



Jani Vuolteenaho (toim.)

Turun merellisen kaupunkikehittämisen haasteita

Sisällysluettelo

| | |
|---|-----------|
| Tiivistelmä | 3 |
| Merellinen Turku? Johdattelua kaupungin merellisuuden haasteisiin..... | 4 |
| <i>Jani Vuolteenaho</i> | |
| Aluksi – merellisyys kaupunkikehittämisen resurssina | 4 |
| Merellisen kehittämisen visiot ja kiperät kysymykset | 5 |
| Merellinen Turku –asukaskysely: tulosten yleistä tarkastelua..... | 6 |
| Tutkimusraportin artikkelit esittelyssä..... | 7 |
| Merellisyys Turun kaupunkitapahtumissa – tapauksina Tall Ships Races, Ruisrock ja H2Ö | 10 |
| <i>Antti Hynni & Taavi Lindfors</i> | |
| Johdanto..... | 10 |
| Kaupunki-identiteetti, tapahtumallisuus ja paikkojen luominen | 11 |
| Tutkimustulokset..... | 12 |
| Merellinen ja tapahtumallinen Turku strategisena tavoitteena | 12 |
| Merellisyys tapahtumista otetuissa valokuvissa | 13 |
| Tapahtumatuottajien näkökulma merelliseen Turkuun..... | 14 |
| Tulosten merkitys | 15 |
| Meren ja joen läheisyyden vaikutus asuntomarkkinoihin ja kokemuksiin Turun merellisyydestä | 17 |
| <i>Tero Iikkanen, Niklas Lehmuskoski & Olli Nevalainen</i> | |
| Johdanto..... | 17 |
| Urbaniinien ranta-alueiden muutokseen vaikuttavia prosesseja..... | 18 |
| Tulokset | 18 |
| Asuinalueiden sosioekonominen status suhteessa rantasijaintiin | 18 |
| Asukkaiden mielipiteet Turusta meri- ja jokikaupunkina..... | 20 |
| Joki- ja merenrantasijaintia korostava asuntomarkkinointi Turussa | 22 |
| Päätelmiä..... | 23 |
| Julkinen etu ja osallistavuus Aurajokisuun kaupunkisuunnittelussa | 24 |
| <i>Anniina Haaranen, Ninna Lehtinen & Veera Kiviharju</i> | |
| Johdanto..... | 24 |
| Osallistava kaupunkisuunnittelu julkisen edun tavoittelukeinona..... | 25 |
| Aurajokisuun toispuolisuus..... | 26 |
| Tarve vuorovaikutukselle..... | 28 |
| Pohdinta ja suositukset | 29 |
| Maankäytön vaikutus Aurajoen aineiskuljetukseen..... | 30 |
| <i>Ilona Aalto, Linnea Blåfield, Santtu Kaipanen, Tanja Pajunoja & Sakari Pesola</i> | |
| Johdanto..... | 30 |
| Tutkimusalue..... | 31 |
| Aineisto ja menetelmät | 31 |
| Tulokset | 32 |
| Keskustelu | 34 |
| Johtopäätökset..... | 34 |

Tiivistelmä

Ihmistoiminnan sijoittuminen meren läheisyyteen on ollut kaupunkikehityksen dynamo kautta aikojen. Viimeaikaisissa alue- ja kaupunkikehitysstrategioissa on tiedostettu tarve Turun ja lähialueiden merellisyyden ja merellisten yhteyksien monimuotoiselle kehittämiselle. Kaupungin merellinen kehittäminen edellyttää eri toimijoiden moniulotteista yhteistyötä. Merellisen kehittämisen haasteellisuutta lisäävät Turussa erityyppiset maankäytölliset, hallinnolliset ja taloudelliset pullonkaulat sekä eri sidosryhmien ranta- ja saaristoalueisiin liittämät osin ristiriitaiset tavoitteet ja toiveet.

Asukkaiden monipuolinen suhde mereen ja viihtyminen meren äärellä kasvattavat samalla kaupungin ulkoista vetovoimaa. Asiantuntijatiedon ohella myös paikallisten asukkaiden äänen kuuleminen on tärkeää merellistä Turkuä kehittämässä.

Tutkimusraportin tavoitteena on antaa vastauksia tähän asukaslähtöiseen tietotarpeeseen. Raportin artikkeleissa tarkastellaan urbaanin merellisuuden eri ulottuvuuksia, kuten Turun merellisiä kaupunkitapahtumia, merellisyyden kokemista eri asuinalueilla sekä asukasnäkökulmia Aurajokisuun alueen kehittämiseen. Aineistoina hyödynnetään syksyllä 2017 toteutettua, turkulaisille suunnattua posti- ja internet-kyselyä, eri sidosryhmien haastatteluja, kehittämisstrategioita ja suunnitteludokumentteja, paikkatieto-, tilasto- ja mittausaineistoja, sosiaalisen median kuvamateriaaleja sekä asuntomyynti-ilmoituksia.

Merellinen Turku? Johdattelua kaupungin merellisyyden haasteisiin

Jani Vuolteenaho

Tästä on kyse

- Kaupungin merellinen kehittäminen on Turussa alueellisesti laaja ja eri toimijoiden moniulotteista yhteistyötä edellyttävä tehtäväkenttä.
- Merellisen kehittämisen haasteellisuutta lisäävät erityyppiset maankäytölliset, hallinnolliset ja taloudelliset pullonkaulat sekä eri sidosryhmien ranta- ja saaristo-alueisiin liittämät osin ristiriitaiset tavoitteet ja toiveet.
- Asukkaiden monipuolinen suhde kaupunkitilaa reunustavaan mereen kasvattaa myös kaupungin ulkoista vetovoimaa. Paikallisten asukkaiden äänen kuuleminen on tärkeää merellistä Turkua kehitettäessä.

Aluksi – merellisyys kaupunki-kehittämisen resurssina

Ihmistoiminnan ja asutuksen sijoittuminen meren läheisyyteen on ollut kaupunkikehityksen dynamo kautta historian.¹⁻² Viime vuosikymmenien megatrendi on ollut entisten teollisten rantavyöhykkeiden kehittäminen turismin, vapaa-ajan kulutuksen ja korkeatasoisen urbaanin asumisen ja työssäkäynnin maisemiksi. Lukemattomissa jälkiteollisissa kaupunkiuudistuskohteissa ympäri maailman on hyödynnetty tietyn tyyppisiä ”patenttiratkaisuja” perustuen urbaanien ranta-alueiden keskeiseen sijaintiin, teollisten rakennusten historian patinaa henkiviin restauroituihin julkisivuihin, maanarvon nousuodotuksiin, kaupunkikuvallisesti näyttäviin rantanäkymiin sekä rantabulevardeja ja -aukioita elävöittäviin palveluihin ja tapahtumiin.³ Haasteeksi on noussut kaupunkien aidosti omaleimaisista piirteistä ja eri paikallisten sidosryhmien tarpeista ponnistava merellinen kaupunkikehittäminen. On kritisoitu ranta-alueiden liian yksipuolista muutosta luksusasuntojen alueiksi, elitistisiksi toimistomaisemiksi tai ”turistisen katseen” tiloiksi. Kehittämisen kannalta on kuitenkin tärkeää huomata, että paikallisten asukkaiden monipuolinen suhde mereen ja arkinen viihtyminen meren äärellä kasvattaa samalla kaupungin vetovoimaa asuinpaikkana, myös ulkopuolisten silmissä.⁴⁻⁷

Turun kohdalla on oleellista ymmärtää merellisyys kaupunki- ja aluekehityksen vahvuustekijänä sekä tärkeänä identiteetti- ja imagoressurssina. Turussa merellisyydellä on kehityspotentiaalia laajemmassa mielessä kuin vain entisten teollisten rantavyöhykkeiden, nyt lähinnä Aurajokisuun alueen, talouslähtöisenä kehittämisenä ja kaupunkikuvallisena ehostamisena.

Turussa joki ja meri kohtaavat monessa suhteessa ainutkertaisella ja monitasoisella tavalla. ”Aurajoen Turku” on saavuttanut 1990-luvulta lähtien uutta vetovoimaa jokiranta-asumisen, matkailun, tapahtumien ja ravintolakulttuurin keskittymänä.⁸⁻¹⁰ Renessanssin kokenut keskustan jokimaisema edustaakin tätä nykyä keskeistä turkulaista ”postikortti-” tai sosiaalisen median¹¹ kuvastoa historiallisten maamerkkien kuten Tuomiokirkon ja Turun linnan ohella. Aurajokiranta on tätä nykyä alue, jossa turistit viihtyvät ja josta paikalliset asukkaat ovat syystä ylpeitä. Meren läheisyyden esilletuomisessa ja hyödyntämisessä yhtä dramaattista arvonnousua ei ole ainakaan vielä koettu. Verrattuna jokirannan valtaosin onnistuneeseen uudistamiseen, Turun merellinen kehittäminen on haasteena moniulotteinen ja alueellisesti laajempi tehtäväkenttä. Kaupunkia reunustavan meren tarjoamia potentiaalisia ympäristöllisiä kehittämisresursseja ei Turulta kuitenkaan puutu.

Merellisen kehittämisen visiot ja kiperät kysymykset

Viimeaikaisissa alue- ja kaupunkikehitysstrategioissa on tiedostettu tarve Turun ja lähialueiden merellisyyden ja merellisten yhteyksien monimuotoiselle ja johdonmukaiselle kehittämiselle.¹²⁻¹³ Erityisesti Aurajoen ja meren vaihtumisvyöhykkeen kehittäminen sekä Turun saariston ja Itämeren entistä vahvempi esille nostaminen on omaksuttu osaksi virallista kaupunkipolitiikkaa ja osin jo käynnistyneitä kehittämistoimenpiteitä, kuten aluerakentamista Aurajokisuulla ja -suistossa. Näiden kautta Turkua pyritään tekemään houkuttavaksi yhä laajemmalle, niin kansalliselle kuin kansainvälisellekin yleisölle. Meren vielä pitkälti hyödyntämätön potentiaali on kiteytynyt myös markkinointi-iskulauseiksi tyyliin ”Tästä alkaa meri” (Forum Marinumin tunnuslause), ”Kulttuuria saariston syleilyssä”, ”Pohjoisen Itämeren kiinnostavin kaupunki” ja erityisen paljon lupaavasti ”Maailman kauneimman saariston pääkaupunki”. Kiperä kysymys on, millä keinoin tämänkaltaisille – enemmän kunnianhimoisia tavoitetiloja ellei peräti toiveajattelua ilmentävälle – iskulauseille löydetään Turussa nykyistä enemmän katetta.

Kehittämissuhteissa ja kaupunkimarkkinoinnissa on sitä vastoin vähemmän äänekkäästi puhuttu Turun merellisen kehittämisen olemassa olevista ongelmista, esteistä ja hidasteista. Kaupungin entistä vahvempi avautuminen meren suuntaan ei ole itsestäänselvyys tai helposti saavutettava tavoite. Infolaatikoon 1 on koottu keskeisiä dynaamisen merellisen kehittämisen ”pullonkauloja” Turussa ja sen lähialueilla.

- Olemassa oleva kaupunkirakenne rajoittaa visuaalista yhteyttä. Vaivaton liikkuminen ja näkymät keskustan suunnasta merelle päin ovat rajoittuneita suhteellisen pitkän etäisyyden ja kaupunkimaisemallisten ”blokkien” kuten matkustajasataman vuoksi.
- Yleinen pääsy saariston ja mantereiden puolen ranta-alueille on rajallista. Ranta-alueiden laaja yksityinen maanomistus estää monin paikoin niiden julkisen käytön. Tilanteeseen voi vaikuttaa maankäyttäjien muuttavilla kehittämisprojekteilla, joiden yhteydessä ranta-alueita avataan yleiseen käyttöön, mistä on jo hyviä kokemuksia Aurajoen varrella ja Majakkarannassa.
- Kylmät ja pimeät vuodenaajat ovat haaste investointien ja liiketoiminnan kannattavuudelle. Ero vilkkaan kesäsesongin ja hiljaisempien vuodenaikojen välillä on suuri erityisesti vesiliikenteessä ja vierailijoiden määrässä.
- Investoinnit ohjautuvat muihin kehittämiskohteisiin ja alueille. Esimerkiksi Port Åboa, Hirvensalon kärjen muuttaminen asuinalueeksi tai Uittamo–Hirvensalo -siltahanke eivät ole olleet priorisoituja.
- Turun ja lähiseudun kuntien yhteistyö on puutteellista tai vähäistä. Kuntien konkreettiset merellisyyttä edistävät kehittämistoimenpiteet ja markkinointi ovat toisistaan erillisiä ja heijastavat intressiristiriitoja. Merellisyys ei kuitenkaan noudata hallinnollisia kuntarajoja.
- Suojelutavoitteiden ja intensiivisen virkistyskäytön ja rakentamisen välillä on ristiriitoja.
- Aktiivisilla käyttäjäryhmillä on vastakkaisia toiveita ja tarpeita. Esimerkiksi osa virkistyskäyttäjistä etsii saaristosta luonnonrauhaa, osa taas järjestettyjä aktiviteetteja ja runsasta palvelutarjontaa.

Infolaatikko 1. Merellisen kehittämisen pullonkauloja Turussa ja lähialueilla.

Mainitut pullonkaulat ilmentävät, että erityyppisten ”rakenteellisten” (maankäytöllisten, hallinnollisten ja taloudellisten) esteiden purkaminen Turun merelliseksi kehittämiseksi ei ole helpoin yhtälö. Sama ongelma koskee eri sidosryhmien ranta- ja saaristoalueisiin liittämiä ristiriitaisia toiveita ja tavoitteita, joiden yhteensovittaminen on tuskin nopeasti ratkaistavissa.

Positiivisemmassa valossa on kuitenkin perusteita korostaa merellisyyden moniulotteista ”latenttia” potentiaalia Turulle. Asiantuntijankemysten sekä eri intressiryhmien törmäävien tulkintojen kuulemisen ja sovittelun rinnalla myös ”tavallisten turkulaisten” näkemykset voivat olla avainasemassa, kun etsitään laajempaa kokemuksellista tietopohjaa merellisyyden moninaisista merkityksistä kaupunki- ja imagokehittämisen resursseina. Eri sidosryhmien haastattelujen ja muiden tutkimusaineistojen ohella Turun yliopiston maantieteen osaston opiskelijat toteuttivat tätä tietotarvetta varten turkulaisille suunnatun asukaskyselyn, jonka tuloksia tämän tutkimusraportin artikkelissa hyödynnetään.

Merellinen Turku -asukaskysely: tulosten yleistä tarkastelua

Syksyllä 2017 kerätyn posti- ja nettikyselyn kautta tutkittiin asukasnäkökulmasta Turun ja sen eri alueiden merellistä imagoa, kokemuksia vesielementistä eri puolilla Turkuä sekä merellisiä kaupunkitapahtumia. Kyselyyn vastasi 307 turkulaista. Vastaajien ikäjakama noudatti kohtuullisella tarkkuudella Turun väestön ikäjakamaa (taulukko 1). Kysely lähetettiin postitse 1000 asukkaalle, minkä lisäksi otosta täydennettiin ikäjakauman tasapainottamiseksi Webropol-pohjaisella nettikyselyllä. Sen vastaajat rekrytoitiin jalkautumalla kaupunkitilaan ja jakamalla ihmisille kyselyn tiedotetta ja Webropol-linkkiä.

Kyselyn yleinen tulos oli, että meri on useimmille turkulaisille tärkeä paikallinen maisemaelementti, vaikka omakohtainen suhde mereen ei kovin aktiivinen olisi-kaan. Ylivoimainen enemmistö etenkin vanhemmista ikäluokista kokee Turun merelliseksi (yli 60-vuotiaista 80% vastaajista, alle 35-vuotiaista 53%) ja merellisyyden lisäävän kotikaupunkinsa viihtyisyyttä (86% yli 60-vuotiaista, 75% 35–59-vuotiaista ja 75% 18-34-vuotiaista). Vastaajille Turun merellisyyttä edustivat urbaani rantavyöhyke entisine ja nykyisine teollisuus-, satama-, asuin- ja virkistysalueineen sekä lähi- saaret, monelle myös Turun lähi- ja ulkosaaristo.

| Ikäluokat | Turku (2016) | Kysely kaikki vastaajat | Posti-kysely | Webropol-nettikysely |
|-------------|----------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|
| 18-29 | 26% | 24% | 13% | 71% |
| 30-39 | 17% | 9% | 9% | 9% |
| 40-49 | 13% | 9% | 10% | 5% |
| 50-59 | 14% | 17% | 19% | 7% |
| 60-69 | 14% | 19% | 22% | 5% |
| 70-79 | 10% | 17% | 21% | 2% |
| 80-89 | 6% | 5% | 6% | |
| Yht. | 100% (157980) | 100% (307) | 100% (251) | 100% (56) |

Taulukko 1. Merellinen Turku -asukaskyselyn vastaajien ikäjakama.

Myös Itämeri laajemmin sai kyselyssä mainintoja; joillekin puolestaan Ruotsin risteilylle lähtemisen helppous oli tärkeää. Vastausten perusteella uutta uskottavuutta meren ja merellisyyden merkitykselle Turussa ovat luoneet Tall Ships Race- ja muut merihenkiset tapahtumat, museo- ja tapahtumakeskus Forum Marinum, uudet asuin-korttelit meren läheisyydessä, ekologinen herääminen Itämeren suojeluun sekä Meyerin telakan uudet teolliset työpaikat ja valoisat tulevaisuudennäkymät.

Vastauksia verrattaessa syntyi toisaalta vaikutelma, että meri on usean turkulaisen kokemusmaailmassa ”niin lähellä mutta niin kaukana” oleva maisemaelementti. Odotusten mukaisesti tämä koski etenkin monia vastaajia, jotka eivät asuneet mereen yhteydessä olevissa kaupunginosissa, vaan kauempana rannikolta (ks. liik- kaseen, Lehmuskosken ja Nevalaisen artikkeli). Kysely paljasti myös yllättävämpiä tuloksia. Kiinnostava löydös esimerkiksi saatiin, kun vastaajia pyydettiin arvioimaan ”itselle tärkeitä” merellisiä tapahtumia ja liikenne- ja majoituspalveluita. Yhteensä 24 vastausvaihtoehdon joukosta turkulaisten suosikiksi nousi Aurajokisuun alueella liikennöivä kaupunkilautta Föri. Asteikolla 1–5 (1 = ei lainkaan tärkeä, 5 = erittäin tärkeä) Föri sai keskiarvoksi 4,1. Seuraavaksi korkeimmat pistemäärät saaneet tapahtumat tai palvelut olivat Tall Ships Race (3,8), Aurajokirannan tapahtumat yleensä (3,8), Ruotsin risteilyt (3,7) ja Saaristolaismarkkinat (3,7), jotka kuitenkin kaikki jäivät selkeästi Förin jälkeen. Tulos osoittaa, että ”pienet” omaleimaiset maisemaelementit, kuten lossi keskellä kaupunkia, voivat olla tärkeitä ”merellisen paikan hengen” katalysaattoreita kun tuotetaan sekä asukkaita että turisteja palvelevaa infrastruktuuria ja samalla paikallisten omakseen kokemaa kaupunkikuvaa ja -identiteettiä.

Yleisesti ottaen positiivissävyisten vastausten rinnalla kyselyn avovastauksissa nousi esille myös Turun koettuun ”ei-merellisyyteen” liittyvää kritiikkiä sekä erityyppisiä kehittämissideita. Osa kehittämissideistä oli linjassa jo toteutettujen tai kaavailtujen kehittämistoimenpiteiden kanssa (mm. kevyen liikenteen rantabulevardit, uudet uimarannat). Osassa avovastauksissa puolestaan maalailtiin varsin utopistisia tulevaisuudenkuvia ja ”hokuspokkus”-henkisiä ratkaisumalleja. Esimerkiksi

eräs etelä-eurooppalaisista kaupungeista inspiroitunut vastaaja ehdotti rannikon teollisuus- ja satama-alueiden ja armeijan tonttien ottamista ”kaikkien käyttöön” ja Is-poisten ja Naantalin väliä kulkevaa ”bulevardijunaa”, tiedostaen kuitenkin itsekin ideoidensa ”suuruudenhullun” luonteen. Kysely ei niinkään tuottanut sellaisenaan toteuttamiskelpoisia uusia ratkaisumalleja Turun avaamiseksi meren suuntaan, vaan arvokasta kokemusperäistä taustatietoa aiheesta, jota koskeva asukaslähtöinen tutkimustieto on ollut tähän asti vähäistä ja hajanaista.

Tutkimusraportin artikkelit esittelyssä

Merellinen Turku -asukaskyselyn rinnalla muita tässä raportissa hyödynnettyjä tutkimusaineistoja edustavat eri sidosryhmien haastattelut (haastateltavina elinkeinoelämän ja Turun kaupungin edustajia, tapahtumajärjestäjiä, asukasyhdistysaktiiveja ja eri alueilla asuvia turkulaisia), kehittämissstrategiat ja suunnitteludokumentit, paikkatieto- ja tilastoaineistot, sosiaalisen median (erityisesti Instagramin) kuvamateriaalit sekä internetissä julkaistut asuntomyynti-ilmoitukset. Raportin päättävässä luonnonmaantieteellisessä artikkelissa käytettiin lisäksi sääaineistoja sekä mittausdataa Aurajoen ja sen sivu-uomien aineskuljetuksesta. Kaikki edellä mainitut aineistot tuotettiin Turun yliopiston Maantieteen tutkimuskurs- sin ja Ihmismaantieteen menetelmäkurssin yhteydessä syksyn 2017 aikana. Yhteensä aineistojen keräämiseen osallistui yli 40 maisteri- ja kandidaattivaiheen opiskelija.

Tutkimusraportin kolmessa ensimmäisessä artikkelissa keskitytään urbaanin merellisyyden kolmeen erityiseen ulottuvuuteen Turussa: merellisiin kaupunkitapahtumiin, asuinalueiden (ei-)merellisyyteen sekä asukasnäkökulmiin koskien Aurajokisuun alueen kehittämistä. Ensimmäisessä tutkimusartikkelissa *Antti Hynni* ja *Taavi Lindfors* vertailevat merellisyyden hyödyntämistä Tall Ships Races, Ruisrock ja H2Ö -tapahtumissa. Tarkastelu perustuu kolmeen toisiaan tukevaan aineistoon: kirjoittajat valottavat ensin merellisyyden ja kaupunkitapahtumien asemaa Turun kaupungin strategiadokumenteissa, analysoivat tämän jälkeen merellisten elementtien esiintymistä kyseisten tapahtumien Instagram-valokuvissa ja

lopuksi haastattelevat tapahtumajärjestäjiä. Hynnin ja Lindforsin mukaan merellisten tapahtumien kautta luodaan vetovoimaista kaupunkikulttuuria sekä edistetään kaupunkitilan uusia ja innovatiivisia käyttötarkoituksia. Edellytyksenä on tapahtumajärjestäjien, Turun kaupungin ja muiden toimijoiden joustava yhteistyö merellisiä kaupunkitapahtumia suunnitellessa ja toteuttaessa.

Tero Iikkasen, Niklas Lehmuskosken ja Olli Nevalaisen artikkelin tarkastelukohteena ovat meren ja joen läheisyyden sosio-ekonomiset sekä asuntojen hintatasoon, markkinointiin ja asukastyytyväisyyteen liittyvät vaikutukset eri puolilla Turku sijaitsevilla asuinalueilla. Artikkelin osoittaa, että lähellä merta ja Aurajokea asuu Turussa sekä korkea- että matalatuloista väestöä, enimmäkseen sekoittuneesti. Useimmat turkulaiset kokevat Turun enemmän joki- kuin merikaupungiksi ja yhdistävät Turun merellisen identiteetin ennen kaikkea Aurajokisuuhun. Kokemukseen oman asuinalueen merellisyydestä ymmärrettävästi vaikuttaa asuinpaikan etäisyys merestä. Iikkasen, Lehmuskosken ja Nevalaisen tärkeä johtopäätös on se, että merellisyyden potentiaali on Turussa toistaiseksi alihyödynnetty; vesielementin läheisyydellä ei esimerkiksi ole vahvaa roolia asuntojen markkinoinnissa.

Aurajokisuun alueelle keskittyvässä kolmannessa artikkelissa *Anniina Haaranen, Veera Kiviharju ja Ninna Lehtinen* tutkivat merelliseen kaupunkikehittämiseen kytkeytyviä intressiristiriitoja ja näkemyseroja asukasosallistamisen näkökulmasta. He korostavat, että vaikka ”julkinen etu” (tai ”yhteinen hyöty”; englanniksi *public benefit*) ei ole yksiselitteinen asia, tieto eriävistäkin mielipiteistä on tärkeää kaupunki uudistuksia suunnitellessa. Asukkaiden todelliset mahdollisuudet osallistua ja vaikuttaa suunnitteluun koetaan Turussa ja Aurajokisuun alueella heikoiksi. Etenkin itäiselle jokirannalle kaivataan palveluita ja alueen kokonaisilmettä kehittäviä elementtejä. Asukasaktiivi-, katu- ja asiantuntijahaastatteluihin sekä asukaskyselyyn perustuen Haaranen, Kiviharju ja Lehtinen löytävät kiinnostavasti paitsi ristiriitoja (mm. ravintolapalveluiden sijoittuminen), myös yhteneviä intressejä (erityyppiset julkiset tilat) Aurajokisuun kehittämiseksi.

Artikkelikokoelman päättää *Ilona Aallon, Linnea Blåfeldin, Santtu Kaipasen, Tanja Pajunojan ja Sakari Pesolan* Aurajoen aineskulkeumaa käsittelevä tutkimus. Artikkelin luonnonmaantieteellisenä näkökulmana on maankäyttömuotojen yhteys Aurajoen ja sen sivu-uomien aineskuormitukseen, joka puolestaan vaikuttaa Itämeren ympäristölliseen tilaan, muun muassa Saaristomeren rehevöitymiseen ja sedimentin kertymiseen Turun satamaltaaseen ja Aurajokisuistoon. Kaupungistuneilta valuma-alueilta tuleva hulevesivalunta kasvattaa liuenneiden ainesosien määrää, kun taas veden mukana kulkeva kiintoaineksi on pääosin peräisin peltorikkailta maatalousvaltaisilta alueilta. Tämän kokoomajulkaisun yhteydessä artikkelia voi lukea ”ympäristötietoiskuna” alueellisesti laajoista riippuvuussuhteista kaupungin, maaseudun ja eri tyyppisten vesistöjen välillä.

Lähdeviitteet

1. Beauregard, R. A. & Haila, A. (2000). The unavoidable continuities of the city. Teoksessa P. Marcuse & R. van Kempen (toim.) *Globalizing cities: A new spatial order?* (22–36). Oxford: Blackwell.
2. Lehtovuori, P. (2012). Rannat Helsingin seudun dynamoina. Teoksessa J. Lahti, K. Paatero & Eija Rauske (toim.) *Rantaviivoja. Asuinalueita veden äärellä* (20–21). Helsinki: Suomen arkkitehtuurimuseo (https://issuu.com/suomen-rakennustaiteen-museo/docs/rantaviivoja_mfa_teaser).
3. Davidson, M. (2009). Waterfront development. Teoksessa N. Thrift & R. Kitchin (toim.) *International encyclopedia of human geography*, Vol. 12 (215–221). Amsterdam: Elsevier.
4. Karvinen, M. (1997). Kaupungin ranta kulttuurisena rajana. Teoksessa T. Haarni, M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (toim.) *Tila, paikka ja maisema: Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen* (143–162). Tampere: Vastapaino.
5. Laurier, E. (1998). Replication and restotation. Ways of making maritime heritage. *Journal of Material Culture*, 3(1), 21–50.
6. Sepe, M. (2013). Urban history and cultural resources in urban regeneration: A case of creative waterfront renewal. *Planning Perspectives*, 28(4), 595–613;
7. Airas, A. (2016). Historical distinctiveness in the changing built environment: Redevelopment of former woodworking waterfronts. Helsinki: Department of Geosciences and Geography, University of Helsinki.
8. Andersson, H. (1997). Kulttuuri ja paikan politiikka kaupunki uudistuksessa. Teoksessa T. Haarni, M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (toim.) *Tila, paikka ja maisema: Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen* (107–128). Tampere: Vastapaino.
9. Terho, H. (2002). Festivaali kaupungissa. Down by the Laituri, Turku ja kaupunkitila. Teoksessa T. Syrjämaa & J. Tunturi (toim.) *Eletty ja muistettu tila* (307–322). Helsinki: SKS.
10. Kostet, J. (2009). Aurajoen merkitys Turun kaupunki-identiteetille. Turku: Turun yliopisto. *Kansatieteen pro gradu-tutkielma*.
11. Cerrone, D. et al. (2015). A Sense of Place. Exploring Analytic Potential of Location Based Social Network Data in Turku City Centre. Turun kaupunkitutkimusohjelman Tutkimusraportteja 1/2015.
12. Strategiset ohjelmat (2014). Turku: Turun kaupunki. (https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/strategiset_ohjelmat.pdf)
13. Towards New Turku. Vision for the City Centre 2050 (2018). Turku: Turun kaupunki. (https://issuu.com/turun-vestiginta/docs/20171017_turku_visiokirja_web_singl)

Merellisyys Turun kaupunkitapahtumissa – tapauksina Tall Ships Races, Ruisrock ja H2Ö

Antti Hynni & Taavi Lindfors

Tästä on kyse

- Merelliset kaupunkitapahtumat ovat yksi painopiste, johon Turun kaupunki haluaa tapahtumallisuuttaan keskittää. Kaupunki mahdollistaa muille toimijoille puitteet varsinaista tuotantotoimintaa varten.
- Kaupunkitapahtumien järjestäjille merellisyys on yleisesti tärkeä asia. Tutkittuja Tall Ships Races-, H2Ö- ja Ruisrock-tapahtumia on haluttu profiloida merellisinä. Käytännön keinot tuoda se esiin ovat hyvin tapahtumakohtaisia.
- Analysoitujen strategiatekstien, tapahtumista julkaistujen Instagram-valokuvien ja tapahtumajärjestäjien haastattelujen perusteella meren mielikuvallinen ja imagollinen arvo tapahtumien ja koko Turun kaupungin markkinoinnille on huomattava.

Johdanto

Kuten ihmisillekin, oman identiteetin löytäminen on kaupungeille tärkeää. Kaupunki-identiteetti on osa kaupungin pyrkimystä markkinoida itseään, mutta se on myös paljon muuta. Esimerkiksi musiikki-, kuvataide- ja tapahtumaperinteet yhdessä muodostavat sitä kertomusta, joka kuvastaa kaupunkia elettyinä paikkana täynnä merkityksiä.

Turun kaupungin imago kulttuuri- ja tapahtumakaupunkina alkoi laajentua 1980-luvulla. Yksi kehityksen kulmakivistä oli ensimmäistä kertaa kesällä 1988 Aurajokirannassa järjestetty Down By The Laituri -festivaali.¹ Tapahtuma muokkasi käsityksiä kulttuuritapahtumien järjestämisestä tuodessaan musiikkia arkisiin julkisiin tiloihin konserttisalien ja muiden suljettujen tilojen sijasta sekä raivaten tietä uudenslaisille tavoille tuottaa ja kuluttaa kulttuuria kaupungeissa. Helsingin ohella Turku oli tässä kaupunkikehityksessä pioneeri Suomessa.

Tämä artikkeli perustuu tutkimukseen, jossa kaupungin pyrkimyksiä profiloitua kaupunkitapahtumien avulla tarkasteltiin merellisyyden näkökulmasta. Tutkimuksessa keskityttiin kolmeen Turussa järjestettyyn tapahtumaan: vuodesta 1970 Ruissalossa järjestettyyn Ruisrockiin (kuva 1), vuosina 2014–2016 Ruissalon telakalla järjestettyyn H2Ö-festivaaliin ja viidesti Turussa vuosina 1996–2017 järjestettyyn Tall Ships Races (TSR) -purjelaivatapahtumaan. Tarkasteltavien kaupunkitapahtumien haluttiin olevan kooltaan, kävijämääriltään ja tyylliltään toisistaan eroavia kiinnostavan vertailuasetelman mahdollistamiseksi.

Tutkimuskysymys oli miten merellisyys konkreettisesti näkyy kaupunkitapahtumien suunnittelussa ja järjestämisessä Turussa. Kiinnostuksen kohteena olivat yhtäältä tapahtumanjärjestäjien mahdolliset tavoitteet merellisten mielikuvien ja ilmapiirin luomiseksi, toisaalta tapahtumissa vierailleiden ihmisten näkökulmat niiden merellisyydestä.

Kaupunki-identiteetti, tapahtumallisuus ja paikkojen luominen

Tutkimuksen tieteenfilosofisena lähtökohtana oli konstruktionismi²⁻³, jonka mukaan myös kaupunkitila ja sen merkitykset syntyvät tilan tuottajien ja käyttäjien monitahoisen vuorovaikutuksen tuloksena. Tutkimuksessa merta ei tarkasteltu niinkään fyysisenä elementtinä vaan yksilöiden erilaisina sosiaalisina ja kulttuurisina merkityksenantoina.

Tutkimuksen tuloksia analysoitiin kolmen taustakäsitteen, kaupunki-identiteetin, tapahtumallisuuden ja paikan luomisen, kautta. Perinteisesti kaupunki-identiteetin on nähty muodostuvan fyysisestä ympäristöstä, asukkaista ja näiden kahden välisestä vuorovaikutuksesta.⁴⁻⁵ Määritelmän perusteella Turun kaupunki-identiteetin voidaan katsoa olevan yhdistelmä merellistä sijaintia Itämeren rannalla ja sinne rakentunutta toimintaa, kuten historiallisesti merkittävää telakkateollisuutta. Kaupunki-identiteetti ei kuitenkaan ole koskaan pysyvää, vaan

Häklin⁶ sanoin “nestemäisessä tilassa”; niinpä myös Turun historialliset rakenteet ovat aikojen saatossa saaneet uusia merkityksiä, rakentuen ja kerrostuen toinen toisensa päälle.

Käsitteellä tapahtumallisuus viitataan prosessiin, jossa (kaupunki)tilaa tuotetaan kulttuurin ja tapahtumien avulla.⁷ Tapahtumia ei useinkaan enää sijoiteta asutuskeskittymien ulkopuolelle, vaan niitä tuodaan kaupunkiympäristöön, jossa ne saavat lisäarvoa arkiseksi mielletystä miljööstä. Tällaisella prosessilla voidaan koota ihmisiä yhteen paikkaan kokemaan merkityksellisiä elämyksiä tai kohottaa tapahtumapaikan imagoa. Kaupunkitilan tapahtumallistumiseen liittyy myös varjopuolensa: aiemmin vapaista ja julkisista tiloista voi tulla kaupallisia, yksityisiä ja rajattuja.⁷⁻⁸

Paikan luominen puolestaan on jatkuvaluonteisempi prosessi, jossa tilan tuottamisesta vastaavat tahot yhteistyössä tilan käyttäjien kanssa luovat tilasta merkityksiä sisältävän paikan.⁹ Tilan identiteettiä muokataan usein ainakin osittain taloudellisten motiivien ohjaamana, mikä voi uhata muita arvoja ja herättää siksi myös kritiikkiä. Esimerkiksi Turun Telakkarannassa kiisteltiin vajaa vuosikymmen sitten, minkälainen asuinrakentaminen kunnioittaa tai pilaa alueen ominaispiirteitä.¹⁰



Kuva 1. Instagramista kerättyyn tutkimusaineistoon kuulunut valokuva vuoden 2017 Ruisrockista. Kuva: Tiina Vuolteenaho.

Tutkimustulokset

Merellinen ja tapahtumallinen Turku strategisena tavoitteena

Tutkimuksen yhtenä osana tarkasteltiin kolmea kaupunkikehittämiseen liittyvää strategia-asiakirjaa: Kaupunkistrategiaa Turku 2029¹¹, sitä täydentäviä strategisia ohjelmia¹² ja Keskustavisiota¹³. Seuraavassa käydään läpi niiden huomattavimmat tapahtumallisuuden ja merellisyyteen liittyvät teemat (taulukko 1).

Yksi kaikkia asiakirjoja hallitseva teema on turkulaisen kaupunkikulttuurin kehittäminen. Tähän pyritään nykyisiä toimintoja ja rakenteita uudistamalla sekä luomalla kokonaan uusia kulttuurisia innovaatioita. Kaupunkistrategiassa Turun toivotaan tulevaisuudessa profiloituvan entistä enemmän historiallisena kulttuuri-kaupunkina. Tavoitteen saavuttamiselle nähdään olevan hyvät edellytykset, sillä kaupungin kulttuurihistoria on pitkä, ja kaupungilla on jo nyt varsin laajalle levinnyt kulttuurikaupungin maine, jonka varaan rakentaa.

Strategisissa ohjelmissa ajatusta viedään konkreettisemmalle tasolle ehdottamalla nykyisten vetovoimatapahtumien (esim. Ruisrock) kehittämistä, uudenlaisia kulttuurin tuottamisen ja kuluttamisen tiloja ja paikkoja sekä vahvaa ympärivuotista tapahtumatarjontaa. Keskustavisiassa puolestaan keskitytään jo nimensä mukaisesti ennen kaikkea keskusta-alueelle ja Kauppatorin ympäristöön. Yhtenä tavoitteena on luoda Turun (historiallisesta) keskustasta houkutteleva määränpää turisteille ja ”olohuone” kaupunkilaisille.

Toinen merkittävä teema on Turun tapahtumallisuuden lisääminen ja vahvistaminen. Käytännössä tämä tarkoittaa nykyisten tapahtumien ja paikkojen uudistamista sekä täysin uudenlaisten tapahtumakonseptien luomista. Kaupunkistrategiassa esimerkiksi visioidaan Aurajokirannasta ympärivuotista ihmisten kohtaamispaikkaa. Strategisissa ohjelmissa suunnitellaan muun muassa Turun hakevan tulevaisuudessakin suuria kansallisia ja kansainvälisiä tapahtumia isännöitäviksi.

| | | Kaupunki- strategia Turku 2029 | Strategiset ohjelmat | Keskusta- visio | Yhteensä |
|--------------------------|--|--------------------------------------|-------------------------|--------------------|----------|
| Mainintojen lukumäärä | Kaupunkikulttuurin kehittäminen | 2 | 13 | 9 | 24 |
| | Kaupungin tapahtumallisuuden lisääminen | 0 | 1 | 13 | 14 |
| | Julkisten tilojen monikäytön edistäminen | 0 | 9 | 3 | 12 |
| | Kaupungin tapahtumallisuuden vahvistaminen | 1 | 6 | 4 | 11 |
| | Kaupungin merellisyyden lisääminen | 0 | 0 | 11 | 11 |
| | Kaupungin merellisyyden korostaminen | 2 | 5 | 1 | 8 |
| | Merellisen sijainnin hyödyntäminen | 2 | 0 | 5 | 7 |
| | Kaupunkikulttuurin vahvistaminen | 2 | 0 | 4 | 6 |
| Julkaisuajankohta | | 06/2014 | 06/2014 | 10/2017 | |
| Sivumäärä | | 7 | 52 | 106 | |

Taulukko 1. Yhteenvedo tutkituista strategiateksteistä ja niissä esiintyneiden mainintojen lukumäärät.

Keskustavisiosta löytyy selkeästi kolme laajempaa kehittämiskohdetta: Kauppatori, Aurajokiranta ja satama-alue. Näistä jokaisesta halutaan rakentaa paikka, jossa ihmiset viihtyvät ja joihin mielellään tullaan viettämään aikaa kulttuurista ja vapaa-ajan palveluista nauttien.

Kolmas korostuva teema on merellisyys. Kaupunkistrategiassa toive Turun merellisestä imagosta näkyy lähinnä sivuhuomautuksena siitä, että rakentamisessa merellisyyttä korostetaan ”mahdollisuuksien mukaan”. Myös strategiset ohjelmat käsittelevät aihetta varsin lyhyesti ja ylimalkaisesti, painottamalla meren ja veden saavutettavuutta Turun vetovoimatekijänä. Sen sijaan Keskustavisiio maalaa tulevaisuuskuva selvästi laveammin: siinä visioidaan kaupunkikeskustan laajentumista niin fyysisesti kuin mielikuvissakin kohti satamaa ja merta. Käytännössä tätä kehitystä voitaisiin toteuttaa Aurajokirannan julkisten tilojen muodostaman ketjun, keskustan ja saariston välisten uusien liikenneyhteyksien ja sataman nykyaikaisen kehittämisen kautta. Vedestä toivotaan myös näkyvämpää elementtiä koko keskusta-alueelle, ei vain Aurajokirantaan.

Merellisyys tapahtumista otetuissa valokuvissa

Yksi osa tutkimusta olivat tapahtumista otetut valokuvat. Kuvat kerättiin Instagramista tapahtumiin liittyvien aihetunnisteiden (esim. #h2ö) avulla niiltä päiviltä, kun tapahtumat olivat käynnissä. Kuvia kerättiin tapahtumakävijöiden lisäksi myös tapahtumien omilta Instagramtileiltä. Tapahtumakävijöiden osalta tavoiteltu otoskoko oli jokaisen tapahtuman kohdalla 100 ja järjestäjien osalta 50 kuvaa tai niin paljon kuin kuvia oli saatavilla. Järjestäjien kuvien osalta otoskooksi suunniteltu 50 kuvaa täyttyi ainoastaan Ruisrockin osalta, sillä Tall Ships Racesilta oli saatavilla ainoastaan seitsemän kuvaa ja H2Ö:lta 12 kuvaa.

Fyysinen meri oli kuva-aineistossa esillä eniten Tall Ships Racesin kuva-aineistossa (taulukko 2). Tämä korostui erityisesti tapahtuman järjestäjän tuottamassa kuva-aineistossa, jossa fyysinen meri oli näkyvillä lähes joka toisessa valokuvassa. Ruisrockin ja H2Ö:n kävijöiden ja järjestäjän kuvista fyysinen meri oli läsnä ainoastaan alle viidenneksessä.

| | The Tall Ships' Races Turku 2017 | | Ruisrock 2017 | | H2Ö 2016 | |
|---|-------------------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------------|
| | Kävijät (N = 100) | Järjestäjä (N = 7) | Kävijät (N = 100) | Järjestäjä (N = 50) | Kävijät (N = 100) | Järjestäjä (N = 12) |
| Merellisiä elementtejä | 84 | 100 | 30 | 12 | 33 | 17 |
| Fyysinen meri | 18 | 43 | 16 | 10 | 15 | 8 |
| Muu veteen viittaava fyysinen elementti | 49 | 57 | 21 | 8 | 14 | 0 |
| Vesikulkuneuvo | 81 | 100 | 9 | 2 | 17 | 0 |
| Taiteellinen meri | 3 | 14 | 1 | 0 | 0 | 8 |
| Symbolinen meri | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 8 |
| Ei merellisiä elementtejä | 16 | 0 | 70 | 88 | 77 | 83 |

Taulukko 2. Yhteenveto valokuva-aineiston analyysin tuloksista. Luvut ilmaisevat, kuinka suuri osa (%) kuvista luokiteltiin mihinkin merellisyysluokkaan. Yksi kuva saattoi päätyä useampaan kuin yhteen luokkaan.

Tall Ships Racesin kuvissa korostuivat luontevasti vesikulkuneuvot, sillä purjealukset olivat näkyvissä jokaisessa järjestäjän ja yli 80 prosentissa kävijöiden kuvista (kuva 2). Ruisrockin ja H2Ö:n kuva-aineistossa vesikulkuneuvoilla ei ollut mainittavaa roolia.

Myös muut mereen viittaavat luonnon- tai rakennetut elementit korostuivat etenkin Tall Ships Racesin kuvamateriaalissa. Ruisrockin kävijöiden tuottamassa kuva-aineistossa muita mereen viittaavia elementtejä oli noin joka viidennessä kuvassa, mutta järjestäjän kuvissa alle 10 prosentissa. H2Ö:n järjestäjän tuottamissa kuvissa tällaisia elementtejä ei näkynyt lainkaan ja kävijöidenkin kuvissa vain reilusti alle viidenneksessä (kuva 3).

Ruisrockin ja H2Ö:n järjestäjien tuottamasta kuvamateriaalista yli 80 prosentissa ei ollut merellisiä elementtejä. Molempien tapahtumien kävijöiden kuvista liki puolessa merellisiä tai siihen viittaavia elementtejä kuitenkin oli. Tall Ships Racesilla järjestäjän kuvissa merellisiä elementtejä oli jokaisessa kuvassa ja kävijöidenkin kuvissa yli 80 prosentissa.

Tapahtumatuottajien näkökulma merelliseen Turkuun

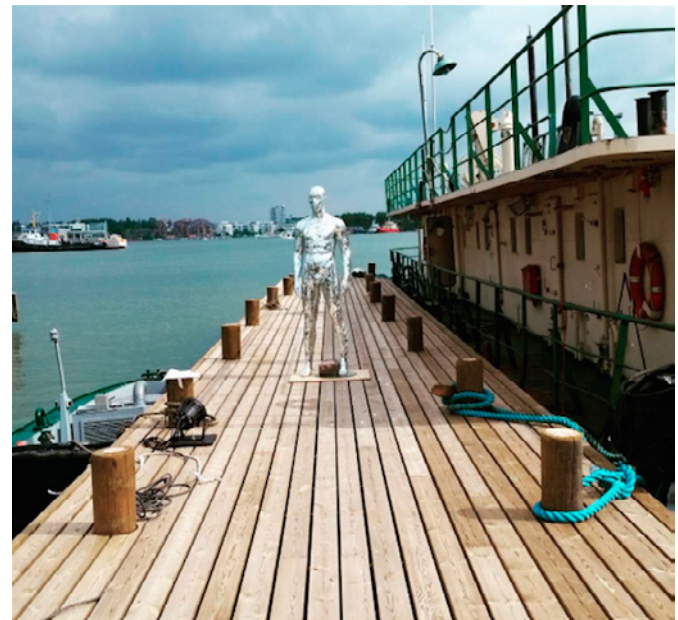
Tutkimusta varten haastateltiin H2Ö:n vastaava tuottaja Tuomas Sara, Tall Ships Races -tapahtuman projekti-päällikkö Kimmo Hyyppä ja Ruisrockin vastaava tuottaja Piia Lääveri. Jokainen haastateltavista on ollut mukana järjestämässä tapahtumia Turussa useamman vuoden ajan ja he vastaavat taustaorganisaatioilleen festivaalin kokonaisuuden hallinnasta ja tuotannosta.

Kaikki kolme nostivat Turun merkittävimmäksi symboliksi Aurajoen ja jokirannan sekä sitä ympäröivät alueet. Esimerkiksi Sara harmitteli kommentissaan Wärtsilän entisen telakka-alueen purkua ja asuntorakentamista, mutta kiitteli toisaalta Varvintorin ympäristön kehitystä verrattuna aiempaan hylättyyn telakka-alueeseen.¹⁴

Jokainen haastateltava oli sitä mieltä, että Turulla on kaikki mahdollisuudet olla houkutteleva kulttuuri- ja tapahtumakaupunki. Turkuu myös kommentoitiin perinteikkääksi ja historialliseksi, kooltaan kompaktiksi sekä muistutettiin, että kaupungissa on paljon kulttuurialan



Kuva 2. Valokuva vuoden 2017 Tall Ships Races -tapahtumasta. Kuva: Jani Vuolteenaho.



Kuva 3. Instagramista kerättyyn tutkimusaineistoon kuulu- nut valokuva vuoden 2016 H2Ö-tapahtumasta. Kuvalla on julkaisulupa.

toimijoita ja alan koulutusta. Alan toimijat myös tuntevat toisensa ja yhteistyö on vaivatonta.

Saran ja Lääverin mukaan kehittämisen varaa on edelleen (yleisö)tapahtumatiloissa sekä kaupungin avoimuudessa uusien ideoiden vastaanottoon. Toisaalta haastatteluissa ymmärrettiin kaupungin hallinnan ja koordinoinnin haasteita. Tätä vaikeutta painotti myös Turun kaupungin haastateltu tapahtumakoordinaattori Hyyppä, joka kuitenkin vakuutti, että asiat ovat menneet eteenpäin, vaikkakin hitaasti.

Jokaiselle haastatellulle meri oli yksi olennaisimmista tapahtumaan liittyvistä elementeistä, jonka merkitys korostui etenkin Tall Ships Racesin ja H2Ö:n osalta. Myös Ruissalon merenläheistä luontoa korostettiin niin Ruisrockin kuin H2Ö:n osalta. Tapahtumista juuri H2Ö rakentui vahvasti paikan ja ympäristön pohjalta: tapahtuman imagoa korostaa veteen ja luontoon liittyvä nimi, ja lisäksi lavat ja poikkitaiteellinen ohjelmisto rakennettiin kunnioittaen vettä elementtinä sekä telakka-alueen rakennuskantaa ja miljöötä.¹⁴

Tulosten merkitys

Merellä on ollut merkittävä markkinallinen ja imagolinen arvo kaikissa tarkastelluissa kaupunkitapahtumissa. Tämä voi olla tapahtumien järjestäjille tuotannon haaste mutta myös mahdollisuus. Tall Ships Racesilla on kaupungin koordinoimana, massiivisena yleisötapahtumana paljon vaikutusvaltaa. Sen luomat kokemukset ja merkitykset kestävät vielä pitkään tapahtuman päättymisen jälkeenkin. Varsin samankaltaisen aseman on saavuttanut yksityisen yrityksen järjestämä Ruisrock, jossa merelliset elementit eivät ole aivan yhtä keskeisiä kuin Tall Ships Racesissa. Sen sijaan H2Ö (ja sen nyttemmin elvytetty edeltäjä Ilmiöfestivaali) edustaa pienempänä tapahtumana vaihtoehtoista kaupunkikulttuuria, jonka kaltaista ruohonjuuritason toimintaa Turun kaupunki voisi tukea enemmän, sillä se tarjoaisi kaupungille väylän edistää uusia ideoita, tilojen uusia ja innovatiivisia käyttötarkoituksia ja kaupunkitapahtumien monimuotoisuutta, strategia-asiakirjojen toiveiden mukaisesti.

Turun kaupunkitapahtumien merellisyys on ennen kaikkea mielikuvallinen ominaisuus. Jotta tapahtumien merellisyyttä voidaan lisätä, tarvitaan kaupungin ja tapahtumatuottajien vuoropuhelua, niin että eri tahot voivat edistää asioita yhdessä ja rinnakkain toimien, sen sijaan että kaupunki yrittäisi vain ohjata tapahtumia ylhäältä alaspäin. Kaupunkialueelle tarvitaan myös tapahtumia varten uudenlaisia tiloja, joiden käyttäminen

on mahdollisimman joustavaa. Mikäli nämä tavoitteet toteutuvat, vuonna 2050 Turku tunnetaan uutta kaupunkikulttuuria luovana merellisenä tapahtumakaupunkina.

Lähdeviitteet

1. Terho, H. (2002). Festivaali kaupungissa. Down by the Laituri, Turku ja kaupunkitila. Teoksessa T. Syrjämaa & J. Tunturi (toim.) Eletty ja muistettu tila (ss. 307–322). Helsinki: SKS.
2. Devitt, M. (1997). Realism and truth. Princeton: Princeton University Press.
3. Häkli, J. (1999). Meta hodos. Johdatus ihmismaantieteseen. Tampere: Vastapaino.
4. Jokela, S. E. (2017). Nestemäisen kaupungin olemus on liukuva (2017). Uutistamo. 19.1.2017. (<https://www.uutistamo.fi/nestemaisen-kaupungin-olemus-on-liukuva/>)
5. Lehtovuori, P. (2012). Towards experiential urbanism. Critical Sociology 38(1), 71–87.
6. Häkli, J. (1997). Näkyvä yhteiskunta: kansalaiset ja kaupunkisuunnittelun logiikka. Teoksessa T. Haarni, M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (toim.) Tila, paikka ja maisema: Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen (37–52). Tampere: Vastapaino
7. Smith, A. (2015). Events in the City. Using public spaces as event venues. Oxford: Routledge.
8. Lefebvre, H. (1991). The production of space (Production de l'espace, käänt. D. Nicholson-Smith). Oxford: Blackwell Publishing.
9. McCann, E. (2002). The cultural politics of local economic development: Meaning-making, place-making, and the urban policy process. Geoforum 33(3), 385–389.
10. Telakkarantaan saa rakentaa (2012). Yle Turku. 2.7.2010, päivitetty 4.6.2012. (<https://yle.fi/uutiset/3-5589610>).
11. Kaupunkistrategia Turku 2029 (2014). Turku: Turun kaupunki. (<https://www.turku.fi/kaupunkistrategia>)
12. Strategiset ohjelmat (2014). Turku: Turun kaupunki (https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/strategiset_ohjelmat.pdf).
13. Towards New Turku. Vision for the City Centre 2050 (2018). Turku: Turun kaupunki. (https://issuu.com/turun-viestinta/docs/20171017_turku_visiokirja_web_singl)
14. Sara, T. (2017). H2Ö-festivaalin vastaava tuottaja. Haastattelu Turussa 9.11.2017 (Elisa Paakkonen).

Meren ja joen läheisyyden vaikutus asuntomarkkinoihin ja kokemuksiin Turun merellisyydestä

Tero Iikkanen, Niklas Lehmuskoski & Olli Nevalainen

Tästä on kyse

- Lähellä merta ja Aurajokea asuu Turussa sekä korkea- että matalatuloista väestöä. Merestä ja Aurajoesta kauemmas liikuttaessa korkeakoulutettujen suhteellinen osuus vähenee ja työttömyysprosentti kasvaa.
- Asukaskyselyn perusteella turkulaiset pitävät kaupungin merellisyyttä tärkeänä Turulle ja sen imagolle. Asukkaiden enemmistön mielestä Turku on kuitenkin enemmän joki- kuin merikaupunki.
- Asuntomyynti-ilmoitusten analyysin valossa merellisyyden markkinointipotentiaali on Turussa alihyödynnetty.

Johdanto

Viimeaikaisissa tutkimuksissa on korostettu merellisyyttä ja rantasijaintia kaupunkien ja asuinalueiden vetovoimatekijöinä. Markkinaehtoisella kaupunkikehityksellä on ollut huomattava vaikutus urbaanien merenrantojen viimeaikaiselle kehitykselle.¹ Merenrantojen urbaani murros teollisesta kaupunkitilasta uusiksi ja halutuiksi asuinalueeksi tapahtuu usein vanhoja tiloja tai teollisia elementtejä hyödyntäen. Rantavyöhykkeen teollisuus- ja satama-alueiden muutos on ollut globaali ilmiö, joka on vauhdittanut 1980-luvulta alkaen.² Monissa Euroopan kaupungeissa entisille teollisille ranta-alueille on keskittynyt sosioekonomisesti hyvässä asemassa olevia asukkaita.

Tässä tutkimuksessa pyritään löytämään Turun merenranta- ja joenvarren asuinalueiden kehityksestä kirjallisuuden ehdottamia markkinaehtoisia kaupunkikehityksen ilmiöitä, kuten gentrifioitumista (keskiluokkaistumista) ja vesielementin korostumista asuntojen markkinoinnissa. Yhtenä tavoitteena on tarkastella meren- ja joenrantojen läheisyyden yhteyttä asuinalueiden sosioekonomiseen asemaan ja asuntojen neliöhintoihin eri puolilla Turku. Toiseksi tutkimme, vaikuttaako meren- tai joenrannan läheisyys ihmisten kokemuksiin Turusta ja omasta asuinalueesta merellisinä alueina. Kolmanneksi tarkastelemme sitä, miten asuntoja markkinoidaan eri puolilla Turku ja vaikuttaako vesielementin läheisyys markkinointiin. Tutkimusaineistoina käytimme Tilastokeskuksen tuottamia paikkatietoaineistoja, turkulaisille suunnattua posti- ja verkkokyselyaineistoa sekä oikotie.fi-sivustolta 15.11.2017 kerättyjä asuntojen myynti-ilmoituksia.

Urbaanien ranta-alueiden muutokseen vaikuttavia prosesseja

Turun Aurajokisuu ja sen läheiset vanhat teollisuusalueet ovat kokeneet suuria muutoksia 1960-luvulta lähtien. Näiden vanhojen teollisuus- ja satama-alueiden taantumista seurannut uudisrakentamisen buumi voidaan osaltaan nähdä laajemman yhteiskunnallisen ja taloudellisen rakennemuutoksen seurannaisvaikutuksena. Tätä muutosta on useissa merenranta-alueiden uudisrakentamista ja siihen liittyvää poliittista, taloudellista ja imagollista kehitystä tarkastelevissa tutkimuksissa kuvattu osana markkinaehtoista tai ns. uusliberalistista kaupunkikehitystä.¹

Uusliberalismi tarkoittaa yksityistä omistusta, julkisen sääntelyn purkamista ja vapaita markkinoita korostavaa taloustieteen teoriaa. Näitä talouskasvun ja vapaan kilpailun premissejä korostavaa kaupunkikehitystä nimitetään usein uusliberalistiseksi. Yhtenä esimerkkinä on pidetty korkealuokkaisten, yksityisesti rahoitettujen ja hyvätuloisille suunnattujen asuinalueiden rakentamista urbaaneille, ennen teollisuuden käytössä olleille ranta-alueille.¹

Gentrifikaatioksi kutsutaan yleisesti sosioekonomisen statuksen kohoamista alueella, joka on aiemmin ollut pienituloisen työväestön asuttamaa ja/tai teollisen toiminnan käytössä. Alueen rakennuskantaa kunnostetaan ja uusitaan, mikä houkuttelee uusia parempituloisia muuttajia. Prosessin myötä alueen maanarvo ja vuokrat nousevat.^{2,3} Gentrifikaatio on kohdistunut tyypillisesti keskustaa ympäröiville vanhoille työväestön asuinalueille kohottaen niiden sosioekonomista statusta ja imagoa.³ Gentrifikaatio liittyy usein kaupunkijohtoisin projekteihin, joissa tavoitteellisesti uudistetaan teollisesta käytöstä poistuneita alueita ja niiden läheisyydessä sijaitsevia työväestön asuinalueita houkuttelevimmiksi ja kalliimmiksi asuinalueiksi, tarkoituksena kaupungin imagon kohottaminen ja varakkaampien veronmaksajien houkuttelemine. Gentrifikaatio liittyy tyypillisesti markkinaehtoiseen kaupunkipolitiikkaan.^{2,3}

Paikkamarkkinoinnilla pyritään vaikuttamaan asuin- tai muun alueen imagoon ja sosioekonomisen statukseen eri toimenpitein. Kaupungit voivat paikkamarkkinoinnin

kautta vaikuttaa kohdealueiden mielikuviin, suosioon ja hintakehitykseen.⁴

Uusliberalismi, gentrifikaatio ja paikkamarkkinointi ovat kaupunkien väliseen kilpailuun liittyviä ilmiöitä, jotka ovat voimistuneet viime vuosikymmenten aikana myös Suomessa. Kaupungit kilpailevat veronmaksajista, turisteista ja yrityksistä. Näille ryhmille ja toimijoille kaupungin ja sen eri alueiden hyvä imago on vahva vetovoimatekijä.⁵ Pärjätäkseen taloudellisessa kilpailussa lähes kaikki kaupungit harjoittavat nykyään aktiivista ja enemmän tai vähemmän strategisesti ohjattua paikkamarkkinointia.⁶

Tulokset

Asuinalueiden sosioekonominen status suhteessa rantasijaintiin

Ovatko meren ja joen läheisyys selittäviä tekijöitä hyvä- ja huono-osaisuuden alueelliselle jakautumiselle Turussa? Kuva 1 osoittaa, että Turussa korkeakoulutettuja asuu erityisen paljon jokivarressa, varsinkin keskustan välittömässä läheisyydessä. Kuvasta voidaan havaita, että mitä kauemmas keskustasta sekä joen- ja merenrannasta mennään, sitä pienempi on korkeakoulutettujen osuus yleisesti ottaen.

Kuvasta 2 puolestaan havaitaan, että jokirannan läheisyydessä asuu suhteessa enemmän työssäkäyvää väestöä kuin monilla kauempana Aurajoesta sijaitsevilla alueilla. Erityisen paljon työllisiä on keskustan alueella (peilaten myös lapsiperheiden suhteellisen pientä osuutta keskustassa). Työllisten osuudet mukailevat korkeakoulutettujen osuutta kuvassa 1, eli työllisten osuus on korkeampi alueilla, joilla myös korkeakoulutettujen osuus on suurempi.

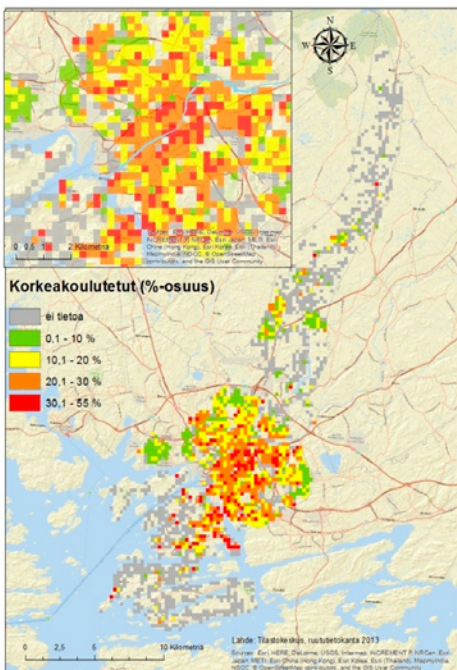
Väestön keskituloja tilastoruuduittain havainnollistava kuva 3 vahvistaa, että meren läheisyydessä asuu keskituloiltaan vaurasta väestöä, lukuun ottamatta Pansio-Pernon aluetta. Muilta osin vauraamman väestön keskittymiä esiintyy eri puolilla Turku. Myös jokirannassa esiintyy paikkatietoruutuja, joissa asukkaiden keskitulo ylittää 40 000 € vuodessa. Yleisesti ottaen Jokirannassa asuu kuitenkin keskimäärin keskituloista väestöä tai

erilaiset tulot omaavia asukkaita sekaisin. Alueellisesti laajaa ja merkittävää gentrifioitumista joen varrella ei näyttäisi Turussa tapahtuneen.

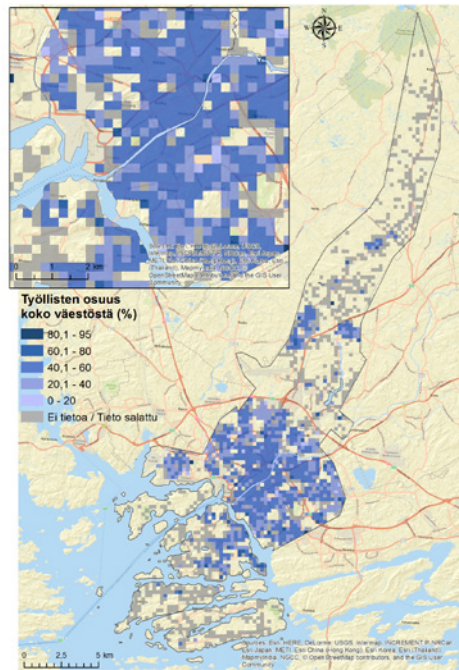
Taulukko 1 kuvaa väestön määrää, keskituloja, mediaanituloja, työttömyysprosenttia sekä korkeakoulutettujen osuutta väestöstä eri etäisyyksillä Aurajoesta tai meren rannasta. Tulokset heijastavat kuvassa 3 jossain määrin havaittavaa keskitulon (tulojen keskiarvon) alenemista kauemmas vesielementistä liikuttaessa. Mielenkiintoista on, että sen sijaan mediaanitulo (keskimäinen tulo) pysyy kautta linjan samassa suuruusluokassa riippumatta siitä, millä säteellä merestä tai joesta alueet sijaitsevat. Tulos on tulkittavissa siten, että lähellä merta ja Aurajokea asuu tulotason suhteen paljon molempia ääripäitä, sekä korkea- että matalatuloista väestöstä. Työttömyysprosentti kasvaa vesielementistä kauemmas liikuttaessa, kun taas korkeakoulutettujen suhteellinen osuus vähenee.

| Etäisyys | 0-250 m | 0-500 m | 0-1000 m | 0-2000 m |
|---------------------------|---------|---------|----------|----------|
| Väestön määrä | 34 152 | 59 184 | 91 284 | 127 025 |
| Keskitulot € | 37 266 | 33 846 | 32 220 | 31 338 |
| Mediaanitulot € | 24 940 | 24 662 | 24 878 | 25 039 |
| Työttömyys % | 9,1 | 9,5 | 10,4 | 10,7 |
| Korkeakoulutetut % | 29,7 | 28,5 | 28,0 | 26,7 |

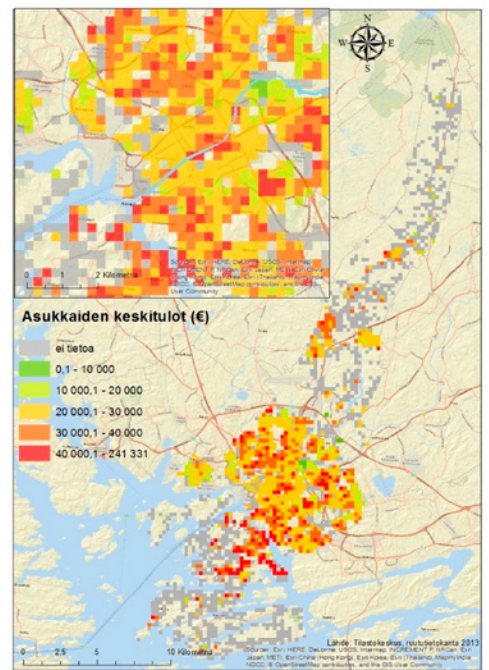
Taulukko 1. Väestö, tulotaso, työttömyys ja koulutustaso per etäisyys meren rannasta tai Aurajoesta.⁷ Yli 2 kilometrin etäisyydellä meren rannasta tai Aurajoesta on tietosuojasyyistä runsaasti no data -ruutuja, mikä vääristää tuloksia. Tämän vuoksi yli 2 kilometrin etäisyydellä vesiestä sijaitseva tilastoruutuja ei ole otettu taulukossa huomioon.



Kuva 1. Korkeakoulutettujen prosentuaaliset osuudet Turussa.⁷



Kuva 2. Työllisten osuus alueittain Turussa.⁷



Kuva 3. Keskitulot Turussa ruuduittain.⁷

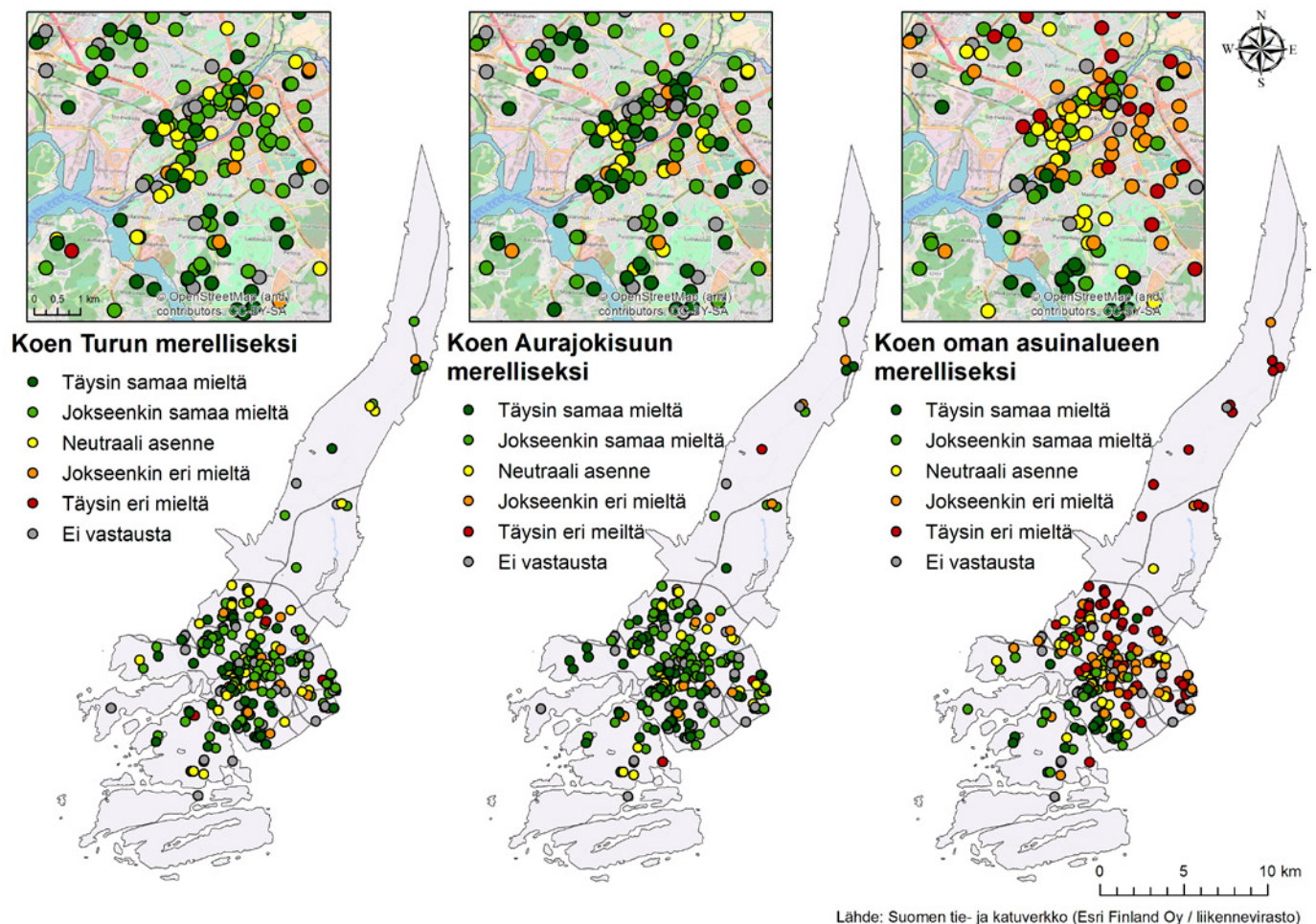
Asukkaiden mielipiteet Turusta meri- ja jokikaupunkina

Turulla on kehityspotentiaalia sekä joki- että merenrantakaupunkina. Tätä taustaa vasten on kiinnostavaa tutkia, mitkä ovat eri asuinalueiden asukkaiden omat kokemukset Turusta merellisenä kaupunkina. Yleisesti ottaen turkulaiset kokevat sekä Turun että Aurajokisuun merelliseksi (kuva 4). Kartoista havaitaan, että suurin osa vastaajista on *jokseenkin samaa mieltä* tai *täysin samaa mieltä* väittämistä ”Koen Turun merelliseksi” sekä ”Koen Aurajokisuun merelliseksi”, riippumatta siitä missä päin Turkuä he asuvat.

Oman asuinalueen merellisyyden kokemukseen asuinpaikka vaikuttaa sen sijaan voimakkaasti: mitä kauem-

pana merestä asutaan, sitä vähemmän oma asuinalue koetaan merelliseksi, mikä olikin oletettavaa. Oma asuinalue koetaan yleisesti merelliseksi Ilpoinen–Aurasilta–Länsikeskus-akselin lounaispuolella. Tosin tulokset Jokivarressa eivät ole asiassa yhtenäisiä.

Vastaukset merellisyyteen koko Turun ja Aurajokisuun osalta korreloivat vahvasti keskenään, eli ihmiset ovat vastanneet kysymyksiin hyvin samankaltaisesti, yksittäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta. Tästä voidaan päätellä, että turkulaiset yhdistävät Aurajokisuun ja merellisen Turun vahvasti toisiinsa.

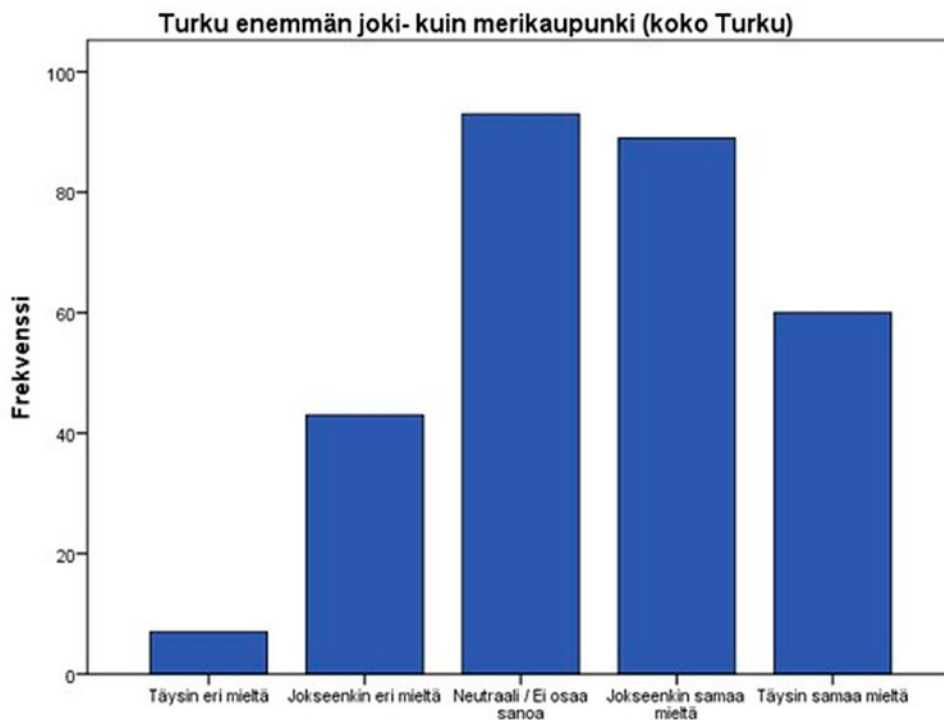


Kuva 4. Geokoodatut vastaukset asukaskyselyn väittämiin ”Koen Turun merelliseksi”, ”Koen Aurajokisuun merelliseksi” ja ”Koen oman asuinalueen merelliseksi” (N = 243).⁹

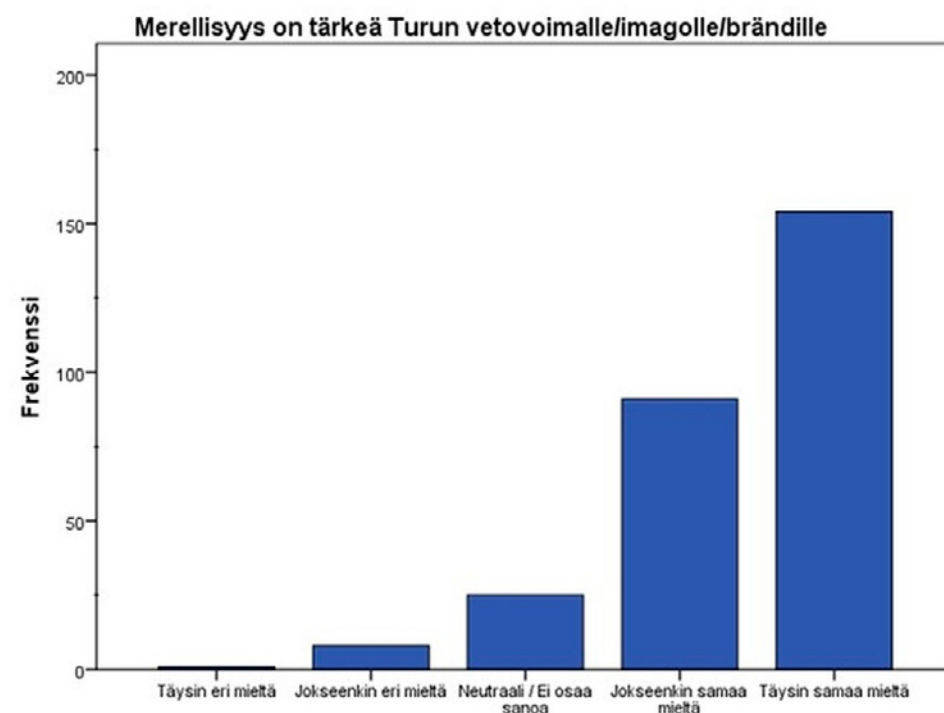
Kuva 5 osoittaa, että suuri osa turkulaisista kokee Turun enemmän joki- kuin merikaupungiksi. Useimmat vastaajat valitsivat joko vaihtoehdon *neutraali/ei osaa sanoa* tai *jokseenkin samaa mieltä*. Jokivarressa asuvat suhtautuivat väitteeseen jossain määrin kaikkia turkulaisia myötämielisemmin.

6) asuinpaikasta riippumatta. Jokivarren (postinumeroalueet 20100, 20500, 20700, 20800 ja 20810) sekä merenrannan läheisyydessä (20200, 20240, 20880, 20900 ja 20960) asuvat ovat tosin väitteelle vielä myötämielisempiä kuin muut turkulaiset. Alueittaiset erot vastauksissa ovat kuitenkin suhteellisen vähäisiä.

Merellisyyttä pidetään kuitenkin yleisesti erittäin tärkeänä Turun vetovoimalle, imagolle tai brändille (kuva



Kuva 5. Vastaukset väittämään ”Turku on enemmän jokikaupunki kuin merikaupunki” (N = 299).⁹



Kuva 6. Vastaukset väittämään ”Merellisyys on tärkeä Turun vetovoimalle/imagolle/brändille” (N = 299).⁹

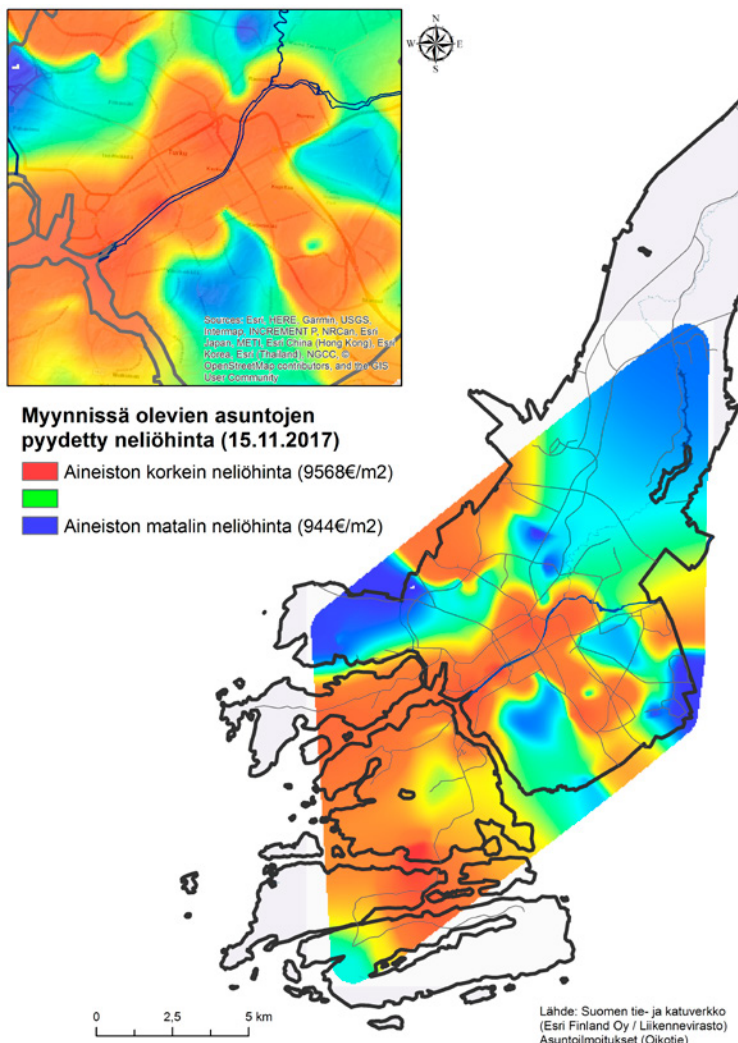
Joki- ja merenrantasijaintia korostava asuntomarkkinointi Turussa

Tutkimme oikotie.fi-sivuston asuntoilmoituksia koskevan otoksen (N = 100) perusteella, miten asuntojen sijainti suhteessa mereen ja jokeen heijastuu asuntojen pyydettyihin myyntihintoihin ja asuntomarkkinoinnissa pääasiallisesti hyödynnettyihin vetovoimatekijöihin.

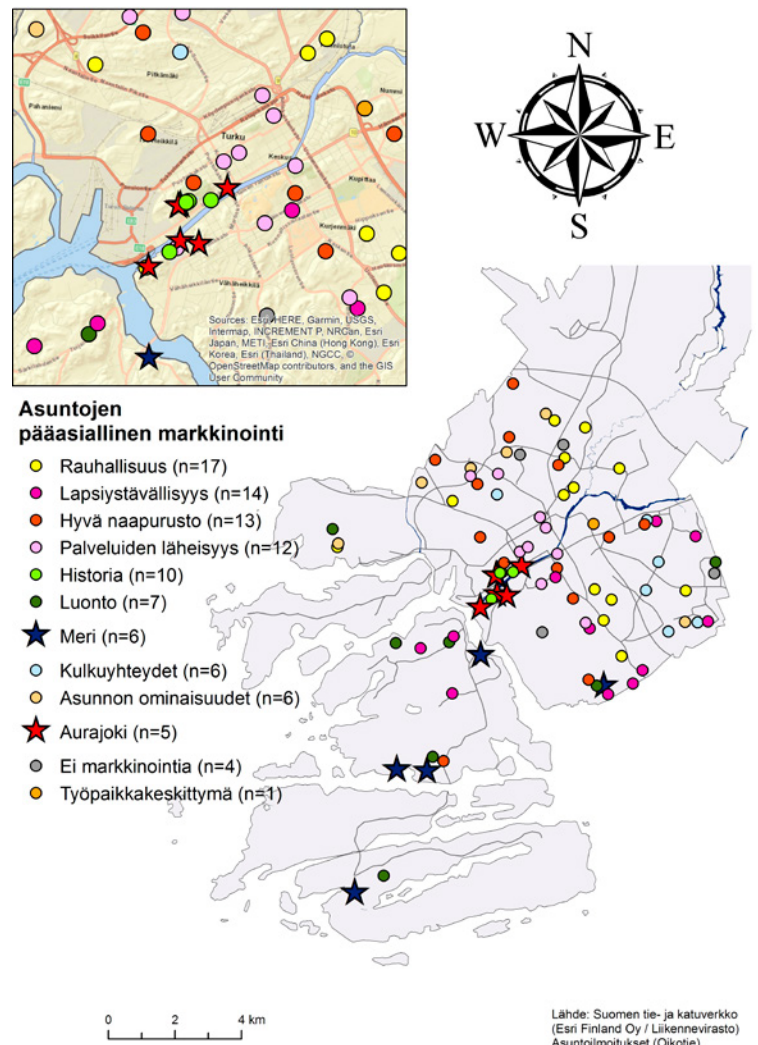
Myynnissä olevista asunnoista pyydettyjä neliöhintoja kuvaava kartta (kuva 7) osoittaa hintojen olevan keskimääräistä korkeampia lähes kaikilla keskeisillä, joen ympärille sijoittuvilla alueilla ja saarilla, kun taas yhtenäisemmät matalan hintatason alueet paikantuvat etupäässä lähiöihin.

Asuntomyynti-ilmoitusaineiston perusteella vesielementin läheisyys korostuu kuitenkin yllättävän vähän

asuntojen markkinoinnissa. Muutamia asuntoja markkinoitiin korostuneesti meren tai joen läheisyydellä, mutta tämä ei ollut säännönmukaista. Tuloksissa on lisäksi merkillepantavaa, että Aurajokisuun asuntojen markkinoinnissa ei hyödynnetty tähän alueeseen turkulaisten yleisesti liittämää merellisyttä (kuva 8; vrt. kuva 4). Päämarkkinointikeinona Aurajokisuun alueen asuntomyynti-ilmoituksissa käytettiin sen sijaan jokea tai muita vetovoimatekijöitä, esimerkiksi historiaa. Asuntojen pääasiallinen markkinointikeino on valittu analyysissä pelkistävän sisällönanalyysin avulla. Asuntoilmoituksissa hyödynnettiin tavallisesti useampaa kuin yhtä markkinointikeinoa, joista hallitsevin on valittu päämarkkinointikeinoksi.



Kuva 7. Asuntojen pyydetty neliöhinnat oikotie.fi-sivuston myynti-ilmoituksissa 15.11.2017 (N = 100).⁸



Kuva 8. Asuntojen pääasiallinen markkinointikeino asuntoilmoituksissa (N = 100).⁸

Päätelmiä

Tutkimuksen perusteella Turun väestö on alueellisesti vertailtaessa sosioekonomisesti varsin sekoittunutta eikä laajamittaista gentrikaatiota kaupungin entisellä teollisella rantavyöhykkeellä ole tapahtunut. Suhteellisia eroja asuinalueiden välillä toki löytyy. Joen ja merenrannan läheiset asuinalueet ovat keskimääräistä korkeamman koulutustason alueita.

Turku koetaan asukkaiden keskuudessa korostetusti jokikaupungiksi. Jokirannan merkitys kaupunkilaisten olohuoneena ja Turun imagoressina on nykyisin erittäin suuri.

Myös kaupungin merellisyyttä pidetään tärkeänä, erityisesti imago- ja vetovoimanäkökulmista. Mielikuvat oman asuinalueen merellisyydestä keskittyvät Aurajokisuulle ja saarille, Martinsillasta merelle päin. Asukkaiden kokemuksia Turun ja Aurajokisuun merellisyydestä olisi mahdollista hyödyntää nykyistä vahvemmin kaupunki- ja asuntomarkkinoinnissa.

Tutkittujen asuntomyynti-ilmoitusten valossa merellisyyden markkinointipotentiaali on Turussa tällä hetkellä alihyödynnetty. Esimerkiksi rantabulevardit, meren äärelle pääsyn helpottaminen ja niitä hyödyntävä asuinalueiden systemaattinen markkinointi meriteemalla voisivat tuoda meren paremmin lähelle niin uusia kuin vanhojakin asukkaita.

Lähdeviitteet

1. Boland, P., Bronte, J. & Muir, J. (2017). On the waterfront: Neoliberal urbanism and the politics of public benefit. *Cities*, 61, 117-127.
2. Davidson, M. (2009). Waterfront development. Teoksessa N. Thrift & R. Kitchin (toim.) *International encyclopedia of human geography*, Vol. 12 (215–221).
3. Jauhiainen, J. S. (1997). Teoksessa T. Haarni, M. Karvonen, H. Koskela & S. Tani (toim.) *Tila, paikka ja maisema: Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen* (129–142). Tampere: Vastapaino.
4. Rainisto, S. (2008). Kaupunkibrändi: Paikan markkinoinnin teoriaa ja käytäntöjä. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulun julkaisuja, Sarja D. Nro 3.
5. Rainisto, S. (2009). *Place Marketing and Branding: Success Factors and Best Practices*. Lambert Academic Publishing.
6. Pasquinelli, C. & Teräs, J. (2012). Branding knowledge-intensive regions. A comparative study of Pisa and Oulu high-tech brands. *European Planning Studies* 21(10), 1611–1629.
7. Ruututietokanta. (2017). Helsinki: Tilastokeskus (<http://www.stat.fi/tup/ruututietokanta/index.html>)
8. Oikotie (2017). Asuntoilmoitukset. (Oikotie.fi)
9. Merellinen Turku -asukaskysely (2017). Turku: Turun yliopisto. Maantieteen ja geologian laitos.

Julkinen etu ja osallistavuus Aurajokisuun kaupunki- suunnittelussa

Anniina Haaranen, Ninna Lehtinen & Veera Kiviharju

Tästä on kyse

- Turun kehityssuunnitelmien yksi tavoite on laajentaa kaupungin keskusta-alueita Aurajokisuulle asti. Jokirannat eivät ole kuitenkaan kehittyneet tasaisesti. Monet kaupunkilaiset kokevat etenkin itäisen rannan kaipaavan lisää palveluita ja tapahtumia.
- Osallistuminen Turun kaupunkisuunnitteluun koetaan haastavaksi. Osallistamistapojen ja viestinnän monipuolistaminen madaltaa yksilöiden kynnystä osallistua kaupunkisuunnitteluun ja mahdollistaa erilaisten ryhmien osallisuuden.
- Tulevaisuudessa kaupunkisuunnittelijoiden olisi hyvä lisätä vuorovaikutusta kaupunkilaisten kanssa, mikä antaisi kaupunkilaisille kokemuksen siitä, että he pystyvät vaikuttamaan kaupunkinsa asioihin. Ihmiset voisivat tällöin osallistua enemmän kaupunkisuunnitteluun ja olla tietoisempia kokonaiskuvasta, mikä toteuttaisi paremmin ideaa julkisesta edusta.

Johdanto

“Turku – pohjoisen Itämeren kiinnostavin kaupunki” – näin Turun kaupunki visioi tulevaisuutensa vuoteen 2029 mennessä. Kaupunkisuunnittelun globaaliksi trendiksi on muodostunut merellisten kaupunkialueiden kehittäminen. Myös Turussa merellisiin ranta-alueisiin kohdistuu yhä enemmän kehittämispaineita ja -odotuksia. Aurajokisuu vanhana teollisuusalueena on yksi erityinen kehityskohde, sillä tavoitteena on laajentaa ydinkeskustaa Aurajokisuun alueelle ja mahdollisesti edelleen sataman suuntaan.¹ Julkinen etu (public benefit) ja osallistava kaupunkisuunnittelu ovat mielekkäitä käsitteitä, kun halutaan selvittää, kenen ehdoilla suunnittelua tehdään ja kuka kaupunkitilan muutoksesta hyötyy.

Vuonna 2000 Suomessa voimaan astuneen uuden Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteena on ”turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävänä olevissa asioissa”.² Lainsäädäntö ei kuitenkaan takaa kuntalaisten osallistamista, sillä siinä ei tarkemmin määritellä, mitä osallistavuus käytännössä tarkoittaa. Tämän takia aihetta on tärkeää tutkia empiirisesti. Kuntalaisten konkreettisten osallistumiskeinojen systemaattista toimivuutta on toistaiseksi tutkittu melko vähän. Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää, kuinka julkinen etu toteutuu Turun merellisessä kaupunkisuunnittelussa kaupunkilaisten osallistamisen kautta. Tutkimuskysymyksiä ovat: (1) miten kaupunkilaisten eri kehitystoiveet Aurajokisuun alueelle edustavat julkista etua?; (2) mitkä tekijät vaikuttavat kaupunkilaisten osallistumisaktiivi-

suuteen?; ja (3) millä keinoin kaupunkisuunnittelun osallistavaa prosessia olisi mahdollista kehittää? Artikkelin tapaustutkimuksena on Turun Aurajokisuun alue, jolla tarkoitetaan Martinsillasta merelle asti ulottuvaa aluetta.³ Tässä tutkimuksessa keskitytään etenkin tämän alueen jokirantaan, Telakkarantaan ja Korppolaismäen ympäristöön.

Tutkimusta varten kerättiin useita eri näkökulmia kattava aineisto, jotta pyrkimystä tavoitella julkista etua oli mahdollista analysoida. Aineisto koostui 20 katuhaastattelusta (á 5–20 min), kaupunginosayhdistyksen ryhmähaastattelusta (8 henkilöä, 90 min) ja kahdesta asiantuntijahaastattelusta (á 30 min) sekä tutkimushankkeen puitteissa Turussa toteutetusta asukaskyselystä. Ryhmähaastatteluun osallistuneet olivat kaupunginosayhdistyksen aktiivijäseniä, katuhaastattelut antoivat Aurajokisuun alueella liikkuvien ja asuvien näkökulman, ja posti- ja internet-kyselyaineisto (n = 307) edusti laajemmin turkulaisten näkökulmaa. Tutkimukseen haasteltiin myös kahta kaupunkisuunnittelun asiantuntijaa, joiden työnkuvaan liittyi kaupunkilaisten osallistamista.

Menetelmällisesti artikkeli edustaa laadullista tutkimusta, mutta myös määrällistä (tilastollista) analyysia on hyödynnetty laadullisen analyysin tukena. Pääasiallisena analyysimenetelmänä on käytetty sisällönanalyysia, jossa haastattelujen vastaukset on kategorisoitu eri teemaluokkiin. Aineisto ei edusta kokonaisvaltaista otosta asiantuntijoista tai kaupunkilaisista, joten sen perusteella ei voi tehdä laajoja yleistyksiä.

Osallistava kaupunkisuunnittelu julkisen edun tavoittelukeinona

Osallistavalla kaupunkisuunnittelulla tarkoitetaan kunta- ja kunnallisten luottamushenkilöiden sekä virkamiesten välistä läheistä vuorovaikutusta.⁴ Osallisuuden käsite on otettu Suomessa vakiintuneeseen käyttöön vuonna 2000 voimaan astuneessa uudessa Maankäyttö- ja rakennuslaissa.⁵ Osallistavuuden käsitteeseen liittyy vahvasti käsitys demokratiasta ja sen laadusta.⁶ Vahva demokratia rakentuu kokemuksesta ja tunteesta kansalaisena toimimisesta, kansalaiskasvatuksesta sekä osallistavan demokratian käytännöistä, joissa kansalaiset voivat osallistua lakien ja paikallistason määräysten

säättämiseen, asialistojen muotoilemiseen ja julkiseen keskusteluun. Yhteiskunnan arvot määritellään yhteisen julkisen keskustelun kautta,⁷ jossa jokaisella yhteisön jäsenellä tulee olla oikeus mielipiteidensä ilmaisemiseen ja avoimeen keskusteluun niistä, pelkän äänestämisen sijaan.⁶

Turussa kaupunkisuunnittelun lähtökohtana on pyrkimys jokaisen kaupunkilaisen hyvinvointiin.⁸ Suunnittelu tähtää julkiseen etuun, jonka voi laajimmillaan määritellä “kaikkena, mikä hyödyttää laajaa yhteisöä”.⁹ Julkisen edun määrittelemisen ei kuitenkaan ole yksiselitteistä, sillä yksilöiden arvomaailmat ovat moninaisia ja usein ristiriitaisia¹⁰, mistä johtuen näkökulmat siitä, mikä hyödyttää laajaa yhteisöä ovat erilaisia. Ovatko sitä esimerkiksi veronmaksajien houkuttelu merenrantarakentamisella, turismin lisääminen kaupunkitapahtumilla vai asukkaiden viihtyvyyden lisääminen viheralueilla? Myös suunnittelijoilla on aiemman tutkimustiedon perusteella ollut vaikeuksia määrittää, mitä “julkinen etu” tai “yhteinen hyöty” tarkoittavat.¹¹

Julkisen edun voidaan ajatella toteutuvan osallistavassa suunnittelussa. Vaikka itse prosessissa osallistajat eivät tähtäisikään julkiseen etuun, lopputuloksen voidaan nähdä lähenevän tätä ideaalia, sillä prosessissa pääsevät keskustelemaan monet eri intressit.¹¹ Ongelmaksi nousee päätöksenteon luonne tietyssä tilassa ja ajassa tapahtuvana sosiaalisena prosessina sekä eri tahojen kykenemättömyys tai haluttomuus osallistua suunnitteluun. Myös ideologiat vaikuttavat siihen, kuinka julkinen etu määritellään.¹² Mikäli taloudellisen kasvun ajatellaan hyödyttävän laajalti koko yhteisöä, suunnittelu voi edistää myös sitä julkisen edun perustein.

Vaikka julkinen etu ei koskaan täysin toteutuisikaan, kaupunkisuunnittelussa voidaan pyrkiä yleistettäviin etuihin, joita suurin osa asukkaista voisi kannattaa. Kaupunkisuunnittelijoiden on laajemman yhteisön hyötyyn pyrkiessään kuunneltava asukkaita ja sovitettava intressit yhteen niin, etteivät yksittäiset ryhmät pääse dominoimaan sekä varmistaa, että etenkin vähäosaisten intressit tulevat kuulluiksi.¹³ Asukkaat ymmärtävät yhteiset etunsa vasta toimiessaan yhdessä. Kun keskustelua avataan eri intressiryhmien välille, on mahdollista päätyä kompromisseihin, joiden kautta julkinen etu rakentuu.¹⁴

Osallistavassa kaupunkisuunnittelussa on siis merkityksellistä huomioida, ketkä suunnitteluun aktiivisesti osallistuvat. Osallistumisessa saattaa olla tunnistettavissa NIMBY-ilmiö (Not in My Back Yard; 'Ei minun takapihallani'), joka tarkoittaa tietyn yhteisön vastustavia asenteita ja toimintaa heidän naapurustossaan tapahtuvaa muutosta kohtaan.¹⁵ NIMBY-ilmiön on perinteisesti ajateltu olevan este julkisen edun toteutumislle¹⁶, mutta joissain tapauksissa se voi olla myös yleisen tahdon osoitus, mikäli samankaltaiset kehityssuunnat herättävät usein paikallista vastustusta.¹⁷

Aurajokisuun toispuolisuus

Turussa alkoi 1980-luvulla voimakas asuinrakentaminen niin Aurajokisuun länsi- kuin itärannalle. Varsinaisesti jokisuuta alettiin kuitenkin kehittää vasta erilaisten kulttuurihankkeiden myötä.³ Kulttuuritoimintaa järjestettiin etenkin vanhoissa uusiokäyttöön otetuissa teollisuusrakennuksissa, minkä myötä entisestä tehdas- ja telakka-alueesta muodostui elävä virkistysalue, jossa järjestetään yhä useampia tapahtumia, festivaaleja ja markkinoita. Jokirannan kulttuuritapahtumilla on samalla pyritty lisäämään koko Turun kaupungin vetovoimaisuutta. Nykyisin kaupunkistrategioissa ja -suunnitelmissa myös meren läheisen Aurajokisuun aluetta pyritään elävöittämään ja muuttamaan osaksi keskustaa.

Mitä kaupunkilaiset sitten ajattelevat tapahtuneesta kehityksestä ja tulevaisuuden kehitystavoitteista? Haastateltavamme olivat pääosin tyytyväisiä Aurajokisuun kehitykseen. Myös suuri osa asukaskyselyyn vastanneista (60 %) oli sitä mieltä, että nykykehitys Aurajokisuulla on ollut oikeansuuntaista. Tulevaisuuden osalta kaupungin strategiset tavoitteet, Turun asukkaiden sekä asiantuntijoiden kehityshintressit kohtasivat joidenkin kehitystavoitteiden osalta (taulukko 1). Julkisen tilan turvaaminen kaikkien asukkaiden käyttöön koettiin tärkeäksi kehitystoiveeksi sekä asukaskyselyssä että kaikissa haastatteluissa. Alueen luonne kaikille asukkaille avoimena tilana haluttiin turvata välttämällä etenkin liian tiheää tai korkeaa rakentamista. Toisaalta

ryhmähaastattelussa huomautettiin, että juuri asuinrakentaminen on mahdollistanut kaikkien kaupunkilaisien pääsyn jokirantaan aina Halistenkoskelta Majakkaraantaan saakka. Lisäksi eräät haastateltavat korostivat asuinrakentamisen tuovan kaupungille lisää veronmaksajia ja sitä kautta hyvinvointia.

| Yhtenevät intressit | Eriävät intressit |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Aurajokisuus julkisena tilana • Tapahtumat • Puistot ja viheralueet • Kauppa joen länsirannalle | <ul style="list-style-type: none"> • Ravintolapalvelut • Liikenne • Rakentaminen |

Taulukko 1. Yhtenevät ja eriävät intressit Aurajokisuun kaupunkisuunnittelussa.

Huomionarvoista on kuitenkin se, että kadulla ja ryhmässä haastateltujen mielestä läntinen ja itäinen jokiranta erosivat selvästi palvelu- ja tapahtumatarjonnaltaan. Moni läntisellä rannalla haastateltavista oli tyytyväinen alueen palveluihin, etenkin ravintoloihin ja kahviloihin, mutta toivoi alueelle kauppaa. Sen sijaan itäiselle jokirannalle toivottiin lisää palveluita, jotka helpottaisivat asukkaiden elämää ja samalla parantaisivat jokirannan kokonaisilmettä. Kaupunginosayhdistyksen ryhmähaastattelussa nykyisten strategioiden toispuolisuutta kritisoitiin myös:

“Rannan kehittäminen päättyy suurin piirtein Martinsiltaan. Siihen asti [suunnitelmissa esitetään] hienoja kuvia: siihen tulee se uusi katu, rantalaitureita ja kaikkea, mutta sen jälkeen sieltä ei tulekaan mitään. Suunnitelmassa ei näy tällä puolella mitään muutosta, ja visio loppuu siihen.” (Kaupunginosayhdistys, jäsen 2)

NIMBY-ilmiö korostui toisaalta myös palveluiden kohdalla, sillä muutama kaduilla haastatelluista ei halunnut itäiselle jokirannalle lisää palveluita, koska he asuvat itse Korppolaismäen tai Telakkarannan alueella ja haluavat säilyttää sen rauhallisena. He vastustivat etenkin Port Aboan ravintolasuunnitelmaa Majakkaraannan edustalla. Tapahtumat sen sijaan koettiin pääosin po-

sitiivisina, sillä ne lisäävät viihtyvyyttä ja tuovat myös taloudellista hyvinvointia. Läntinen jokiranta nähtiin kuitenkin itäistä rantaa edistyneempänä myös tapahtumien osalta.

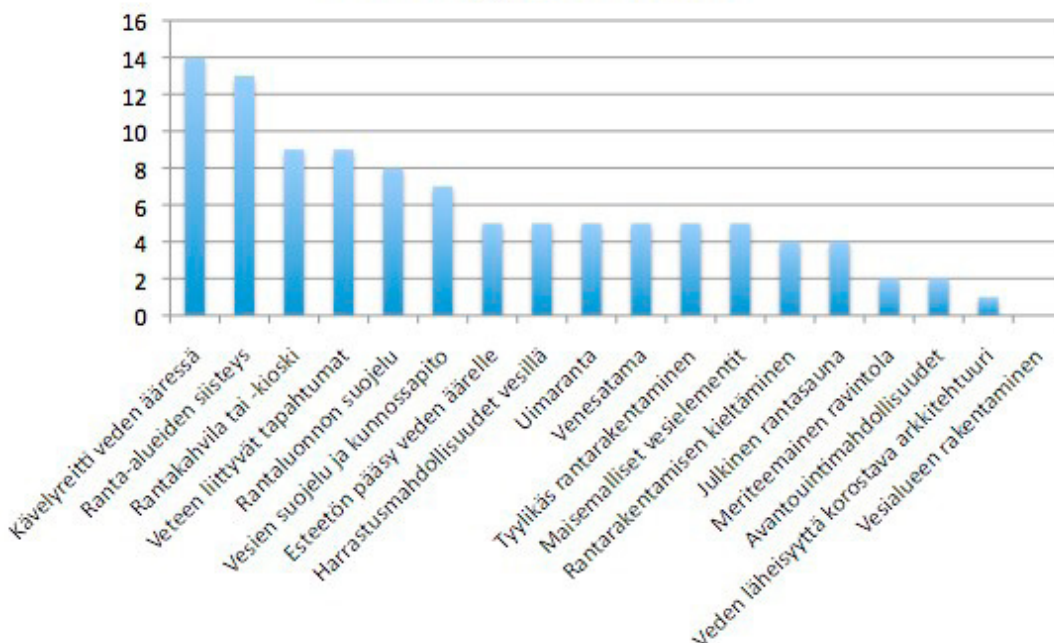
Asukaskyselyn perusteella Aurajokisuulla asuvien mielestä yhtenä tärkeimpänä tulevaisuuden tavoitteena pidettiin kävelyreittiä veden ääressä (56 % alueen asukkaista) (kuva 1). Myös katu- sekä ryhmähaastatteluissa korostui yhtenäisesti kävelysillan tai Pikkuförin tarve ennen satamaa Aurajokisuulla, mikä yhdistäisi epätasaisesti kehittyneet jokirannat. Kaupunginosayhdistyksen haastattelussa sen sijaan korostettiin uutta autoliikenneyhteyttä joen yli, sillä liikennepaineet koettiin ongelmalliseksi erityisesti Martin kohdalla, mutta nämä ratkaisuehdotukset ovat kiisteltäviä.

Muita tärkeitä asukaskyselystä esiin nousseita tavoitteita olivat ranta-alueiden siisteys (52 % alueen asukkaista), tapahtumat (36 %) ja rantakahvila- tai kioski (36 %). Kukaan ei ollut sitä mieltä, ettei merellisyyttä tarvitsisi kehittää. Monet haastateltavat olivat yhtä mieltä, että Aurajokisuulle olisi suotavaa lisätä puistomaisuutta ja viheralueita, etenkin Telakkarannan ja Korppolaismäen alueelle.

Kaupunkilaiset osallistuvat suunnitteluun enemmän silloin, kun alue, jota suunnittelu tai muutos koskee, on itselle läheinen tai sillä on henkilökohtainen merkitys (taulukko 2). Osallistumisen määrään vaikuttaa myös kokemus siitä, pystyykö osallistumalla oikeasti vaikuttamaan päätöksentekoon. Moni kaupunkilainen kokee, ettei yksilönä pysty vaikuttamaan kaupunkisuunnitteluun yhtä paljon kuin kuulumalla johonkin yhdistykseen. Erilaiset kaupunginosayhdistykset ovatkin yleisesti aktiivisia toimijoita ja vaikuttajia kaupunkisuunnittelussa, ja yhdistykset kokevat myös itse tulevansa paremmin kuulluksi kuin yksittäiset kansalaiset.

Monet kaupunkilaisista ovat nykytilanteeseen tyytyväisiä eivätkä siksi koe erityistä tarvetta osallistua kaupunkisuunnitteluun. Toinen asiantuntijoista arveli, että ihmiset kyllä osallistuvat, jos kokevat siihen tarvetta ja korosti, että osallistuminen perustuu aina vapaaehtoisuuteen. Osallistumista rajoittaviksi tekijöiksi mainittiin myös ajan ja voimavarojen puute. Ryhmiä, joiden sosio-ekonominen asema on alhaisempi, on vaikeampi tavoittaa osallistamisprosessissa. Tämän lisäksi osallistamisen koetaan olevan hankalampaa esimerkiksi nuorten ja lasten kohdalla, kun taas ikäihmiset osallistuvat kaupunkisuunnitteluun enemmän.

Miten Aurajokisuulla asuvat kehittäisivät merellisyyttä alueella?



Kuva 1. Aurajokisuun asukkaiden (N = 25) mielipiteitä merellisyyden kehityksestä Aurajokisuulla asukaskyselyn perusteella. Vastaaaja pyydettiin valitsemaan 1-5 vaihtoehtoa.

Vähäiseen osallistumiseen vaikuttavat myös viestinnälliset ongelmat. Kaupunki jakaa tietoa erilaisista tilaisuuksista ja muista kaupunkisuunnitteluun liittyvistä asioista esimerkiksi Turkupostin välityksellä. Moni kaupunkilaisista ei kuitenkaan tiedä, miten kaupunkisuunnitteluun pystyy osallistumaan tai mistä siihen liittyvä tieto löytyy. Kaupunkilaiset toivovat, että internetiä hyödynnettäisiin osallistamisessa enemmän, sillä se tavoittaa monia ihmisiä nopeasti.

Tarve vuorovaikutukselle

Vuorovaikutuksellisuus koetaan tärkeäksi osallistavassa kaupunkisuunnittelussa niin asiantuntijoiden kuin asukkaidenkin näkökulmasta.

Asiasta säättävä maankäyttö- ja rakennuslaki ei kuitenkaan määritä miten vuorovaikutus tulisi toteuttaa käytännössä, joten virkamiehillä ei ole mitään lainvoimaista vuorovaikutuksellisuuden konseptia käytettävissä.² Lain velvoittamia osallistamistapoja, kuten mielipiteenjättöä tai lausuntoja, ei koeta vuorovaikutteisiksi, koska niiden laatija ei saa palautetta siitä, kuinka hänen näemyksensä on käsitelty ja mahdollisesti otettu huomioon suunnitteluprosessissa. Tällaiset osallistumistavat ovat yksisuuntaisia, eivätkä siksi kannusta osallistumiseen tai anna asukkaalle välttämättä tunnetta siitä, että hän on ollut mukana vaikuttamassa tai että häntä on kuultu.

Muita vuorovaikutuksen lisäämisen haasteita ovat tutkimuksemme perusteella resurssien puute, asukkaiden passiivisuus sekä prosessien pitkä ajallinen kesto. Uusia vuorovaikutuksellisia osallistamistapoja, kuten nuorille suunnattu Hyvä arkiympäristö -projekti ja asukkaiden kanssa tehtyjä kävelyitä, on kaupungin puolesta toteutettu pienessä mittakaavassa ja ne on koettu hyviksi.

Asukkaiden haastatteluissa itse mainitsemia vuorovaikutteisia tapoja olivat kuulemistilaisuuksissa keskustelu sekä henkilökohtaiset kontaktit päättäjiin ja virkamiehiin. Vaikka käytettäisiin vuorovaikutteisia osallistamisen keinoja, useat kaupunkisuunnitteluprojektit vievät sen verran aikaa, etteivät osallisten panos ja mahdolliset vaikutukset näy heti käytännössä. Siksi osallistamisen raportointi ja tehtyjen päätösten perustelu on tärkeää.

Tutkimuksemme perusteella yleisin osallistumistapa on äänestäminen, jossa valta siirretään päättäjiille edustuksellisen demokratian periaatteiden mukaisesti. Vaikka kaupunkisuunnittelua tehtäisiin vuorovaikutteisesti ja osallistavin perustein, täytyy muistaa, ettei prosessi takaa sitä, että päätökset olisivat asukkaiden toiveiden mukaisia. Myös kaupunginosayhdistyksissä päätösvalta on keskittynyt pienelle osalle henkilöitä, jotka ovat aktiivisesti toiminnassa mukana. Heillä on mahdollisuus henkilökohtaiseen vuorovaikutukseen kaavoittajien, päättäjien ja virkamiesten kanssa, minkä koetaan edistävän koko ryhmän vaikutusvaltaa.

Vuorovaikutuksen lisääminen virkamiehien ja asukkaiden välillä jo varhaisessa vaiheessa suunnitteluprosessia voisi johtaa siihen, että valituksia valmiista suunnitelmista tulisi vähemmän. Jos asukkaita ei tiedoteta ja heitä ei osallisteta ajoissa, voi suunnittelijoiden työtunteja ja muita resursseja mennä hukkaan suurikin määrä valitusten mennessä läpi. Myös eri intressiryhmien välille avattu keskustelu voi auttaa näitä ryhmiä ymmärtämään toisiaan ja johtaa parempiin kompromisseihin. Koska julkinen etu ymmärretään eri tavoin, laajemman yhteisön etua on hankala toteuttaa ilman keskustelua, jossa eri mielipiteet ja arvot tuodaan esiin.

| Osallistumista edistäviä tekijöitä | Osallistumista heikentäviä tekijöitä |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Alueella henkilökohtainen merkitys • Erityinen kiinnostus aihepiiristä • Ryhmän vaikutusvalta | <ul style="list-style-type: none"> • Tyytyväisyys nykytilanteeseen • Vähäinen kiinnostus • Ei aikaa • Ei voimavaroja • Ei tietoa osallistumismahdollisuuksista |

Taulukko 2. Asukkaiden kaupunkisuunnitteluun osallistumiseen vaikuttavia tekijöitä.

Pohdinta ja suositukset

Tämän tutkimuksen perusteella kaupunkilaiset haluavat yhtenevästi pitää Aurajokisuun julkisena tilana, jossa on paljon viheralueita, kävelyreittejä ja kulttuuritapahtumia. Kaupunkilaiset halusivat kuitenkin kehittää etenkin Turun itäistä Aurajokisuuta, jonka palvelu- ja tapahtumatarjonta on niukempi kuin läntisellä jokisuulla. Tapahtumien ja palveluiden osalta mielipiteet riippuivat kuitenkin siitä, kuinka lähellä aluetta kaupunkilaiset asuivat: jokisuulla tai sen välittömässä läheisyydessä asuvat eivät halunneet kaupunkikuvaan liian äänekkäitä tai näkyviä muutoksia. Myös asuinrakentamisen osalta mielipiteet vaihtelivat, ja esiin nousi NIMBY-ilmiö. Koska monet intressit olivat ristiriitaisia keskenään, julkista etua ei voida määrittellä yksiselitteisesti olemassa olevana faktana. Osallistavassa kaupunkisuunnittelussa, vuorovaikutteisia keinoja käyttämällä, voidaan kuitenkin päästä lähemmäksi julkista etua tai “yleistettäviä etuja”.

Osallistavassa kaupunkisuunnittelussa on tärkeää huomioida, ketkä osallistuvat suunnitteluun ja keitä tai mitä ihmisryhmiä on haastavaa osallistaa. Tämänhetkiset tavat osallistaa eivät tavoita kaikkia. Eri ihmisryhmien aktivointiin kannattaa kehittää erilaisia ja uusia osallistamistapoja. Paikkatietopohjaiset sovellukset ja muut digitaaliset osallistamiskäytännöt mahdollistavat osallistumisen ajasta ja tilasta riippumatta ja tavoittavat mahdollisesti nykyistä laajemmin yleisön. Ne saattaisivat tarjota kaupunkilaisille innostavia ja ajankäytöllisesti tehokkaita tapoja osallistua kaupunkisuunnitteluun. Vuorovaikutuksen lisäämiseksi kaupunkilaisten tulisi saada myös selkeää palautetta osallistumispanoksestaan ja raportointia kun asia etenee. Vuorovaikutteisimmilla keinoilla kaupunkilaiset voivat kokea tulevansa kuulluksi ja vaikuttavansa kaupungin kehitykseen. Tällöin yhä useampi saattaisi myös osallistua kaupunkisuunnitteluun. Viestintää voitaisiin parantaa esimerkiksi Turun kaupungin sosiaalisen median laajemmalla hyödyntämisellä. Koko suunnittelukulttuuri tulisi uudistaa siten, että kaupunkilaisten osallistamisen tulisi nykyistä paremmin sisältyä kaupunkisuunnittelun käytäntöihin ja sille tulisi löytyä asianmukaiset resurssit.

Lähdeviitteet

1. Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 (2012). Loppuraportti 2.4.2012. Turku: Varsinais-Suomen liitto. (https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/rakennemalli_2035_loppuraportti.pdf)
2. Maankäyttö- ja rakennuslaki (1999). 5.2.1999/132. (<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132#L8P63>)
3. Andersson, H. (1997). Kulttuuri ja paikan politiikka kaupunkiuudistuksessa. Teoksessa T. Haarni, M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (toim.) Tila, paikka ja maisema: Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen (107–128). Tampere: Vastapaino.
4. Kettunen, P. (2002). Miksi osallistumisesta puhutaan? Osallistumisen kehittäminen suomalaisissa kunnissa. Teoksessa P. Bäcklund, J. Häkli & H. Schulman (toim.) Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa (18–36). Helsinki: Gaudeamus.
5. Bäcklund, P., Häkli, J. & Schulman, H. (2002). Osallisuuden jäljillä. Teoksessa P. Bäcklund, J. Häkli & H. Schulman (toim.) Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa (7–18). Helsinki: Gaudeamus.
6. Koskiahho B. (2002). Onko osallisuus vahvaa demokrati-aa? Maankäyttö- ja rakennuslain soveltamisesta. Teoksessa P. Bäcklund, J. Häkli & H. Schulman (toim.) Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa (36–58). Helsinki: Gaudeamus.
7. Barber, B. (1984). Strong democracy: Participatory politics for a new age. Berkeley: University of California Press.
8. Strategiset ohjelmat (2017). Turku: Turun kaupunki. (<https://www.turku.fi/kaupunkistrategia>)
9. Boland, P., Bronte, J. & Muir, J. (2017). On the waterfront: Neoliberal urbanism and the politics of public benefit. *Cities*, 61, 117–127.
10. Moroni, S. (2004). Towards a reconstruction of the public interest criterion. *Planning Theory*, 3(2), 151–171.
11. Lennon, M. (2017). On ‘the subject’ of planning’s public interest. *Planning Theory*, 16(2), 150–168.
12. Tait, M. (2016). Planning and the public interest: Still a relevant concept for planners? *Planning Theory*, 15(4), 335–343
13. Fainstein, S.S. (2013). The just city. *International Journal of Urban Sciences*, 18(11), 1–18.
14. Purcell, M. (2009). Resisting neoliberalization: Communicative planning or counter-hegemonic movements. *Planning Theory*, 8(2), 140–165.
15. Dear, M. (1992). Understanding and overcoming the NIMBY syndrome. *Journal of the American Planning Association*, 58(3), 288–300.
16. DeVerteuil, G. (2013). Where has NIMBY gone in urban social geography? *Social & Cultural Geography*, 14(6), 599–603.
17. Gibson, T. A. (2005). NIMBY and the civic good. *City & Community*, 4(4), 381–401.

Maankäytön vaikutus Aurajoen aineskuljetukseen

Ilona Aalto, Linnea Blåfield, Santtu Kaipainen, Tanja Pajunoja & Sakari Pesola

Tästä on kyse

- Maatalouden aiheuttamaa hajakuormitusta pidetään Aurajokea ja Saaristomerta eniten rehevöittäjänä tekijänä.
- Tutkimme, miten peltojen määrä valuma-alueella vaikuttaa Aurajoen aineskuljetukseen. Eniten kaupungistuneilla valuma-alueilla aineskuormituksessa korostuvat liuenneet ainesosat, peltorikkailla alueilla puolestaan kiintoaines.
- Oikein sijoitettuina peltojen suojavyöhykkeet voivat vähentää kiintoaineskuljetusta.

Johdanto

Aurajoki ja sen sivujoet laskevat vaihtelevissa maisemissa Aurajokilaaksoa pitkin Itämereen. Aikaisempien tutkimusten mukaan eri maankäyttömuodot vaikuttavat vaihtelevin tavoin jokien veden laatuun, kuten ravinnepiitoisuuteen sekä aineskuljetukseen.¹ Esimerkiksi viljelykäytössä olevat pellot voivat lisätä kiintoainekuormaa, mutta myös valuma-alueen maalaji vaikuttaa joissa kulkevan aineksen laatuun. Tutkimuksessamme kiinnitimme erityistä huomiota viljeltyjen peltojen määrään ja sijoittumiseen Aurajoen valuma-alueella ja niiden mahdollisiin vaikutuksiin Aurajoen ja sen sivujokien aineskuljetukseen. Tarkastelu eri uomien ja osavaluma-alueiden välillä on erityisen mielenkiintoista, koska tietojemme mukaan alueella ei ole aiemmin tutkittu pääuoman ja sivujokien vedenlaatua samanaikaisilla havainnoilla.

Joki kuljettaa ravinteita ja muita aineita kahdessa muodossa: kiintoaineksena ja veteen liuenneena. Nämä kaksi muodostavat yhdessä joen kokonaiskuljetuksen. Aiempien tutkimusten perusteella valtaosa joen ravinnekuormasta on lähtöisin valuma-alueen pelloilta², ja suurin osa ravinteista on sitoutuneena kiinteisiin hiukkasiin.³ Maatalouden vaikutuksia voidaan tutkia vertaamalla aineskuljetusta kokonaispeltoalaan ja eri peltokasvien osuuteen valuma-alueilla.⁴ Kiintoaineksen määrän tutkiminen on tärkeää esimerkiksi vesiensuojelun toimenpiteiden suunnittelussa ja kohdentamisessa.² Vedenlaatua ja siihen vaikuttavia tekijöitä tutkimalla voidaan paremmin ymmärtää maankäytön, vesiensuojelutoimenpiteiden ja Itämeren rehevöitymisen välisiä yhteyksiä.

Tutkimusalue

Aurajoen valuma-alueesta 44,1 prosenttia on maanviljelyksen ja vain 6,6 prosenttia kaupunkimaisessa maankäytössä. Suurin osa maanviljelystä sijoittuu savimaille, joka on alueen vallitseva maalaji.¹ Tutkimusalue kattaa Aurajoen valuma-alueen Halisten padolle asti, sekä Vähäjoen–Paattistenjoen valuma-alueen. Aineskuljetuksen mittauspisteinä käytettiin seitsemää kohdetta, jotka olivat pääuoman osalta Halinen ja Nautela sekä sivu-uomat Jaaninoja, Savijoki, Topinoja, Vuohenoja ja Vähäjoki.

Mittaukset suoritettiin käytännössä lähes yhtäaikaisesti kahtena peräkkäisenä sääoloiltaan samankaltaisena päivänä (23.–24.10.2017), jolloin lämpötila pysyi noin +2 °C tuntumassa. Sadetta ei ollut viikkoon ennen tutkimusta. Samankaltaiset olosuhteet mahdollistivat vertailukelpoiset mittaukset. Vedenpinnan korkeus ja virtausnopeus eivät juurikaan vaihdelleet näytteenottopäivien aikana.

Aineisto ja menetelmät

Aurajoen virtaamatieto Halisissa (klo 10.00) saatiin Turun vesilaitokselta. Nautelassa virtaama mitattiin Sontekin M9-mallin akustisella virtaamaprofiilimittarilla (ADCP), joka oli kiinnitettynä naruilla vedettävään lauttaan. Sivuuomien virtaamat mitattiin kahlaamalla käyttäen FlowTracker-ADCP:tä (kuva 1).

Vedenlaatua kuvaavat parametrit olivat lämpötila, sähkönjohtavuus, pH ja happipitoisuus. Ne mitattiin käyttäen YSI EXO-1 -anturia. Vesinäytteet otettiin joko rannalta alumiinisauvan päässä olevaan pulloon tai sillalta Eijkel-

kamp 'Watertrap'-näytteenottimella. Näytteenottostrategiaa varten veden sameus mitattiin Analite NEP-160 optisella anturilla ennen näytteenottoa. Koska sameus oli käytännössä vakio läpi vesipatsaan, näytteenotto tehtiin joko yhdeltä (näytteenottosyvyys 60 % veden syvyydestä) tai kahdelta (20 % ja 80 %) syvyydeltä.

Välittömästi näytteenoton jälkeen jokaisesta näytteestä pumppusuodatettiin 500 ml osanäyte 0,7 µm suodattimen läpi. Pumppusuodatetuista näytteistä imusuodatettiin laboratoriossa 100 ml:n osanäytteet 0,45 µm suodattimella. Liuennon aineksen (hiukkaskoko < 0,45 µm) määrää määritettiin haihduttamalla suodatetut 100 ml:n näytteet yön yli lämpökaapissa ja punnitsemalla haihdutusjäännös. Orgaanisen aineksen osuus kiintoaineksesta 0,7 µm:n suodattimella määritettiin punnitsemalla hehkutushäviö, kun suodattimet oli poltettu kahden tunnin ajan 550 °C:ssa. Suodattimiin liittyvä hävikki huomioitiin.

Valuma-alueet rajattiin SYKE:n VALUE-työkalulla ja manuaalisesti ArcGIS-ohjelmalla. Maanpeiteaineistona käytettiin tutkimusta varten itse uudelleenluokiteltua Corine Land Cover 2012 -aineistoa. Suojavyöhykkeiden ja pysyvien nurmien tiedot saatiin Maaseutuvirastolta, ja niiden tarkastelua varten uomien ympärille tehtiin 200 metrin puskurivyöhyke. Puskurivyöhykkeeltä otettiin tarkasteluun sellaiset pellot, joilla oli suojavyöhyke tai pysyvä nurmi.

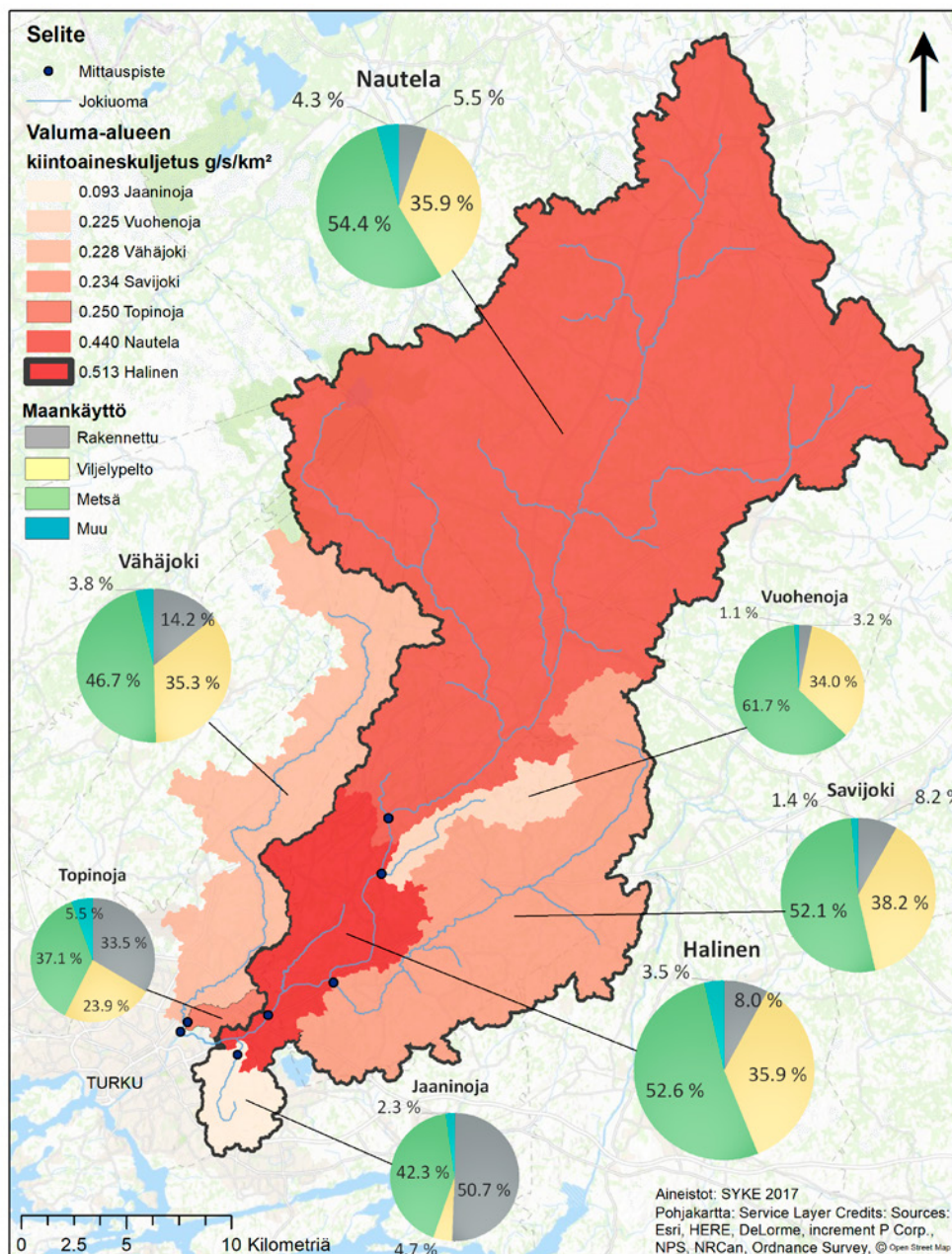


Kuva 1. Virtaamamittausta FlowTrackerilla (vas.) ja ADCP:llä.

Tulokset

Liennut aines muodosti suurimman osan kokonaiskuljetuksesta kaikilla osavaluma-alueilla. Kiintoaineksen osuus kokonaiskuljetuksesta eri uomissa oli välillä 7–31 prosenttia. Viidellä valuma-alueella kiintoaineksen osuus oli yli 25 prosenttia, ja näillä alueilla oli myös korkein peltoprosentti. Orgaanisen aineksen osuus kiintoaineksesta oli kaikilla alueilla vain 1–2 prosenttia. Suurimmat kiintoainekuormat (g/s/km²) olivat Aura-joen pääuoman valuma-alueilla (kuva 2).

Yleisesti ottaen kiintoaineskuljetus kasvaa valuma-alueen peltoprosentin kasvaessa (kuva 3). Aura-joen pääuoman mittauspisteet Halinen ja Nautela erottuvat kuitenkin selvästi sivu-uomien pienemmästä kiintoaineskuljetuksesta. Liunneen aineksen osuuden suhteen Topinojan ja Jaaninojan valuma-alueiden tulokset ovat keskenään samankaltaiset, ja selvästi korkeammat kuin yllämainittujen maaseutuvaltaisten valuma-alueiden. Topinojan suhteellisen korkea kiintoaineskuljetus muihin sivu-uomiin verrattuna selittyy todennäköisesti

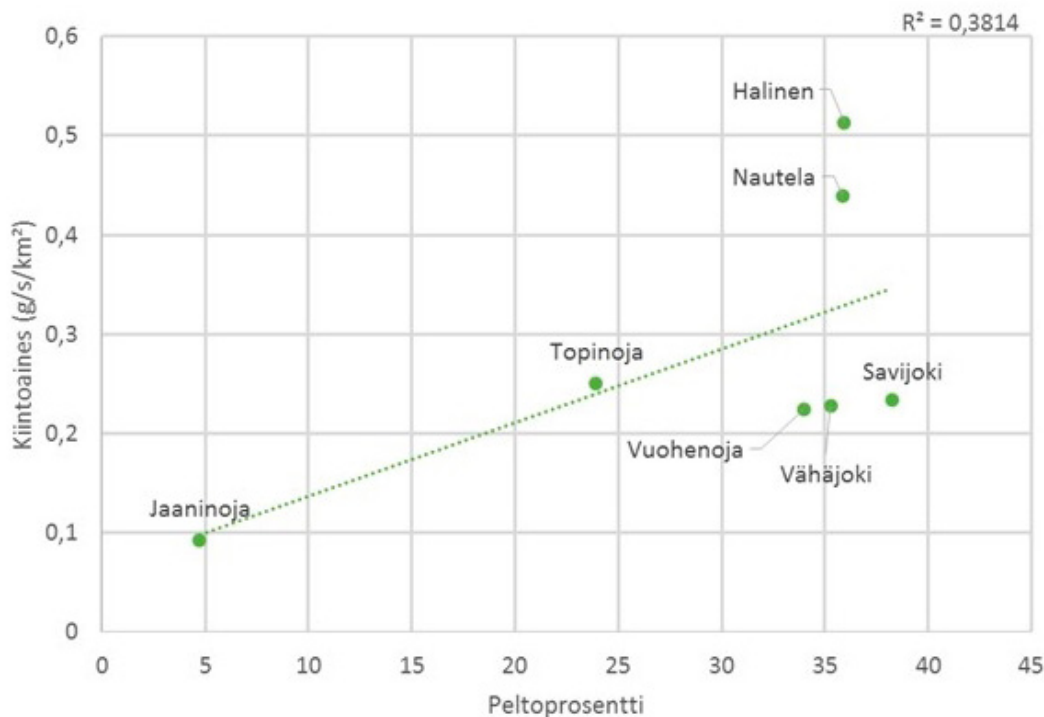


Kuva 2. Kiintoaineskuljetus (g/s/km²) ja maankäyttömuotojen osuudet tutkituilla valuma-alueilla.

savipeltojen suurimmalla osuudella (taulukko 1) sekä mahdollisesti uoman loppuosan jyrkällä ja kapealla reunalla. Topinojan jätteenkäsittelykeskuksen vaikutuksesta kiintoainekuormaan ei ole tietoa. Suojavyöhykkeitä on suhteessa vähiten siellä, missä peltoja on eniten, ja ne näyttävät jossain määrin vähentävän kiintoaineskuljetusta.

Sameuden ja sähkönjohtavuuden mittaaminen onnistuvat kenttäolosuhteissa nopeasti ja helposti. Sameu-

den todettiin korreloivan laboratoriossa määritetyn kiintoaineksen määrän kanssa ja sähkönjohtavuuden puolestaan liuenneen aineksen määrän kanssa. Liuenneen aineksen määrä (mg/l) voitiin arvioida sähkönjohtavuudesta (SPC) kertoimella 0,72 ja kiintoaineksen vastaava määrä sameudesta (NTU) kertoimella 0,96. Aurajoen pääuomassa sameus ja sähkönjohtavuus kasvoivat kohti alajuoksua.



Kuva 3. Valuma-alueen peltoprosentin vaikutus kiintoainekuormaan.

| Valuma-alue | Peltoprosentti | Savimaiden osuus (100 m uomasta) | Suojavyöhykkeitä/nurmia (200 m uomasta) | Kiintoaines (mg/s/km²) | Liuennut aines (mg/s/km²) |
|-------------|----------------|----------------------------------|---|------------------------|---------------------------|
| Halinen | 35,9 % | 65,0 % | 13,8 % | 513 | 1158 |
| Nautela | 35,9 % | 61,8 % | 13,7 % | 440 | 1061 |
| Savijoki | 38,2 % | 65,8 % | 12,9 % | 234 | 872 |
| Vähäjoki | 35,3 % | 64,4 % | 19,4 % | 228 | 627 |
| Vuohenoja | 34,0 % | 54,0 % | 18,1 % | 225 | 641 |
| Jaaninoja | 4,7 % | 86,6 % | 93,1 % | 93 | 1195 |
| Topinoja | 23,9 % | 93,8 % | 45,2 % | 250 | 2606 |

Taulukko 1. Mittaustuloksia eri osa-valuma-alueilta. Poikkeuksellisia arvoja on merkitty tummennettuna ja niitä pohditaan tekstissä.

Keskustelu

Viljellyn peltopinta-alan osuus maankäytöstä näyttää lisäävän valuma-alueelta tulevan kiintoainekuorman määrää (g/s/km^2) sekä kiintoaineksen osuutta kaikesta aineskuljetuksesta. Viljellyn peltoalan ja suspensiossa eli veden mukana kiinteinä partikkeleina kulkevan aineksen yhteys on havaittu myös hiljattain valmistuneessa väitöskirjatutkimuksessa.⁵ Myös muut tekijät, kuten sademäärä, vaikuttavat kiintoaineksen huuhtoutumiseen,³ mutta näiden vaikutus on oletettavasti suhteellisen samankaltainen koko tutkimusalueella tarkastelujakson aikana.

Tutkimuksessa tarkasteltujen valuma-alueiden välillä näyttäisi kuitenkin olevan muitakin selittäviä tekijöitä, joita ei tässä tutkimuksessa ole tarkasteltu. Topografiset ominaispiirteet, kuten rinnekaltevuus ja rinteiden suunta, vaikuttavat kiintoainekuorman määrään.⁶ Myös peltojen käyttömuodolla on merkitystä.² Uomaeroosiota ja mahdollisia massaliikuntoja (maanvieremät) ei tässä tutkimuksessa otettu huomioon.

Suojavyöhykkeisten peltojen ja kiintoaineksen määrän negatiivinen korrelaatio heijastelee pienestä otoskoosta huolimatta aikaisempien tutkimusten tuloksia. Esimerkiksi Härjämäki ja Lundström ovat tutkimuksessaan todenneet, että parhaat keinot ravinnehuuhtouman vähentämiseksi ovat suojavyöhykkeet ja peltojen talviaikainen kasvipeitteisyys.⁷

Jaaninojan ja Topinojan valuma-alueiden suureen liuenneen aineksen kuormaan vaikuttaa todennäköisesti kaupunkimaisen maankäytön suuri osuus. Topinojan valuma-alueella sijaitsee lähialueen keskeinen jätteenkäsittelykeskus, josta suotautuvat vedet epäilemättä näkyvät sekä liuenneen aineksen määrässä että laadussa. Jaaninojan valuma-alueella suurin vaikuttaja on todennäköisesti kaupunkimaisilta alueilta tuleva hulevesivalunta.

Aikaisemmissa Aurajoen vedenlaadun tarkkailuissa^{8,9} kiintoainepitoisuuden määrittämiseksi on käytetty $0,4 \mu\text{m}$ suodatinta. Tässä tutkimuksessa käytetyn karkeamman suodattimen ($0,45 \mu\text{m}$) myötä havaittu liuenneen aineen osuus kokonaiskuljetuksesta voi olla hieman

kasvanut. Tämä on syytä ottaa huomioon tuloksia tulkittaessa ja vertailtaessa.

Tutkimuksen perusteella on syytä olettaa, että suojavyöhykkeiden lisääminen vähentäisi kiintoainekuormaa Aurajoen valuma-alueella. Suojavyöhykkeiden lisääminen entisestään olisi siis vesiensuojelun näkökulmasta hyödyllistä. Myös suojavyöhykkeiden kohdentamista voitaisiin parantaa, koska tällä hetkellä niitä on suhteellisesti vähiten siellä, missä peltoja on eniten. Kiintoainekuorman pienenemisen myötä vähenisi myös sedimentin kertyminen Aurajokisuistoon sekä Turun satama-altaaseen.

Peltoprosentti on vain yksi tutkimustuloksia selittävistä tekijöistä. Lisätutkimusta tarvitaan kaikkien eri muuttujien merkityksen tarkentamiseksi ja vesiensuojelutoimenpiteiden paremmaksi kohdentamiseksi. Uoman varsilla tapahtuvien satunnaisten massaliikuntojen osuus kiintoainekuormasta saattaa olla merkittävä, ja tämän tutkiminen vaatisi kenttätöiden lisäksi uomien kaltevuu-den tarkastelua. Myös tiedot peltojen muokkausmenetelmistä ja kasvipeitteen tarkempi tarkastelu voisi lisätä kokonaisvaltaista ymmärrystä maanviljelyn vaikutuksista vesistöjen tilaan. Eri vuodenaikoina ja pitkäaikaisesti tehdyt mittaukset auttaisivat muodostamaan kokonaiskuvan Aurajoen vedenlaadun vaihtelusta.

Johtopäätökset

Kiintoainekuorman vähentäminen on oleellista, koska oletettavasti suurin osa Aurajoen Itämereen kuljettamista ravinteista kulkeutuu kiintoaineen mukana. Peltoalan suuri osuus valuma-alueen maankäytöstä näyttää lisäävän kiintoainekuormitusta Aurajoessa ja sen sivu-uomissa. Peltoprosentti ei kuitenkaan yksin selitä kaikkia aineskuljetuksen eroja eri osavaluma-alueilla, vaan tarkastelussa tulee huomioida myös muun muassa uomaeroosio, rinnekaltevuus ja massaliikunnot. Liuenneen aineksen osuus on hule- ja jätevesistä johtuen suurempi kaupunkimaisilla alueilla. Suojavyöhykkeiden lisääminen ja oikea sijoittelu todennäköisesti vähentäisivät pelloilta tulevaa kiintoainekuormaa ja sen sisältämien ravinteiden rehevöittävä vaikutusta. Suojavyöhykkeiden määrää tulisi lisätä etenkin niillä valuma-alueilla, joilla peltoa on eniten.

Lähdeviitteet

- Vartiainen, E., Yli-Renko, M. Laamanen, L. Elo, R. Koskinen, J. (2014). Jatkuvatoimiset vedenlaatumittarit vesistökuormituksen arvioinnissa. Turku: Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Raportteja 31/2014.
- Koivusalo, H. (2012). Minne sade päätyy metsistä ja pelloilta? *Vesitalous*, 53(4), 11–14.
- Uusitalo, R., Ekholm, P., Turtola, E., Pitkänen, H., Lehtonen, H., Granlund, K., Bäck, S., Puustinen, M., Räike, A., Lehtoranta, J., Rekolainen, S., Walls, M. & Kauppila, P. (2007). Maatalous Itämeren rehevöittäjänä. Jokioinen: Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus. Maa- ja elintarviketalous 96.
- Tattari, S., Jaakkola, S., Mattsson, T. & Jaakkola, E. (2012). Vedenlaadun vaihtelu jokivaluma-alueen eri osissa – mistä erot syntyvät? *Vesitalous*, 53(4), 22–26.
- Gonzales Inca, C. A. (2017). Modeling the spatial and temporal trends of water quality in boreal managed watersheds. *Annales Universitatis Turkuensis Serial A11 337, Biologica-Geographica-Geologica*. Turku: University of Turku.
- Mikkilä, E. (2013). Liedon Vuohenojan eroosio ja aineskuljetus. Raportti pro gradu -tutkielmasta. Turku: Turun yliopiston maantieteen ja geologian laitos. TEHO Plus -hankkeen raportti 3/2014. (<http://www.ymparisto.fi/download/noname/%7B058A7B50-80A2-474A-A621-D16D402D8FEF%7D/96539>)
- Härjämäki, K. & Lundström, E. (2011). TEHO-hankkeen raportteja, osa 4, Ympäristötukijärjestelmät ja vesien suojelutoimenpiteet EU- maissa. Turku: Varsinais-Suomen ELY-keskus. TEHO-hankkeen julkaisu 7/2011. (<http://www.doria.fi/handle/10024/94228>)
- Koivunen, S. (2011). Aurajoen Tarkkailututkimus, Vuosiraportti 2011. Turku: Lounais-Suomen vesi- ja ympäristötutkimus Oy. (https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/2011-aurajoen_tarkkailututkimus_vuosiraportti_2011.pdf)
- Suomen ympäristökeskus SYKE (2017). Aurajoen vedenlaadun aikasarja 1975-2016. (http://www.wi8.ymparisto.fi/i8/fi/LONGPERIOD_6219.htm)

FT, dosentti Jani Vuolteenaho on kaupunkitutkija ja yliopistonlehtori Turun yliopiston maantieteen osastolla. Vuolteenaho tutkii jälkitekollisen kaupunkikehityksen erityyppisiä ilmenemismuotoja, erityisesti sosiaalista eriarvoistumista ja paikkamarkkinointia.

Ilona Aalto, Linnea Blåfield, Anniina Haaranen, Antti Hynni, Tero Ilikkanen, Santtu Kaipainen, Veera Kiviharju, Niklas Lehmuskoski, Ninna Lehtinen, Taavi Lindfors, Olli Nevalainen, Tanja Pajunoja ja Sakari Pesola ovat maantieteen maisteriopiskelijoita. Tutkimusten tekemiseen osallistuivat kirjoittajien lisäksi Elisa Paakkonen (luku 2) ja Laura Virtanen (luku 3).

Tutkimus toteutettiin Turun yliopiston maantieteen ja geologian laitoksella, Vuolteenahon (ihmismaantieteen osuus) ja professori Jukka Käyhkön (luonnonmaantieteen osuus) vetämällä tutkimuskurssilla syksyllä 2017. Opettajina kurssilla toimivat lisäksi yliopistonlehtori Joni Mäkinen (luonnonmaantiede), tutkijatohtori Lauri Hooli (ihmismaantiede) ja filosofian maisteri Paulina Nordström (ihmismaantiede).

Tutkimusraportteja-sarjan toimittaja:

Sampo Ruoppila, tutkimusjohtaja
sampo.ruoppila@turku.fi

Julkaisija:

Turun kaupungin konsernihallinto
Kaupunkikehitysryhmä
PL 355 (Yliopistonkatu 27a), 20101 Turku