

Itäisen Pitkädun katu-uudistus Turussa

Suunnitelma ja toimijoiden näkemyksiä siihen

Sami Väisänen

Maantiede
Pro gradu -tutkielma
Laajuus: 30 op

Ohjaaja:
Jussi S. Jauhiainen

10.5.2024
Turku



Pro gradu -tutkielma

Pääaine: Maantiede

Tekijä: Sami Väisänen

Otsikko: Itäisen Pitkäkadun katu-uudistus Turussa. Suunnitelma ja toimijoiden näkemyksiä siihen.

Ohjaaja: Jussi S. Jauhiainen

Sivumäärä: 67 sivua + liitteet 10 sivua

Päivämäärä: 10.5.2024

Tutkimuksessa on selvitetty, millaisia ajatuksia Itäisen Pitkäkadun toimijoilla on ollut tulevasta katu-uudistuksesta liikenteen ja lähiympäristön muutoksen näkökulmista, miten vastaukset ja kadun uudistussuunnitelmaluonnokset suhteutuvat tulevaisuuden tunnistettuihin haasteisiin sekä millaisia muutoksia uudistus mahdollistaa.

Tutkimusalueena toimii itä-/koillis-länsi/lounaissuuntainen Itäinen Pitkäkatu Turun keskustan eteläosassa. Turun kaupunginvaltuuston (2023) päätöksen mukaisesti Itäinen Pitkäkatu tullaan uudistuksessa muuttamaan kävely-, pyöräily- ja oleskeluolosuhteiltaan laadukkaammaksi, pois päin autovaltaisesta kadusta. Katu on alueensa kokoojakatu, joka uudistetaan saneerauksen yhteydessä. Uudistaminen tehdään valitun uudistussuunnitelmaluonnoksen mukaisesti, työt aloitetaan todennäköisesti aikaisintaan vuoden 2026 alussa. Aineisto on kerätty haastattelemalla kuuttatoista kadun toimijaa puolistrukturoidulla haastattelulomakkeella keväällä 2023 (liite 1), kadun kävelykartoituksella sekä valokuvauskierroksella (liitteet 2–11). Aineisto on analysoitu laadullisesti sisällönanalyysillä ja määrällisesti taulukoita tulkitsemalla.

Turun kaupungin suunnitelmaluonnosten mukaan kadulle on tulossa 62 uutta katupuuta ja viheristutuksia. Ne vehreyttävät ja varjostavat katua ja osaltaan pidättävät hulevesiä, mikä on tarpeen tulevaisuuden kasvavien sademäärien ja nousevien lämpötilojen osalta. Henkilöautojen pysäköintipaikkojen määrä vähenee ja moottoriliikenne rauhoittuu. Kävelyille ja oleskelulle tulee enemmän tilaa ja katu liitetään osaksi Turun seudun pyöräilyverkostoa molemminpuolisilla pyöräteillä. Kävelykartoituksen perusteella kadulle auratut lumikasat ovat vieneet yli 20 henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Viherrakenteiden ja puiden määrä on vähäinen, ajorata on leveä eikä lastauspaikkoja ole riittävästi. Kävelytiet ovat pääosin hyväkuntoiset ja leveät. Polkupyörien pyörätiet ja pyöräilykaistat rajoittuvat lähinnä Uudenmaantien ja Lemminkäisenkadun risteysten väliin.

Tulosten mukaan toimijoiden toiveena muun muassa on, että eri kulkumuotojen pysäköintipaikkojen määrää lisättäisiin kadulla, joukkoliikenteen pysäkkien sijainti ja määrä säilyisivät ja että viheristutuksia ei tulisi lisätä henkilöautopaikkojen kustannuksella. Toimipaikkojen saavutettavuus on tällä hetkellä useimmilla liikennemuodoilla hyvä tai kohtuullinen.

Kadun luonne tulee muuttumaan nykyisestä autovaltaisesta kokoojakadusta useampia liikkumis- muotoja palvelevaksi, leikkiä ja oleskelua mahdollistavaksi kaduksi. Tulevaisuudessa osallisuuden tutkimista, keinojen arviointia ja kehittämistä on hyvä jatkaa, jotta yhteistä kaupunkitilaa voidaan uudistaa aiempaa käyttäjäystävällisemmäksi ja tarveperusteisemmäksi. Uudistuvien katujen toimijoita ja asukkaita voi haastatella myös uudistuksen aikana ja kadun infrastruktuurin uusimisen jälkeen.

Avainsanat: Toimijoiden haastattelut, kävelykartoitus, kaupunkiliikenne, viherrakenteet, uudet viherympäristöön pohjaavat ratkaisut (NBS)

Master's thesis

Subject: Geography

Author: Sami Väisänen

Title: Street renewal of Itäinen Pitkätatu in Turku. Plan and street operators' views on it.

Supervisor: Jussi S. Jauhiainen

Number of pages: 77 pages

Date: x.x.20xx

The study examines what kind of thoughts the operators of Itäinen Pitkätatu have had on the upcoming street renewal from the perspectives of traffic and changes in the surrounding environment, how the responses and the draft street renewal plan relate to the identified challenges of the future, and what kind of changes the reform will enable.

The research area is East/Northeast-West/Southwest Itäinen Pitkätatu in the southern part of Turku city centre. In accordance with the decision of the Turku City Council, Itäinen Pitkätatu will be transformed into a higher quality of walking, cycling and living conditions, away from the car-dominated street (Turun kaupunginvaltuusto 2023). The street is a collector street in its area, which will be renewed in connection with the renovation. The renewal will be carried out in accordance with the selected draft reform plan, work is likely to start at the beginning of 2026 at the earliest. The data has been collected by interviewing sixteen street actors using a semi-structured interview form in spring 2023 (Appendix 1), a street pedestrian survey and a photography tour (Appendices 2–11). The data has been analysed qualitatively by content analysis and quantitatively by interpreting tables.

According to the draft plans of the City of Turku, 62 new street trees and green plantings will be installed on the street. They greenen and shade the street and contribute to stormwater retention, which is necessary for future increasing rainfall and rising temperatures. The number of parking spaces for cars will decrease and motor traffic will calm down. There will be more space for walking and lounging, and the street will be connected to the Turku region cycling network with both cycle paths. Based on the pedestrian survey, the piles of snow ploughed into the street have taken up more than 20 parking spaces for passenger cars. The number of green structures and trees is minimal, the roadway is wide and there are not enough loading places. The walkways are mainly in good condition and wide. Bicycle paths and bike lanes are mainly limited between the intersections of Uusimaantie and Lemminkäisenkatu.

According to the results, the operators hope, among other things, that the number of parking spaces for different modes of transport would be increased on the street, that the location and number of public transport stops would be maintained, and that green plantings should not be increased at the expense of passenger car spaces. The accessibility of locations is currently good or reasonable for most modes of transport.

The character of the street will change from the current car-dominated collector street to a street that serves several modes of transport and enables play and lounging. In the future, it is good to continue researching participation, evaluating and developing means in order to renew the shared urban space to make it more user-friendly and needs-based. Operators and residents of the renewing streets can also be interviewed during and after the renewal of the street infrastructure.

Key words: Interviews with operators, walking mapping, urban transport, green structures, nature based solutions (NBS)

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	6
2	Tutkimuksen tausta ja teoreettinen viitekehys.....	8
2.1	Kaupunkien viherympäristöt.....	8
2.2	Nature-based solutions (NBS).....	9
2.3	Tulevaisuuden muuttuvat sääolosuhteet.....	11
2.4	Kaupunkiliikenne.....	12
2.4.1	Yleistä kaupunkiliikenteestä.....	12
2.4.2	Kävely ja pyöräily.....	15
2.4.3	Lasten, iäkkäiden ja näkövammaisten kaupunkiliikenteestä.....	16
3	Aineistot ja menetelmät.....	18
3.1	Itäinen Pitkäkatu tutkimusalueena.....	18
3.2	Kävelykartoitus.....	20
3.3	Haastattelut.....	21
4	Tulokset.....	26
4.1	Haastatteluvastaukset.....	26
4.1.1	Taustakysymykset.....	26
4.1.2	Toimijoiden näkökulmia kadun nykytilaan ja suunniteltuihin muutoksiin.....	28
4.1.3	Haastattelukysymys 20 vapaa kommentointi.....	32
4.2	Kävelykartoitus.....	34
4.2.1	Kävelykartoituksen katualuerajaus.....	34
4.2.2	Rajaus 1 Lemminkäisenkatu-Uudenmaankatu.....	35
4.2.3	Rajaus 2 Uudenmaankatu-Kaskenkatu.....	36
4.2.4	Rajaus 3 Kaskenkatu-Vuorityömiehenkatu.....	36
4.2.5	Rajaus 4 Vuorityömiehenkatu-Kuninkaankartanonkatu.....	37
5	Keskustelu.....	39
5.1	Haastatteluvastausten arviointi.....	39
5.1.1	Toimijoiden näkökulmia.....	39
5.1.2	Haastattelukysymys 20.....	43
5.2	Kävelykartoitus ja katua havainnollistavat valokuvat.....	44
5.2.1	Yleistä kadun kävelykartoituksesta.....	44
5.2.2	Rajaus 1 Lemminkäisenkatu-Uudenmaankatu.....	44

5.2.3	Rajaus 2 Uudenmaankatu-Kaskenkatu.....	45
5.2.4	Rajaus 3 Kaskenkatu-Vuorityömiehenkatu.....	46
5.2.5	Rajaus 4 Vuorityömiehenkatu-Kuninkaankartanonkatu.....	46
5.3	Itäisen Pitkätkadun viherrakenteet ja NBS-mahdollisuudet.....	47
5.4	Itäisen Pitkätkadun liikenne tulevaisuudessa.....	48
5.5	Tutkijan asema.....	53
6	Johtopäätökset.....	55
7	Toimenpidesuositukset.....	57
	Kiitokset.....	59
	Lähteet.....	60
	Liitteet.....	68
	Liite 1.....	68
	Liitteet 2–11.....	72

1 Johdanto

Kaupunkikehityksen voi mieltää niin, että se on erilaisten näkökantojen, tarpeiden ja välttämättömiksi katsottujen toimenpiteiden yhteensovittamista rajallisissa fyysisissä paikoissa. Ne muodostavat erilaisia tiloja paikan suunniteltujen ja suunnittelemattomien käyttötarkoitusten, erilaisten käyttäjäryhmien sekä paikan avoimuuden (yksityisestä julkiseen ja toisin päin) myötävaikutuksella. Turun kohdalla voi ajatella, että kaupunki toimii juna- ja maantieyhteyksien kautta lähiseudun kuntien linkkinä Helsingin ja Tampereen kaupunkiseutuihin, eteenpäin Ahvenanmaalle ja Ruotsiin laivaliikenteen kautta sekä lentoaseman kautta Suomen kaupunkeihin ja muualle Eurooppaan.

Tutkimuskohteena on Itäinen Pitkäkatu Turun keskustan eteläosassa. Katu toimii alueen yhtenä kokoojakatuna. Se on noin 2,2 kilometriä pitkä ja itä-/koillis-länsi-/lounaissauntainen. Kadun saneeraus on ollut suunnitteilla vuodesta 2022 lähtien, jolloin Turun kaupunki on aloittanut Itäisen Pitkäkadun yleissuunnitelman laatimisen (Turun kaupunki 2023b) sekä ensimmäisen kerran kysynyt Kerro kantasi -palvelussa kaupunkilaisten mielipidettä.

Tutkimuksen päätavoitteena on selvittää, millaisia näkökulmia Itäisen Pitkäkadun toimijoilla, erityisesti kadun varren liikkeissä työskentelevillä on ollut alkukesällä 2023 koskien tulevaa kadun uudistusta. Päätavoitteen toteuttamiseksi selvitän, mitä kadun suunnitelma sisältää eli minkälainen katu olisi suunnitelman mukaan toteutettuna. Tarkastelussa huomioin kadun uudistamista kuten liikkumismuotoja kadulla, viher- rakentamista, pysäköintiä ja muuttuvia sääolosuhteita tulevaisuudessa. Tarkastelen myös, onko ikääntyvän väestön tarpeita ja vammaisten esteettömyysnäkökulmia huomioitu uudistuksessa riittävän hyvin.

Kerro kantasi -verkkopalvelussa on kysytty kahdella kerralla turkulaisten näkemyksiä Itäisen Pitkäkadun tulevasta uudistuksesta. Kysely avautui alun perin 13.1.2022 ja sulkeutui ensimmäisen kerran 31.7.2022. Toisen kerran se avautui alkuvuodesta 2023 ja sulkeutui 27.2.2023, ja mukana on ollut kaksi uudistussuunnitelmaluonnosta kommentoitavaksi. Selvitän opinnäytetyössä tarkemmin, millaisia näkemyksiä yhdellä oleellisella kadun toimijaryhmällä eli sen varrella olevissa liikkeissä työskentelevillä henkilöillä on ollut katu-uudistuksesta alkukesällä 2023. Tarkastelen haastatteluvastauksia kaupunkikehityksen, tulevaisuuden ympäristöolosuhteiden sekä viherympäristöjen näkökulmasta. Tämä tutkimus tuo erilaisten kadun käyttäjäryhmien näkökulmia esille vielä suunnitteilla olevaan katu-uudistukseen. Tutkimuskysymykset ovat:

1. Miten Itäistä Pitkäkatua aiotaan kehittää kaupunginvaltuuston vuoden 2023 päätöksen mukaisesti?
2. Mitä näkökulmia Itäisen Pitkänkadun liikkeissä työskentelevät esittävät koskien kadun suunniteltuja muutoksia?
3. Miten uudistusluonnoksissa tavoiteltavat toimenpiteet ja toimijoiden haastatteluvastaukset peilautuvat tulevaisuuden tunnistettuihin haasteisiin?

2 Tutkimuksen tausta ja teoreettinen viitekehys

2.1 Kaupunkien viherympäristöt

Yhdistyneiden kansakuntien asuinyhdyskuntaohjelman (2021: 3) listauksessa kaupungistuminen ja väestön ikääntyminen ovat kaksi yhteensä neljästä tunnistetusta, maailmanlaajuisesta megatrendistä. Kaupungit tulevat kasvamaan, ja on tahtotilakysymys, halutaanko niitä kasvattaa sieto- ja palautumiskykyisiksi ja vihreästä lähtökohdasta käsin (Cameron ym. 2017: 161). Tulevat muutostarpeet kaupunkikehityksessä (myös mm. Duffaut, Frascaria-Lacoste & Versini 2022) tarjoavat mahdollisuuden rakentaa aiempaa vihreämpiä kaupunkeja, joiden toimivat ekosysteemit tuottavat ekosysteemipalveluja ja tulevaisuuden hyvinvointia ja kukoistusta kaupungin asukkaille. Muutamissa tutkimuksissa ei ole onnistuttu löytämään tällaista yhteyttä, lisäksi selkeän syy-seuraus-yhteyden osoittaminen löydetyn myönteisen yhteyden kohdalla on vaikeaa (Glazener & Khreis 2019). Selkeän yhteyden osoittaminen auttaisi määrittelemään, minkälaisia terveyshyötyjä minkäkin tyyppinen viheralue tuottaisi ja missä määrin.

Maailman terveysjärjestö WHO:n mukaan aiempaa terveempiä kaupunkiseutuja saadaan lisäämällä samanaikaisesti moninaista hyvinvointia, kuten planetaarista, sosiaalista sekä ihmisten hyvinvointia (WHO/Whittle 2023). Kymmenen maan neljässätöistä kaupungissa toteutetun tutkimuksen mukaan hieman yli puolet viikoittaisesta, WHO:n määrittelemästä fyysisen liikunnan tarpeesta voidaan yhdistää rakennetun ympäristön suunnitteluun (Glazener & Khreis 2019: 28).

Euroopan komission (2020) vuoteen 2030 ulottuva biodiversiteettistrategia tähdentää muun muassa kuinka ihmiset ovat riippuvaisia luonnosta, luonto on kriisissä, ja kuinka luonnon monimuotoisuus on ratkaisevan tärkeää maailmanlaajuisen ruokaketjujen säilyttämisen kannalta. Luonnon suojeleminen ja ennallistaminen edellyttää sääntelyn lisäksi laajasti yhteiskunnallisia toimia. Kaupunkiseudun viheralueet käsittävät suurpiirteisesti toisistaan erottuvat luonnonmukaiset ja ihmistoiminnalla muokatut viheralueet (Hietaranta ym. 2021: 2). Luonnonmukaisia ovat suot, joutomaat, kosteikot ja metsät, ja ihmisen muokkaamia eli rakennettuja ympäristöjä muun muassa puistot, teiden varret, virkistysalueet ja pihat.

2.2 Nature-based solutions (NBS)

Mahdollisimman pienten ympäristövahinkojen tavoittelemisesta on siirryttävä kohti aiempia tuhoja korjaavaa toimintaa, samalla kun ihmistoiminnan täytyy alkaa kulkemaan ja kehittymään rinta rinnan luonnon systeemien kanssa (Crowley ym. 2021: 84, 87). Aiempia tuhoja korjaavien toiminnan ja tekemisen tapojen käyttöönotto johtaa siihen, että ne vakiintuvat ajan myötä totutuiksi tavoiksi, eli niistä tulee osa tekemisen ja toimimisen kulttuuria. Uudet tekemisen ja toiminnan tavat tukevat jatkuvaa oppimista yhteisössä, auttavat varautumaan tuleviin muutoksiin sekä samalla monipuolistavat elinympäristöjä. Jos uusia luonnonympäristöön pohjaavia ratkaisuja suunnitellaan pitkäjänteisesti, ne voivat pidemmällä aikavälillä ehkäistä voimakkaasti ilmaston lämpenemistä varsinkin kuluvan vuosisadan loppupuolella (Allen ym. 2021: 191).

Viheralueita olisi tärkeää kunnostaa, perustaa ja yhdistää muihin viheralueisiin (Emilsson & Sang 2017: 15–16). Niillä on itseisarvoa, lisäksi ne voivat toimia puitteina uusille, viherympäristöön pohjaaville ratkaisuille (englanniksi *nature-based solutions*, lyhyesti NBS), joilla voidaan vastata ilmastonmuutoksen paikallisiin vaikutuksiin. NBS-konsepti on alun perin Maailmanpankin hahmottelema (García & Sowińska-Świerkosz 2022: 1). Tarkoituksena on ollut löytää keinoja, joiden avulla luonnonvaroja voisi hallita niin, että ne tuottavat samanaikaisesti hyötyjä sekä luonnonympäristölle että ihmisyyhteisöille. Vihreympäristöön pohjaavat ratkaisut voi käsittää tarkemmin niin, että ne ovat tarvittaessa muuttuvia, luonnon rakenteisiin ja oloihin pohjaavia ratkaisuja, jotka vastaavat moninaisiin ympäristöhaasteisiin ja tuottavat samalla sosiaalisia, taloudellisia ja ympäristöhyötyjä (Borgstrom ym. 2017: 66–67).

Uudet ympäristöön pohjaavat ratkaisut (NBS) voivat parantaa kaupunkilaisten hyvinvointia monella tapaa, kuten mieltä rentouttamalla, stressiä vähentämällä sekä muuta kaupunkia hiljaisemmalla ympäristöllä ja lisäämällä fyysistä toimeliaisuutta (Braubach ym. 2017: 188–189). Terveysyödyt joita kaupunkilaiset saavat viherympäristöjen avulla ilmenevät ainakin masentuneisuuden lievenemisenä sekä ylipainaisuuden ja sydän- ja verisuonitautisairastumisten vähenemisenä. Kaupunkimaisen viheralueen käsitteellistäminen voi vaihdella eri tutkimuksissa omistusmuodon (yksityinen, julkinen tai jotain siltä väliltä), koon ja laadun mukaan.

Kestävyysaiheisia siirtymiä voi ideoida, testata ja soveltaa kaupungin tiloissa ja paikoissa (Borgstrom ym. 2017: 66). Kaupunki- ja maaseutumaisissa yhteisöissä on vuosikymmenten

ajan virinnyt hankkeita ilmastonmuutokseen liittyvien, paikallisten ongelmien ja haasteiden ratkaisemiseksi ja niihin vastaamiseksi (Crowley ym. 2021: 84). Yhteisölähtöiset, vaihtoehtoiset elämisen ja tekemisen tavat versovat muun muassa sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta ja tasa-arvoista, minkä myötä niillä olisi voisi saavuttaa laajeempaa yhteiskunnallista muutosta. Kansalaisyhteiskuntaa voi pitää voimana kohti kestävämpää tulevaisuutta (Borgstrom ym. 2017: 66). Kansalaisyhteiskunta voi hankkeita johtamalla saada kaupungeissa aikaan nopealla tahdilla aikaan vaikuttavaa muutosta, koska kansalaisyhteiskunnalla on paikallistuntemusta ja -tietämystä. Kansalaisyhteiskunnan johtamien, muutosta tavoittelevien aloitteiden ei tarvitse tyytyä toistamaan jo aiemmin nähtyä. Sen sijaan kansalaisyhteiskunnat voivat tehdä jyrkempiä ja totutusta poikkeavia aloitteita, jotka voivat johtaa sosiaalisesti kestävämpään hallintotapaan. Hankkeiden kautta kokeellisilla sekä käyttöön otetuilla, viherympäristöön pohjaavilla ratkaisuilla (NBS) voidaan jäljitellä luonnon kehityskulkua ja luoda siihen pohjaavia toimintoja sekä palauttaa viherympäristöjä aiempaan tilaan.

Jotta uusia viherympäristöön pohjaavia ratkaisuja (NBS) voisi hyödyntää kaupunkimaisten alueiden ympäristökatastrofien ehkäisemis- ja ilmastonmuutokseen sopeutumistyössä, kaupunkialueiden tulee huolehtia toimivista ja terveistä kaupunkiekosysteemeistä (Depietri & McPhearson 2017: 93). Ajatus ekokylän mallin mukaisesta kaupunkialueiden muunnoksesta mahdollistaa yhteisölähtöistä siirtymää kohti uudistavaa kaupunkisuunnittelua (Crowley ym. 2021: 84). Siinä kaupunkisuunnittelun lähtökohtana olisivat alhaalta ylöspäin -periaatteen mukaisesti yhteisön halusta ja tarpeesta versovat toteutukset, jotka vastaavat yhteisössä elävien henkilöiden käsitystä siitä, millaisessa ympäristössä he haluavat tulevaisuudessa elää. Ekokylämäinen transformaatio auttaa kaupunkimaisia alueita vähentämään energiankulutusta sekä valmistautumaan ilmastonmuutoksen mukana tuleviin muutoksiin.

Hoffman (2023: 1) argumentoi, että luonnon monimuotoisuuden osalta ihmisen tuottamat siniviherrakenteet antavat aiheutta epäillä, voiko monimuotoisuuden lisäämisen laskea ensisijaisesti niiden varaan muihin strategioihin verrattuna. Uudet, viherympäristöön pohjaavat ratkaisut kohtaavat myös laaja-alaista kritiikkiä (Alva 2022: 1). Uusien ratkaisujen onnistuneen käyttöönoton mahdollisina ongelmakohtina voivat olla luonnon monimuotoisuuden kysymykset, paikallisväestö sekä uusien ratkaisujen hallinnointi (Duffaut, Frascaria-Lacoste & Versini 2022: 180). Uudet ratkaisut voivat synnyttää turvattomuuden tunnetta kaupunkilaisissa, jos niitä toteutetaan kaupunkilaisten näkökulmia kuulematta (Starzewska-Sikorska, Tichá & Vojvodíková 2022: 213). Kaupunkilaisia on hyvä kuulla

uusien ratkaisujen suunnitteluvaiheessa, sillä heillä on paikkakohtaista tietoa lähialueen haasteista ja kehittämistarpeista. Yhteistyö monen eri sidosryhmän välillä ei automaattisesti johda alueen ekologisten toimintojen paranemiseen, esteenä voivat olla sidosryhmien välinen keskinäinen epäluottamus ja uusliberalismin mukaiset toimintapuitteet (Hörschelmann ym. 2022: 247). Syvällisemmällä yhteistyöllä voi kuitenkin saada aikaan odotettuja ja odottamattomia sosiaalisia hyötyjä, kuten uudenlaista ympäristöjohtajuutta ja aiempaa voimakkaampaa yhteenkuuluvuuden tunnetta.

2.3 Tulevaisuuden muuttuvat sääolosuhteet

Ihmistoiminta on aiheuttanut ilmastonmuutoksen, mikä on näkynyt nopeina ja laaja-alaisina muutoksina elonkehässä sekä sään ääri-ilmiöinä (IPCC 2023: 4–5, 7). Rannikkoseuduilla tulvien ja myrskyjen aiheuttamat tuhot tulevat lisääntymään, samoin mielenterveyden ongelmat ja haitat rakennetulle ympäristölle. Ilmansaasteet ovat olleet vuonna 2015 viidentenä maailmanlaajuisista kuolleisuuden riskitekijöistä: ne ovat aiheuttaneet suunnilleen 4,2 miljoonaa ennenaikaista kuolemaa (Glazener & Khreis 2019: 22). Eniten ilmansaasteet aiheuttivat kuolemia keski- ja matalan tulotason maissa ja yli 50-vuotiaiden keskuudessa. YK:n vuoden 2014 arvion mukaan vuonna 2050 kaksi kolmasosaa maailman väestöstä asuu kaupunkimaisessa ympäristössä (Emilsson & Sang 2017: 15). Ilmastokriisissä on kyse ihmiskunnan tulevaisuudesta (Crowley ym. 2021: 83–85). Keskeistä on, millaisia uusia asioita ja uusia tekemisen tapoja kaupunkimaisilla alueilla omaksutaan. Kestävyyssajattelua on harjoitettu kuluneiden vuosikymmenten aikana, suunnilleen 1970-luvulta lähtien, ilman riittäviä saavutuksia. Ilmastokriisin selättämiseksi kestäväysajattelusta on mentävä eteenpäin kohti uudistavaa ja uusintavaa kaupunkisuunnittelua

Euroopan unioni on nimennyt yhdeksi missiotavoitteeksi ”ilmastoneutraalit ja älykkäät kaupungit” (Euroopan unioni 2021: 1). Vuoteen 2030 mennessä unioni tavoittelee yli sataa älykästä ja ilmastoneutraalia kaupunkia. Eurooppa on oletettavasti suurten haasteiden edessä ilmastonmuutokseen liittyvien, muuttuvien säätilojen sopeutumisen kanssa (Emilsson & Sang 2017: 15). Ennätyshelteet ja sään ääri-ilmiöt lisäävät ainakin kuivuutta, metsäpaloja, kuolleisuutta, muuttoliikkeitä, kylmiä ajanjaksoja ja tulvia. Kaupunkimaisilla alueilla sään ääri-ilmiöistä, kuten lämpöaalloista ja kesäajan myrskyistä, tulee aiempaa tavanomaisempia (Cameron ym. 2017: 161).

Kaupungit ovat haavoittuvaisia, koska niihin on keskittynyt paljon infrastruktuuria ja ihmisiä (Depietri & McPhearson 2017: 93). Säätiloihin liittyvät katastrofit ja riskit ovat ihmisten rakentamissa kaupunkiympäristössä tuntuvampia. Sään ääri-ilmiöt ovat luonnonympäristöissä osa ekosysteemien toimintaa, jolloin voidaan puhua ennemmin häiriöistä kuin katastrofeista. Pysyvää haittaa ekosysteemeille ja sitä kautta kaupunkien ja kaupungin laitamien ekosysteemipalveluille voi kuitenkin aiheutua, jos ekosysteemit samanaikaisesti ovat vahingoittuneita eivätkä ne ole tarpeeksi monimuotoisia. Kaupungeissa tulee huomioida ilmastonmuutoksen varautumis- ja sopeutumistyössä, kuinka rakennettu infrastruktuuri yhdessä muuttuvan ilmaston kanssa vaikuttaa paikallisiin ja alueellisiin luonnonympäristön osasiin ja ekologiin oloihin. Maaseutumaiseen ympäristöön verrattuna kaupungeissa on pääsääntöisesti sateisempaa, tuulisempaa, lämpimämpää sekä enemmän saasteita, mikä voimistaa ilmastonmuutoksen vaikutuksia kaupunkimaisilla alueilla (Emilsson & Sang 2017: 15–16). Viime vuosina vallitseva käsitys on ollut, että entistä tiiviimpi kaupunkiympäristö on kestävä ratkaisu. Tiivistämisellä kaupungit tavoittelevat muun muassa viisaampaa kaupunkiliikennettä ja resurssien hyötykäyttöä.

2.4 Kaupunkiliikenne

2.4.1 Yleistä kaupunkiliikenteestä

Kaupungistuminen ja henkilöautojen ylivoimainen suosio kaupunkilaisten liikkumisvälineenä on johtanut kaupunkialueilla ympäri maailman haasteisiin kuten logistiikan häiriöihin, saasteongelmiin ja liikenteen ruuhkautumiseen (López, Ruíz-Benítez & Vargas-Machuca 2019). Uusien liikkumisen innovaatioiden pitää sopeutua olemassa olevaan liikennejärjestelmään, joka tällä hetkellä on kookkaiden henkilöautojen hallitsema. Esiin nousee perustavanlaatuisia kysymyksiä katutilan jakamisesta eri liikkumismuotojen kesken (Dias ym. 2021: 145–146). Hyvä liikennesuunnittelu huomioisi oikeudenmukaisuuden, ympäristön tilan sekä mahdollisimman esteettömät ratkaisut. Uudet innovaatiot haastavat autokeskeistä kaupunkikehitystä 2000-luvulla. Samalla haasteena on, että uusia liikkumisen tapoja on hankalaa sovittaa kaupunkitilan suunnitteluvaiheessa yhteen jo olemassa olevien liikkumismuotojen kanssa. Osa innovaatioista vie muotonsa puolesta yhtä paljon kaupunkitilaa henkilöautoihin verrattuna, eikä yksittäisten liikenteen innovaatioiden

tulevaisuudesta voi olla varma. Naapurustotason suunnittelulla on vaikutusta toiminnalliseen liikenteeseen (Ferrer & Ruiz 2018: 111).

Kaupunkien suunnittelu on kuluneiden vuosikymmenten aikana tarkoittanut voimakkaasti autoliikenteen suunnittelua, mikä on vähentänyt kaupunkilaisten liikkumista (Ahokas ym. 2023: 1). Autokeskeinen suunnittelu näkyy kaduilla vaihtoehtoisten liikkumismuotojen puuttumisena ja kaupunkiliikenteen ruuhkautumisena. Uudet liikkumismuodot ja tulevaisuuden sosiaaliset- ja ympäristöhaasteet asettavat uusia vaatimuksia kaupunkiliikenteen suunnittelulle. Haasteisiin on mahdollista varautua nostamalla kaupunkiliikenteen keskiöön niin kutsutut ihmisen kokoiset tai ihmisen mittakaavan liikkumismuodot (King & Krizek 2020: 1–4). Kaupunkeihin saadaan ihmisen kokoisia liikkumismuotoja katutilaa muuttamalla; useimpien kaupunkien maankäyttö soveltuu tarvittavien muutosten tekemiseen. Näin voidaan tukea ympäristö-, talous- ja sosiaalisten tavoitteiden saavuttamista. Saavutettavuuden kannalta keskeistä on, että useampia kaupungin toimintoja löytyy lähempää ja että niihin on eri kulkumuodoilla helpompi päästä. Katutilaa muuttamalla olemassa olevia kaupunkeja voitaisiin uudistaa ja samalla saada tilaa uusille kaupunkiliikenteen innovaatioille. Ihmisen kokoiset liikkumismuodot tuovat mukanaan useita hyötyjä. Katutilan muuttaminen enemmän ihmisen kokoisien liikkumisen tarpeisiin sopivaksi parantaa kyseisten liikennemuotojen turvallisuutta.

Pehmeällä liikenteellä (oma käännös, englanniksi *soft mobility*) voidaan tarkoittaa liikennemuotoja, joita ei ole motorisoitu (Chapman ym. 2017). Pehmeän liikenteen mahdollistamista ja edistämistä voi pitää perustavanlaatuisena osana nykyaikaista kaupunkisuunnittelua. Pehmeän liikenteen eri muodot tuovat terveyshyötyjä ja ne auttavat vähentämään yhteiskunnan riippuvuutta moottoroidusta ajoneuvoliikenteestä. Suomalais-tutkimusten mukaan talviajan kylmä ilmasto vaikuttaa kaupungeissa aktiiviseen liikenteeseen väestötasolla, siinä missä yksilötasolla talven vaikutukset aktiiviseen matkustamiseen ovat enemmän yksilöllisiä ja säätilasta, maaston muodoista tai henkilön ruumiillisesta pystyvyydestä riippuvaisia.

Talviaika tuo mukanaan erilaisia haasteita moottoroimattomalle liikenteelle (Chapman ym. 2017). Monet liikkuvat pimeyden ja kylmyyden myötä talviaikaan vähemmän ulkoilmassa. Ylipäänsä ruumiillisen toiminnan vähenemistä on havaittu eri maissa. Mjölkkudennaapurustossa Ruotsin Luleåssa toteutetussa tapaustutkimuksessa on havaittu, että yli kilometrin mittainen kävelymatka saatetaan jättää tekemättä hiukan useammin talvi- kuin

kesäaikaan. Kävelijät välttelivät useimmiten jäisiä tienpintoja ja sateisia kelejä mutta harvoin jos koskaan lumisia tienpintoja. Muita vähäisessä määrin vaikuttaneita tekijöitä olivat pimeys, kylmyys ja tuulisuus. Talvialueen kaupungeissa on kaupunkisuunnittelun keinoin tärkeää varmistaa auringonvalon riittävyys, sillä se lisää talviajan ulkoilman ruumiillista toimeliaisuutta ja edistää pehmeää, moottoroimatonta kaupunkiliikennettä.

Aalto ym. (2023: 1, 3) on tutkinut työmatkaliikenteen ja henkilökohtaisesti koetun terveydentilan yhteyttä. Kyselyyn on vastannut noin 42 tuhatta kunta- ja hyvinvointialan työntekijää Vantaalta, Espoosta, Helsingistä ja Turusta (Työterveyslaitos 2023; Aalto ym. 2023: 1–2). Vastauksista noin 38 tuhatta kelpuutettiin mukaan tutkimukseen. Fyysisesti aktiivinen työmatkaliikkuminen on vaikuttanut osaltaan koettuun työkykyyn ja terveyteen (Aalto ym. 2023: 4). Passiivisesti kuten henkilöautolla työmatkansa tehneillä todettiin 1.23-kertainen riski kokea terveydentilansa ja 1.18-kertainen riski kokea työkykynsä muuksi kuin parhaaksi mahdolliseksi. Riski oli koetun työkyvyn osalta 1.08-kertainen ja terveydentilan osalta 1.11-kertainen heillä, jotka eivät kertaakaan matkusta työmatkaa jalan, verrattuna heihin, jotka matkustavat usein jalkaisin. Samalla tavalla riski muuhun kuin mahdolliseen tulokseen oli työkyvyn osalta 1.27-kertainen ja koetun terveyden osalta 1.65-kertainen heillä, jotka eivät kertaakaan pyöräilleet työmatkaa, paljon pyörällä matkustaviin verrattuna.

Julkisen liikenteen perustavaan luonteeseen kuuluu mahdollistaa ihmisten pääseminen palvelujen ja muiden ihmisten luokse (Ganann ym. 2021: 1–2). Joukkoliikenne mahdollistaa muun muassa tavaroiden ja tiedon liikkumisen sekä sosiaalisen ja kulttuurisen pääoman ylläpitämisen. Esteettömyys on joukkoliikenteessä tärkeää liikkumisen- ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kannalta. Joukkoliikenteen näkökulmasta esteettömyyden voi käsitteellistää ainakin henkilötason esteettömyytenä, kuitenkin useimmiten tietyn sijainnin tai paikan saavutettavuutena. Rakennettu- ja sosiaalinen ympäristö voivat jättää täyden yhteiskunnallisen osallisuuden ulkopuolelle henkilöitä, jotka elävät häiriön tai vamman kanssa. Vähähiilisen liikenteen tavoittelemisen ja oikeudenmukaisuuden kannalta on tärkeää, että joukkoliikenteen suunnittelussa huomioidaan haavoittuvassa asemassa olevien ja pienituloisten liikkumismahdollisuudet (Monyei, Sovacool & Upham 2024).

2.4.2 Kävely ja pyöräily

Toiminnallinen eli aktiivinen liikenne tarkoittaa kävelyyn ja pyöräilyyn luettavia ruumiillisia liikkumismuotoja (Christidis, Navajas Cawood & Pisoni 2022). Toiminnallista liikennettä edistämällä voidaan saavuttaa positiivisia ympäristö- ja yhteiskunnallisia vaikutuksia, säästää rahaa sekä saavuttaa kerralla useampia kaupunkiympäristön tavoitteita. Jos lyhyet matkat taitetaan auton sijasta kävellen, toiminnallinen eli aktiivinen liikenne lisääntyy ja kroonisen taudin riski pienenee, samalla kun liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät ja polttoaineen kulutus pienenee (Ferrer & Ruiz 2018: 111).

Kävely on ympäristöystävällisin ja suhteellisen turvallinen liikkumistapa kaupunkiliikenteen muihin muotoihin, kuten moottoripyöräilyyn, henkilöautoiluun, polkupyöräilyyn ja metrolla matkustamisen verrattuna (Christidis, Navajas Cawood & Pisoni 2022). Vapaa-ajan rauhallista kävelyä harrastetaan enemmän naapurustoissa, joissa alueen ihmiset ovat keskenään kytkeytyneempiä ja keskinäinen luottamus on vahvempaa, verrattuna alueisiin joissa verkostoituneisuus ja keskinäinen luottamus on heikompa (Heechul & Seungho 2017). Vapaa-ajan rauhallista kävelyä mahdollistava ja tukeva ympäristö lisää naapuruston sosiaalista pääomaa. Kalteva, viettävä maasto vähentää kävelyn ja pyöräilyn veto-voimaisuutta. Myös yksittäisten katujen ominaisuuksilla kuten materiaalien laadulla, puiden määrällä sekä kävelyteiden leveydellä on merkitystä.

Lyhyen aikajänteen päätöksentekoa kuvastavat muun muassa erilaiset autoilua rajoittavat katukokeilut. Turussa Kristiinankatu muutettiin kokeiluluonteisesti autottomaksi kesäkaudeksi vuonna 2021 (Turun kaupunki 2023a). Vuonna 2024 Kristiinankadun kesäkatu toteutetaan neljättä kertaa peräkkäin. Helsingissä on aloitettu keväällä 2023 kaksivuotinen kokeilu, jossa Esplanadin kävelyolosuhteita, viihtyisyyttä ja vehreyttä on lisätty vähentämällä auto-liikenteen kaistojen määrä yhteen kaistaan suuntaansa Pohjois- ja Eteläesplanadilla (Helsingin kaupunki 2023).

Toimivan kaupunkipyöräilyverkoston rakentaminen on keskeistä (Dias ym. 2021: 149). Julkisen vallan poliitikoilla on ensisijainen asema pyöräilyn edistämässä (Dill, Handy & Pucher 2020: 1) Pyöräilyn merkittävä edistäminen vaatii samanaikaisen nipullisen toimenpiteitä, jotka täydentävät toinen toisiaan, kuten pyöräilyä tukevaa maankäyttöä, pyöräilyn edistämishjelmia ja rajoituksia yksityisautoiluun. Yhdessä tutkimuksessa autotiestä erilliset pyörätiet koettiin turvallisemmiksi kuin autotielle maalatut polkupyöräkaistat, samalla polkupyöräkaistat koettiin turvallisemmiksi verrattuna pelkkään tiehen

(Binnig & von Stülpnagel 2022: 7). Polkupyöräkaista on pyöräilijöille tarkoitettu, opasteilla ja katumerkinnöillä erotettu osa ajoradasta (Bailey ym. 2014: 1). Pyöräilykaistojen koettu turvallisuus parani, kun kaista edes jossain määrin erotettiin fyysisellä esteellä autotiestä (Binnig & von Stülpnagel 2022: 7). Yhdessä tutkimuksessa on tarkasteltu yli 46 000:tta ohitustilannetta, jossa autoilija ohitti pyöräilijän (Nolan, Savage & Sinclair 2021: 1). Autoilijat antoivat enemmän tilaa maalatulla pyöräkaistalla kuin autotiellä pyöräilleille. Fyysisellä esteellä suojatulla pyöräkaistalla pyöräilleitä ei ohitettu kertaakaan alle metrin päästä.

2.4.3 Lasten, iäkkäiden ja näkövammaisten kaupunkiliikenteestä

Lasten itsenäinen liikkuminen voi lisätä lasten hyvinvointia (Amiour, van den Berg & Waygood 2022). Viime vuosina on tutkittu aiempaa enemmän lasten toimeliasta eli aktiivista, kouluun suuntaavaa matkustamista ja tämän liikenteen yhteyttä lasten ruumiilliseen eli fyysiseen aktiivisuuteen. Liikenteessä lasta tulee tarkastella erillään aikuisesta. Lapsen kognitiiviset taidot kehittyvät vielä, eikä hänelle ole kertynyt aikuiseen verrattavaa kokemusta liikenteessä toimimisesta. Liikenteellä on vaikutusta lapsen hyvinvointiin niin kognitiivisen, psyykkisen, fyysisen, taloudellisen kuin sosiaalisen hyvinvoinnin osalta (Friman ym. 2017: 32).

Lapsi on yleensä pituudeltaan aikuista lyhyempi, jolloin hän saattaa jäädä muiden tienkäyttäjien näkymättömiin (Amiour, van den Berg & Waygood 2022). Vanhemmat arvioivat lähiseudun liikennettä ja lapsen taitotasoa, päättävät millä tavoin lapsi kulkee koulumatkat sekä ylipäänsä opettavat lapsia kulkemaan erilaisilla liikkumistavoilla, kuten joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen. Kouluun suuntaavan kävelyn ja pyöräilyn suurimmiksi esteiksi vanhemmat ovat kokeneet muun liikenteen mahdolliset vaarat sekä pitkän välimatkan kodin ja koulun välillä. Euroopan unionin alueella kolmasosa liikenteessä loukkaantuneista lapsista on ollut kävelijöitä (Deluka-Tibljaš ym. 2022). Turvallisuuden tunteen kokeminen on keskeistä lapsen aktiivisen, kouluun suuntaavan liikkumisen kannalta, ja sen muodostumisessa rakennetulla ympäristöllä on oma osuutensa (Amiour, van den Berg & Waygood 2022). Lapset kävelevät enemmän ja lapsille sattuu vähemmän onnettomuuksia, jos liikennettä rauhoitetaan rakennetun ympäristön ratkaisuilla.

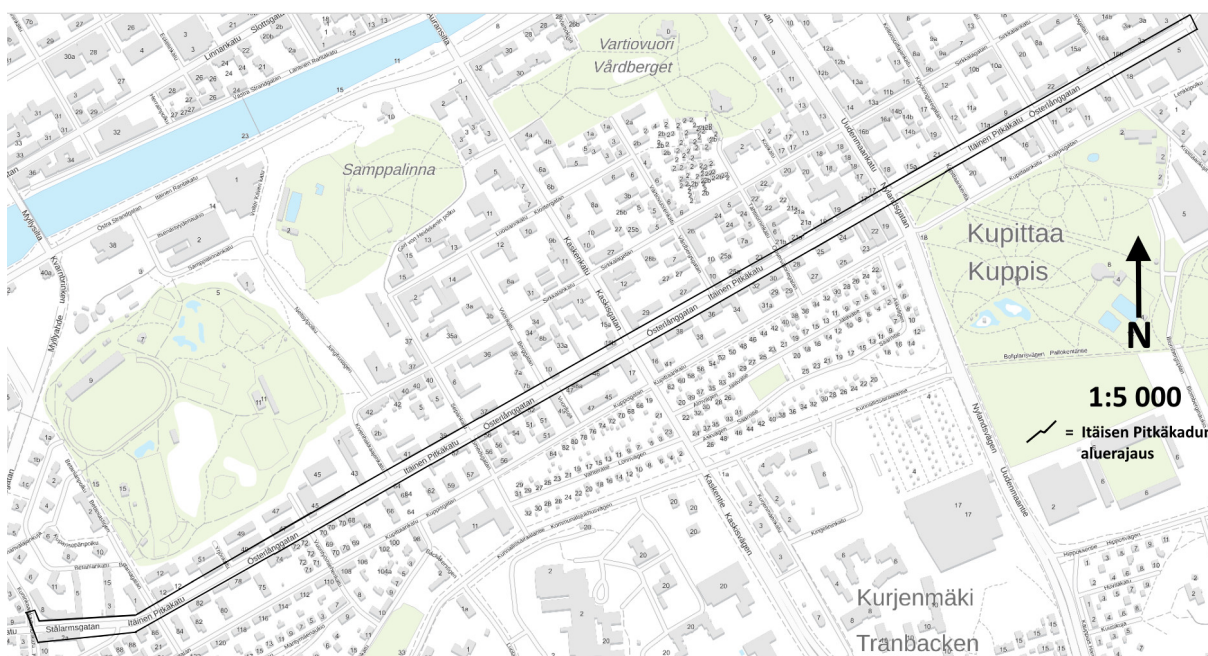
Rakennetun ympäristön pitää mahdollistaa myös vammaisten henkilöiden monipuolinen osallisuus (Christensen & Sze 2017). Näkövammaisille henkilöille kaupunkiympäristössä liikkuminen on usein haastavaa (Curran ym. 2022). Vaikeuksia tuottavat muun muassa erilaiset tolpat ja jalkakäytävälle pysäköidyt henkilöautot. Näkövammaisten arkea voi edesauttaa ja kaupunkien esteettömyyttä parantaa vahvalla esteettömyyspolitiikalla, kouluttamisella ja tietoisuuden lisäämisellä. Näkövammaiset henkilöt ovat kokeneet kaupunkiliikenteen kannalta tärkeiksi katualueen elementeiksi muun muassa liikennevalojen ääniopastimet ja kadun pintojen korkeuseroista kertovat opasteet (Bottacchi, Monteu & Nuzzi 2018). Näkövammaisilla henkilöillä kadun pintojen ja kulkureittien selkeät rajaukset helpottavat liikkumista (Kilpelä 2019: 27, 30, 36). Polkupyörien pysäköintipaikat tulee sijoittaa kulkuväylien ulkopuolelle kontrastimateriaalivyöhykkeille, jotta polkupyörät eivät aiheuta törmäysvaaraa.

Iäkkäämmät ihmiset pääsääntöisesti matkustavat harvemmin ja lyhyempiä matkoja (Ganann ym. 2021: 2). Iäkkäät ihmiset hyötyvät monella tapaa kävelystä (Figuroa-Martínez ym. 2022: 1). Iäkkäiden kaupunkikävelyintoon ovat vaikuttaneet katu ympäristön siisteys sekä viher-elementtien määrä. Nigeriassa on tutkittu istumiseen käytetyn ajan sekä alueen ympäristötekijöiden yhteyttä satunnaisotannalla valituilla, 353 yli 60-vuotiaalla Maidugurin kaupungin asukkaalla (Kolo ym. 2019: 165, 170, 172). Kävelyolosuhteilla on ollut tutkituista ympäristötekijöistä suurin vaikutus viikoittaiseen istumiseen (kävelyolosuhteet vähensivät voimakkaimmin istumista), samoin kuin vaikuttavuusjärjestyksessä: matkan määränpään läheisyydellä ja saavutettavuudella, liikenteen turvallisuudella ja alueen rikollisuudella. Viikoittainen istumisaika voisi yli 60-vuotiailla vähentyä lähes 20 tunnilla kävelyolosuhteita laaja-alaisesti parantamalla.

3 Aineistot ja menetelmät

3.1 Itäinen Pitkätie tutkimusalueena

Itäinen Pitkätie (ruotsiksi Österlånggatan) on eteläisen keskustan suurimpia suunnilleen itä-/koillis-länsi-/lounaissauntaisia poikkitaistaisia katuja (kuva 1). Se on alueellinen kokoojakatu, johon useat pienemmät poikkikatut yhdistyvät. Samalla se risteää muiden alueen suurempien pitkittäiskatujen, Kuninkaankartanonkadun, Kaskenkadun, Uudenmaan- kadun ja Lemminkäisenkadun kanssa. Samansuuntaisia lähikatuja ovat Mestarinkatu, Kupittaankatu ja Sirkkalankatu, joista Kupittaankatu jatkuu samansuuntaisena lähes koko Itäisen Pitkätien matkalla. Autoliikenteen nopeusrajoitus on 40km/h koko kadun pituudelta.



Kuva 1. Itäinen Pitkätie sijaitsee Turun keskustan eteläosassa Aurajoen eteläpuolella. Se on alueellinen itä-/koillis-länsi-/lounais-linjalle suuntautunut kokoojakatu. Sami Väisänen 2024. Muokattu Maanmittauslaitoksen Karttapaikan taustakarttasarjan (1:5 000) pohjalta (Karttapaikka 2024).

Itäinen Pitkätie on noin 2,2 kilometriä pitkä, ja sen leveys vaihtelee noin 19–24 metrin välillä (Ortokuva s.a.). Kadun leveys vaihtelee paikoin useilla metreillä tonttien ja rakennusten sijainnin mukaan. Rakennuskanta on länsi-/lounaispäädyssä sekoitus puutaloa ja kerrostaloa. Toimipaikkoja on alkuvuonna 2023 ollut noin 50. Kerrostalovaltaisuus säilyy kohti itä-/koillispäätä. Katu sijoittuu keskustan suuralueeseen sekä lännestä/lounaasta idän/koillisen suuntaan lukien viiteen kaupunginosaan: IV (Marti), III, II, I sekä Kupittaa (kadun itä-/koillispäädyssä raja I. kaupunginosaan ja Kupittaaan välillä kulkee Itäistä Pitkätietä)

pitkin Kaivokadun ja Lemminkäisenkadun välillä) (Kaupunginosat ja suuralueet Turussa, s.a.). Katu ulottuu postinumeroalueille 20810, 20700, 20500 ja 20520. Vuonna 2004 kadun ajorata on kavennettu nelikaistaisesta kaksikaistaiseksi, suojateille on lisätty keskikorotukset ja nykyiset parkkipaikat, samalla on tunnistettu pyörätien ja laajemman saneerauksen tarve (Turun kaupunki 2023b). Pyörätie on rakennettu Kaivokadun ja Lemminkäisenkadun risteysten väliselle osuudelle pintasaneerauksen uusimisen yhteydessä.

Turun kaupunginvaltuuston (2023) päätöksen mukaan Itäisen Pitkätien hankkeeseen ryhdytään, jotta kaupungin korjausvelkaa saadaan lyhennettyä, ja koska kadusta halutaan “kaikkia liikennemuotoja mahdollisimman hyvin palveleva itäisen keskustan pääkatu.” Katu tulee uudistuksen myötä osaksi Turun pyöräilyn pääreitistöä. Suunnittelun lähtökohdaksi on valittu kahdesta uudistussuunnitelmaluonnoksesta kunnianhimoinen uudistussuunnitelmaluonnos (2022). Sen myötä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet, liikenneturvallisuus ylipäänsä sekä kaupunkiympäristön laatu paranevat kaupungin asettamien tavoitteiden mukaisesti (Turun kaupunginvaltuusto 2023). Uusien katupuiden ja johtosiirtojen osalta tullaan seuraamaan tavanomaista uudistussuunnitelmaluonnosta (2022), eli uusia katupuita tulee 180 puun sijasta 62 (Turun kaupunginvaltuusto 2023). Uusien katupuiden vähäisemmän määrän myötä vaativia johtosiirtoja ei tarvita. Katu-uudistuksella tavoitellaan myönteisiä vaikutuksia suurimmalle osalle, eritoten alueen koululaisille, asukkaille ja yrityksille (Pärssinen 2024). Ensimmäisen Kerro kantasi -kyselyn perusteella enemmistö vastaajista on kannattanut kadun uudistamista (yhdeksän kymmenestä vastaajasta) eikä ole ollut tyytyväinen kadun nykytilaan (neljä viidestä vastaajasta) (Turun kaupunginvaltuusto 2023).

Itäinen Pitkäkatu on todettu vuosien 2014–2019 kesävuorokausien jalankulkija-määrien seurannassa kävelyn kannalta yhdeksi keskustan suuralueen eteläpuoleisen osan merkityksellisistä kaduista (Jalankulkijoiden liikennemäärät 2019). Itäisen Pitkätien kesävuorokauden kävelijämäärät ovat olleet Betaniamkadun ja Kerttulinkadun välillä 500–1 000 kävelijää. Turun kaupunki on toteuttanut käveltävyyskartoituksen Itäisellä Pitkätien kadulla vuonna 2021 osana tulevaa katu-uudistusta (Aaltonen ym. 2021). Kadun haasteita ovat ainakin katuvihreän vähäisyys tai puuttuminen, säätilalta suojaa antavan puuston tai rakenteiden puuttuminen tuulisella kadulla sekä julkisten penkkien puuttuminen. Katu ei myöskään mahdollista leikkiä tai tapahtumia. Myönteisenä on koettu pitkät ja paikoin mielenkiintoiset näkymät sekä laatoitetut ja leveät, joskin vaihtelevakuntoiset jalkakäytävät molemmin puolin katua.

Vuosien 2014–2019 seurannassa kesävuorokausien päivittäiset pyöräilijämäärät ovat jääneet Itäisellä Pitkädulla Betaniankadun ja Kerttulinkadun välillä pienimpiin liikkujamääriin eli 1–500 päivittäiseen pyöräilijään (Turun kaupunki 2023b). Saman-suuntaisella naapurikatu Kupittaankadulla päivittäiset pyöräilijämäärät ovat olleet Kuninkaankartanonkadun ja Uudenmaankadun välillä 1 000–1 500 ja Uudenmaankadun ja Kerttulinkadun välillä 500–1 000 pyöräilijää. Kupittaankatua on tarkoitus kehittää nykyisenkaltaisena katuna, jossa on runsaasti henkilöautojen pysäköintitilaa ja pyöräilijät pyöräilevät samalla ajoradalla moottori-liikenteen kanssa (Turun kaupunki 2023b). Kadun moottoriliikenteen arkivuorokausimäärät ovat olleet vuoden 2022 seurannassa monipuolisia. Kuninkaankartanonkadun ja Kaskenkadun välillä on kulkenut 12 000–18 000, Kaskenkadun ja Uudenmaantien välillä 6 000–12 000 ja Uudenmaantien ja Lemminkäisenkadun välillä 18 000–24 000 ajoneuvoa.

3.2 Kävelykartoitus

Kävin helmikuussa 2023 yhdessä toisen opiskelijan kanssa tekemässä kävelykartoituksen talvisella Itäisellä Pitkädulla. Keskiviikko 22.2.2023 oli kirkas, aurinkoinen pakkaspäivä. Havainnoimme katua ja teimme muistiinpanoja päivällä noin kello 14–16 aikaan. Pakkasta oli päivällä noin 7–12 celsiusastetta. Muutamia päiviä aiemmin oli satanut runsaasti lunta. Meneillään oli hiihtolomaviikko, mikä todennäköisesti näkyi kadulla ainakin tavanomaisen arkipäivän liikennemäärien ruuhkahuipussa. Kävelimme kadun päästä päähän. Kirjasin havaintoja ylös suunnilleen osoitteen tai tontin tarkkuudella esimerkiksi bussipysäkkien sijainnista, aurauksesta ja lumien kasaamisesta, henkilöautojen pysäköintipaikoista, suojeleistä, viherrakenteista ja kasvillisuudesta sekä ajantasaisista kadun toimipaikoista. Tarkastelimme samalla osoitteen tarkkuudella, miltä tulevaisuuden Itäinen Pitkäkatu näyttäisi kunnianhimoisen uudistussuunnitelmaluonnoksen (2022) mukaan toteutettuna.

Olen käynyt erikseen ottamassa kadun tilaa havainnollistavia valokuvia aurinkoisena kevätpäivänä 8.4.2024 (liitteet 2–11). Arvioin liitteiden kuvatekstissä, miten valokuvan näkymä tulee muuttumaan kahden uudistussuunnitelmaluonnoksen, kunnianhimoisen ja tavanomaisen (pelkästään linjasiirrot ja uudet katupuut) perusteella. Liitteiden kuvatekstissä esiintyvällä, uudistussuunnitelmaluonnoksissa mainitulla käsitteellä ”3-taso pyörätie” tarkoitetaan pyörätietä, joka on erillisellä tasolla eli korkeudella ajoradan ja kävelytien kanssa ja niistä erotettuna. 3-taso pyörätien kanssa ajorata, pyörätie ja kävelytie muodostavat yhdessä kolme eri korkeudella kulkevaa tasoa.

Aineistonhankintamenetelmien mukaisesti (Koppa 2014) olen ensin tutustunut yleisluontoisesti Itäiseen Pitkätatuun ja ohjaajalta saamiini kahteen uudistussuunnitelmaluonnokseen. Olen verrannut suunnitelmia toisiinsa ja tulostanut niistä toisen, kunnianhimoisen uudistussuunnitelmaluonnoksen värillisenä kävelykartoitusta varten. Kävelykartoituksen tulokset on kerätty osoitteen tarkkuudella. Ne voivat toisaalta heijastella toimijoiden nimettömänä antamia haastatteluvastauksia, joten esitän kävelykartoituksen tulokset kahden poikkikatun risteysten väliin jäävän kadunmitan tarkkuudella. Yhdistän tarvittaessa useamman poikkikatujen välin samaan kappaleeseen, jos yhdestä ei ole kertynyt useampia havaintoja.

Yksittäiset kartoitukset tarjoavat ikään kuin pintaraapaisuja monisyiselle ja monikerroksiselle kadulle, jolla monenlaiset sosiaaliset ja fyysiset todellisuudet risteävät. Minulle kadun todellisuus kävelykartoituksessa avautuu suunnilleen 170 senttimetrillä silmien korkeudelta, kahdella jalalla kävelevän henkilön näkökulmasta. Olen kävellyt ja pyöräillyt Itäistä Pitkätatua päästä päähän molempiin suuntiin. Vaikka olen kävellyt ja pyöräillyt kadulla muulloinkin kuten toimijoiden haastatteluja keräämässä, kävelykartoitukset ja yksittäiset havainnot eivät perustu jatkuvaan seurantaan. Kadun lumi-, lumikasa-, auraus-, hulevesi-, remontti- ja siisteystilanteen kuvaukset ovat yksittäisiä välähdyksiä kadulle. Samalla huomiot ovat kuitenkin olleet käyntiaikana osa kadun sen hetkistä todellisuutta ja osana kadun toimijoiden, asukkaiden ja läpikulkijoiden jokapäiväistä arkea.

3.3 Haastattelut

Olen haastatellut toukokuussa 2023 Itäisen Pitkätatun toimijoita, kuten yrityksiä ja yhdistyksiä. Kriteerinä on ollut, että toimijan toimipaikka sijaitsee suoraan kadulla tai vähintäänkin kadun välittömässä läheisyydessä, kuten Itäisen Pitkätatun ja muiden katujen risteyskohdassa. Olen käynyt haastattelukysymykset läpi aineistolähtöisen sisällönanalyysin keinoin. Lisäksi olen tilastollisen analyysin kautta taulukoinut haastatteluvastaukset Libreofficen Calc-tilukkolaskentaohjelmistolla ja muodostanut niistä kuvaajia. Olen pyrkinyt haastatteluiden jälkeen kirjoittamaan aineiston puhtaaksi tietokoneella. Näin olen vielä tuoreesta muistista saanut jäsenneltyä ylös kirjoittamiani, haastattelun aikana annettuja vapaamuotoisia vastauksia.

Käytän nimitystä ”toimija” kuvaamaan henkilöä, joka aktiivisen roolin avulla on kytköksissä Itäisen Pitkätkadun toimipaikkoihin, eli hän toimii kadulla. Kielitoimiston sanakirja määrittää ”toimijan” niin, että sillä tarkoitetaan ”toimivaa henkilöä [ai] yhteisöä”, niin että toimiva rinnastuu aktiiviseksi (Toimija 2022). Kyse on tavasta kuvailla henkilöä, joka voi olla kadulla toimivassa toimipaikassa missä tahansa roolissa, kuten työntekijänä, yrittäjänä tai vapaaehtoisena. Haastattelun taustatiedoista ei selviä, missä roolissa toimija on toimipaikassaan. Toimijan ei tarvitse välttämättä olla yrittäjä tai johtotehtävissä, riittää että toimipaikka, jossa hän työskentelee, sijaitsee Itäisellä Pitkätkadulla ja että hän matkustaa ja liikkuu työmatkojen aikana Itäisellä Pitkätkadulla. Myös osittaista etätöitä tekevät toimijat ovat voineet osallistua haastatteluun, jos he ovat olleet paikalla, kun olen tullut esittämään haastattelupyynnön. Kyse on varsinkin pienempien mutta myös suurempien toimipaikkojen kohdalla haastateltujen toimijoiden anonyymiteetin eli nimettömyyden säilyttämisestä. Toimipaikoilla tarkoitan kadun osoitteellisia tiloja, jotka eivät ole asumiskäytössä. Suurin osa kadun toimipaikoista on yksityisiä yrityksiä. Kadun asukkaat rajautuvat haastattelututkimuksen kohderyhmän ulkopuolelle.

Aineistonhankintamenetelmien (Koppa 2014) periaatteen mukaisesti olen ensin tutustunut haastattelun eri muotoihin ja haastattelukirjallisuuteen ja niiden kautta päätenyt strukturoituun haastattelumuotoon. Olen tutustunut yliopiston julkaisemaan Opiskelijan aineistohallintasuunnitelmaan. Lisäksi olen selvittänyt, tarvitsenko ohjaajan kanssa katsottua haastattelun toteutusmuotoa varten tietosuojaselostetta ja tuleeko minusta tietosuojarekisterin ylläpitäjä. Tietosuojaselostetta ei ole tarvinnut liittää osaksi haastattelulomaketta ja minusta ei tullut tietosuojarekisterin ylläpitäjää, koska haastattelu on toteutettu nimettömänä ja kysytyt taustakysymykset ovat arvioni mukaan olleet tarpeeksi suurpiirteisiä (kts. liite 1).

Toimijoiden valitsemisessa on ollut kyse yksinkertaisesta satunnaisotannasta (Tilastokeskus 2024). Kadun toimijat ovat muodostaneet haastattelututkimuksen perusjoukon, ja olen yrittänyt esittää haastattelukutsun kaikille toimijoille, jotka olen etukäteen havainnut Itäistä Pitkätkatua kiertämällä. Tavoittamistani kadun toimijoista kuusitoista suostui haastateltavaksi. Haastatellut toimijat edustavat useita erilaisia toimialoja, kuten päivittäistavarakauppaa ja parturi-kampaamoalaa. Toimipaikkojen koko on vaihdellut yksittäisten toimijoiden paikoista useamman toimijan toimipaikkoihin. Itäisellä Pitkätkadulla on ollut keväällä ja alkukesällä 2023 käynnissä pienempiä katutöitä. Pienemmät katutyöt ja rakennusten remontoinnit ovat lopulta väliaikaista toimintaa. Katu- ja rakennustyömailla on lisäksi omat turvallisuusmääräyksensä ainakin kulkemisessa ja pukeutumisessa, joten en ole haastatellut rakennusalan

toimijoiden edustajia tätä tutkimusta varten. Sen sijaan kadun varsinaisten toimijoiden kuten liiketilojen vuokralaisten, joita pyrin tutkimuksessa haastattelemaan, toiminta voi olla luonteeltaan pysyvää tai väliaikaista. Paikallista Sirkkalan koulua on korjausrakennettu vuodesta 2020 lähtien ja työ valmistui loppuvuonna 2023 eli alkuvuodesta toteuttamieni haastattelujen jälkeen.

Puolistrukturoitu haastattelu on haastattelumuotojen välimalli (mm. Aaltonen, Ruusuvuori & Tiittula 2005; Aho ym. 2017; Hirsjärvi & Hurme 2008; Tiittula & Ruusuvuori 2009). Se on yhdistelmä lähes kokonaan ennakkoon jäsennettyä haastattelua ja toisaalta hyvin vapaa-
muotoista haastattelua, jossa voi olla pelkkä aihe lähtökohtana haastattelulle. Toimijoille suunnattu tutkimushaastattelupohja on puolistrukturoitu, koska kysymykset ovat voineet toimia myös lyhyiden keskustelujen avauksina, joihin toimijat ovat voineet ottaa kantaa haluamallaan tavalla. Olen kirjannut mahdollisia kommentteja ja kysymyksen kohdalla heränneen keskustelun sisältöä lyhyesti ylös kunkin kysymyksen kohdalle. Olen haastatellut toimijoita puolistrukturoidun haastattelulomakkeen avulla (liite 1). Kahdestakymmenestä kysymyksestä yksi on avoin kysymys ja muissa on ollut ennalta määritellyt vastausvaihtoehdot. Olen jäsennellyt haastattelulomakkeen niin, että suunnilleen tietyn aihepiiriin kysymykset löytyvät läheltä toisiaan.

Haastateltavat kadun toimijat ottivat paikan päällä heille esittämäni haastattelukutsun neutraalin reippaasti vastaan. Osa kieltäytyi kohteliaasti haastattelusta. Vaikka haastattelun aihe tai osa kysymyksistä vaikutti herättävän osassa melko voimakkaitakin tuntemuksia, jokaisen haastateltavan käytöksen perusteella oli selkeää, että tuntemus kohdistui haastattelussa käsiteltäviin asioihin eikä haastattelijaan. Kerroin haastattelun alussa haastateltavalle, että teen työtä itsenäisesti, eli että en työskentele kaupungille. Osa haastateltavista saattoi puhua tarkasti tietystä kadun ominaispiirteestä, ja muistutin useita lopuksi, että heidän kannattaa olla halutessaan kaupunkiin yhteydessä ja kertoa näkemyksensä, jotta asia osattaisiin ottaa suunnitteluvaiheessa huomioon. Haastattelin kadun toimijoita niin, että en kerännyt heiltä henkilötietoja ja näin ollen en tarjonnut haastateltaville mahdollisuutta vetäytyä tutkimuksesta jälkeenpäin.

Koska haastattelu on puolistrukturoitu, hyväksyin valmiiksi muotoillut kysymykset ja vastausvaihtoehdot myös keskustelun avauksina. Muutaman kerran haastateltava on jättänyt vastaamatta suoraan itse kysymykseen, mutta hänellä on herännyt ajatuksia tai muuta sanottavaa. Kyseisessä tilanteessa olen merkinnyt kysymyksen kohdalle ruksin kohtaan

”ohitan kysymyksen” ja kirjoittanut lyhyesti kysymyksen alle kohtaan ”tarkennan” ylös, mitä haastateltava on kommentoinut.

Etukäteen Itäisen Pitkäkadun varrelta laskemistani toimijoista suunnilleen hieman alle kolmannes on osallistunut haastatteluun. Koska haastatteluvastauksia on vähän, kuusitoista suunnilleen yli viidestäkymmenestä toimijasta, tuloksia ei voi yleistää. Ne kuitenkin antavat suurpiirteistä kuvaa kadun toimijoiden käsityksiin tulevasta katu-uudistuksesta. Osaa toimijoista en onnistunut tavoittamaan kadulla kiertämällä, jolloin he ovat jääneet tutkimuksen ulkopuolelle. Haastattelin osan toimijoista saman tien, ja osan kanssa sovimme erikseen haastatteluajankohdasta. Etätyöskentely on voinut vaikuttaa siihen, miksi en onnistunut yksittäisiä kadun aktiivisia toimijoita tavoittamaan. Lisäksi ainakin yksi toimipaikka oli tarkemmin katsottuna lopettanut toimintansa kadulla.

Paikan päällä toteutetut haastattelut olivat tutkimuksen tavoitteiden kannalta mielekäs ja tehokas tiedonkeruutapa. Melko kiireettömien haastatteluiden aikana sain kuulla toimijoiden näkemyksiä ja kokemuksia myös haastattelulomakkeen ulkopuolelta. Kävelykartoituksen aikana teimme yhdessä toisen opiskelijan kanssa kadun tilasta ja uudistussuunnitelmasta merkityksellisiä huomioita, jotka auttoivat havainnollistamaan kadun nykytilaa liikenteen kannalta sekä suunniteltuja muutoksia paikan päällä elävässä katuympäristössä.

Mainitsen haastattelulomakkeessa (liite 1), että haastattelun kesto olisi suunnilleen 5–10 minuuttia. Aika-arvio on ollut optimistinen, haastattelut ovat kestäneet suunnilleen 10–50 minuuttia. Haastatteluun käytettyä aikaa ovat pidentäneet lähinnä yksittäisten kysymysten herättämät keskustelut. Olen varannut haastatteluille etukäteen runsaasti aikaa ja olen tarkoituksella lähtenyt luomaan haastateltaville osaltani kiireetöntä ilmapiiriä. Kiireen tuntua haastattelutilanteeseen ovat tuoneet lähinnä toimipaikkojen asiakkaat. Asiakkaat ovat suhtautuneet minuun haastattelijana neutraalin myönteisesti. Maksavina asiakkaina he ovat tarpeen vaatiessa menneet etusijalle myös kesken haastattelun, minkä olin etukäteen hyväksynyt osana kiireetöntä ja joustavaa haastattelukokemusta toimijoiden luona aukiolo-aikojen puitteissa.

Haastattelulomakkeen (liite 1) kysymys 18 ”Ilmastonmuutos vaikuttaa säätiloihin Turussa: kesät ja talvet lämpenevät ja sateet kasvavat. Onko muuttuviin sääolosuhteisiin varauduttu kadun uudistuksessa riittävän hyvin?” on toiminut heikosti itsenäisenä kysymyksenä ja samalla hyvänä keskustelun herättäjänä. Seitsemän toimijaa on vastannut ”en osaa sanoa” ja neljä on ohittanut kysymyksen. Kuusi haastateltavaa on kommentoinut sitä.

Haastateltava on saattanut alkaa puhumaan kadun asioista ennen kuin olen saanut haastattelutavarat esille, jolloin olen itsekin kiirehtinyt haastattelun aloittamisen kanssa. Tämä on johtanut ainakin yhteen huolimattomuusvirheeseen. Olen yhdeltä haastateltavalta kirjoittanut vain syntymävuosikymmenen ylös. Kyseisen haastateltavan ikä jäi pois toimijoiden ikää esittelevästä kuvaajasta (kuva 2).

Yhtenä puutteena havaitsin haastattelujen loppuvaiheilla, että en ole ottanut haastattelu-kysymysten valmistelun tai haastattelutilanteisiin valmistautumisen aikana huomioon, että osa kadulla työskentelevistä toimijoista voi olla alaikäisiä nuoria. Alaikäinen voi työskennellä tietyin ehdoin erilaisissa toimipaikoissa yläasteopetukseen kuuluvan työelämään tutustumis- eli tet-harjoittelujakson aikana sekä osa-aikatöissä. Yliopistossa opiskelevana aikuisena ja eettisistä syistä en olisi haastatellut toimijaa ilman huoltajan suostumusta, jos hän olisi ilmoittanut iäkseen alle 18 vuotta. Itseäni nuorempien, aikuisten toimijoiden kanssa minulla on ollut korostunut vastuu huolehtia, että haastattelutilanne on sujunut hyvien tieteellisten käytänteiden mukaisesti.

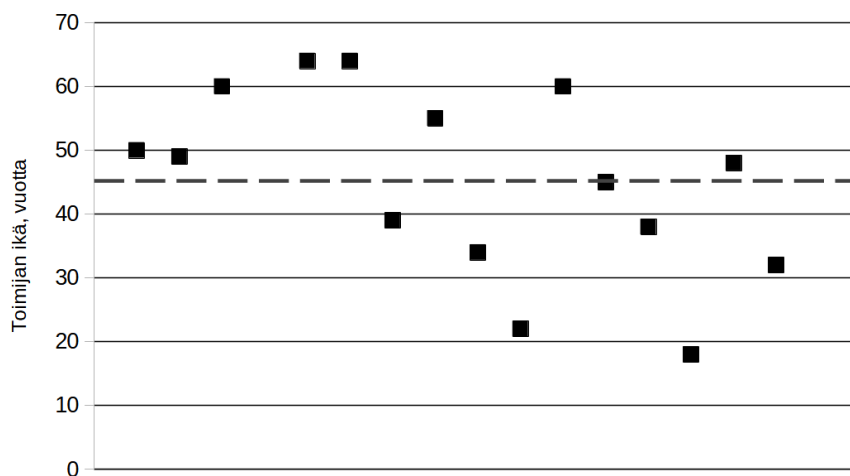
4 Tulokset

4.1 Haastatteluvastaukset

4.1.1 Taustakysymykset

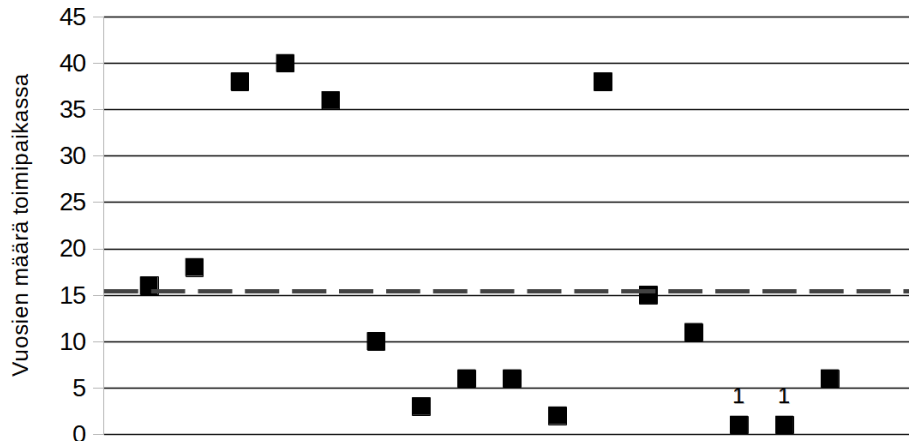
Kuvaajista puuttuvat ne vastausvaihtoehdot, joita yksikään haastateltu toimija ei ole valinnut kysymyksen kohdalla. Kaikki toimijoille esittämäni kysymysten vastausvaihtoehdot löytyvät haastattelulomakkeesta (kts. liite 1). Taustakysymyksiä kuten varsinaisia haastattelukysymyksiäkin on voinut halutessaan ohittaa. Haastateltava on voinut ilmoittaa sukupuolen vapaamuotoisesti, kysymykseen vastanneet ovat kertoneet sukupuolekseen nainen tai mies.

Viidentoista haastatellun kadun toimijan iän keskiarvo on ajoittunut suunnilleen neljäkymmenenviiden ikävuoden kohdalle (harmaa katkoviiva) (kuva 2). Suurin osa viidestätoista toimijasta asettuu iän perusteella suunnilleen yli kolmenkymmenen ja alle kuudenkymmenen ikäisiin. Iäkkäimmät toimijat ovat olleet suunnilleen kuudenkymmenen ja nuorimmat toimijat kahdenkymmenen ikävuoden molemmin puolin.



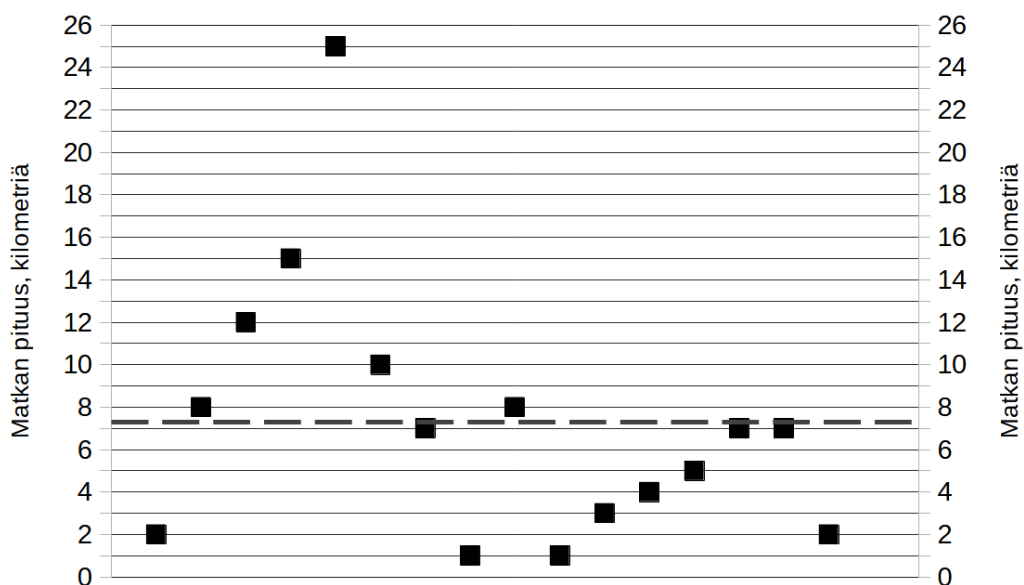
Kuva 2. Viidentoista toimijan ikä haastatteluhetkellä. Harmaa katkoviiva osoittaa iän keskiarvon ja asettuu suunnilleen neljäkymmenenviiden ikävuoden kohdalle. Sami Väisänen 2024 (liite 1: taustatiedot).

Nykyisessä toimipaikassa toimijat ovat viettäneet eri mittaisia ajanjaksoja (kuva 3). Keskimäärin toimijat ovat nykyisessä toimipaikassa työskennelleet hieman yli viisitoista vuotta (harmaa katkoviiva). Suurin osa on työskennellyt toimipaikassa alle kaksikymmentä vuotta. Samalla neljä toimijaa on työskennellyt toimipaikassa yli kolmekymmentä viisi vuotta.



Kuva 3. Toimijan toimipaikassa haastatteluhetken mennessä viettämien vuosien määrä. Harmaa katkoviiva kuvastaa vuosien keskiarvoa, joka asettuu suunnilleen viidentoista toimipaikassa vietetyn vuoden kohdalle. Suurin osa vastaajista on ollut toimipaikassa alle 20 vuotta, samalla osa on ollut yli 35 vuotta. Sami Väisänen 2024 (liite 1 taustatiedot kysymys 1).

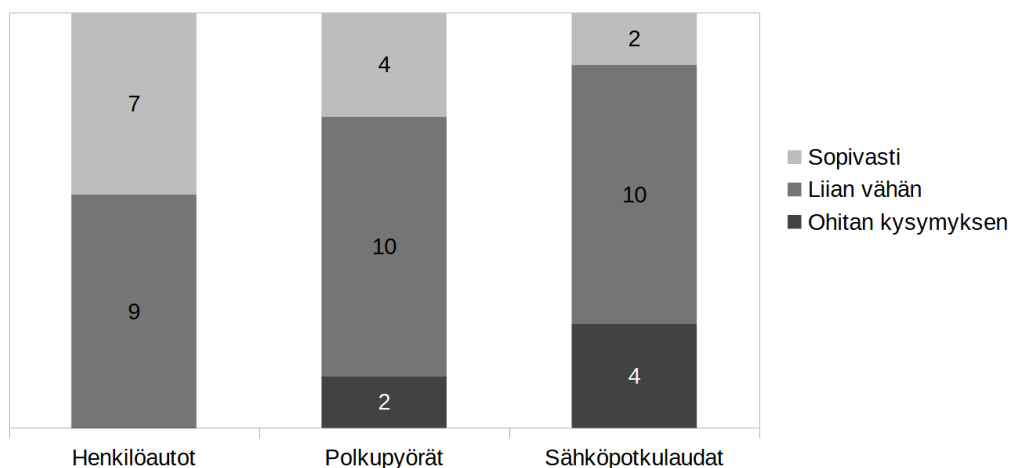
Toimijoiden yhteen suuntaan, eli joko Itäiselle Pitkädulle tai sieltä pois, kulkeman matkan suurpiirteinen pituus on haastatteluhetkellä vaihdellut suunnilleen kilometrin ja kahdenkymmenenviiden kilometrin välillä (kuva 4). Keskimääräinen yhteen suuntaan kuljetun matkan pituus on ollut hieman yli seitsemän kilometriä (harmaa katkoviiva). Suurimmalla osalla vastaajista yhteen suuntaan kuljetun matkan pituus on ollut alle kymmenen kilometriä.



Kuva 4. Toimijan yhteen suuntaan kulkeman matkan pituus kilometreinä. Matka on joko suuntautunut Itäiselle Pitkädulle tai sieltä pois. Harmaa katkoviiva kuvastaa keskimääräistä yhteen suuntaan kuljetun matkan pituutta, se on ollut suunnilleen seitsemän kilometriä. Sami Väisänen 2024 (liite 1 taustatiedot kysymys 2).

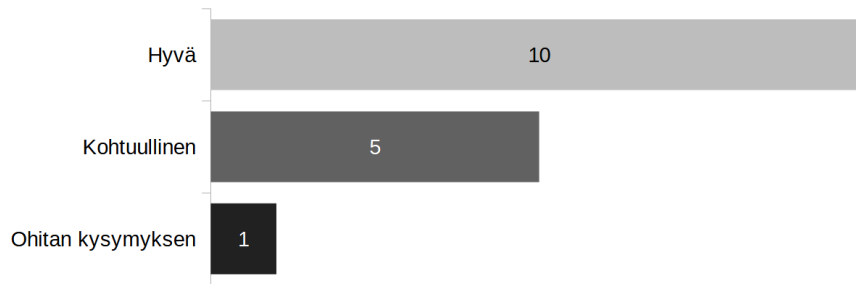
4.1.2 Toimijoiden näkökulmia kadun nykytilaan ja suunniteltuihin muutoksiin

Toimijat ovat toivoneet kolmen eri kulkumuodon, henkilöautojen, polkupyörien ja sähköpotkulautojen pysäköintipaikkojen lisäämistä (yli puolet toimijoista per kulkumuoto) (kuva 5). Hieman alle puolet vastaajista on kokenut, että henkilöautojen pysäköintipaikkoja on ollut haastatteluhetkellä riittävästi. Polkupyörien pysäköintipaikkoja on ollut riittävästi joka neljännen vastaajan mukaan. Sähköpotkulautojen pysäköintipaikkojen osalta samaa mieltä on ollut viidennes toimijoista, ja niiden osalta neljännnes on jättänyt vastaamatta. Toimijoiden vastausten mukaan henkilöautojen, polkupyörien ja sähköpotkulautojen pysäköintipaikkoja ei ole ollut liikaa. Useimmiten autolla kadulle matkustavista (8 toimijaa) viiden mukaan henkilöautojen pysäköintipaikkoja on liian vähän ja kolmen mukaan sopivasti. Eri kulkumuodoilla matkustavien melko tasaisesti jakama kokemus on, että polkupyörien ja sähköpotkulautojen pysäköintipaikkoja on enimmäkseen liian vähän.



Kuva 5. Toimijoiden kokemus pysäköintipaikkojen määrästä toimipaikan läheisyydessä henkilöautojen, polkupyörien ja sähköpotkulautojen osalta haastatteluhetkellä. Eri kulkumuotojen pysäköintipaikkoja on ollut liian vähän, lähinnä henkilöautojen pysäköintipaikkoja on ollut sopivasti. Vastaajien mukaan eri kulkumuodoilla pysäköintipaikkoja ei ole ollut liikaa. Sami Väisänen 2024 (liite 1 kysymykset 5–7).

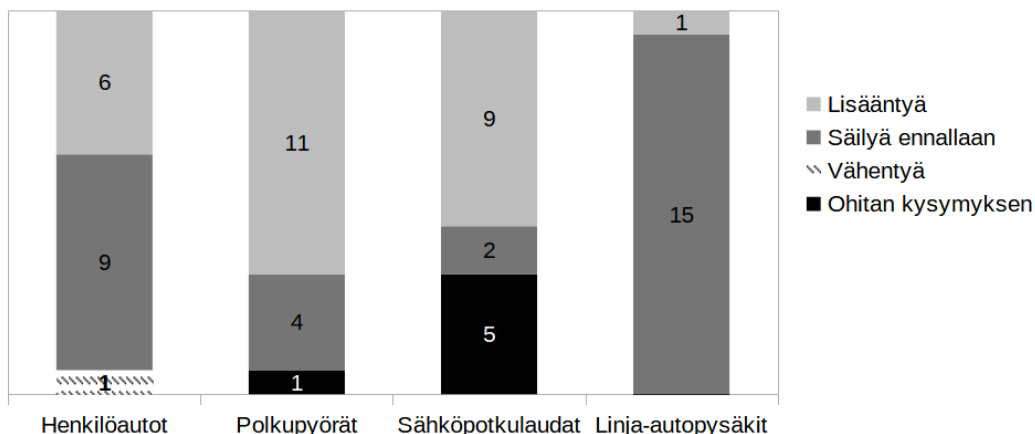
Toimijat ovat jakaneet melko laajasti käsityksen, että joukkoliikenteen pysäkkien (haastatteluhetkellä linja-autopysäkkien) sijainti on ollut hyvä (10 toimijaa) (kuva 6). Loput kysymykseen vastanneista (5 toimijaa) ovat pitäneet pysäkkien sijaintia kohtuullisena. Pysäkit eivät ole olleet toimijoiden mielestä huonolla sijainnilla, yksi on ohittanut kysymyksen. Kahden jalan kulkevan toimijan mukaan pysäkkien sijainti on hyvä, kolmen autolla ja kahden polkupyörällä matkustavan toimijan mukaan kohtuullinen.



Kuva 6. Toimijoiden kokemus joukkoliikenteen pysäkkien sijainnista haastatteluhetkellä. Useimmat toimijat ovat pitäneet bussipysäkkien sijaintia hyvänä ja loput vastanneista kohtuullisena. Yksikään toimijoista ei ole pitänyt nykyisten bussipysäkkien sijaintia huonona. Sami Väisänen 2024 (liite 1 kysymys 8).

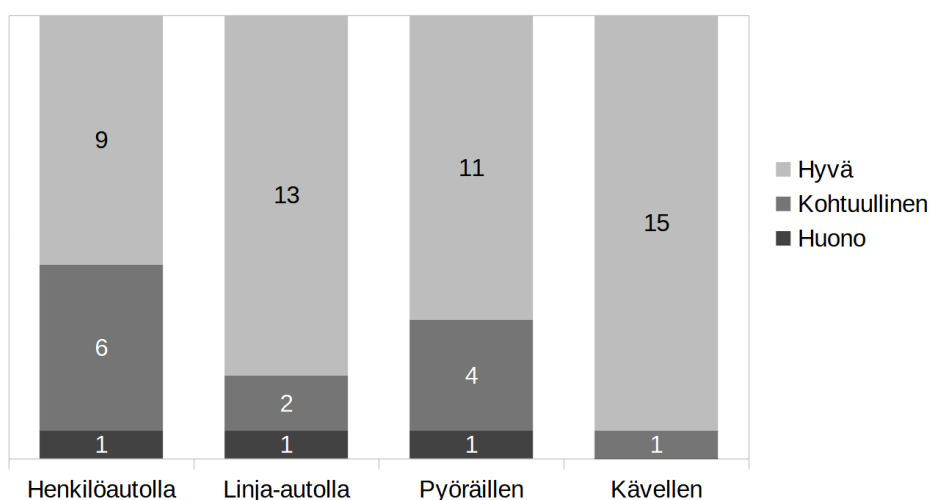
Pääsääntöisesti vastaajat ovat toivoneet kolmen eri kulkumuodon pysäkkien määrän lisäämistä tai ennallaan säilyttämistä (kuva 7). Yli puolet haastatelluista on toivonut henkilöauton pysäköintipaikkojen määrän säilyttämistä, yli kolmannes niiden lisäämistä ja yksi niiden vähentämistä. Polkupyöräilyn pysäköintipaikkojen määrän lisäämistä on toivonut yli kaksi kolmasosaa, ennallaan säilyttämistä neljäsosa ja yksi ohitti kysymyksen. Sähköpotkulautojen pysäköintipaikkojen määrän lisäämisen kannalla on ollut yhdeksän vastaajaa, kaksi on ollut nykyisten pysäköintiolosuhteiden säilyttämisen kannalla ja viisi on ohittanut kysymyksen. Ylivoimaisesti suurin osa vastaajista on nykyisen bussipysäkkien määrän säilyttämisen kannalla (15 vastaajaa), ja yksi on ollut niiden määrän lisäämisen kannalla.

Naiseksi identifioituneet toimijat (9 haastateltua) ovat olleet henkilöautojen pysäköintipaikkojen lisäämisen (6 haastateltua), säilyttämisen (2 haastateltua) ja vähentämisen (1 haastateltu) kannalla (kuva 7). Sukupuoli-taustakysymyksen ohittanut toimija on ollut niiden säilyttämisen kannalla, samoin kuin mieheksi identifioituneet toimijat (6 haastateltua) ovat olleet. Taustakysymyksen ohittanut on ollut polkupyörien pysäköinti-paikkojen lisäämisen kannalla. Miehet ovat olleet (4 haastateltua) ja säilyttämisen (2 haastateltua) kannalla, samoin kuin naiset (6 haastateltua lisäämisen ja 2 säilyttämisen kannalla, yksi on ohittanut kysymyksen).



Kuva 7. Toimijan näkemys siitä, miten kolmen eri kulkumuodon pysäköintipaikkojen sekä joukkoliikenteen pysäkkien määrän tulisi muuttua Itäisen Pitkätien katu-uudistuksen myötä. Varsinkin linja-autopysäkkien ja henkilöautojen pysäköintipaikkojen määrä on haluttu säilyttää ennallaan ja sähköpotkulautojen ja varsinkin polkupyörien pysäköintipaikkojen määrää lisätä. Sami Väisänen 2024 (liite 1 kysymykset 13–16).

Toimijat ovat kokeneet, että toimipaikan saavutettavuus on asiakkaan näkökulmasta neljällä eri liikkumismuodolla, henkilöautolla, linja-autolla, pyöräillen ja kävellen pääosin hyvä, samalla kulkumuotojen välillä on eroja (kuva 8). Saavutettavuus on koettu hieman paremmaksi kävellen ja linja-autolla verrattuna henkilöautoiluun ja polkupyöräilyyn. Henkilöautolla saavutettavuutta hyvänä piti 9 ja kohtuullisena 6 toimijaa ja yksi koki sen huonoksi. Linja-autolla saavutettavuus oli hyvä 13, kohtuullinen 2 ja huono 1 toimijan mukaan. Pyöräillen saavutettavuus oli hyvä 11, kohtuullinen 4 ja huono 1 toimijan mielestä. Kävellen viisitoista toimijaa piti saavutettavuutta hyvänä ja yksi kohtuullisena.



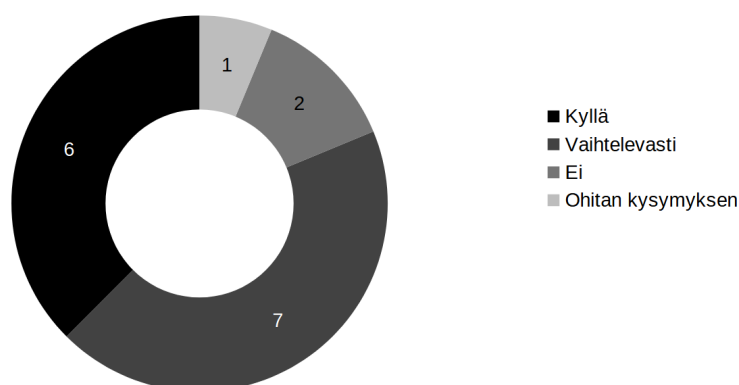
Kuva 8. Toimijoiden mielikuva toimipaikan saavutettavuudesta asiakkaan näkökulmasta kävellen, pyöräillen, joukkoliikenteellä ja henkilöautolla. Saavutettavuuden kannalta asiakkaan parhaimmaksi kulkumuodoksi toimijat ovat mieltäneet kävelyn ja joukkoliikenteen. Saavutettavuus on koettu kaikilla kysytyillä kulkumuodoilla enemmän hyväksi kuin kohtuulliseksi tai huonoksi. Sami Väisänen 2024 (liite 1 kysymys 9).

Kadun toimijat ovat jakaneet melko laajasti (9 toimijaa) kokemuksen siitä, että kadun auraus toimii huonosti (kuva 9). Kahden toimijan mukaan auraus ei toimi hyvin eikä huonosti, ja neljä haastateltua on kokenut, että lumet aurataan ja ne viedään toimipaikan edestä pois hyvin. Yksi on ohittanut kysymyksen.



Kuva 9. Toimijan kokemus lumien auraamisesta ja poisviennistä toimipaikan läheisyydessä haastatteluhetkellä. Enemmistö toimijoista on kokenut, että auraaminen ja lumien poisvienti toimii huonosti, samalla osalla kuitenkin on kokenut, että molemmat toimivat hyvin tai neutraalisti. Sami Väisänen 2024 (liite 1 kysymys 11).

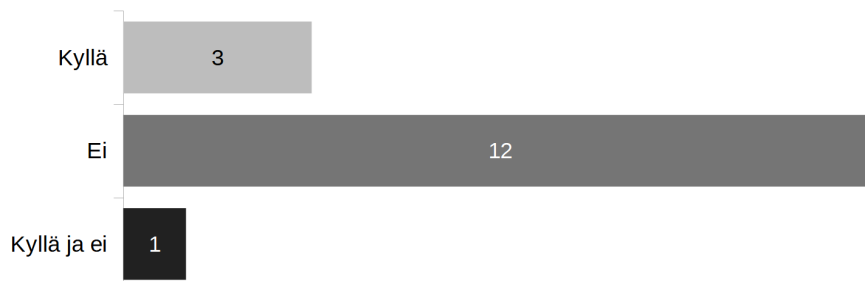
Suurin osa toimijoista on haastatteluhetkellä kokenut, että katu siivotaan toimipisteen läheisyydestä niin auto-, pyöräily- kuin kävelytien osalta riittävästi (6 vastaajaa) tai vaihtelevasti (7 vastaajaa) (kuva 10). Kaksi vastaajaa on kokenut, että katuosuuksia ei siivota riittävästi ja yksi on ohittanut kysymyksen.



Kuva 10. Toimijan kokemus kadun pintojen siivoamisen riittävydestä autotien, pyöräilyn väylien ja jalkakäytävien osalta. Suurin osa vastanneista on kokenut, että kadun pintoja on siivottu riittävästi tai vaihtelevasti. Sami Väisänen 2024 (liite 1 kysymys 12).

Vastaajien suuren enemmistön (12 vastaajaa) käsitys on ollut, että viheristutuksia ei pidä lisätä, jos se samaan aikaan tarkoittaisi henkilöautojen pysäköintipaikkojen määrän

vähentämistä (kuva 11). Kolmen vastaajan mukaan viheristutuksia tulisi lisätä autopaikkojen määrän kustannuksella, ja yksi vastaaja on ollut samaan aikaan molempien vaihtoehtojen kannalla.



Kuva 11. Toimijoiden näkemys siitä, pitäisikö viheristutusten määrää toimipaikan läheisyydessä lisätä, jos se samanaikaisesti tarkoittaisi henkilöautojen pysäköintipaikkojen määrän vähentämistä. Kaksitoista vastaajista on vastustanut viheristutusten lisäämistä autopaikkojen kustannuksella, kolme on ollut lisäämisen kannalla ja yksi on samanaikaisesti ollut molempien vaihtoehtojen kannalla. Sami Väisänen 2024 (liite 1 kysymys 17).

Kymmenen vastaajaa kokee, että liikenne kadulla on muuttunut heidän toimijuutensa aikana, viisi kokee että ei ole, ja yksi on vastannut että ei osaa sanoa (liite 1 kysymys 10). Yhden toimijan mukaan kadun muuttuviin sääoloihin on varauduttu suunnittelussa riittävän hyvin, kolmen haastatellun mukaan ei ole, seitsemän ei ole osannut sanoa ja neljä on ohittanut kysymyksen (kysymys 18). Kaksitoista on kuullut, että Itäistä Pitkäkatua ollaan uudistamassa, kolme ei ole kuullut ja yksi on ohittanut kysymyksen (kysymys 19).

4.1.3 Haastattelukysymys 20 vapaa kommentointi

Listaan haastattelukohtaiset muistiinpanot (taulukko 1), jotka olen kirjoittanut viimeisen, avoimen haastattelukysymyksen numero 20 kohdalle (liite 1). Olen pyytänyt haastateltavaa toimijaa vapaamuotoisesti kertomaan, miten hänen näkemyksensä mukaan Itäistä Pitkäkatua tulisi kehittää. Vastaukset on numeroitu toimijakohtaisten näkemysten esittämiseksi ja erottelemiseksi. Vastausten numerjärjestys on satunnainen. Kuudestatoista haastatellusta toimijasta viisitoista on vastannut kysymykseen 20.

Vapaamuotoisista vastauksista on löydettävissä yhdistäviä teemoja eri toimijoiden vastausten väliltä (Taulukko 1). Useampi toimija esittää huolensa siitä, jääkö tulevassa uudistuksessa tarpeeksi henkilöautojen pysäköintipaikkoja jäljelle. Muutamats tuovat esille, kuinka Itäisen Pitkäkadun kanssa rinnakkaissuuntaista naapurikatu Kupittaankatua voisi hyödyntää

esimerkiksi pyöräily- ja autoliikenteen reittinä Itäisen Pitkätkadun rinnalla. Osa pohtii, pahenevatko moottoriliikenteen ruuhkat kadulla ja miten kadulle saisi toimivat pyörätiet.

Taulukko 1. Viidentoista toimijan haastatteluvastaukset kysymykseen numero 20 (liite 1) täysimääräisinä ja puhtaaksi kirjoitettuna. Järjestysnumero vastaa yhden toimijan antamaa vastausta. Sami Väisänen 2024.

Nro	Toimijan vapaamuotoinen vastaus kysymykseen numero 20
1	Toimijan mukaan Itäinen Pitkätkatu on alueen tärkeä kulkuväylä. Hirvensalon silta syöttää autoliikennettä kahteen väylään. Hirvensalon asukasmäärä kasvaa koko ajan. Aamuisin autoliikenneruuhkat Hirvensalon suuntaan ovat pahat ja autoliikenteen jonot pitkiä. Toimijan toivomuksena on, että läpikulkua Mestarintieltä ei katkaistaisi, vaan sen sijaan esimerkiksi kadun voisi kaventaa yksisuuntaiseksi, jolloin autoliikenteen pitäisi väistää toisiaan ja ajonopeudet hidastuisivat. Tämä olisi toimijan mukaan tärkeää myös jätehuollon kannalta: jos katu suljettaisiin autoliikenteeltä, jätehuollon pikaläpiajo poistuisi ja sen myötä jäteautot joutuisivat kiertämään pidempää reittiä ja polttoainetta kuluu enemmän.
2	Toimijan mukaan Turun kaupunki on toimittanut toimipaikkaan paperin Itäisen Pitkätkadun tulevaan katu-uudistukseen liittyen. Toimija kuvaa toimipaikan läheisyydessä sijaitsevien henkilöautojen pysäköintipaikkojen parkkikiekkosysteemiä loistavaksi, aiemmin kyseiset paikat ovat olleet täynnä, kun henkilöautojen pysäköintiäikää ei oltu rajoitettu. Sillä on kesäaikaan vaikutusta Kupittaanpuiston liikenteeseen, henkilöautolla saapuvat kävijät saavat nykyään pysäköityä toimipaikan läheisyyteen. Pysäköinninvalvonta kiertää alueella.
3	Toimijan mukaan henkilöautojen pysäköintipaikkojen määrä on ehtinyt toimipaikan läheisyydessä aiemmin vähentyä.
4	Toimijan mukaan liikkeenharjoittajan kannalta on menty ylipäänsä huonompaan suuntaan. Katu on kaventunut Uudenmaankadun kohdalta. Liikenne on hidastunut, enää ei ehdiä lounasaikaan toiselle puolelle Itäistä Pitkätkatua. Toimijan mukaan talviaikaan käytössä voisivat olla normaalit autokaistat ja pyöräteitä ei olisi erikseen. Liikennesäännöt ovat tärkeitä. Autoilijat eivät ryhmytä kääntyessään ja liikennesääntöjä noudatetaan huonosti, mikä jarruttaa liikenteen sujuvuutta. Autoliikenteeseen muodostuu pullonkauloja. Toimija ei kannata kadun sulkemista Itäisen Pitkätkadun länsipäädystä, liiketoimet kärsivät. Autoilua tulisi rajoittaa käyttövoiman mukaan eikä niin, että autoliikenteen kulku estetään kokonaan. Hirvensalon suunnalta tulee valtava liikennemäärä ja isot ruuhkat, bisnes lisääntyy.
5	Toimijan mukaan kaikkia henkilöautoilun pysäköintipaikkoja ei tulisi poistaa.
6	Toimijan mukaan liikenne on vähäistä Kupittaankadulla. Sitä voisi tehdä vetovoimaisemmaksi, mikä tarkoittaa liikenteen ohjaamista enemmän Kupittaankadulle.
7	Toimijan mukaan tulevan katu-uudistuksen suunnitelmien osalta katu on Kupittaa suuntaan hyvin suunniteltu, koska on tulossa pyörätie ja toisaalta henkilöautoliikenne säilyy kadulla.
8	Toimija pohtii, miksi Kupittaankadulla ei ole pyöräteitä. Toimijan mukaan pyöräilijät menevät Kupittaankadulla eivätkä Itäisellä Pitkätkadulla. Kupittaankadulla on lisäksi tilaa ja leveyttä. Pyöräily ei toimi erällä toisella kadulla, koska liikenteellä on väärä järjestys. Itäisen Pitkätkadun liikenne ei toimi ollenkaan, jonot ovat ruuhka-aikoina älyttömät. Kaskenkadun ja Uudenmaankadun uudistuksista ei ollut hyötyä. Kaupunki ei reagoinut aiempaan Itäistä Pitkätkatua koskevaan palautteeseen hyvin.
9	Toimijan mukaan Itäisellä Pitkätkadulla ei ole selvää, onko kadun autoliikenteen nopeusrajoitus 40 kilometriä tunnissa vai 50 kilometriä tunnissa. Toimijan mukaan lastauspaikka toimipisteen edessä olisi hyvä. Monet pyöräilyn tilat eivät ole kunnossa, pyörätien voisi erottaa autotiestä esimerkiksi suojakaiteella. Kadulla pyöräillessä havainnointi on vaikeaa ja ei voi olla varma, miten takana tuleva autoilija ajaa. Lisäksi sähköautot ovat hiljaisia, niitä ei pyöräillessä välttämättä kuule. Olisi turvallisempaa, jos kaikille liikkujille olisi kadulla omat kaistansa. Pyöräilijöille voisi mahdollisesti asettaa nopeusrajoitukset. Risteysten tulisi olla selkeämpiä kaikille ja toimia samalla periaatteella ympäri kaupunkia. Risteysten tulisi olla selkeämpiä kaikille ja toimia samalla

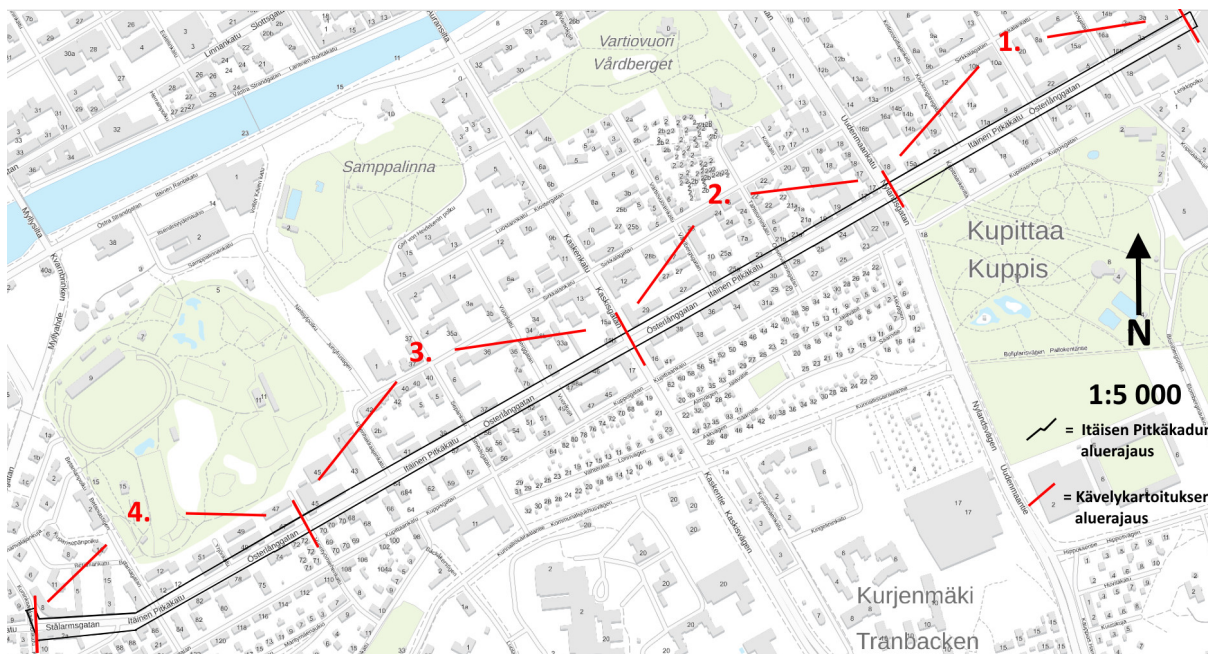
periaatteella ympäri kaupunkia, esimerkiksi kävelijät saattavat erehtyä seisomaan suojatien kohdalla pyörätiellä koska eivät huomaa sitä.

- 10 Toimijan mukaan katu on ihan toimiva, pyörätie voisi olla.
- 11 Toimijan mukaan Kuninkaankartanonkadun ja Itäisen Pitkätien risteys kadun länsipäädyssä on suunniteltava hyvin ettei liikenne puuroudu. Vinoparkit olisivat hyvät toimipaikan edessä.
- 12 Toimija toivoo, että kadun remontin aikana toimipaikan toiminta häiriintyy mahdollisimman vähän.
- 13 Toimijan mukaan olisi kiva saada kadulle enemmän puita, kukkia, luontoa, kuitenkin niin että henkilöautojen pysäköintipaikkojakin säilyy jonkin verran. Bussipysäkkejä voisi lisätä, kuten myös sähköpotkulautojen ja polkupyörien pysäköintipaikkoja. Kadun uudistus tulisi toteuttaa tasapuolisesti niin, että kaikki ihmiset hyötyvät siitä.
- 14 Toimijan mukaan on hyvä saada [rantaradan kautta kulkeville junille] juna-asema takaisin päärautatieasemalle Itäisen Pitkätien liikenteen rauhoittamiseksi.
- 15 Toimija pohtii, miten kaiken saa uudistuksessa mahtumaan kadulle. Parkkipaikkoja enemmän ja jalkakäytävän viereen oma pyörätie.

4.2 Kävelykarttoitus

4.2.1 Kävelykarttoituksen katualuerajaus

Rajaan kävelykarttoituksen tulosten tulkitsemista varten Itäisen Pitkätien risteävien katujen mukaan neljään suunnilleen yhtä suureen alueeseen (kuva 12).



Kuva 12. Kävelykarttoituksen katujaoittelu tulosten käsittelyä varten. Rajaus 1 käsittää Itäisen Pitkätien väliltä Lemminkäisenkatu-Uudenmaankatu, rajaus 2 väliltä Uudenmaankatu-Kaskenkatu, rajaus 3 väliltä Kaskenkatu-Vuorityömiehenkatu ja rajaus 4 väliltä Vuorityömiehenkatu-Kuninkaankartanonkatu. Sami Väisänen 2024. Muokattu Maanmittauslaitoksen Karttapaikan taustakarttasarjan (1:5 000) pohjalta (Karttapaikka 2024).

4.2.2 Rajaus 1 Lemminkäisenkatu-Uudenmaankatu

Itäinen Pitkätie kuuluu Turun kaupungin pyöräilyverkostoon Lemminkäisenkadun ja Uudenmaankadun välisellä osuudella. Pharmacy-rakennuksen edessä kadun eteläpuolella kulkee laatoitetun kävelytien lisäksi autotiestä korottamalla erotettu leveä pyörätie. Se laskeutuu autokaistan rinnalle samalle tasolle ja jatkuu Itäisen Pitkätien ja Kaivokadun risteyksestä länteen päin pyöräkaistana Uudenmaankadun risteykseen. Lemminkäisenkadun ja Uudenmaankadun välillä kadun länsi-/koillispuolella kulkee pyöräkaista, se oli lumisohjon peitossa, vaikka pyöräkaista oli ilmeisesti aurattu kuten ajoratojen ja kävelytien kohdaltakin. Edellisestä lumisateesta oli kulunut joitain päiviä. Ajokaistan tasalle maalatut pyöräilykaistat näkyivät heikosti lumen alta, merkinnät peittyivät pienen lumimäärän myötä.

Lemminkäisenkatu-Kaivokatu

Pharmacy-rakennuksen arkadin alla / edessä on kävelyväylä, joka on osin hiekoitettu, sekä polkupyöräpysäköinti ja runkolukittavat telineet. Kävelytie on kadun eteläpuolella kapeampi lähellä Itäisen Pitkätien ja Lemminkäisenkadun risteystä. Valoton suojatie Kaivokadun risteuksen kohdalla. Kadun eteläpuolella pyörätie ja pohjoispuolella pyöräkaista.

Kaivokatu-Kerttulinkatu

Pyöräkaistat jatkuvat. Useita asuinkerrostaloja ja suurikokoisia lehtipuita. Henkilöautojen kadunvarsipaikkoja, hyvin aurattu puhtaiksi. Suunnilleen kaksi pysäköintipaikkaa lumikasan alle peittyneenä. Bussipysäkki numero (nro.) 43 Kerttulinkatu.

Kerttulinkatu-Kellonsoittajankatu-Uudenmaankatu

Muutama asuinkerrostalo. Muhkuraisesti auratut kadunvarren pysäköintipaikat. Bussipysäkki nro. 17 Kerttulinkatu. Kiekolliset pysäköintipaikat 2h klo 8–18. Isot taloyhtiön sisäpihat aukeavat kadulle. Kaksi valotonta suojatietä.

4.2.3 Rajaus 2 Uudenmaankatu-Kaskenkatu

Uudenmaankadulta kohti Mestarintietä katu jatkuu ilman pyöriteitä ja erikseen merkityjä pyöräilykaistoja.

Uudenmaankatu-Tähtitorninkatu

Asuinkerrostalo. Bussipysäkki 134 Uudenmaantulli. Osa nykyisestä Sirkkalan koulusta, entinen Sirkkalabackens skolan rakennus, rajautuu osittain Itäisen Pitkädun puolelle. Havainnointihetkellä Itäisen Pitkädun kohdalla jalkakäytävällä kadun länsi-/lounaissuunnalla kadun pohjoispuolella ja osittain ajoradalla oli Peab rakennustyömaa ja koulu toimi väistötiloissa, kulku jalkakäytävälle oli estetty. Uudistetun Sirkkalan koulun on suunnitellut Arco Architecture company ja tilaajana on ollut Turun kaupunki. Henkilöautojen vinopysäköintipaikkoja. Lunta on kasattu lumikasoiksi mahdollisesti usean pysäköintipaikan päälle. Bussipysäkki nro. 161 Tähtitorninkatu.

Tähtitorninkatu-Vartiovuorenkatu

Asuinkerrostalo. Bussipysäkki nro. 135 Tähtitorninkatu. Pysäköintipaikkoja, lumikasa kahden pysäköintiruudun kohdalla. Osa autopaikoista avaraamatta. Vinoparkkipaikkoja, ei aikarajoitusta. Iso vanha puu. Valoton suojatie.

Vartiovuorenkatu-Kaskenkatu

Asuinkerrostaloja useita. Isot auratut lumikasat vievät yhdessä kohtaa noin 3–4 ja toisessa 1–2 pysäköintipaikkaa. Bussipysäkki nro. 1689 Kaskenkatu.

4.2.4 Rajaus 3 Kaskenkatu-Vuorityömiehenkatu

Kaskenkatu-Vuorikat

Muutama asuinkerrostalo. Ei henkilöautojen pysäköintipaikkoja toisen kerrostalon kohdalla. Lumikasoja 2–3 pysäköintipaikan kohdalla, tässä kohtaa isoa avointa tilaa. Osoitteen 48A

kohdalla kävelytie on talon ja yllä olevien yritysten etuoven edustalta osittain suljettu ilmeisesti katolta putoavan lumen aiheuttaman vaaran vuoksi, räystään yli työntyi jonkin verran lunta kävelytien ylle. Bussipysäkki nro. 136 Kaskenkatu.

Vuorikatu (ja Vuorikuja)-Sepänkatu

Bussipysäkki nro. 159 Sepänkatu. Asuinkerrostaloja ja puutaloja. Vinopysäköintipaikkoja. Yksi pysäköintipaikka lumen peitossa ja 3–4 auratun lumikasan alla.

Sepänkatu-Kivenhakkaajankatu

Asuinkerrostaloja kaukana ajoradasta. Pysäköintipaikkoja. Bussipysäkki nro. 137 Sepänkatu. Vinoparkkipaikkoja, 2 pysäköintipaikkaa lumikasan alla. Asuinkerrostalo. Jalkakäytävä huonosti hiekoitettu.

Kivenhakkaajankatu-Vuorityömiehenkatu

Asuinkerrostalo. Vinoparkkipaikkoja, osa lumen peitossa ja 2–3 pysäköintipaikkaa auratun lumikasan alla. Samppalinnan koulu, suljettu jo aiemmin, kaupunki suunnittelee tilalle asuinkerrostaloja. Bussipysäkki nro. 158 Samppalinnan koulu. Lounais-Suomen Neuroyhdistys, Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys sekä Lounais-Suomen Avustajakeskus.

4.2.5 Rajaus 4 Vuorityömiehenkatu-Kuninkaankartanonkatu

Muutamit pysäköidyt henkilöautot koko Itäisen Pitkädun varrella, varsinkin vinoparkkipaikoilla ja paikoissa joissa henkilöauton saa pysäköidä ilman aikarajoitusta, vaikuttivat pitkäaikaispysäköidyiltä niitä peittävän ja ympäröivän lumimäärän perusteella. Erityisesti Mestarintien lähellä ei näkynyt aikarajoituksia henkilöautojen pysäköintipaikoilla.

Vuorityömiehenkatu-Yrjönkatu

Asuinkerrostalo. Bussipysäkki nro. 138 Samppalinnan koulu. Pysäköintipaikkoja. Senioritalo Yrjänä.

Yrjönkatu-Betaniankatu

Asuinkerrostalo ja rakennus. Pysäköintipaikkoja, noin 6 pysäköintiruutua lumen alla. Vinopysäköintipaikkoja, joista 3–4 pysäköintiruutua lumen alla. Lumikasa 2 pysäköintipaikan kohdalla. Heikosti aurattu. Bussipysäkki 157 Urheilupuisto.

Betaniankatu-Mestarinkatu

Isoja puutaloja. Iso risteys. Aurattuja lumikasoja muutama.

Mestarinkatu-Kuninkaankartanonkatu

Asuinkerrostaloja, melko avaraa. Kaupunkipuistot Martinkenttä ja Jarkko Laineen puistikko.

5 Keskustelu

5.1 Haastatteluvastausten arviointi

Haastattelutilanteissa on oma taitonsa pysyä hiljaa ja tarvittaessa antaa haastateltavalle tilaisuus miettiä rauhassa sanottavaansa, ilman että haastattelijana kokee suurempaa tarvetta alkaa täyttämään hiljaista tilaa tai muuttuu levottomaksi hiljaisuuden pitkittyessä. Laajemman haastattelukokemuksen puutteeni on näkynyt niin, että olen muutamassa tilanteessa rohkaissut empivää haastateltavaa, vaikka puolueettomuuden saavuttamiseksi olisi ollut parempi odottaa hiljaa ja katsoa, mihin haastateltava päätyy pohdinnassaan. Haastateltava on saattanut pohtia asiaa ja samalla kysynyt suoraan, voiko näin sanoa, jolloin olen kannustanut häntä käyttämään ilmaisua tai ajatusta, jonka hän oli tilanteessa keksinyt. Toimijoiden haastattelujen sekä aiemmin suorittamieni muiden yksittäisten haastattelukertojen perusteella sanoisin, että pitkittyneen hiljaisuuden sietämisen taito hioutuu kokemuksen myötä.

Haastateltava on saattanut antaa vastauksia, jotka voivat vaikuttaa keskenään ristiriitaisilta. Toimija on voinut kokea, että toimipaikan läheisyydessä on liian vähän autopaikkoja, mutta autopaikkojen määrän pitäisi kuitenkin säilyä ennallaan (kts. liite 1 kysymykset 5 ja 13). Annettujen vastausten mahdollisiin ristiriitaisuuksiin ovat voineet vaikuttaa toisten kysymysten herättämät keskustelut sekä onko toimija pohtinut kysymyksiä toimipaikan lähiympäristön vai koko Itäisen Pitkäkadun matkalta.

Suurin osa vastaajista on kokenut, että liikenne on muuttunut heidän toimijuutensa aikana (kysymys 10). Toimijoiden kokemusten mukaan ainakin pysäköintimahdollisuudet ovat muuttuneet, liikenne kadulla on lisääntynyt Hirvensalon ja lähisaarten kuten Kaksikerran rakentamisen myötä, rekkaliikenne on vähentynyt Uudenmaantien myötä ja aamuruuhkat ovat lisääntyneet Kupittaanpuiston kohdan ajoradan kavennuksen myötä.

5.1.1 Toimijoiden näkökulmia

Haastattelemillani toimijoilla on ollut keskimäärin viidentoista vuoden kokemus Itäisellä Pitkäkadulla toimimisesta (kuva 3). Osa on ehtinyt seurata kadun liikenteen ja luonteen muuttumista pidemmän aikaa, mikä on näkynyt haastatteluvastauksien ajallisessa ulottuvuudessa. Osa toimijoista on ollut esimerkiksi todistamassa rekkaliikenteen siirtymistä

pois kadulta. Nykyiset toimijat tulevat todistamaan kadun kokonaisvaltaista muutosta esimerkiksi uusien pyöräteiden, katupuiden ja kapenevan ajoradan muodossa.

Toimijoiden yhteen suuntaan kulkeman matkan pituus, keskiarvoltaan noin seitsemän kilometriä (kuva 4), sekä toimijoiden liikkumiseen käyttämät kulkumuodot kertovat, kuinka Itäiselle Pitkädulle suuntaava liikenne on henkilöautovaltaista, samalla kun myös muita liikennemuotoja käytetään. Kadun pyöräilyn olosuhteet tulevat selkeästi paranemaan pyöräteiden myötä (Kunnianhimoinen... 2022). Moottoriliikenteen kulku voi paikoin hidastua yleisesti kasvavan ajoneuvomäärän, kapenevan ajoradan ja esimerkiksi taskupysäköinnin lisääntymisen myötä. Linja-autopysäkkien väheneminen samanaikaisesti kasvattaa kadun yksittäisiä pysäkkivälejä ja hieman sujuvoittaa linja-autojen kulkua.

Suurin osa toimijoista on kokenut, että henkilöautojen, sähköpotkulautojen ja polkupyörien pysäköintipaikkoja on liian vähän (kuva 5). Kaupungin päätöksellä henkilöautojen pysäköintipaikkojen määrä vähenee nykyisestä, mikä on vastoin haastateltujen toimijoiden enemmistön tahtoa. Tavanomainen (2022) ja kunnianhimoinen (2022) uudistus-suunnitelmaluonnos eivät osoita erikseen pysäköintipaikkoja polkupyörille tai sähköpotkulaudoille. Polkupyörien ja sähköpotkulautojen merkityt pysäköintipaikat vievät vähemmän katutilaa henkilöautojen pysäköintipaikkoihin verrattuna. Polkupyörien pysäköintipaikoissa runkolukittavat telineet ovat yleistyneet. Niitä voi mahduttaa ja on mahdutettu kävely- ja pyöräilyteiden varsille tai bussipysäkkien läheisyyteen, samoin kuin sähköpotkulautojen katuun maalattuja pysäköintipaikkoja. Olen pohtinut, voiko tietyn alueen asukas olettaa, että henkilöauton pysäköintimahdollisuus kuuluu jatkossakin asuntoon.

Toimijat ovat toivoneet lähinnä joko henkilöautojen pysäköintipaikkojen säilyttämistä tai lisäämistä (kuva 7). Henkilöautopaikkojen vähentäminen on toimijoiden yleisen tahtotilan vastaista. Toimijat ovat toivoneet polkupyörien pysäköintipaikkojen lisäämistä tai vähintäänkin nykyisten säilyttämistä. Uudistusluonnoksessa kadulle on erikseen merkitty ajoradan ja pyöräteiden suuntaisia pysäköintipaikkoja, lähtökohtaisesti henkilöauto-pysäköintiä varten. Polkupyörien runkopysäköintitelineitä voi asentaa jälkikäteen muun muassa pysäköintiruutuihin tai kävelytien reunaan paikkoihin, joissa niille on tarvetta. Viisi toimijaa on ohittanut kysymyksen sähköpotkulaudoista, vastanneiden enemmistö on toivonut pysäköintipaikkojen lisäämistä ja muutama paikkojen ennallaan säilyttämistä. Kävelytielle voi harkita maalattuja pysäköintipaikkoja potkulaudoille, jos ne on koettu toimivaksi ja niille löytyy syvennys tai katvealue, jonka läpi jalankulkuliikenne ei suuntaudu.

Väärin tai huolimattomasti pysäköidyt sähköpotkulaudat vievät kaupunkitilaa monenlaisilta kävelijöiltä ja pyöräilijöiltä ja estävät heidän liikkumistaan. Toimipaikkojen edustalle jalkakäytävälle pysäköidyt sähköpotkulaudat voivat haitata kulkua toimipaikan sisäänkäynnin kohdalla. Sähköpotkulautojen vapaa pysäköinti eriarvoistaa kävelijöitä ja pyöräilijöitä suhteessa autoilijoihin ja julkisilla liikennevälineillä liikkuviin.

Haastatellut toimijat ovat pitäneet bussipysäkkien nykyisiä sijainteja hyvänä tai kohtuullisena (kuva 6). Lähes kaikki toimijat ovat nykyisten linja-autoliikenteen pysäkkien määrän säilyttämisen kannalla (kuva 7). Kadun linja-autopysäkkien määrä vähenee suunnitelman mukaan nykyisestä neljästätoista kymmeneen. Pysäkki on poistumassa Tähtitorninkadun sekä Vartiovuorenkadun risteysten kohdalta kadun pohjoispuolella, Sepänkadun ja Vuorikadun väliltä kadun eteläpuolelta sekä Sepänkadun ja Kiven-hakkaajankadun väliltä Sepänkadun risteyskohdalla kadun pohjoispuolelta. Näiden poikkikatujen välillä pysäkkivälit tulevat jonkin verran pidentymään, muuten pysäkit pysyvät nykyisiä vastaavilla paikoilla. Muutos osittain heikentää linja-autoliikenteen saavutettavuutta pysäkkivälien pidentyessä, samalla se voi parantaa linja-autoliikenteen sujuvuutta. Kadun joukkoliikenteellä, tällä hetkellä linja-autoliikenteellä, on merkitystä yhtäläisen osallisuuden ja mahdollisuuksien luojana. Esteettömien ja mahdollisimman helppokulkuisten linja-autopysäkkien rakentaminen on keskeistä ja palvelee kaikkia linja-autoliikenteen käyttäjiä. Pysäkit voi olla myös hyvä erottaa fyysisellä esteellä kuten kaiteella pyöräteistä. Pysäkin kulkuväylien kohdalle pyörätielle voi harkita suojatieviivoituksen laittamista kertomaan pyöräilijälle, että hänen tulee väistää pysäkkialueelle ja sieltä pois liikkuvia kävelijöitä.

Toimijoiden yleisesti jakama kokemus on, että toimipaikka on eri kulkumuodoilla hyvin tai vähintäänkin kohtuullisesti asiakkaan saavutettavissa (kuva 8). Henkilöautoiluun ja polkupyöräilyyn verrattuna bussilla kulkien ja kävellen paremmaksi koettua saavutettavuutta voivat selittää linja-autoyhteydet jotka kulkevat kadulla ainakin osan matkaa: 3, 30, 53, 58 ja P1. Kävellen Itäisen Pitkätien itä-/koillispääty on suunnilleen kilometrin päässä Kauppatorin alueen muodostamasta ydinkeskustasta, ja se seuraa samankaltaisen matkan päästä keskustan ruutukaava-alueen lännen/lounaan suuntaan kohti satamaa. Keskustan ja kadun väliin jäävät Aurajoki sekä mäkiset alueet Vartiovuori, Sampoalmpuisto ja Urheilupuisto. Mäkisten alueiden läpi kulkee useita kävely-/pyöräilyteitä, jotka voivat olla esteellisiä tien jyrkän kaltevuuskulman ja portaikkojen takia. Aurajoen pääsee kävellen ja pyöräillen ylittämään länsi-/lounaispäädyistä idän/koillisen suuntaan Föri-lauttayhteydellä ja Martin-, Mylly-, Teatteri-, Auran-, Kirjasto- sekä Tuomiokirkkosilta pitkin. Kadun

moottoriliikenteen rauhoittaminen ja ajoradasta erilliset pyörätiet tukevat ja kannustavat lapsia kuten koululaisia itsenäiseen ja aiempaa turvallisempaan liikkumiseen.

Pyöräilyverkkoon liittymisen myötä toimipaikat todennäköisesti ovat aiempaa paremmin pyöräilevän asiakkaan saavutettavissa. Uudistuksen jälkeen jäljelle jäävät henkilöautopaikat voivat toimia aiempaa paremmin toimipaikkojen asiakkaiden kannalta, jos aiempaa useampi on aikarajoituksen piirissä tai maksullisia eli sellaisia, ettei niillä ole ympärivuorokautista vapaata pysäköintiä. Samat pysäköintipaikat voivat hyödyntää sekä alueen asukkaita että toimijoita, jos aikarajotus on voimassa päivän aikana mutta mahdollistaa yöpysäköinnin.

Auraamisesta ja lumien poisviennistä on eri toimijoilla ollut erilaisia kokemuksia. Muutaman haastatellun mukaan kaupungin katuosuutta ei oltu aurattu toimipaikan läheisyydessä ollenkaan talven 2022–2023 aikana (liite 1) ja suurin osa on kokenut, että auraus toimii huonosti (kuva 9). Katualueiden talvikunnossapidon vastuu jakautuu Turun kaupungin päätöksellä Itäisellä Pitkädulla kunnan ja tontinomistajan/-haltijan velvollisuuksiin (Talvikunnossapito 2024, Opaskartta 2024). Kunta vastaa ajoradan, pyöräkaistojen sekä rakenteellisesti toisistaan erottamattomien pyörä- ja kävelyteiden auraamisesta ja hiekoittamisesta. Tontinomistaja/-haltija vastaa ainakin kävelyteiden auraamisesta, jään poistamisesta ja hiekoittamisesta sekä tonttiliittymän kunnossapidosta.

Toimijoiden kokemus lähinnä vaihtelevasti (7 vastaajaa) tai hyvin (6 vastaajaa) toteutetusta kadun siivoamisesta (kuva 10) tukee mielikuvaa, jonka olen saanut kadusta helmikuun 2023 kävelykartoituksen aikana. Oma henkilökohtainen kokemukseni oli, että katu vaikutti varsin siistikuntoiselta. Tulevan uudistuksen myötä kadun siisteyteen voivat vaikuttaa esimerkiksi uusien katupuiden ja viheristutusten kunto sekä kävelytielle, pyörätielle ja ajoradalle varisevat lehdet.

Selvä enemmistö toimijoista on vastustanut ajatusta, että kadun viheristutusten määrää lisättäisiin vähentämällä henkilöautojen pysäköintipaikkojen määrää (kuva 11). Henkilöautojen pysäköintipaikat vievät katutilaa esimerkiksi katupuilta, viheristutuksilta sekä muilta liikkumismuodoilta. Sateiden lisääntyminen ja lämpötilojen nouseminen asettaa uudenlaisia vaatimuksia, joita on otettava suunnittelussa huomioon.

5.1.2 Haastattelukysymys 20

Avoimessa haastattelukysymyksessä (liite 1: kysymys 20) olen ilmaissut toimijoille, että jos heillä on tarkempaa palautetta tai toivetta juuri toimipaikan katuosuudesta, heidän kannattaa ottaa yhteyttä kaupunkiin asiasta. Kaupunki voisi näin suunnitteluvaiheessa reagoida kyseiseen palautteeseen, itse olen esittänyt nimettömät haastatteluvastaukset sellaisenaan ilman erillistä mainintaa siitä, mikä tietty toimipaikka on ollut kyseessä. Jos haastatteluvastauksissa on esitetty toive lastauslaiturista toimipaikan edessä, kadun suunnittelijoille ei välttämättä muodostu ulkoapäin selkeää käsitystä, mikä toimipaikka toiveen on saattanut esittää.

Itäisen Pitkänkadun toimijoiden toiveet katu-uudistuksen suhteen ovat osittain ristiriidassa päästöjen vähentämisen sekä hiilineutraalin kaupungin ja monimuotoisemman kaupunkiympäristön saavuttamisen kannalta. Henkilöautojen pysäköintipaikkojen lisääminen ja ennallaan säilyttäminen, myös uusien viheralueiden sijasta, on ristiriidassa resurssi- viisaamman tulevaisuuskuvan kanssa. Samalla toimijoiden ajatukset kertovat halusta kehittää muitakin liikennemuotoja selkeämmiksi ja aiempaa toimivammaksi ja katuruokaa kaikille viihtyisämmäksi. Muutaman toimijan mukaan Kupittaankatua voisi hyödyntää nykyistä enemmän, kuten ohjaamalla pyöräilyliikenteen sinne pois Itäiseltä Pitkänkadulta.

Saman toimijan antamissa eri vastauksissa voi nähdä ajattelun ja käsittämisen vivahteita. Haastateltava on samanaikaisesti arvioinut, että henkilöautojen pysäköintipaikkoja on toimipaikan läheisyydessä liian vähän (kysymys 5), mutta tulevassa uudistuksessa pysäköintipaikkojen tulisi hänen mukaansa (kysymys 13) säilyä ennallaan (liite 1). Kysymysten sanamuoto on mahdollisesti ohjannut ajattelemaan asiaa toisistaan poikkeavilla tavoilla. Molemmissa kysymyksissä 5 ja 13 puhun henkilöautopaikkojen määrästä mutta hieman toisistaan poikkeavilla sanamuodoilla: kysymyksessä 5 viitataan niihin ”henkilöautojen pysäköintipaikkoina” ja kysymyksessä 13 ”autopaikkoina”. Samalla vastaajan harkintaan ja antamiin vastauksiin on saattanut vaikuttaa, jos hän on ajatellut tulevaa katu-uudistusta laajemmin kuin pelkästään oman toimipaikan välittömän läheisyyden muutosten kautta.

5.2 Kävelykartoitus ja katua havainnollistavat valokuvat

5.2.1 Yleistä kadun kävelykartoituksesta

Kävelykartoituksen aluerajaus löytyy sivulta 37 (kuva 12). Kadulle auratut lumikasat ovat kävelykartoituksen aikana vieneet suunnilleen 24 (+/-3) henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Lumikasat jättävät muut henkilöautopaikat vapaaksi, kunhan kadulta aurattua lunta ei jätetä osittain myös muiden henkilöautopaikkojen kohdalle. Sen sijaan yksittäiset lumikasat pyörätien tai pyöräkaistan päällä haittaavat yhteen tai molempiin suuntiin kulkevaa pyöräliikennettä mahdollisesti koko kadun mitalla, jolloin pyöräliikenne voi häiriintyä merkittävästi. Voisiko kadulle osoittaa erikseen yksittäisiä henkilöautopaikkoja tai muuta tilaa talviaikaista lumen kasaamista varten, ellei näin ole jo tehty? Ennakoimalla voitaisiin välttää tilanteet, joissa yksittäisiä kasoja kertyy epätasaisesti kadulle tai useampia yksittäisten toimijoiden läheisyyteen.

5.2.2 Rajaus 1 Lemminkäisenkatu-Uudenmaankatu

Usein Pharmacy-rakennuksen kohdalla telineisiin oikein pysäköidyt polkupyörät peittävät osittain julkista laatoitettua kävelytieta, enimmillään noin kolmen kävelytielaatan verran (kuva 12). Kapeimmassa kohdassa julkinen jalkakäytävä on viiden laatan levyinen, joten pysäköidyt pyörät voivat peittää yli puolet jalkakäytävästä. Kävelykartoituksessa jalkakäytävällä, pyörätiellä ja ajokaistalla on ollut kevyesti lunta ja ne on hiekoitettu hyvin. Pyöräilijät polkevat auratun lumisohjon kasaantumisen myötä osin pyöräkaistan vieressä autotiellä. Ajoneuvoilla ajavien kuten henkilöautoilijoiden ja pyöräilijöiden tulee tieliikennelain 10.8.2018/729 mukaan tarvittaessa pysähtyä ja antaa tietä katua suojatietä pitkin ylittävälle jalankulkijalle. Koska pyöräkaista kulkee suojatien kohdalla ajoradan vieressä ilman että näiden kahden väliin jää toista ajokaistaa tai jalankulkijoiden suojakoroketta, tulee ajoneuvon kuljettajan (eli autoilijan tai pyöräilijän) pysähtyä ennen ohittamista, jos toinen on pysähtynyt suojatien kohdalle.



Kuva 12. Polkupyörien telineet on asennettu osoitteen Itäinen Pitkätatu 4 edustalla niin, että oikein pysäköity polkupyörä tukkii osan laatoitetusta julkisesta jalkakäytävästä. Kuorma-auto on pysäköity väliaikaisesti pyörätielle. Vasemmalle kuvan ulkopuolelle jäävä lastauspaikka on voinut ollut varattuna. Sami Väisänen 2023.

Itäisen Pitkätadun ajorata on usein lähempänä valo-ohjattuja risteysiä eroteltu katupinnan katko- ja sulkuviivoilla useammaksi kaistaksi (liite 2). Lemminkäisenkadun ja Uudenmaankadun risteysten välillä kulkee lyhyen pyörätien lisäksi pyöräkaistat molemmin puolin Itäistä Pitkätatua (liite 3). Yksittäiset pienet kadunvarren kaupunkipuistot kuten Martinkenttä sekä Kupittaaanpuisto (liite 4) osaltaan vihertävät katua yhdessä talojen ja taloyhtiöiden pihojen kanssa, jotka ajoittain rajautuvat katuun.

5.2.3 Rajaus 2 Uudenmaankatu-Kaskenkatu

Ajoratojen suunnat on erotettu toisistaan yhdellä keskialueen katkoviivamerkinnällä kadun keskivaiheilla, Uudenmaankadun risteuksen jälkeen lännen/lounaan suuntaan mentäessä (liite 5). Sirkkalan koulun kohdalla jää epäselväksi, onko ajoradalla kaksi autokaistaa suuntaansa, vai riittääkö tila kadunvarsi- ja vinopysäköintipaikkojen myötä rinnakkaisille ajoneuvoille.

Sirkkalan koululta Tähtitorninmäen risteuksen jälkeen länteen/lounaaseen jatkettaessa kosteasta ajoradasta erottuu, kuinka autoilijat pääsääntöisesti ajavat yhdellä ajokaistalla suuntaansa tiemerkitöjen puuttumisesta ja kadun leveydestä huolimatta (liite 6). Keskikorokkeella erotettujen suojateiden ja risteysten kohdalla katu kapenee niin, ettei rinnakkain ajaminen käytännössä ole mahdollista. Kuluneet ja vielä erottuvat katumerkinnät

todennäköisesti selkeyttävät liikennettä (liite 7). Leveällä kadulla vaikuttaa olevan riittävästi tilaa henkilöautojen parkkipaikoille, pyöräteille, linja-autopysäkeille sekä ajoradan ajokaistoille.

5.2.4 Rajaus 3 Kaskenkatu-Vuorityömiehenkatu

Osa kadun rakennuksista rajautuu suoraan kadulle, osassa edustalle on jätetty viheraluetta (liite 8). Muutamien taloyhtiöiden kohdalla talon sisäpiha aukeaa vaihtelevissa määrin kadun suuntaan. Kadulla yhdistyy toisistaan poikkeavia rakennuskantoja (liite 9). Kadulla kohtaavat vuosikymmenien myötä rakennetut pientalot, erilaiset toimitilat ja kerrostalot. Osasta alueen rakennuksista puuttuu henkilöautojen pysäköintialue. Kävelykartoituksen perusteella osa kadun varrelle pysäköidyistä henkilöautoista on varsinkin kadun länsi-/lounaispäädyssä ollut todennäköisesti alueen asukkaiden pitkäaikaissäilytyksessä. Kadunvarren pysäköintipaikoilla on merkitystä sekä alueen toimijoille että asukkaille.

5.2.5 Rajaus 4 Vuorityömiehenkatu-Kuninkaankartanonkatu

Sale Martin kohdalle kadun pohjoispuolelle on jäämässä kolme henkilöautojen pysäköintipaikkaa ja kadun eteläpuolelle yksitoista (liite 10). Kadun pohjoispuolelle tulee pitkästi viheristutuksia, mutta ei uusia katupuita johtosiirtojen haasteiden takia. Katu jatkuu leveänä kohti Mestarintietä ja Kuninkaankartanonkatua (liite 11). Yrjönkadun risteyksestä länteen päin otetussa kuvassa kadun pohjoispuolella jalkakäytävä rajautuu pitkän ja matalan rakennuksen julkisivuun. Asuin- ja toimitilat ovat sekoitus puisia pientaloja ja kerrostaloja.

Lounais-Suomen Neuroyhdistys, Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys sekä Lounais-Suomen Avustajakeskus toimivat osoitteessa Itäinen Pitkäkatu 68. Lähistöllä osoitteessa Itäinen Pitkäkatu 49 toimii Senioritalo Yrjänä. Näillä toimipaikoilla voi olla toiminnan luonteen huomioon ottaen tarvetta lyhytaikaiselle pysäköintimahdollisuudelle. Senioritalo Yrjänän kohdalla kadun saman pohjoispuolen bussipysäkki siirtyy nykyisestä noin 60 metrin päästä (pysäkki 138 Samppalinnan koulu) Vuorityömiehenkadun risteyskohdan toiselle puolelle Samppalinnan koulun eteen noin 160 metrin päähän eli 100 metriä nykyistä kauemmas. Samoin lähin bussipysäkki kadun toisella puolella (pysäkki 158 Samppalinnan koulu) siirtyy noin parikymmentä metriä kauemmas idän/koillisen suuntaan.

Kadun eteläpuolella kolmen yhdistyksen kohdalla saman puolen lähin bussipysäkki (pysäkki 158 Samppalinnan koulu) tulee siirtymään noin parikymmentä metriä. Kadun toisella puolella pysäkki 138 Samppalinnan koulu siirtyy niin, että lähintä eli nykyistä ja suunnitelmissa mainittua samaa suojatietä kulkien matka säilyy on nyt ja uudistuksen myötä säilyy noin 130 metrin mittaisena. Suunnitelman mukaan Vuorityömiehenkadun alkupään ajorata tullaan erottamaan kävelytiellä ja pyörätiellä Itäisestä Pitkäkadusta, mikä todennäköisesti rauhoittaa läpiajoliikennettä. Jos pysäkki 138 Samppalinnan koulu siirtyy suunnitelman mukaisesti noin 100 metriä nykyistä kauemmas Senioritalo Yrjänästä, voi olla tarpeellista sijoittaa Salen kohdalle sekä tien toiselle puolelle lähelle kolmea yhdistystä julkisia penkkejä, joilla ikäihmiset ja muut kävelijät voivat tarvittaessa levähtää.

5.3 Itäisen Pitkäkadun viherrakenteet ja NBS-mahdollisuudet

Turun kaupungin hulevesiohjelman mukaan ilmasto- ja sääolosuhteet ovat tulevina vuosina muuttumassa myös Turussa (Mäki 2016: 6). Kesät ja talvet lämpenevät ja sademäärät sekä äärimmäiset sääilmiöt lisääntyvät. Vuoden 2014 hulevesilainsäädännön muutoksen myötä pinnalle nousivat hulevesien käsittelyyn ja viivyttämiseen liittyvät kysymykset. Depietri & McPhearson (2017: 95–96) mukaan kaupunkien sade- ja huleveden kulkua voidaan säädellä kolmen eri tyylin toteutuksilla. ”Harmaat” eli rakennetun infrastruktuurin keinot tarkoittavat avouomia ja hulevesiviemärointiä. ”Harmaan” yhdistäminen ja sekoittaminen ”sinisen” ja ”vihreän” toteutustapoihin tarkoittaa vettä läpäiseviä teiden pinnoituksia, rakennettuja kosteikkoalueita ja viherkattoja. Luonnonmukaisimpia ovat ”sinisen” ja ”vihreän” ratkaisut kuten kaupunkipuut ja vesistöalueet kuten joet ja järvet. Katupuiden lisäksi uudistussuunnitelmaluonnoksessa on havainnollistettu kymmeniä metrejä uusia viheristutuksia, joista osa on erikseen merkitty huleveden pidättäjäksi. Viheristutukset ovat sekoitus harmaata ja vihreää toteutusta, jotka pohjaavat ympäristön toimintatapoihin ja ovat näin ollen menetelminä NBS-tyylisiä.

Uudet viherympäristöön pohjaavat ratkaisut (NBS) voivat tarjota aiempaa parempia, ihmis- ja luonnonympäristöjen kannalta uudenlaisia kaupunkisuunnittelun ratkaisuja. Samalla NBS-konseptin vaarana voi olla tausta-ajatus, että uudenlaisten käytänteiden myötä nykyisiä, sosiaalisia- ja/tai ympäristöhaittoja aiheuttavia toimia kuten laaja-alaista henkilöautoilua voisi kaupunkialueella jatkaa aiottua pidempään. Mielestäni viheralueiden tarkoitus kaupunkimaisilla alueilla on tuottaa hyvinvointia ihmisen lisäksi myös muille eläinlajeille.

Niillä on suoraan merkitystä ihmisille ja kaupungeissa asuville eläinlajeille ja ylipäänsä lajien monimuotoisuudelle, lisäksi ne imevät ja pidättävät kaupunkien hulevesiä. Syke (2023) kertoo, kuinka kaupungeissa voi torjua luontokatoa sääntelyn avulla. Viheralueista tulisi saada monimuotoisempia ja niiden tulisi olla paremmin kytköksissä toisiinsa, mikä tukee kaupunkilaisten hyvinvointia ja terveyttä sekä hulevesien hallintaa. Ek ym. (2016) painottaa päästöjen vähentämiseksi energia- ja resurssiviisautta muun muassa rakentamiseen. Maankäyttöä ja kaupunkisuunnittelua voi hyödyntää energiaviisaammassa rakentamisessa, unohtamatta kaupungin viherympäristöjä ja avoimia tiloja, jotka kuuluvat ihmisten perustarpeisiin. Uudet ratkaisut voisivat tarkoittaa viherrakenteita ja kadun suunnittelun tapoja, joilla samanaikaisesti viilennetään kadun olosuhteita ja tarjotaan kaupunkieläimille kuten aiempaa enemmän luonnonmukaisia levähdys-, ruokailu- ja pesimäpaikkoja.

5.4 Itäisen Pitkädun liikenne tulevaisuudessa

Kävelystä voi ajatella, että kävelijä itse hyötyy arkiliikunnasta. Samalla hän kuluttaa vähemmän luonnonvaroja liikkumiseen kuin autoilija, bussimatkustaja ja pyöräilijä, eikä liikkuminen tuota samalla tavalla melu- tai ilmansaasteita. Pidempiä matkoja varten tarvitaan myös muita liikkumisen ratkaisuja. Hyvät kävelyn ja joukkoliikenteen mahdollisuudet lähiympäristössä näkyvät alueen asukkaiden autottomuutena muiden alueiden asukkaisiin verrattuna (Karjalainen & Lyytimäki 2021). Todennäköisyys auton omistamiselle kasvaa, kun kotitalouden ympäristössä kerrostaloja on vähemmän ja pientaloja enemmän, talotyyppit ovat enemmän homogeenisia, ja kun etäisyys keskustasta kasvaa väentiheyden vähentyessä. Mielestäni autottomuutta on mahdollista lisätä Itäisellä Pitkädulla. Henkilöautojen pysäköintipaikkojen viemä kaupunkitila voi olla pois joukkoliikenteeltä, kävelyiltä, pyöräilyiltä, oleskelulta, viihtymismahdollisuuksilta sekä katualueiden käyttötavoilta, joita emme onnistu tällä hetkellä moottoriliikenteen ajoradalta ja henkilöautojen pysäköintipaikoilta hahmottamaan. Yhteiskäyttöautojen avulla on mahdollista vähentää auton omistajien ja sitä kautta kaupungin henkilöautojen kokonaismäärää.

Aiempaa useammalta suuren kaupungin asukkaalta puuttuu henkilöauto (Ahokas ym. 2023). Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen tuo terveyshyötyjä ja yhdenvertaistaa kaupunkilaisia. Joukkoliikenne ja sitä edistävät toimet voivat toimia ratkaisuna pidemmällä matkoilla, mikä haastaa autovaltaisuutta. Miespuolisilla varushenkilöillä toteutetun seurannan mukaan

kestävyyskunto on heikentynyt 1970-luvun loppupuolelta lähtien (Ahokas ym. 2023). Heikentyneestä kestävyyskunnosta voi seurata aiempaa suurempi työvoimapula fyysisesti vaativissa työtehtävissä ja sairastavuuden, työkyvyttömyyden sekä kuolleisuuden lisääntyminen. Ahokas ym. (2023) peräänkuuluttaa useiden samanaikaisten ja poikkihallinnollisten, niin paikallisen kuin kansallisen tason laadukkaasti johdettuja toimenpiteitä kestävyyskunnan vahvistamiseksi. Liikennejärjestelmän kestävyyttä tulisi alkaa seuraamaan aiempaa laajemmin, niin että jalankulun ja pyöräilyn ominaispiirteisiin kiinnitetään huomiota ja että sosiaalisia- ja ympäristötekijöitä mitataan (Ahokas ym. 2023).

Turun kaupunki on päättänyt rakentaa molemmille puolille katua pyörätiet Itäisen Pitkänkadun varrelle (Turun kaupunginvaltuusto 2023). Koko kadun mittaiset pyörätiet selkeyttävät ja parantavat kadun pyöräilyolosuhteita, kunhan pyöräteitä aurataan riittävästi talviaikana. Itäisen Pitkänkadun suunnitelmien ja päätöksen mukaisesti pyöräilijän on pyöräiltävä liikennemerkkien mukaan jommalla kummalla puolella katua pyörätietä pitkin tai ajoradalla, jos pyörätiellä ei voi pyöräillä esteen vuoksi. Pyöräilijän on ainakin pyöräkaistalla ja (mahdollisesta suojatien odotustasanteesta ja sen koosta riippuen) myös pyörätiellä pysähdyttävä suojatien kohdalla, jos suojatien eteen on pysähtynyt toinen ajoneuvo. Kunnianhimoisessa uudistussuunnitelmaluonnoksessa (2022) on mainittu, että, Uudenmaankadun pyöräilyolosuhteita tarkastellaan erikseen myöhemmin. Turun raitiotien rakentamiskustannusten arviossa on mainittu, että Uudenmaankadun bussi- ja pyöräilyjärjestelyjen hinnaksi välillä Hämeenkatu-Itäinen Pitkänkatu tulee suunnilleen 2,5–3 miljoonaa euroa (WSP Finland Oy 2022). Itäisellä Pitkänkadulla 3-taso pyörätien toteutuksessa on hyvä huomioida, että suojateiden kohdalla korkeuserot tasojen välillä ovat riittävän matalat ja siirtymät tarpeeksi loivia, jotta erilaiset käyttäjät voivat siirtyä kadun tasolta toiselle vaivattomasti.

YK:lla on ollut kestävä kehityksen tavoitteissa kirjattuna tieliikennekuolemien puolittaminen vuoteen 2020 mennessä (Billingsley 2016: 3–4). Tavoitteen saavuttamiseksi eri puolilla maailmaa on ollut tarpeen laskea ajonopeuksia ja rakentaa moottoriliikenteestä erillisiä kävelyteitä kävelijöille ja pyöräilyteitä pyöräilijöille. Turun kaupungin (2022) liikenneturvallisuusohjelma luonnoksen tavoitteena on, että vuoteen 2050 mennessä tieliikenteessä ei sattuisi vakavia loukkaantumisia tai kuolonuhreja. Eri kohderymistä erityistä huomiota aiotaan kiinnittää kävelijöihin, sähköpotkulautailijoihin ja pyöräilijöihin sekä lapsiin ja nuoriin ja riskikäyttäytyjiin. Tuleva katu-uudistus jatkaa kirjausten linjalla ainakin pyöräteiden rakentamisessa ja liikenteen rauhoittamisessa. Moottoriliikenteen nopeuksien odotetaan laskevan kun ajorataa kavennetaan (Turun kaupunginvaltuusto 2023).

Sähköpotkulaudat ovat tulleet nopeasti kaupunkien katukuvaan (Desai ym. 2022: 481). Niitä pysäköidään julkisiin tiloihin kuten jalkakäytävälle, mikä on herättänyt huolta. Sähköpotkulautoja pysäköidään enemmän sääntöjen mukaisesti, kun lailliseen pysäköintiin osoitettujen pysäköintipaikkojen määrä kasvaa. Useiden toimijoiden kommenttien (liite 1) mukaan sähköpotkulautoja pysäköidään kadulle milloin minnekin kuten ovien eteen. Ne voivat olla toimijoiden asiakkaiden sekä iäkkäiden jalankulkijoiden tiellä. Muutaman mukaan niitä ei tarvittaisi ollenkaan. Yhden toimijan mukaan pysäköintiä on edelleen ympäri katua, mutta ei niin pahasti kuin aiemmin on ollut. Toisen toimijan mukaan vaikka sähköpotkulaudoille ei ole virallista pysäköintiä, sen pysäköiminen on helppoa ja pysäköintitilaa riittää.

Haastattelujen perusteella Itäisen Pitkädun toimipaikat edustavat useita erilaisia ja toisistaan poikkeavia toimialoja. Niiden moninaisuuden myötä toimijoiden toimipaikan läheisiin pysäköinti- ja lastausalueisiin liittyvät tarpeet voivat erota toisistaan. Itäiselle Pitkädulle on uudistussuunnitelmassa merkitty logistiikkaa ajatellen kahdeksan lastauspaikkaa, lisäksi yksi on tulossa Kaskenkadulle risteuksen eteläpuolelle. Kadun itä-/koillispäätyyn on merkitty lastausalue kadun eteläpuolelle, lähemmäksi Kaivokadun kuin Lemminkäisenkadun risteystä. Nykyinen lastausalue on suunnilleen samalla kohdalla. Pharmacy-rakennukseen toimittavat lähettipalvelut vaikuttavat käyttävän lastausalueen sijaan pyörätietä väliaikaiseen pysäköintiin pääovien edessä lähelle Lemminkäisenkadun risteystä. Joukkoliikenteen edellytykset tulevat todennäköisesti säilymään nykyisenkaltaisina, vaikka pysäkkien määrä vähenee ja muutamat pysäkkivälit pidentyvät. Linja-autopysäkeillä tärkeää on huomioida esteetön kulku linja-autoon ja autosta ulos kanttikivetyksen korkeuden osalta. Pyörätiet on linja-automatkustajien turvallisuuden myötä syytä erottaa tarpeeksi kauas linja-autopysäkkien nousu- ja odotusalueista.

Turun kaupunginvaltuustossa (2023) päätetty pyöriteiden leveys vaihtelee kunnianhimoisen uudistussuunnitelmaluonnoksen mukaisesti 1,5 metrin ja 2,5 metrin väliltä suuntaansa, ja ne ovat paikoittain 3-tasoisia. Pyöriteiden riittävä leveys on tärkeää, koska liikenteessä liikutaan erilaisilla polkupyörillä ja tulevaisuudessa mahdollisesti nykyisen pyörän kaltaisilla liikennevälineillä. Pyörätiellä saa tällä hetkellä polkea kaksipyöräisen polkupyörän lisäksi ainakin kolmipyörillä kuten kuorma- ja laatikkopyörillä, polkupyörälle suunnitellun peräkärryn kanssa sekä selällään tai istuvassa asennossa poljettavalla nojapyörällä. Osa näistä kulkumuodoista tarvitsee leveyssuunnassa muita enemmän tilaa. Mielestäni pelkästään polkupyörien runkolukittavia pysäköintipaikkoja tarvitaan kaupunkialueella lisää, kun pyöräliikenne lisääntyy ja sitä toisaalta halutaan lisätä. Polkupyörän on voinut jättää

vaihtoehtoisesti nojaamaan esimerkiksi liikennemerkkejä tai kaupunkipuita suojaavia telineitä vasten. Muualle kuin merkityille pyöräpysäköintipaikoille jätetyt polkupyörät voivat olla sähköpotkulautojen tapaan kävelijöiden tai muiden pyöräilijöiden tiellä, minkä myötä ne voivat vaikuttaa kielteisesti kadun yleisilmeeseen. Portaikon kaiteeseen kiinnitetty polkupyörä voi haitata iäkkäiden, liikuntarajoitteisten sekä muiden portaikon käyttäjien sujuvaa matkantekoa.

Kielletty ajosuunta -liikennemerkki koskee myös pyöräilijää, ja lisäksi liikennemerkkin alapuolella osoittaa, jos se ei koske pyöräilijää (Liikenneturva 2020). Itäisellä Pitkädulla kunnianhimoisen uudistussuunnitelmaluonnoksen (2022) mukaisesti osa poikkikaduista kuten Vartiovuorenkatu ja Kaivokatu suljetaan kävelytiellä ainakin autoliikenteeltä. Jos pyöräilijöiden kääntyminen poikkikaduille säilyy, pyöräilijät väistävät kääntyessään jalankulkijoita ja poikkikadulta Itäiselle Pitkädulle tullessaan todennäköisesti myös muuta pyöräliikennettä. Osalle poikkikaduista kuten Yrjönkadulle autoilija voi jatkossa kääntyä varovaisuutta noudattaen.

Osa pyöräilijöistä, kuten lapsipyöräilijä tai makaavassa asennossa pyöräilevä nojapyöräilijä, jää moottoriajoneuvolla liikkuvan silmin helpommin ”katveeseen” matalamman profiilin myötä. Risteyksiin on varattava riittävästi tilaa sekä kävelijöille että pyöräilijöille. Selkeä ohjeistus kertoo, missä kävelijän ja missä pyöräilijän kuuluu odottaa valon vaihtumista. Mielestäni opastaminen on toteutettu laatoituksella toimivasti yksittäisissä Turun keskusta-alueen risteyksissä. Polkupyöräilijöille voisi valo-ohjatuissa risteyksissä, ennen jalankulkijoiden suojatieylitystä, olla autoliikenteen tapaan pyörätiehen maalattu viiva (kuva 13) sekä viivan kohdalla pyöräilijöille suunnattu liikennevalo. Ne yhdessä kertovat pyöräilijälle, missä hänen kuuluu odottaa valon vaihtumista ja milloin hän voi lähteä ylittämään risteystä.



Kuva 13. Helsingissä Viidennen linjan, Haapaniemenkadun ja Hämeentien risteykseen pyörätielle maalattu paksu viiva osoittaa pyöräilijälle, mihin hänen tulee punaisella valolla viimeistään pysähtyä ennen suojatietä. Sami Väisänen 2024.

Suomen väestö ikääntyy, ja suojatieturvallisuus on ajankohtainen kysymys. Olen välillä ylittänyt valo-ohjattuja suojateitä itseäni hitaamman kulkijan, kuten iäkkään henkilön tahtiin. Näin olen huomannut, että osassa Turun risteyksistä hitaammin liikkuvien kuten iäkkäiden on käytettävä keskikoroketta, koska he eivät omalla tahdillaan ehdi ylittämään samalla kertaa kahden kaistan suojatietä. Itäisen Pitkäkadun osalta kadun moottoriliikenteen ajorata tulee kapenemaan nykyisestä (Turun kaupunginvaltuusto 2023), joten suojatiematkat tulevat lyhenemään samalla kun autoilijoiden nopeudet hidastuvat. Liikenneturvan (2023) kyselytutkimuksen mukaan lähes viidennes autoilijoista antaa tavallista harvemmin tietä, kun hitaammin liikkuva henkilö lähestyy suojatietä.

Euroopan unionissa vuonna 2022 voimaan astunut direktiivi velvoittaa listattuja suuria yrityksiä (vuodesta 2024 alkaen), suuria yrityksiä (v. 2025 alk.) sekä pörssiin listattuja pieniä ja keskisuuria yrityksiä (v. 2026 alk.) raportoimaan yrityksen hyvään hallintatapaan, ympäristöön ja yhteiskuntaan (ESG) liittyvistä käytänteistä (Direktiivit 2022 & Yle Internet-uutinen 2024). Kaupunkikehityksen jäljet ulottuvat myös muuttuvan alueen välitöntä lähiympäristöä pidemmälle. Katu-uudistuksen toteutus työllistää ihmisiä paikan päällä kadulla. Samaan aikaan materiaaleja ja uudistuksessa tarvittavia tuotteita hankitaan erilaisista paikoista, millä voi olla toisistaan poikkeavia vaikutuksia lähiympäristöihin muualla Suomessa ja maailmalla raaka-aineiden hankinnan ja tuotteiden tuotannon myötä. Mielestäni kaupunki voi suurena paikallisena hankkeiden käynnistäjänä ja ainakin osarahoittajana

edellyttää hankkeisiin valittavilta yrityksiltä aiempaa monipuolisempaa ympäristövaikutusten arviointia, joka ulottuu lähiympäristöjen lisäksi hankintaketjujen alkulähteille.

5.5 Tutkijan asema

Tutkija valitsee ja päivittää jatkuvasti etenevän tutkimusprosessin suuntaa tehtyjen ja tekemättä jätettyjen toimenpiteiden ja niiden lopputulemien sekä merkitysten myötä (Puusniikka & Saaranen-Kauppinen 2006). Hän arvioi omaa suhdettaan tutkittavaan aiheeseen sekä tutkimukseen liittyvien eettisten kysymysten toteutumista. Tämän tutkielman merkitys kumpuaa toimijoiden haastatteluista sekä mahdollisuudesta sitä kautta nostaa esiin ennen arviolta aikaisintaan 2026 alkavan katu-uudistuksen sisältöön vaikuttavia kommentteja ja näkökulmia.

Haastattelija ja haastateltava ovat haastattelutilanteessa erilaisissa rooleissa kuin tavallisessa henkilöiden välisessä arkikeskustelussa esimerkiksi tiedon määrän ja aloitteellisuuden suhteen (Ruusuvuori & Tiittula 2005). Tutkijalla on tietoa, jota haastateltavalla ei ole, ja hän pyrkii ohjaamaan keskustelua tiettyihin aiheisiin. Haastateltavat toimijat saivat aluksi tietää, kuka olen, mistä olen ja miksi haluan heitä haastatella ja että haastattelu annetaan nimettömästi eli anonymisti. Olen pohtinut, olisiko haastateltavien vastaanotto ollut erilainen, jos olisin tehnyt haastatteluja suoraan kaupungille tai olisin ollut mukana Itäisen Pitkäkadun tulevassa uudistushankkeessa, tai jos haastattelu olisi toteutettu esimerkiksi haastateltavan edustaman toimipaikan nimissä. Kaupungista riippumaton asemani opinnäytetyötä tekevänä opiskelijana, joka toimittaa tulokset kaupungille, on todennäköisesti tehnyt minusta haastateltavien silmissä samaan aikaan neutraalin ja mahdollisesti hyödyllisen osapuolen. Samalla haastateltavat ovat olleet tietoisia, että en ole haastattelun nimettömyyden vuoksi voinut toimittaa liian tarkkoja näkökulmia tai korjausehdotuksia kaupungin suuntaan. Toimijat ovat saattaneet pidättäytyä luettelemasta useampia asioita, jotka ovat koskeneet juuri kyseistä toimipaikkaa tai sijaintia kadulla.

Olen graduprosessin aikana huomannut, että melkein kuin itsestään alan puhumaan esimerkiksi tielläliikkujan vauhdin kohdalla ”tavallisesta” tai ”normaalista”. Kahdella toimivalla jalalla kävelevälle nuorelle kävelijälle kävelyliikenteen ”normaali” rytmi ja sujuvuus voi näyttäytyä täysin erilaisena kuin esimerkiksi pyörätuolilla, rollaattorin avulla, lastenrattaiden tai näön, kuulon tai muiden haasteiden kanssa liikkuville. Hyödynsin myös

yhden haastateltavan tuottamaa palvelua. Haastattelu hoidettiin ennen palvelun hyödyntämistä, ja maksoin siitä täyden hinnan. En koe, että palvelun hyödyntäminen vaarantaisi haastateltavien tasapuolista kohtelua. Asiakassuhde oli kertaluonteinen, ja se syntyi senhetkisestä tarpeesta. Palvelun hyödyntämishetkellä en kokenut, että se voisi mahdollisesti synnyttää riippuvaisuussuhteen, enkä ole kokenut niin myöhemminkään. Asiakassuhde on nähdäkseni verrattavissa mihin tahansa asiakassuhteeseen. Olen yksittäisestä asiakassuhteesta riippumatta onnistunut tuomaan toimijoiden esittämiä näkemyksiä esiin sellaisena, kuin ne on haastattelutilanteissa esitetty. En ole ollut haastateltuihin henkilöihin yhteydessä haastattelun jälkeen.

6 Johtopäätökset

Olen tässä tutkimuksessa käsitellyt Itäisellä Pitkäkadulla suorittamiani haastatteluja ja kadulla tekemiäni havaintoja ja peilannut niitä aiemmin tutkittuun tietoon sekä Turun kaupungin uudistussuunnitelmaluonnoksiin. Turun kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti Itäinen Pitkäkatu tulee uudistuksessa muuttumaan kävely-, pyöräily- ja oleskeluolosuhteiltaan laadukkaammaksi, pois päin autovaltaisesta kadusta. Katu tullaan liittämään Turun seudun pyöräilyverkkoon molemminpuolisilla 3-taso pyöräteillä ja pyöräteillä. Henkilöautojen pysäköintipaikkojen määrä tulee vähenemään. Linja-autopysäkkien määrä vähenee neljästätoista kymmeneen. Uusia katupuuta istutetaan 62 puuta, lisäksi ainakin ajorataa kavennetaan ja ajoneuvojen kulkua monelle poikkikadulle rauhoitetaan. Uudistuksen hinta-arvio on 12–17 miljoonaa euroa. Kadun luonne tulee muuttumaan nykyisestä autovaltaisesta kokoojakadusta useampia liikkumismuotoja palvelevaksi, leikkiä ja oleskelua mahdollistavaksi kaduksi.

Kadun toimijat ovat esittäneet erilaisia näkökulmia tulevaan uudistukseen muun muassa oman toimipaikkansa sijainnin ja toimialan näkökulmista käsin. Esimerkiksi toimijan ikä, kokema sukupuoli ja Itäiselle Pitkäkadulle ja sieltä pois päin käyttämä matkustus-/liikkumismuoto ovat voineet vaikuttaa esimerkiksi kokemukseen eri liikkumismuotojen kehittämisestä ja erilaisten pysäköintipaikkojen tarpeellisuudesta. Toimijat esimerkiksi jakavat melko laajasti näkemyksen linja-autoliikenteen pysäkkien toimivista nykysijainneista sekä huolen henkilöautojen pysäköintipaikkojen tulevan lukumäärän riittävydestä. Henkilöautojen pysäköintipaikkojen säilyttäminen ja lisääminen on ristiriidassa paikallisesti ja maailmanlaajuisesti kestävämpien kaupunkiseutujen tavoitteen kanssa. Samalla toimijoiden vastauksissa korostuu ja toistuu tarve erilaisille ja toisistaan poikkeaville, toimiville kadun liikkumisen muodoille. Haastattelututkimuksen otos on pieni, myös Itäisen Pitkäkadun toimijoiden keskuudessa, joten tuloksia ei voi yleistää.

Uudet katupuut yhdessä uusien viheristutusten kanssa pidättävät sadevettä ja varjostavat katua nykyistä enemmän, mikä helpottaa lämpötilojen nousussa ja kasvavassa sademäärässä. Kävely- ja pyöräilymyönteisempi katualue yhdessä kadun joukkoliikenteen kanssa voivat tarjota henkilöautoilun rinnalle aiempaa sujuvampia liikkumisen vaihtoehtoja aiempaa useammalle. Uudistuksessa on mahdollista vaikuttaa kadun tunnistettuihin haasteisiin, kuten sähköpotkulautojen pysäköinnin ongelmakohtiin. Lähitulevaisuudessa voisi tutkia esimerkiksi toimijoiden tai asukkaiden näkemyksiä haastattelu- tai kyselytutkimuksella katu-uudistuksen

aikana tai sen valmistuttua. Laajemmin voi ajatella, että on tarvetta jatkaa osallisuuden tutkimista, keinojen arviointia ja kehittämistä, jotta yhteistä kaupunkitilaa voidaan uudistaa aiempaa käyttäjäystävällisemmäksi ja tarveperusteisemmäksi.

7 Toimenpidesuosituksukset

- 1) Uudistuksen myötä on hieno mahdollisuus toteuttaa nykyaikainen esteetön katu-kokonaisuus ja tutkia esteettömyyden ajantasaisia vaatimuksia. Opaskirjasta Esteetön rakennus ja ympäristö (2019, nidottu ja pdf) löytyy tietoa julkisten tilojen ja liikuntarajoitteisten kulkutilan mitoituksesta.
- 2) Kadun moniaistiset opastukset voisi tarkistaa uudistuksen yhteydessä. Näihin kuuluvat opasteet kadun pintamateriaaleissa ja värien kontrastit, eli että erilaiset kadun elementit eroavat selkeästi värityksen osalta toisistaan.
- 3) Kaupunkilaisten ikääntyminen on hyvä huomioida esteettömällä, korokkeettomalla suojatien ja jalkakäytävän yhdistämisellä sekä valo-ohjatun suojatieristeyksen tarpeeksi pitkillä ylitysajoilla. Kadun levähdyspaikat kuten katualueen penkit mahdollistavat iäkkäiden ja liikuntarajoitteisten pidempiä matkoja kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.
- 4) Riittävät varjopaikat on hyvä huomioida. Varjostavatko uudet katupuut päivän aikana pysäköityjä autoja, pyöräilijöitä, jalankulkijoita ja/tai penkeillä istujia?
- 5) Pyöräilijöille voisi laittaa risteyksiin ajoradan valo-ohjauksen tapaan pyörätiehen viivan ja pyöräilijöiden oman valo-opastuksen. Nämä yhdessä kertovat pyöräilijälle, että hänen kuuluu odottaa valon vaihtumista viivan kohdalla eikä mennä liian lähelle risteystä, jolloin hän saattaa tahattomasti tukkia risteystä suojatietä ylittäviltä jalankulkijoilta.
- 6) Kadun toimiva auraaminen on tärkeää. Minne talven aikana satanut lumi milloinkin kasataan? Miten kävely-, pyöräily- ja autotiet pidetään samanaikaisesti kulkukelpoisina ja kuinka usein lumia haetaan kadulta pois? Esimerkiksi leveä pyörätie voi ajoradan auraamisesta syntyneen penkan myötä kaventua.
- 7) Kävelyn sujuvoittamiseksi olisi hyvä, jos Pharmacityn kiinteistö kadun itä/koillispäädyssä siirtäisi vihreitä pyörätelineitä syvemmälle rakennuksen arkadin alle niin, että telineisiin pysäköidyt pyörät eivät hankaloita ja estä jalankulkua julkisella kävelytiellä.
- 8) Pysäköintipaikat voisivat olla aikarajoitettuja, mikä edesauttaa kadulla lyhytaikaisesti asioivien henkilöiden, kuten asiakkaiden ja vierailijoiden vaihtuvuutta. Aikarajoituksella voi mahdollistaa yöaikaisen asukaspysäköinnin.

- 9) Turun raitiotien kustannusvaikutusten arviointi ulottuu linja-auto- ja pyöräilyliikenteen osalta Uudenmaankadulla Hämeenkadun risteyksestä Itäisen Pitkänkadun risteykseen. Itäisen Pitkänkadun uudistuksessa toteutettavan ratkaisun on hyvä olla samaan aikaan linjassa tulevan raitiotien tuoreimpien suunnitelmien kanssa, jotta lisäkustannuksilta vältytään.
- 10) Kaupunkilaisia on hyvä kannustaa kävelemään ja pyöräilemään terveys- ja ympäristöhyötyjen näkökulmasta.
- 11) Autoliikenteen nopeusrajoituksen laskemista 40km/t nopeuteen 30km/t voisi harkita kadun muuttuvan luonteen, asuinrakennusten ja toimipaikkojen määrän sekä läpikulkuliikenteen sujuvuuden kannalta.
- 12) Tulevissa projekteissa voi olla hyvä miettiä suunnitteluvaiheessa, mihin polkupyörien ja sähköpotkulautojen pysäköintialueita voisi sijoittaa. Itäisellä Pitkänkadulla polkupyörä- ja sähköpotkulautapysäköinnin paikkoja voisi harkita ainakin kohtiin, joihin ei tulekaan uusia kaupunkipuita.
- 13) Hankkeissa käytettäviltä alihankkijoilta ja urakoitsijoilta voisi velvoittaa yritysvastuun raportointia, jota voi hyödyntää mahdollisessa kilpailutusvaiheessa.
- 14) Sirkkalan koulun kohdalle voisi harkita hidastetöyssyä lasten turvallisuuden lisäämiseksi, jos lasten koulutie kulkee Itäisen Pitkänkadun kautta.

Kiitokset

Haluan kiittää työn ohjaajaa, Turun kaupunkia, ystäviä ja perhettä, jotka ovat tukeneet minua tutkielman kirjoittamisen aikana ja tarjonneet arvokkaita näkökantoja tutkielman aiheisiin.

Lähteet

- Aalto, V., Ervasti, J., Kalliolahti, E., Lanki, T., Oksanen, T. & Salo, P. (2023) Associations between commute mode use and self-rated health and work ability among Finnish public sector employees. *Scandinavian Journal of Public Health* (2023) 1–8. DOI: 10.1177/14034948231159212
- Aaltonen, S., Mäkinen, J., Nyman, M. & Pärssinen, T. (2021) Itäinen Pitkäkatu. Arvio kadun kävelyolosuhteista. *Diaesitys* (lokakuu 2021) 31 s.
- Aaltonen, T., Ruusuvuori, J. & Tiittula, L. (2005) *Haastatteltu: tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*. 310 s. Vastapaino, Tampere.
- Aho, A. L., Granfelt, R., Hyvärinen, M., Nikander, P. & Ruusuvuori, J. (toim. 2017) *Tutkimushaastattelun käsikirja*. 460 s. Vastapaino, Tampere.
- Ahokas, I., Heikinheimo, V., Helminen, V., Karjalainen, L. E., Lindholm, M., Lyytimäki, J., Paloniemi, R., Sundqvist, H., Tapio, P., Tiitu, M. & Tuominen, A. (2023) Lisää aktiivista liikkumista arkeen: Suomi hyötyy autoilun vähentämisestä. Style-tutkimus politiikkasuositukset. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-249-585-3>
- Ahokas, I., Heikinheimo, V., Helminen, V., Hurmerinta, L., Kokko, S., Lyytimäki, J., Tapio, P. & Vasankari, V. (2023) Kunnan rapistuminen haastaa hyvinvointi-Suomen – vaikuttavia toimia lisätä liikkumista ja kääntää kunnan laskukierre. Style-tutkimus politiikkasuositukset. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-249-586-0>
- Allen, M., Girardin, C. A. J., Griscom, B. W., Jenkins, S., Lewis, S. L., Malhi, Y., Seddon, N. & Wheeler, C. E. (2021) Comment: Nature-based solutions can help cool the planet — if we act now. *Nature* 593 191–194.
- Alva, A. (2022) A critical perspective on the European Commission’s publications ‘Evaluating the impact of nature-based solutions.’ *Nature-based Solutions* 2, 9 s. <https://doi.org/10.1016/j.nbsj.2022.100027>
- Amiour, Y., van den Berg, P. E. W. & Waygood, E. O. D. (2022) Objective and perceived traffic safety for children: a systematic literature review of traffic and built environment characteristics related to safe travel. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 19 (2022) 29 s. <https://doi.org/10.3390/ijerph19052641>
- Bailey, L., Reiskin, E., Sadik-Khan, J. & Vega-Barachowitz, D. (2014) *Urban bikeway design guide*. 260 s. Nacto, Island Press.
- Billingsley, S. (2016) Making the road safety SDG targets count: delivering quick wins for road traffic injury prevention. Abstrakti / tiivistelmä. *Injury Prevention* 22 (liite 2) A3–A5.

- Binnig, N. & von Stülpnagel, R. (2022) How safe do you feel? – A large-scale survey concerning the subjective safety associated with different kinds of cycling lanes. *Accident Analysis and Prevention* 167, 10 s. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106577>
- Borgstrom, S., Egermann, M., Ehnert, F., Frantzeskaki, N. & Gorissen, L. (2017) Nature-based solutions accelerating urban sustainability transitions in cities: lessons from Dresden, Genk and Stockholm cities. Teoksessa Bonn, A., Kabisch, N., Korn, H. & Stadler, J. (toim.) *Nature-based solutions to climate change adaptation in urban areas. Linkages between science, policy and practice*, 65–90. Springer International Publishing AG, Sveitsi. DOI 10.1007/978-3-319-56091-5
- Bottacchi, E., Monteu, F. & Nuzzi, R. (2018) Low vision, visual impairments and metropolitan urban planning: example of a topographic enhancement, need and monitoring in an Italian city. *Clinical Ophthalmology* 12 (2018), 2107–2119. DOI <http://dx.doi.org/10.2147/OPHTH.S174006>
- Braubach, M., Egorov, A., Martuzzi, M., Mudu, P., Thompson, C. W. & Wolf, T. (2017). Effects of urban green space on environmental health, equity and resilience. Teoksessa Bonn, A., Kabisch, N., Korn, H. & Stadler, J. (toim.) *Nature-based solutions to climate change adaptation in urban areas. Linkages between science, policy and practice*, 187–206. Springer International Publishing AG, Sveitsi. DOI 10.1007/978-3-319-56091-5
- Cameron, B., Dezsényi, P., Enzi, V., Gedge, D., Mann, G. & Pitha, U. (2017) Nature-based solutions and buildings – The power of surfaces to help cities adapt to climate change and to deliver biodiversity. Teoksessa Bonn, A., Kabisch, N., Korn, H. & Stadler, J. (toim.) *Nature-based solutions to climate change adaptation in urban areas. Linkages between science, policy and practice*, 159–186. Springer International Publishing AG, Sveitsi. DOI 10.1007/978-3-319-56091-5
- Chapman, D., Larsson, A., Nilsson, K. & Rizzo, A. (2017) Climatic barriers to soft-mobility in winter: Luleå, Sweden as case study. *Sustainable Cities and Society* 35 (2017) 574–580. <http://dx.doi.org/10.1016/j.scs.2017.09.003>
- Christensen, K. M. & Sze, N. N. (2017) Access to urban transportation system for individuals with disabilities. *IATSS Research* 41 (2017) 66–73. DOI <http://dx.doi.org/10.1016/j.iatssr.2017.05.002>
- Christidis, P., Navajas Cawood, E. & Pisoni, E. (2022) Active mobility versus motorized transport? User choices and benefits for the society. *Science of the Total Environment* 806 12 s. DOI <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.150627>

- Crowley, D., Falanga, R., Hengrey, T., Marat-Mendez, T. & Penha-Lopez, G. (2021) Towards a necessary regenerative urban planning. Insights from community-led initiatives for ecocity transformation. *Cidades, Comunidades e Territórios* Spring Special Issue (April 2021) 83–104. DOI: 10.15847/cct.20505
- Curran, K., Cushley, L. N., Galway, N. & Peto, T. (2022) Navigating the unseen city: town planners, architects, ophthalmic professionals, and charity opinions on navigating of the built environment with a visual impairment. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 19 (2022) 17 s. DOI <https://doi.org/10.3390/ijerph19127299>
- Deluka-Tibljaš, A., Otković, I. I., Šurdonja, S. & Campisi, T. (2022) Child-pedestrian traffic safety at crosswalks—Literature review. *Sustainability* 14 (2022) 23 s. DOI <https://doi.org/10.3390/su14031142>
- Depietri, Y. & McPhearson, T. (2017) Integrating the grey, green, and blue in cities: nature-based solutions for climate change adaptation and risk reduction. Teoksessa Bonn, A., Kabisch, N., Korn, H. & Stadler, J. (toim.) *Nature-based solutions to climate change adaptation in urban areas. Linkages between science, policy and practice*, 91–110. Springer International Publishing AG, Sveitsi. DOI 10.1007/978-3-319-56091-5
- Desai, G., Dill, J., Hemphill, R., Ibarra, A., Longenecker, P., MacArthur, J. & Nie, L. (2022) Congested sidewalks: the effects of the built environment on e-scooter parking compliance. *The Journal of Transport and Land Use* 15(1) 481–495. DOI <http://dx.doi.org/10.5198/jtlu.2022.2110>
- Dias, A. M., Lopes, M., Marques, J. S. & Silva, C. (2021) The gross potential for cycling: planning for human scale urban mobility. Teoksessa Geurs, K. T., Mladenović, M. N., Toivonen, T. & Willberg, E. (toim.) *Transport in human scale cities*, –. Nectar Series on Transportation and Communications Network Research. Edward Elgar Publishing, Cheltenham. ISBN 978 1 80037 051 7 (eBook). <http://dx.doi.org/10.4337/9781800370517>
- Dill, J., Handy, S. & Pucher, J. (2020) Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review. *Preventive Medicine* 50 106–125.
- Direktiivit (2022) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2464, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, asetuksen (EU) N:o 537/2014, direktiivin 2004/109/EY, direktiivin 2006/43/EY ja direktiivin 2013/34/EU muuttamisesta yritysten kestävyysraportoinnin osalta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti). Voimassa. *Euroopan unionin virallinen lehti* L 322(15) 15–80. ELI <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>

- Duffaut, C., Frascaria-Lacoste, N. & Versini, P.-A. (2022) Barriers and levers for the implantation of sustainable nature-based solutions in cities: insights from France. Teoksessa Dimitrakopoulos, P., Noorani, A., Pagnotta, M. A. & Scholz, M. (toim.) *Nature-based solutions*. Mdpi, Sveitsi. ISBN 978-3-0365-9207-7 (PDF)
- Ek, L., Handlmaier, G., Haselberger, J., Kiviluoto, K., Kullman, M., Kunnasvirta, A., Meijers, E. & Mieskonen, T. (2016) Green thoughts, green futures – Planning for energy efficient cities. *Reports from Turku University of Applied Sciences* 225 85 s. <http://julkaisut.turkuamk.fi/isbn9789522166043.pdf> ISBN 978-952-216-604-3 (PDF)
- Emilsson, T. & Sang, Å. O. (2017) Impacts of climate change on urban areas and nature-based solutions for adaptation. Teoksessa Bonn, A., Kabisch, N., Korn, H. & Stadler, J. (toim.) *Nature-based solutions to climate change adaptation in urban areas. Linkages between science, policy and practice*, 15–28. Springer International Publishing AG, Sveitsi. DOI 10.1007/978-3-319-56091-5
- Euroopan komissio (2020) Vuoteen 2030 ulottuva EU:n biodiversiteettistrategia. Luonto takaisin osaksi elämäämme. Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Bryssel 20.5.2020. COM 380 (2020) final.
- Euroopan unioni (2021) EU:n missiot. Ilmastoneutraalit ja älykkäät kaupungit. 1 s. Euroopan unionin julkaisutoimisto, Luxemburg. Doi:10.2777/100644
- Ferrer, S. & Ruiz, T. (2018) The impact of the built environment on the decision to walk for short trips: evidence from two Spanish cities. *Transport Policy* 67 (2018) 111–120. DOI <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.04.009>
- Figuroa-Martínez, C., Herrmann-Lunecke, G., Huerta, F. P. & Mora, R. (2022) The disabling city: older persons walking in central neighbourhoods of Santiago de Chile. *Sustainability* 14 (2022) 19 s. DOI <https://doi.org/10.3390/su141711085>
- Friman, M., Olsson, L. E., Taniguchi, A. & Waygood, E. O. D. (2017) Transport and child well-being: an integrative review. *Travel Behaviour and Society* 9 (2017) 32–49. DOI <http://dx.doi.org/10.1016/j.tbs.2017.04.005>
- Ganann, R., Newbold, K. B., Ravensbergen, L. & Sinding, C. (2021) ‘Mobility work’: Older adults’ experiences using public transportation. *Journal of Transport Geography* 97 (2021) 9 s. DOI <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103221>

- García, J. & Sowińska- Świerkosz, B. (2022). What are Nature-based solutions (NBS)? Setting core ideas for concept clarification. *Nature-Based Solutions* 2 (2022) 9 s. DOI <https://doi.org/10.1016/j.nbsj.2022.100009>
- Glazener, A. & Khreis, H. (2019) Transforming our cities: best practices towards clean air and active transportation. *Current Environmental Health Reports* 6 (2019) 22–37. DOI <https://doi.org/10.1007/s40572-019-0228-1>
- Heechul, K. & Seungho, Y. (2017) Neighborhood walking and social capital: the correlation between walking experience and individual perception of social capital. *Sustainability* 9 (2017) 16 s. DOI 10.3390/su9050680
- Helsingin kaupunki (2023) Esplanadien kokeilusta saatu ensimmäisiä seurantatuloksia – yritysten näkemykset vaihtelevat suuresti. <https://www.hel.fi/fi/uutiset/esplanadien-kokeilusta-saatu-ensimmaisii-seurantatuloksia-yritysten-nakemykset-vaihtelevat-suuresti> 9.11.2023.
- Hietaranta, E., Kasvio, P., Kopperoinen, L. & Vierikko, K. (2021) Diaesitys. Kaupunkien viherryttäminen – EU:n biodiversiteettistrategian tavoitteet ja kuntien mahdollisuudet. Rakennetun ympäristön ja asumisen tietoaineistot (RASTI) –webinaari 21.9.2021. Suomen ympäristökeskus Syke. <https://www.syke.fi/download/noname/%7B69F5AC59-67D7-4335-A122-D548F226F936%7D/170018> 22.1.2024.
- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2008) *Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. 213 s. Gaudeamus University Press, Helsinki.
- Hoffman, K. N. (2023) Justifying nature-based solutions. *Biology & Philosophy* 38(38) 15 s. DOI <https://doi.org/10.1007/s10539-023-09926-w>
- Hörschelmann, K., Kiss, B., Salk, C. F., Sekulova, F., Takahashi, W. & Wamsler, C. (2022) Citizen participation in the governance of nature-based solutions. *Environmental Policy and Governance* 32 (2022) 247–272. DOI 10.1002/eet.1987
- IPCC (2023) Climate change 2023: synthesis report. contribution of working groups I, II and III to the sixth assessment report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [core writing team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. 34 s. IPCC, Sveitsi. DOI 10.59327/IPCC/AR6-9789291691647.001
- Jalankulkijoiden liikennemäärät (2019) Turun kaupunki. https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/liikennemaarat_2019_jk.pdf 11.3.2024.

- Karjalainen, L. & Lyytimäki, J. (2021) Millainen kaupunki mahdollistaa autottomuutta reilusti? Blogikirjoitus. <https://www.styiletutkimus.fi/millainen-kaupunki-mahdollistaa-autottomuutta-reilusti/> 16.4.2024.
- Karttapaiikka (2024) Maanmittauslaitos. Taustakarttarasteri 1:5 000. <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaiikka/> 20.4.2024.
- Kaupunginosat ja suuralueet Turussa (s.a.) Turun kaupunki. <https://www.turku.fi/asuminen-ja-ymparisto/asuminen/kaupunginosat> 11.3.2024.
- Kilpelä, N. (2019) *Esteetön rakennus ja ympäristö*. Rakennustieto, Helsinki. <https://ym.fi/-/uusi-opas-antaa-valineet-esteettomaan-rakentamiseen>
- King, D. A. & Krizek, K. J. (2020) The power of reforming streets to boost access for human-scaled vehicles. *Transportation Research Part D* 83 (2020), 6 s. DOI <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102336>
- Kolo, S. M., Omotara, B. A., Oyeyemi, A. Y., Oyeyemi, A. L., Rufai, A. A. & Sallis, J. F. (2019) Associations of neighborhood walkability with sedentary time in Nigerian older adults. Teoksessa Koohsari, M. J. & Oka, K. (toim.) *Walkable neighborhoods. The link between public health, urban design, and transportation*, 165–176. International Journal of Environmental Research and Public Health Special Issue. ISBN 978-3-03921-931-5 (PDF)
- Koppa (2014) Jyväskylän yliopisto. Aineistonhankintamenetelmät. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/aineistonhankintamenetelmat> 23.1.2024.
- Kunnianhimoinen uudistussuunnitelmaluonnos (2022) Turun kaupunki. https://kerrokantasi.turku.fi/itainen_pitkakatu-2
- Liikenneturva (2023) Suojatie voi olla riski hitaasti liikkuvalla. Uutiset ja tiedotteet. <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/suojatie-voi-olla-riski-hitaasti-liikkuvalla/> 22.4.2024.
- Liikenneturva (2020) Kielletty ajosuunta koskee myös pyöräilijöitä, lisäkilpi tuo poikkeuksen. Uutiset ja tiedotteet. <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/kielletty-ajosuunta-koskee-myos-pyorailijoita-lisakilpi-tuo-poikkeuksen/> 23.1.2024.
- López, C., Ruíz-Benítez, R. & Vargas-Machuca, C. (2019) On the environmental and social sustainability of technological innovations in urban bus transport: the EU case. *Sustainability* 11 (2019) 22 s. DOI 10.3390/su11051413
- Mäki, O.-P. ym. (2016) Turun kaupungin hulevesiohjelma. Turun kaupunginhallitus KH/16.5.2016 Dno 4498–2015. <https://www.turku.fi/asuminen-ja-ymparisto/ymparisto/vesiensuojelu/hulevedet>

- Monyei, C. G., Sovacool, B. K. & Upham, P. (2024) Micro-stories and the lived experience of transport poverty: Lessons from Iceland for just mobility transitions. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 196 11 s. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rser.2024.114345>
- Nolan, J., Savage, J. & Sinclair, J. (2021) Are bicycle lanes effective? The relationship between passing distance and road characteristics. *Accident Analysis and Prevention* 159 14 s. DOI <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106184>
- Opaskartta (2024) Turun kaupunki. <https://opaskartta.turku.fi/ims/> 8.2.2024.
- Ortokuva (s.a.) Paikkatietoikkuna. <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/> 12.3.2024.
- Puusniekka, A. & Saaranen-Kauppinen, A. (2006) KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. 3 Tutkijan asema ja tutkimuksen arviointi. <https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/> 23.1.2024.
- Pärssinen, T. (2024). Henkilökohtainen sähköposti tutkielman tekijälle, aiheena katu-uudistuksen taustoitus kaupungin näkökulmasta. 2.4.2024.
- Starzewska-Sikorska, A., Tichá, I. & Vojvodíková, B. (2022) Implementing nature-based solutions in urban spaces in the context of the sense of danger that citizens may feel. Teoksessa Dimitrakopoulos, P., Noorani, A., Pagnotta, M. A. & Scholz, M. (toim.) *Nature-based solutions*. Mdpi, Sveitsi. ISBN 978-3-0365-9207-7 (PDF)
- Syke (2023) Suomen ympäristökeskus. Luontokatoa voidaan torjua ennallistamalla. *Syke Policy Brief. Kestäviä ratkaisuja ympäristöpolitiikkaan*.
- Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestö OECD & Yhdistyneiden kansakuntien asuinyhdyskuntaohjelma (2022) Intermediary cities and climate change: an opportunity for sustainable development. OECD Publishing, Pariisi, <https://doi.org/10.1787/23508323-en>
- Talvikunnossapito (2024) Turun kaupunki. <https://www.turku.fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/palautteet-ja-vikailmoitukset/kunnossa-ja-puhtaanapitovastuut-0> 8.2.2024.
- Tavanomainen uudistussuunnitelmaluonnos (2022) Turun kaupunki. https://kerrokantasi.turku.fi/itainen_pitkakatu-2
- Tieliikennelaki 729/2018. Voimaantulo: 01.06.2020.
- Tiittula, L. & Ruusuvuori, J. (2009; toim.) *Tutkimushaastattelu – tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*. 2. p. Vastapaino, Tampere.
- Tilastokeskus (2024) Yksinkertainen satunnaisotanta. https://www.stat.fi/meta/kas/yk_satunnaisota.html 22.2.2024.

- Toimija (2022) Kielitoimiston sanakirja. Kotimaisten kielten keskus ja Kielikone oy.
<https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/#/> 10.1.2024.
- Turun kaupunginvaltuusto (2023) Kaupunginvaltuuston kokouksen pöytäkirja 23.10.2023 – pykälä §202 Itäisen Pitkäkadun ja Stålarminnkadun osan hankesuunnitelma.
- Turun kaupunki (2023a) Viherrakenteet ja taide luovat viihtyisyyttä kesäkadulle. <https://www.turku.fi/kesakatu> 9.11.2023.
- Turun kaupunki (2023b) Itäisen Pitkäkadun ja Kupittaankadun vertailu pyöräliikenteen pääreitteinä. Kypalisu 3.2.2024. <https://kerrokantasi-api.turku.fi/v1/download/sectionfile/125/>
- Turun kaupunki (2022) Turun kaupungin liikenneturvallisuusohjelma, luonnos 10/2022. <https://kerrokantasi-api.turku.fi/v1/download/sectionfile/99/>
- Turun kaupunki (2018) Turun pyöräilyn kehittämissuunnitelma <https://ah.turku.fi/kh/2018/1126026x/Images/1663910.pdf>
- Työterveyslaitos (2023) Hanke: Kunta- ja hyvinvointialan henkilöstön seuranta tutkimus (FPS). <https://www.ttl.fi/tutkimus/hankkeet/kunta-ja-hyvinvointialan-henkiloston-seuranta-tutkimus-fps> 14.8.2023.
- WHO/Whittle, R. (2023) Healthy and thriving cities demand social, economic, human and planetary well-being. Maailman terveysjärjestö WHO uutiset. <https://www.who.int/europe/news/item/23-11-2023-healthy-and-thriving-cities-demand-social--economic--human-and-planetary-well-being> 22.1.2024.
- WSP Finland Oy (2022) Turun raitiotien yleissuunnitelman päivitys 18.11.2022, liite 7.3 Rakentamiskustannukset ja päästöarviot osioittain. 26 s. <https://www.turku.fi/asuminen-ja-ymparisto/projektit-ja-hankkeet/raitiotie/raitiotien-suunnitelmat-ja-selvitykset>
- Yhdistyneiden kansakuntien asuinyhdyskuntaohjelma (2021) Euskal Hiria Kongresua 2020 global Expert Group meeting “Cities for all: ageing and inclusion” 23.-24.11.2020, lopullinen raportti. <https://unhabitat.org/cities-for-all-ageing-and-inclusion>
- Yle Internet-uutinen (2024) Kirjoittaja Johanna Lehtola. Vastuullisuusvaatimukset kasvavat yrityksillä tästä vuodesta lähtien – Keskuskauppakamari hoputtaa: ”Alihankkijoiden pitää nyt olla hereillä”. <https://yle.fi/a/74-20066381> 30.1.2024

Liitteet

Liite 1

Kadun toimijoille suunnattu, puolistrukturoitu tutkimushaastattelun mallipohja. Sami Väisänen 2023.

Tutkimushaastattelu on osa pro gradu -opinnäytetyön aineistoa. Gradussa pyrin selvittämään, miten kadun toimijat suhtautuvat tulevaan katu-uudistukseen, sekä miten toimijoiden näkemykset ja uudistuksen suunniteltu toteutus heijastuvat YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin. Teen opinnäytetyön itsenäisesti. Tarjoan lopulliset tulokset kaupungin uudistuksesta vastaaville edustajille vapaasti hyödynnettäviksi.

Haastattelussa ei kerätä henkilötietoja kuten haastateltavan tai toimipaikan nimeä eikä haastateltavaa voi myöhemmin tunnistaa haastatteluvastausten perusteella tutkimuksen tuloksista. Haastateltava voi keskeyttää haastattelun milloin tahansa eikä erillistä syytä tarvitse ilmoittaa. Haastattelu kestää noin 5-10 minuuttia.

Jotta vastaajaa ei voi tunnistaa vastausten perusteella, voi yksittäisiin tausta- tai haastattelukysymyksiin jättää vastaamatta.

Osio 1 Taustatiedot

Vastaajan ikä _____ sukupuoli _____ asuinkaupunginosa

Toimipisteen toimiala _____

1. Kuinka kauan olet työskennellyt nykyisessä paikassa? _____

2. Mikä on yhteen suuntaan kulkemasi työmatkan pituus kilometreissä? _____

3. Matkustatko Itäiselle Pitkällekadulle yleensä

autolla bussilla polkupyörässä jalan muu, miten?

4. a) Vaihdatko kulkumuotoasi esimerkiksi säätilan tai vuodenajan mukaan?

kyllä en

b) Jos vaihdat, niin mihin kulkumuotoon?

Osio 2 Nykyinen toimintaympäristönne

5. Onko henkilöautojen pysäköintipaikkoja

liikaa sopivasti liian vähän ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

6. Onko polkupyörien pysäköintipaikkoja

liikaa sopivasti liian vähän ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

7. Onko sähköpotkulautojen pysäköintipaikkoja

liikaa sopivasti liian vähän ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

8. Onko nykyisten bussipysäkkien sijainti

hyvä kohtuullinen huono ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

9. Arvioi, onko liikkeen saavutettavuus asiakkaan näkökulmasta

a) autolla hyvä kohtuullinen huono ohitan kysymyksen

b) bussilla hyvä kohtuullinen huono ohitan kysymyksen

c) polkupyörällä hyvä kohtuullinen huono ohitan kysymyksen

d) jalan hyvä kohtuullinen huono ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

10. Onko liikenne muuttunut Itäisellä Pitkädulla täällä työskentelysi aikana?

kyllä ei en osaa sanoa

Jos on, niin miten? _____

11. Aurataanko talvella lumet ja viedäänkö ne pois toimipaikkasi edestä

hyvin ei hyvin eikä huonosti huonosti ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

12. Siivotaanko katuosuutta toimipisteenne läheisyydessä autotien, pyörätien, jalkakäytävien osalta riittävästi?

kyllä vaihtelevasti ei ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

Osio 3 Kadun uudistuksen suunnitelmaluonnokset

Pitäisikö tulevassa kadun uudistuksessa toimintaympäristönne läheisyydessä...

13. autopaikkojen määrän

lisääntyä säilyä ennallaan vähentyä ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

14. polkupyörien pysäköintipaikkojen määrän

lisääntyä säilyä ennallaan vähentyä ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

15. Sähköpotkulautojen pysäköintipaikkojen määrän

lisääntyä säilyä ennallaan vähentyä ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

16. bussipysäkkien määrän

lisääntyä säilyä ennallaan vähentyä ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

17. Tulisiko viheristutusten määrää toimipaikkasi läheisyydessä lisätä, jos se tarkoittaa autopaikkojen määrän vähenemistä?

kyllä ei ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

18. Ilmastonmuutos vaikuttaa säätiloihin Turussa: kesät ja talvet lämpenevät ja sateet lisääntyvät. Onko muuttuviin sääolosuhteisiin varauduttu kadun uudistuksessa riittävän hyvin?

kyllä ei en osaa sanoa ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

19. a) Oletko aiemmin kuullut, että Itäistä Pitkäkatua ollaan uudistamassa?

kyllä en ohitan kysymyksen

b) Jos olet kuullut, oletko perehtynyt uudistussuunnitelmiin?

kyllä en ohitan kysymyksen

c) Jos olet kuullut, oletko kommentoinut uudistussuunnitelmia?

kyllä en ohitan kysymyksen

d) Pitäisikö sinua kadun toimijana kuulla uudistuksen suunnitteluvaiheessa?

kyllä ei ohitan kysymyksen

tarkennan: _____

20. Tuleeko mieleesi vielä, miten Itäistä Pitkäkatua tulisi kehittää?

Liitteet 2–11

Itäistä Pitkäkatua havainnollistavat valokuvat. Sami Väisänen 2024.

Valokuvan kohdalta löytyvät tarkemmat tiedot kuvan sijainnista ja kuvaussuunnasta. Kuvat ovat järjestyksessä kadun länsi-/lounaispäädyistä itä-/koillispäättyyn. Kuvista on sumennettu henkilöiden kasvot ja erottuvat rekisterikilvet. Valokuvien tekijänoikeudet: Sami Väisänen, 8.4.2024. Liitteiden 2-11 käyttö ja muokkaus tutkimus- ja arkistointikäyttöön on sallittu (mainitse lähde, valokuvan ottopäivä ja valokuvaaja sekä onko kuvaa muokattu).



Liite 2. Kuva on otettu suojatieltä Kaivokadun ja Itäisen Pitkäkadun risteyksestä osoitteiden Itäinen Pitkäkatu 5 ja 10 kohdalla länteen/lounaaseen päin. Uudistussuunnitelmien mukaan kuvan vasemmalla eli etelän puolella vanhat katupuut säilyvät ja niiden kohdalla pyörätie ei ole 3-tasoinen, eli se on todennäköisesti vanhojen katupuiden myötä tiiviimmin kiinni kävelytiessä ja samalla korkeudella. Henkilöautojen pysäköintipaikkoja tulee neljä ja linja-autopysäkki siirtyy Kerttulinkadun risteuksen vierestä lähelle Kaivokadun risteystä. Katupuiden jälkeen pyörätie jatkuu eteläpuolella länteen/lounaaseen 3-tasoisena, mitä se on kadun pohjoispuolella koko matkalta. Kadun pohjoispuolelle on tulossa kuvan oikeaan reunaan lastausalue ja siitä eteenpäin yhdeksän katupuuta sekä yksitoista pysäköintipaikkaa.



Liite 3. Kuva on otettu Kellonsoittajankadun ja Itäisen Pitkätien risteyksen lähellä osoitteiden Kellonsoittajankatu 12 ja Itäinen Pitkäkatu 20 kohdalla itään/koilliseen päin. Suunnitelmien mukaan näkymän kohdalle on vasemmalle kadun pohjoispuolelle tulossa kuusi uutta kaupunkipuuta ja kuusi henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Linja-autopysäkki säilyy entisellä paikalla. 3-tasoiset pyörätie tulee molemmille puolille. Ajojärjestys kapenee noin seitsemänmetriseksi (yksi kaista suuntaansa). Kuvan oikealle eli etelän puolelle tulee seitsemän henkilöautojen pysäköintipaikkaa.



Liite 4. Kuva on otettu Kupittaankentän itä-/koillispäädystä länteen/lounaaseen päin. Suunnitelmien mukaan Kupittaankentän eli kadun eteläpuolella yksi kaupunkipuuta poistetaan Uudenmaankadun risteyksen läheltä. 3-tasoiset pyörätiet kadun molemmin puolin kaventuvat pyörätieksi Kellonsoittajankadun ja Uudenmaankadun risteyksen välillä. Hiekkatie säilyy kävelytienä. Kuvan oikealle eli kadun pohjoispuolelle tulee kolme katupuuta ja kaksi pysäköintipaikkaa lähelle Uudenmaankadun risteystä.



Liite 5. Kuva on otettu Itäisen Pitkätien ja Tähtitorninkadun risteyksestä osoitteiden Itäinen Pitkäkatu 28 ja 21 kohdalla itään/koilliseen päin. Suunnitelmissa kuvan vasemmalle eli pohjoispuolelle tulee viisi kaupunkipuuta ja kuusi henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Linja-autopysäkki jää paikoilleen. Ajojärjestys kaventuu 7 metriin. Kadun molemmin puolin tulee 3-tasoiset pyörätiet. Kuvan oikealle eli eteläpuolelle tulee yksitoista henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Linja-autopysäkki jää paikoilleen.



Liite 6. Kuva on otettu Itäisen Pitkätien ja Tähtitorninkadun risteyksestä osoitteiden Itäinen Pitkäkatu 28 ja 21 kohdalla länteen/lounaaseen päin. Suunnitelman mukaan kuvan vasemmalla eli eteläpuolella kaksi kaupunkipuuta säilytetään. Henkilöautojen pysäköintipaikkoja tulee yksitoista. Kuvan oikealle eli pohjoispuolelle tulee kuusi henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Linja-autopysäkki poistuu. Ajojärjestys kaventuu seitsemänmetriseksi. Tähtitorninkadun risteys suljetaan pitkittäissuuntaiselta autoliikenteeltä.



Liite 7. Kuva on otettu Kaskenkadun ja Itäisen Pitkätien risteyksestä osoitteiden Kaskenkatu 14 ja 16 kohdalla itään/koilliseen päin. Suunnitelmien mukaan kuvan vasemmalle eli pohjoispuolelle tulee kymmenen kaupunkipuuta ja henkilöautojen pysäköintipaikkaa sekä lastausalue Vartiovuorenkadun risteyksen kohdalle. Yksi vanha katupuu poistetaan. Linja-autopysäkki poistuu. Kuvan oikealle eli eteläpuolelle tulee kolmetoista henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Linja-autopysäkki säilyy paikoillaan.



Liite 8. Kuva on otettu Vuorikadun (sekä Vuorikujan) ja Itäisen Pitkätien risteyksessä osoitteiden Vuorikatu 10 ja Kupittaankatu 49 kohdalla länteen/lounaaseen päin. Suunnitelmissa kuvan vasemmalle eli eteläpuolelle tulee lastausalue. Linja-autopysäkki poistuu. Kuvan oikealle eli pohjoispuolelle tulee kymmenen kaupunkipuuta ja kahdeksan henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Ajoina kaventuu seitsemänmetriseksi.



Liite 9. Kuva on otettu Kivenhakkaajankadun ja Itäisen Pitkätien risteyksestä osoitteiden Itäinen Pitkätie 43 ja Kupittaankatu 63 kohdalla länteen/lounaaseen päin. Suunnitelmien mukaan kuvan vasemmalle eli eteläpuolelle tulee lyhyesti viheristutuksia ja kaksi henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Linja-autopysäkki siirtyy lähemmäs Kivenhakkaajankadun risteystä. Kuvan oikealle eli pohjoispuolelle tulee pitkästi viheristutuksia ja uusi linja-autopysäkki. Pyöräteistä tehdään 3-tasoisia, ne muuttuvat pyöräteiksi kohti Kivenhakkaajankadun risteystä mentäessä.



Liite 10. Kuva on otettu Yrjönkadun ja Itäisen Pitkätien risteyksestä osoitteen Itäinen Pitkätie 78 kohdalla itään/koilliseen päin. Suunnitelmissa kuvan vasemmalle puolelle eli pohjoispuolelle tulee pitkästi viheristutuksia, kolme henkilöautojen pysäköintipaikkaa sekä 3-tasoinen pyörätie. Linja-autopysäkki poistuu. Kuvan oikealle eli eteläpuolelle tulee yksitoista henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Pyörätie muuttuu 3-tasoiseksi. Ajorata kaventuu seitsemänmetriseksi.



Liite 11. Kuva on otettu Yrjönkadun ja Itäisen Pitkätien risteyksestä osoitteen Itäinen Pitkätie 78 kohdalla länteen/lounaaseen päin. Suunnitelmien mukaan kuvan vasemmalle eli eteläpuolelle tulee seitsemän henkilöautojen pysäköintipaikkaa. Linja-autopysäkki säilyy paikoillaan. Kuvan oikealle eli pohjoispuolelle tulee pitkästi viheristutuksia ja viisi kaupunkipuuta. Molemmilla puolilla katua tulee 3-tasoinen pyörätie, joka kaventuu ajoittain Betaniankadun risteyskohdalla ja linja-autopysäkin kohdalla pyörätieksi.