voidaan sitten korostaa sen suojatien vaikutusta ja mutkan takaa tulevia suojateitä ni varoitellaan etukäteen, mutta taas on semmonen paikka, mihin mä en ite ehkä niitä haluis lähteä sijoittaa et ajetaan kurviin ja sit onki, hoplaa, suojatie edessä. Elikkä ehkä tavallaan voidaanko miettii et ohjataan sitä liikennettä jollain muulla tavalla jostain muualta. Mutta tää jalankulkijan reitti, mistä se tietä luonnollisesti haluaa ylittää, ni on yleensä se lähin kohta, mistä hän nyt on tulossa. Elikkä et se kynnys siitä et hän kiertää suojatielle vähän pidemmän matkaa, niin välillä on niin iso, että se ei kyllä toteudu. Mutta sit siinä kohtaa ylityspaikka toimii vallan hyvin. Se tie saadaan ylittää, mutta annetaan sitä vastuuta sit myös vähän itelle.

Jalmari Salaterä: Onks Turussa sitten ollut tai onks tulossa jotain hanketta tai projektia tähän koulujen liikenneinfran parantamiseen?

Seppo Kaunisto: No joo, no ehkä aikaisemmin mainitsemani tää SUMPpi ja kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma, toi liikenneturvallisuusohjelmakin myös. Mutta ehkä tämmösiä selvityksiäkin tehdään hyvin paljon. Yksi meneillään olevaa koulureittiselvitys, mitä tutkitaan muutamasta koulusta tällä hetkellä. Sitä ihan loppudataa ei oo vielä saatu, mutta selvitetään se ihan pistetietona, missä sen kyseisen koulun oppilaat asuu, mistä ne oletettavasti kulkee sinne kouluun ja mitkä on ne rasetetut reitit. Ja sitte toki liikennesuunnittelun puolest pyritään sitten sen tuloksen avulla löytää ne reitit. Et pitäiskö esim. kunnossapitoluokkaa nostaa korkeemmalle tasolle jossain, että ei oo tunnustettu että okei, tässä kuljetaankin näin paljon ja pystyttäiskö miettii niitä reppurännei sinne matkan varrelle tai jotain muuta. Elikkä tämmöisiä selvityksiä pyritään tekemään, en voi sanoa et koko aikaa, mutta että niitä on meneillä hyvin paljon. Ja nää kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma taas ei oo ehkä sitä omaa ydintyö. Meillä Mäkisen Jaana ehkä painii sen parissa, mutta tavallaan et se, mitä niistä sitten saadaan irti, niin otetaan kyllä meidän suunnittelupöydälle sitte työkaluiksi.

Jalmari Salaterä: Tämän päivän osalta aika alkaa olla pikkuhiljaa täynnä, mutta liikennepodin toisella kaudella mä oon päättänyt kysyä vierailta seuraavan kysymyksen. Eli miten kehittäisit Turun kestäväää liikennettä, jos olisit päivän ajan Turun autoritaarinen johtaja?

Seppo Kaunisto: [naurahtaa] Tää oli hieno kysymys. Ehkä mä tykkään siitä, että kun jos käytetään sanaa et on porkkanaa ja keppeä ja ehkä tämän puolesta mä enemmän uskon sen porkkanan käyttämiseen kuitenkin. Se motivoi sit erinäkösiin ratkaisuihin. Mutta jos mietitään kestäväää liikkumista, niin ehkä mä tekisin tämmösiä jonkunnäköinen bonusjärjestelmän siihen, että kun valitaan käyttämään jotakin kestäväää liikkumista niin sä kerrytät sillä tavalla omaa bonuspankkia, mitkä sä voisit sopivalla tavalla lunastaa. Tää vois olla aika motivoivaa. Onhan näitä erityyppisiä kokeiluja tähän liittyen ollu, mutta tää vois olla semmonen vähän laajamittaisempi kannustin. Ja mä luulen, että jokainen penni tullaan säästämään takasin sitten tällä kansanterveydellisillä vaikutuksilla ynnä muuta ja voidaan vähentää näitä pysäköintipaikkoja ja niin pois päin.

Jalmari Salaterä: Eikös tällaista porkkanaa oo jossain ulkomailla kokeiltukki, vai muistanko ihan väärin?

Seppo Kaunisto: Joo ja käsittääkseni eiks tämmönen firmakin ollu ku Pekkaniska, niin heillä Suomessakin tais olla tämmönen että pitiks olla jotakin laihdutuskeinoihin verrattain sait ihan rahabonusta. Että ei oo huono konsti.

Jalmari Salaterä: Siinä oli tämän päivän jakso. Kiitos, Seppo, vierailusta ja kiitos uusista termeistä, joita tällainen typerä uusikaupunkilainen nytten oppi.

Seppo Kaunisto: Ole hyvä [nauraa].

Jalmari Salaterä: Kiitos kuuntelijoille ja ensi jaksoon.

[musiikkia]