



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO  
TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

SAARA AAVAJOKI  
KÄVELYKESKUSTAN LAAJENTAMINEN VÄLIAIKAISIN  
JÄRJESTELYIN JYVÄSKYLÄSSÄ

Diplomityö

Tarkastaja:  
professori Jorma Mäntynen  
Tarkastaja ja aihe hyväksytty  
Talouden ja rakentamisen  
tiedekuntaneuvoston kokouksessa  
9. joulukuuta 2015

## TIIVISTELMÄ

**SAARA AAVAJOKI:** Kävelykeskustan laajentaminen väliaikaisin järjestelyin Jyväskylässä  
Tampereen teknillinen yliopisto  
Diplomityö, 142 sivua, 19 liitesivua  
Tammikuu 2016  
Rakennustekniikan koulutusohjelma  
Pääaine: Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät  
Tarkastaja: professori Jorma Mäntynen

Avainsanat: kävely, oleskelu, pihakatu, kävelykeskusta, väliaikaiset järjestelyt

Kävelyolosuhteiden parantaminen ja keskustojen elävöittäminen ovat nykyaikaista liikenne- ja kaupunkisuunnittelua. Kävely- ja oleskeluolosuhteita voidaan kehittää kokeilevilla ja väliaikaisilla järjestelyillä ilman pitkiä suunnittelu- ja toteutusprosesseja. Jyväskylässä kävelykeskustaa päätettiin laajentaa keväällä 2015 muuttamalla Kauppakadun yläosa pihakaduksi väliaikaisilla järjestelyillä. Väliaikaisten järjestelyjen avulla tapahtuvan muutosprosessin tarkoituksena on tarjota asukkaille, yrittäjille ja muille sidosryhmille mahdollisuuksia osallistua kadun kehittämiseen.

Tämän työn tarkoituksena oli selvittää katutilan käyttötarkoituksen muutosprosessin onnistuminen kipupisteineen ja sen pohjalta kehittää prosessi kadun kävelypainotteisuuden lisäämiseen väliaikaisilla järjestelyillä. Lisäksi nostettiin esiin huomioita kadun kävely- ja oleskeluolosuhteiden parantamiseksi muistilistan tapaan. Prosessin kehittämisen ja muistilistan laatimisen pohjana toimivat Kauppakadun pihakatuhankkeen yhteydessä toteutetut tutkimukset sekä muut hankkeen aikana esiin nousseet asiat. Pihakadulla toteutettiin kesän 2015 aikana liikennelaskentoja, pysäköintitutkimuksia sekä oleskelun havainnointitutkimuksia, joilla selvitettiin pihakadun liikenteellistä tilannetta ja väliaikaisten järjestelyjen toimivuutta. Kaupunkilaisten ja yrittäjien suhtautumista pihakatumuutokseen selvitettiin kyselytutkimuksilla. Shared space -periaatteeseen perustuvan pihakadun luonteesta muodostettiin käsitys kirjallisuusselvityksen avulla. Lisäksi kirjallisuusselvityksessä etsittiin tietoja kävelyolosuhteiden väliaikaisista parantamistoimenpiteistä, kehittämisen vaikutuksista ja muualla toteutetuista kehittämishankkeista.

Työssä laaditussa prosessissa tähdätään keveillä järjestelyillä hankittavan kokemuksen kautta kadun pysyvämpään, mutta ei rakenteellisesti muutettuun, pihakatu-ulkoasuun. Väliaikaisten järjestelyjen avulla muutosten toimivuutta päästään tarkastelemaan käytännössä, ja siten voidaan tunnistaa kohteeseen parhaiten sopivat ratkaisut. Prosessin tarkoituksena on palvella muita vastaavia kävelypainotteisuuden lisäämishankkeita. Myös laaditun muistilistan tavoitteena on toimia apuna muille hankkeille, jotta ne onnistuisivat mahdollisimman hyvin. Kaikissa hankkeissa toteutus on kuitenkin kohdekohtainen.

Työn toisena tavoitteena oli tuottaa Jyväskylän kaupungille tietoa Kauppakadun pihakadusta hankkeen jatkokehityksen avuksi, kun kadulle suunnitellaan pysyvämpää ilmettä. Tutkimustulokset toimivat myös pihakadun seurannan pohjana tulevaisuudessa. Tutkimusten perusteella Kauppakadulla on paljon potentiaalia kehittyä pihakaduksi, sillä kadun liikenteestä on kävelijöitä suurin osa. Kävelijöiden pitäisi vain ottaa katutila laajemmin käyttöönsä.

## ABSTRACT

**SAARA AAVAJOKI:** Extension of the pedestrian centre with temporary arrangements in Jyväskylä

Tampere University of Technology

Master of Science Thesis, 142 pages, 19 Appendix pages

January 2016

Master's Degree Programme in Civil Engineering

Major: Traffic and Transportation Systems

Examiner: Professor Jorma Mäntynen

**Keywords:** walking, staying, encounter zone, pedestrian centre, temporary arrangements

Improving walking conditions and revitalization of city centres are modern traffic and urban planning. Walking and staying conditions can be developed with experimental and temporary arrangements without long planning and implementation processes. In Jyväskylä it was decided to extend the pedestrian centre in the spring 2015 by changing part of Kauppakatu into an encounter zone with temporary arrangements. The purpose of the change process with temporary arrangements is to provide inhabitants, entrepreneurs and other interest groups opportunities to participate in street developing.

The goal of this master's thesis was to research how changing the street's using purpose succeeds and to develop the process for implementing pedestrian oriented streets with temporary arrangements. Furthermore, observations were brought out to improve walking and staying conditions. The studies carried out serve as a basis of the developing of the process. On the encounter zone traffic censuses, parking studies and observational researches of the stay were carried out during the summer 2015. In these studies the traffic situation of the street and the functionality of the temporary arrangements were researched. The city dwellers' and the entrepreneurs' attitudes to the encounter zone were researched with questionnaires. Understanding of the Shared Space principle based encounter zone was formed with the help of the literature report. Besides, information on temporary arrangements, effects of improved walking conditions and other development projects carried out elsewhere was looked for in the literature report.

The process developed in the thesis aims to the street's more permanent, but not structurally changed, arrangements through the experience which is got with temporary arrangements. With the help of temporary arrangements it is possible to examine the functionality of the changes in practice and thus the best suitable solutions for the street can be identified. The purpose of the process is to serve other similar projects which aim to improve walking conditions. The observations can also help other projects to succeed as well as possible. However, the implementation is target-specific in all projects.

The other goal of the thesis was to produce information on the encounter zone to the city of Jyväskylä for further development of the encounter zone project. The research results also serve as a basis of the follow-up study of the encounter zone. According to the studies Kauppakatu has much potential to develop into an encounter zone because pedestrians are the majority in the street. They should only use the street space more widely.

## ALKUSANAT

Tämä diplomityö on tehty Liikenneviraston, ympäristöministeriön ja Jyväskylän kaupungin tilaamana ja rahoittamana FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:ssä. Työ on yksi Liikenneviraston, ympäristöministeriön, Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelman sekä liikenne- ja viestintäministeriön kuntien ja kaupunkiseutujen kävelyn ja pyöräilyn edistämisen T&K-hankkeista vuodelta 2015.

Haluan kiittää Liikennevirastoa, ympäristöministeriötä ja Jyväskylän kaupunkia työn mahdollistamisesta. Erityisesti haluan kiittää Jyväskylän kaupungilta liikenneinsinööri Timo Vuoriaista, liikenteenohjausinsinööri Heikki Vikkiä ja keskustan kehittämishankkeen projektipäällikkö Pirkko Flinkmania saamastani tuesta työn toteuttamisessa. Olen mielenkiinnolla osallistunut Kauppakadun pihakatutyöryhmän palavereihin. FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:stä haluan kiittää Tuomas Miettistä ajatustenvaihdosta sekä joustavasta mahdollisuudesta keskittyä pääosin diplomityön tekoon.

Haluan myös kiittää suuresti professori Jorma Mäntystä kannustavista kommentteista ja ohjauksesta työn aikana sekä työn tarkastamisesta. Lisäksi haluan kiittää Tuuli Rantalaa saamistani neuvoista ja avusta kyselytutkimusten laadinnassa.

Lopuksi haluan lämpimästi kiittää vanhempiani kannustuksesta ja tuesta aina opintojeni alkuvaiheesta diplomityön viimeiseen pisteeseen saakka. Kiitokset myös ystäville, joiden ansiosta opiskeluaikat jäävät muistoihin vielä pitkäksi aikaa.

Tampereella, 21.12.2015

Saara Aavajoki

## SISÄLLYSLUETTELO

1.	JOHDANTO .....	1
1.1	Tausta .....	1
1.2	Tavoitteet ja rajaukset .....	2
1.3	Työn suoritus.....	2
2.	KÄVELYN EDISTÄMINEN KAUPUNKIKESKUSTOISSA.....	4
2.1	Kävely, oleskelu ja keskusta kuuluvat yhteen.....	4
2.2	Liikennemuotojen erottelusta yhteiseen tilaan.....	9
2.2.1	Pihakatu yhteisen tilan muotona .....	18
2.2.2	Pihakadun lainsäädäntö Suomessa.....	21
2.3	Kokeilevilla ratkaisuilla vauhtia keskustan elävöittämiseen.....	22
2.4	Kävelyolosuhteiden kehittäminen lisää keskustan elinvoimaa .....	26
2.5	Kokemuksia maailmalta ja Suomesta .....	33
2.5.1	Kööpenhaminan kävelykeskustan laajentaminen askel askeleelta	34
2.5.2	New Yorkin nopea muutos kävelijäystävällisemmäksi .....	38
2.5.3	Helsingin kävelykatukokeilu.....	44
3.	JYVÄSKYLÄN KESKUSTA JA KAUPPAKATU.....	48
3.1	Jyväskylän keskusta ja kaupunkilaisten liikkuminen.....	48
3.2	Kauppakadun historia ja kehittyminen.....	50
3.3	Kauppakadun liikenteellinen tilanne ennen pihakatua.....	54
3.4	Kauppakadun muutos pihakaduksi väliaikaisin järjestelyin .....	59
4.	PIHAKADUN TUTKIMUKSET JA TUTKIMUSTULOKSET.....	63
4.1	Liikennelaskennat.....	63
4.2	Pysäköintitutkimus .....	66
4.2.1	Moottoriajoneuvojen pysäköinti .....	67
4.2.2	Pyöräpysäköinti.....	70
4.3	Pihakadulla oleskelun havainnointitutkimus.....	72
4.4	Kyselytutkimuksilla tietoa pihakatuun suhtautumisesta .....	76
4.4.1	Pihakatu kaupunkilaisten kokemana .....	77
4.4.2	Pihakatu kadun yrittäjien kokemana .....	100
4.4.3	Eroja kaupunkilaisten ja yrittäjien kokemuksissa.....	113
5.	KADUN KÄVELYPAINOTTEISUUDEN LISÄÄMISEN PROSESSI JA KIPUPISTEET.....	117
5.1	Lähtökohdat.....	117
5.2	Toteutus ja mahdollisuudet .....	119
5.3	Haasteet .....	122
5.4	Päämäärän saavuttaminen .....	124
6.	YHTEENVETO .....	128
	LÄHTEET.....	134

LIITE A: Kauppakadun pihakatusuunnitelma kesälle 2015 (Jyväskylän kaupunki)

LIITE B: Kaupunkilaiskyselyn lomake

LIITE C: Yrittäjäkyselyn lomake

# 1. JOHDANTO

## 1.1 Tausta

Keskusta elää ja kehittyy jatkuvasti, eikä se tule koskaan täysin valmiiksi. Eri vuosikymmeninä kaupungeissa on vallinnut erilaisia suuntauksia ja eri toiminnot ovat määrittäneet kaupunkien roolia. Ennen autoistumista kaupungit olivat ihmisten kohtaamispaikkoja, mutta autoistumisen myötä ihmisten rooli kaupungeissa laski autojen täyttämässä monet kaupunkitilat. Autoistumisesta on aiheutunut monia negatiivisia vaikutuksia, joita nyt yritetään vähentää kasvattamalla jälleen ihmisten roolia kaupungeissa. Nykyään suositaan enenevässä määrin kestäviä kulkutapoja eli kävelyä, pyöräilyä ja joukko-liikennettä. Hyvät kävelyolosuhteet on tunnustettu hyvän kaupungin merkiksi (Vaismaa et al. 2011a, s. 15).

Ennen autoistumista ihmisten toiminnot keskustoissa olivat suurimmaksi osaksi välttämättömiä toimintoja, jotka tuli hoitaa olosuhteista riippumatta. Viime vuosikymmeninä ihmisten toiminnot ovat jälleen tulleet näkyvämmäksi osaksi katutilaa, mutta välttämättömät toiminnot eivät enää ole suurimmassa roolissa, vaan vapaa-ehtoisten toimintojen määrä on lisääntynyt huomattavasti. Vapaaehtoisten toimintojen edellytyksenä ovat laadukkaat kaupunkitilat, joissa ihmiset haluavat vapaasta tahdostaan viettää aikaansa. Keskustoilta odotetaan elämyksiä, tapahtumia ja hyviä oleskeluolosuhteita, ja siksi kaupunkitiloja on tärkeää kehittää.

Jyväskylässä, kuten monissa muissakin kaupungeissa Suomessa ja maailmalla, keskustan kehittäminen nähdään tärkeäksi tekijäksi kaupungin elinvoimaisuudelle. Kävely ja oleskelu kertovat keskustan elävyydestä ja viihtyisyydestä. Hyvät kävelyolosuhteet ovat kehittämisen arvoinen asia ja niihin on Jyväskylässä panostettu jo usean vuosikymmenen ajan. Kaupungissa on ollut kävelykatu 20 vuotta ja viime vuosina se on laajentunut kävelykeskustaksi. Viimeisin kävelykeskustan laajennus toteutettiin väliaikaisilla järjestelyillä keväällä 2015, kun Kauppakadun yläosa muutettiin pihakaduksi kävelykadun jatkeena.

Keskustan kehittäminen ei välttämättä tarvitse suuria ja kalliita toimenpiteitä, vaan kehittäminen voi lähteä liikkeelle pienistä ja yksinkertaisista asioista, joilla vakuutetaan sekä kaupunkilaiset että päättäjät saavutettavista hyödyistä. Vaiheittaisen muutoksen aikana saadaan myös muodostettua yhteinen päämäärä ja muutoksen kokonaiskuva, joiden avulla vähitellen edetään kohti tavoitetta. (Rantala et al. 2014, s. 47)

## 1.2 Tavoitteet ja rajaukset

Tällä työllä on kaksi tarkoitusta, joista toinen pyrkii yleisesti palvelemaan väliaikaisin järjestelyin toteutettavia kadun kävelypainotteisuuden lisäämisen hankkeita ja toinen Jyväskylän kaupunkia Kauppakadun pihakatuhankkeessa. Tutkimustyön tavoitteena on kehittää Jyväskylän Kauppakadun pihakatuhankkeen kokemuksiin ja kirjallisuusselvitykseen perustuen kadun kävelypainotteisuuden lisäämisen prosessi, jota voitaisiin hyödyntää vastaavissa väliaikaisin järjestelyin toteutettavissa hankkeissa. Prosessin kehittämisen lisäksi työssä selvitetään katutilan käyttötarkoituksen muuttumisen onnistuminen kipupisteineen ja nostetaan esiin sen yhteydessä havaittuja huomioita, jotta tulevaisuudessa hankkeissa katujen kävelypainotteisuuden lisääminen onnistuisi mahdollisimman hyvin. Huomioita esitellään kootusti muistilistan muodossa.

Väliaikaisten järjestelyjen toteutusmenetelmien käyttöönotolle on tarvetta, koska kaupungeissa ja kunnissa halutaan parantaa keskustojen olosuhteita, mutta tiukka taloustilanne asettaa kehitykselle tietyt raamit. Tarve prosessin kehittämiseksi on siis ajankohdainen. Työ pyrkii myös yleisesti tuottamaan tietoa väliaikaisten järjestelyjen mahdollisuuksista.

Prosessin kehittämisen lisäksi työn toisena tavoitteena on palvella Kauppakadun pihakatuhanketta ja sen jatkokehitystä. Tutkimusaineistojen tarkoituksena on myös toimia pihakatun kehittämisen seurannan pohjana. Kauppakadun pihakatuhankkeen tavoitteena on Jyväskylän keskustan kehittäminen ja sen elinvoimaisuuden lisääminen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantamalla. Tässä työssä ei suunnitella Kauppakadun pihakatun varsinaisia katujärjestelyjä, vaan keskiössä ovat pihakatun tutkimukset ja prosessista oppiminen.

Tutkimustyö pyrkii vastaamaan kysymykseen: Millaisen prosessin avulla keskustoissa voidaan lisätä katujen kävelypainotteisuutta väliaikaisten järjestelyjen avulla? Kysymykseen etsitään vastausta seuraavien alakysymysten avulla: Miksi kävelyolosuhteiden parantaminen on tärkeää? Mitä asioita väliaikaisin järjestelyin toteutettavien katumutosten yhteydessä on huomioitava? Millaisia vaikutuksia kadun kävelypainotteisuuden lisäämisellä voi olla?

Tämä työ on yksi Liikenneviraston, ympäristöministeriön, Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelman sekä liikenne- ja viestintäministeriön kuntien ja kaupunkiseutujen kävelyn ja pyöräilyn edistämisen T&K-hankkeista, joten työssä on tärkeää tuottaa tietoa alalle jaettavaksi.

## 1.3 Työn suoritus

Työ muodostuu kirjallisuusselvitysosasta ja tutkimusosasta sekä näiden pohjalta laaditusta prosessin kehittämisestä ja kuvaamisesta. Kirjallisuusselvitysosiossa tutustutaan



yleisesti kävelyn edistämiseen kaupunkikeskustoissa. Kävelyolosuhteiden parantamistarpeiden ymmärtämisen pohjaksi perehdytään kävelyn, oleskelun ja keskustan yhteyksiin sekä liikenne- ja kaupunkisuunnittelun historiaan ja niiden uusiin menetelmiin. Proessin kehittämiseen etsitään näkökulmia ja mahdollisuuksia tutustumalla liikennemuotojen yhdistämisen periaatteisiin, kävelyolosuhteiden parantamisen vaikutuksiin, uusiin ja kokeileviin muutostoimenpiteisiin sekä muualla toteutettujen kävelyolosuhteiden parantamishankkeiden kokemuksiin. Lisäksi tutustutaan Jyväskylän keskustan ja Kauppakadun eri kehitysvaiheisiin sekä Kauppakadun tilanteeseen ennen pihakatua.

Tutkimusosassa kuvataan Kauppakadun pihakatuhankkeessa toteutetut tutkimukset, joista saadaan aineistoa niin prosessiin kuin pihakadun jatkokehitystäkin varten. Tutkimuksina toimivat liikennelaskennat, pysäköintitutkimukset, oleskelun havainnointitutkimukset sekä kyselytutkimukset kaupunkilaisille ja yrittäjille. Liikenteellisten tutkimusten avulla muodostetaan käsitys pihakadun liikennetilanteesta. Oleskelututkimuksilla pyritään tuottamaan tietoa kadulla oleskelevien ihmisten oleskelutoiminnoista. Kyselytutkimusten tehtävänä on auttaa muodostamaan käsitys kaupunkilaisten ja yrittäjien suhtautumisesta pihakatuun ja väliaikaisten järjestelyjen toteutusprosessiin. Tutkimukset on toteutettu alalla vallitsevien käytäntöjen mukaan ja toteutusperiaatteet kuvataan tarkemmin tutkimusten yhteydessä luvussa neljä.

Keskeisimpinä kirjallisuusselvityksen lähteinä toimivat shared space -periaatteesta ja kävelyolosuhteiden kehittämisestä julkaistu kirjallisuus ja tutkimukset. Tanskalaisen Jan Gehlin julkaisut ovat merkittävä lähde kaupunkielämän ymmärtämiseksi ja Gehl on myös toteuttanut paljon julkisen tilan havainnointia ja kaupunkielämän tutkimuksia sekä raportoinut niistä kattavasti. Tärkeänä lähteenä hyödynnetään myös Rantala et al. (2014) toteuttamaa Kävelystä elinvoimaa -tutkimusta, jonka yhteydessä on tutkittu kävelyalueiden vaikutuksia Suomessa ja kerätty tietoa kansainvälisistä tutkimuksista. Muita merkittäviä lähteitä ovat esimerkkikaupunkien tuottamat tutkimusraportit toteutetuista kävelyolosuhteiden parantamisen toimenpiteistä. Kööpenhaminan ja New Yorkin hankkeista on saatavilla monipuolisia tutkimusraportteja.

## **2. KÄVELYN EDISTÄMINEN KAUPUNKIKESKUSTOISSA**

### **2.1 Kävely, oleskelu ja keskusta kuuluvat yhteen**

Kävely on ihmiselle ominainen kulkutapa ja merkittävä osa päivittäistä liikkumista, sillä jokainen matka alkaa ja päättyy kävelleen. Yleisesti kävelyä ei kuitenkaan mielletä omaksi liikennemuodoksi, vaikka sen toimivuus on koko liikennejärjestelmän kannalta merkittävää. Hyvät kävelyolosuhteet mahdollistavat liikennejärjestelmän toimivuuden ja liittävät liikennejärjestelmän eri osat toisiinsa. Lisäksi hyvät kävelyolosuhteet luovat perustan elävälle kaupungille, jossa ihmiset viihtyvät. (Rantala et al. 2014, s. 8; Vaismaa et al. 2011a, s. 8 ja 15)

Kaupunkikeskustat ovat perinteisesti olleet ihmisten kohtaamis- ja oleskelupaikkoja, joissa liikutaan kävelleen. Myös kaupankäynti on aina ollut oleellinen osa kaupungin toimintoja. Autoistuminen kuitenkin muutti kaupunkikeskustoja merkittävästi 1960-luvulta lähtien. Siihen asti oli ollut itsestään selvää, että kaupungit ovat ihmisiä varten. Kaupunkisuunnittelu oli perustunut aiempien vuosisatojen kokemuksiin, mutta autoistumisen myötä suunnittelukin muuttui merkittävästi. Ihmisen mittakaavasta siirryttiin suurempaan mittakaavaan. (Gehl 2010; Vaismaa et al. 2011a, s. 14)

Autoistuminen siirsi kaupunkien pääpainon ihmisistä autoliikenteen välittämiseen ja kaupunkien viihtyisyys kärsi melun ja saasteiden vuoksi. Ihmisten kohtaamiset vähentyivät, sillä autolla liikkuaan ihmiset eivät kohtaa toisiaan, kuten kävelleen ja pyörällä liikkuaan. Monet ihmisten käytössä olleet tilat annettiin autoille, ja kävelleen ja pyörällä liikkumisesta tuli vaikeampaa. Kävellyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet laskivatkin merkittävästi 1950–1970-lukujen Euroopassa (Liikennevirasto 2012d, s. 8). Autoistuneissa kaupungeissa ihmiset eivät myöskään halunneet viettää aikaa, koska ympäristö oli epämiellyttävä. Kaupunkitilan perinteinen tehtävä toimia ihmisten kohtaamispaikkana menetti merkitystään (Gehl 2010, s. 3). (Vaismaa et al. 2011a, s. 14–15) Autoistuminen oli voimakasta myös Euroopassa, kuten kuva 1. osoittaa.



*Kuva 1. Autoistuminen muutti kaupunkeja. Vasemmalla Groningen 1960-luvulla ja oikealla Gent 1980-luvulla. (Vaismaa 2011)*

Autoistuminen ja liikennemäärän kasvu ovat aiheuttaneet monia ongelmia kaupunkikeskustoille, ja aiheuttavat yhä edelleen. Liikenneturvallisuus on heikentynyt, kaupungit ruuhkautuvat ja ihmisten terveydelle sekä ympäristölle aiheutuu haittoja. Näihin haasteisiin voidaan vastata edistämällä kävelyä ja pyöräilyä. (Vaismaa et al. 2011b, s. 8) Autoliikenteen suosiminen liikennepolitiikassa on myös Suomessa johtanut kaupunkien liikennejärjestelmien muotoutumiseen nykyisenlaisiksi, moottoriajoneuvoliikennettä suosiviksi verkoiksi. Autoliikenteen toimivuus on liikennejärjestelmän perusta ja autolla tulee päästä kaikkialle. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden väylaverkko ei usein ole läheskään niin laaja ja laadukas kuin autoliikenteen. Esimerkiksi keskustojen kävelykatujen ja erityisesti laajempien kävelyalueiden ja -keskustojen toteuttaminen on Suomessa selvästi jäljessä Keski-Euroopan kaupungeista. Pyöräilyn osalta monissa suomalaisissa keskustoissa väylien jatkuvuudessa on puutteita ja pyöräpysäköintimahdollisuuksia ei ole riittävästi. Kävely- ja pyöräilyolosuhteita on alettu kehittää ja liikennepoliittisissa linjauksissa painotetaan kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien nostamista. Suomessa tavoitteeksi on asetettu kävely- ja pyöräilymatkojen määrän nostaminen 20 %:lla vuodesta 2005 vuoteen 2020 (LVM 2011, s. 8). Kävelyn ja pyöräilyn nostaminen näkyviksi kulkutavoiksi parantaa niiden kunnioitusta, ja siten myös liikenneturvallisuutta. (Vaismaa et al. 2011a, s. 8 ja 21) Suomessa on monia laajoja kävelyalueita ostoskeskuksissa kaupunkikeskustojen ulkopuolella, mutta kaupunkielämän elävöittämiseksi alueita tulisi toteuttaa enemmän myös keskustoihin. Usein ostoskeskukset ovat kilpailijoita keskustojen kanssa, koska niihin on helppo mennä autolla. Ostoskeskuksen sisällä ollaan kuitenkin valmiita kävelemään pitkiäkin matkoja, joten miksi sama ei voisi toteutua kaupunkikeskustoissa, kun pysäköinti järjestetään selkeästi kävelyalueiden läheisyyteen. (Vaismaa et al. 2011b, s. 8)

Suunnittelun painopiste on vähitellen siirtynyt autoista takaisin ihmisiin, jotka käyttävät kaupunkia. Kaupunkisuunnittelun tekeminen ihmisten ehdoilla ja ihmisille sopivalla, tarpeeksi pienellä mittakaavalla on tärkeää, jotta päämäärä elävän, turvallisen, kestävän ja terveellisen kaupungin luomisesta voidaan saavuttaa. Kyseisen päämäärän saavuttamista voidaan edistää kiinnittämällä enemmän huomiota kävelijöihin, pyöräilijöihin

sekä kaupunkielämään. Ihmisten kutsuminen yhä enemmän kävelemään ja pyöräilemään sekä oleskelemaan julkisissa tiloissa parantaa kaupungin mahdollisuuksia tulla eläväksi paikaksi. Esimerkiksi kannustaminen päivittäisten asioiden hoitamiseen kävelen ja pyörällä on hyvä keino edistää päämäärän saavuttamista. Kävely- ja pyöräily-ympäristön tulee olla houkutteleva ja tukea kävelyyn ja pyöräilyyn kannustamista. Kaupunkien turvallisuus parantuu, kun enemmän ihmisiä kävelee ja viettää aikaa julkisilla paikoilla. Silloin kadulla on enemmän tarkkailevia silmiä ja ihmisten turvallisuuden tunne kasvaa. Kun kaupunkitiloissa on enemmän toimintoja, myös ympäröivistä rakennuksista todennäköisemmin seurataan ulkotilojen tapahtumia. Liikennejärjestelmän muuttaminen vihreämmäksi eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisääminen tekevät kaupungeista kestävämpiä. Myös terveen kaupungin saavuttaminen on mahdollista, kun kävely ja pyöräily ovat osa arkielämää. Kaupungeissa ihmisille tehdyillä parannustoimenpiteillä on suorat yhteydet tavoiteltavan päämäärän saavuttamiseen. 1960-luvulta lähtien monissa kaupungeissa on rakennettu infrastruktuuria kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi, mutta todellinen tahtotila kaupunkien palauttamiseksi autoilta ihmisille on noussut 2000-luvulla esiin useiden autokeskeisten vuosikymmenten jälkeen. (Gehl 2010, s. 6–7 ja 29; Liikennevirasto 2012d, s. 8 ja 32; Vaismaa et al. 2011a, s. 15) Monissa kaupungeissa kaupunkitiloja on alettu käyttää taas niin kuin ennen autoistumista. Kaupunkien tiivis historiallinen rakenne on taas nostettu esiin, ja sitä on alettu hyödyntää suunnittelussa. Kun kaupunkitiloja on parannettu, ovat ihmiset ottaneet ne innolla käyttöön. (New York City DOT 2008, s. 8)

Liikennesuunnittelussa on havaittu, että yleisesti kaikkiin liikennemuotoihin pätee sama tarjonnan ja kysynnän laki. Moottoriajoneuvoliikenteen ruuhkia on pyritty helpottamaan rakentamalla lisää kaistoja ja uusia teitä, mutta rakentamisen myötä onkin huomattu, että ruuhkat eivät ole helpottaneet, vaan päinvastoin moottoriajoneuvoliikenne on lisääntynyt entisestään. Uusilla tiehankkeilla ei siis voida estää ruuhkautumista, vaan täytyy kehittää kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä (LVM 2011, s. 11). Kävely- ja pyöräilyväylien tapauksessa sama tarjonnan ja kysynnän laki on tavoiteltava asia ja tarjonnan onkin havaittu lisäävän toivottua kysyntää. Kävelyolosuhteita parantamalla lisätään kävelyä, mutta samalla myös vahvistetaan kaupunkielämää. Kaupunkielämä lisääntyy, kun sille on paremmat olosuhteet. (Gehl 2010, s. 8–9, 11–13 ja 19; Knoflacher 2007, s. 301; Rantala et al. 2014, s. 114)

Kävellen ja pyörällä liikkuvilla on selvästi paremmat mahdollisuudet kohdata toisiaan kaupunkikeskustoissa kuin autolla liikkuvilla. Sekä kävelijät että pyöräilijät voivat helposti pysähtyä kohdatessaan tuttuja tai jäädä hetkeksi muuten vain oleskelemaan. Oleskelu, kahvilakäynnit ja ihmisten kohtaaminen tuovat kaupunkitilaan toivottua elävyyttä ja toimintaa. Kävelyn tulisikin olla keskustan ensisijainen liikennemuoto ja pyöräilyn tulla heti sen jälkeen toisena. (Vaismaa et al. 2011a, s. 15) Kävely ja pyöräily tuovat katutilaan enemmän elämää autoliikenteeseen verrattuna myös siksi, että ne ovat hitaampia kulkutapoja. Kävellen ja pyörällä ihmiset liikkuvat rauhallisemmin ja viipyvät

siten kauemmin keskustassa. Jos kaupungeista tavoitellaan eläviä ja houkuttelevia, on tärkeää luoda myös hyvät oleskelumahdollisuudet. Oleskelevien ihmisten määrän lisääminen voi olla hankalaa, koska kaupungeissa on tietty ihmismäärä, mutta ihmisten ulkona viettämisen ajan kasvattaminen olosuhteita parantamalla on usein helpompaa. Kaupunkielämään voidaan siis vaikuttaa sekä määrällisesti että laadullisesti, joista jälkimmäinen on yleensä tehokkaampi tapa. Kaupunkitilojen kehittäminen laadukkaiksi tuo myös enemmän hyötyjä kaikille tiloja käyttäville päivittäin. (Gehl 2010, s. 71 ja 73) Perinteinen sanonta: ”laatu korvaa määrän” näyttäisi siis pätevän myös kaupunkitiloihin ja keskustojen elävöittämiseen, sillä laadukkaassa tilassa ihmiset viihtyvät kauemmin, jolloin tilan eläväksi tekemiseen ei tarvita määrällisesti niin paljon ihmisiä. Laadukkaat kaupunkitilat houkuttelevat ihmisiä (kuva 2.).



**Kuva 2.** Laadukkaita kävely- ja oleskeluympäristöjä. Vasemmalla kuva Jyväskylän kävelykadulta (kuva Juhana Konttinen, Jyväskylän kaupunki 2015j) ja oikealla kuva Strasbourgista (Vaismaa 2011).

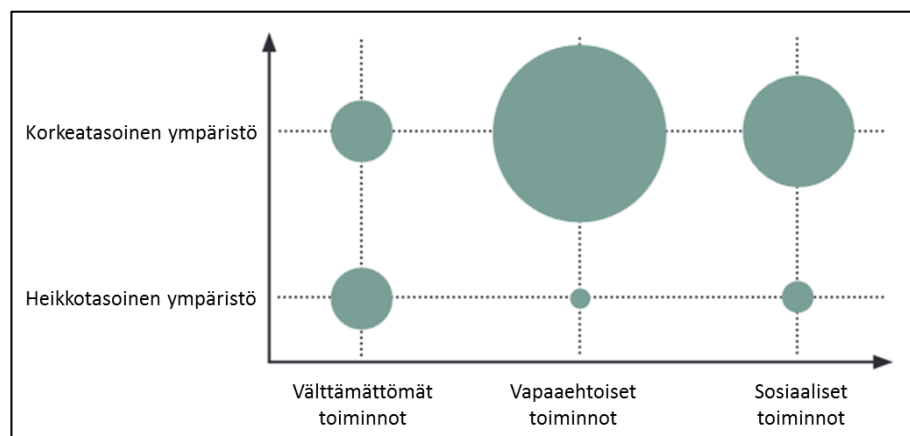
Ihmisten suuri määrä tai kaupungin koko eivät ole tärkeimpiä tekijöitä elävän kaupungin takana vaan se, että kaupunkitilat tuntuvat houkuttelevilta ja suosituilta. Elävä kaupunki on suhteellinen käsite, ja elävyys ei riipu ainoastaan ihmisten määrästä. Merkittävää on se, kuinka kauan ihmiset viettävät kaupungissa aikaa. Kaupunkitilojen viihtyisyys ja mielenkiintoisuus vaikuttavat ihmisten viettämään aikaan, mutta myös säällä ja vuodenajalla on luonnollisesti merkitystä. Hyvällä säällä ja kesäaikaan ihmiset yleensä liikkuvat hitaammin, ja siten viipyvät kauemmin kaupunkitilassa, jolloin kaupunki näyttää elävämmältä. Huonolla säällä ihmiset liikkuvat nopeammin, ja vaikka ihmismäärä olisi sama kuin hyvällä säällä, ei kaupunki näytä niin elävältä. (Gehl 2010, s. 63 ja 71) Myös katutila vaikuttaa ihmisten nopeuksiin ja mahdollisuuksiin pysähtyä, sillä jos kadulla ei ole tilaa pysähtyä tai se koetaan epämiellyttäväksi vilkkaan liikenteen vuoksi, eivät ihmiset halua jäädä paikoilleen.

Jan Gehlin julkisen tilan havainnointitutkimusten perusteella on tärkeää, että tilalla on jotain tarjottavaa ihmisille. Elämää julkiseen tilaan voivat hänen havaintojen mukaan luoda esimerkiksi penkki, jolla istua tai muutama pulu, joita seurata. Tärkeintä kuitenkin on, että tilassa on muita ihmisiä. Ihmiset ovatkin elävän kaupungin tärkein osa. Ihmisiä kiehtoo toisten ihmisten tarkkailu, ja he haluavat olla osa ympäristön tapahtumia.

(Gehl & Svarre 2013, s. 90) Skandinaavinen sanonta: ”Ihmiset tulevat sinne, missä on ihmisiä” kuvaa hyvin kaupunkielämää, joka ikään kuin vahvistuu itsestään, kun positiivinen kierre lähtee liikkeelle. Jos kaupungissa ei tapahdu mitään, ihmiset eivät tule sinne ja negatiivinen kierre puolestaan johtaa kaupungin hiljentymiseen. (Gehl 2010, s. 65)

Oleskelun tärkeä merkitys kaupunkielämän ja julkisen tilan kannalta on tunnistettu, mutta silti se jää usein huomiotta esimerkiksi liikennetutkimuksissa. Oleskelusta voitaisiin puhua jopa kuudentena kulkutapana kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen, henkilöauton ja muiden kulkutapojen rinnalla. Kävely ja oleskelu liittyvät vahvasti toisiinsa, sillä kävelijästä voi hetkessä tulla oleskelija ja päinvastoin. (Rantala et al. 2014, s. 10 ja 12) Oleskelu voi olla ihmisten vapaaehtoista toimintaa, mutta se on myös usein välttämättömän osa matkaketjua, kun kulkutavasta vaihdetaan toiseen.

Keskustan toiminnot voidaan jakaa kolmeen ryhmään: välttämättömät, vapaaehtoiset ja sosiaaliset toiminnot. Välttämättömät toiminnot ovat toimintoja, jotka ihmisten on pakko hoitaa, esimerkiksi työssä- ja kaupassakäynti. Vapaaehtoiset toiminnot ovat sellaisia, jotka ihmiset vapaasta tahdostaan haluavat tehdä, esimerkiksi kävelyretket, penkillä istuminen tai muu oleskelu. Sosiaaliin toimintoihin kuuluvat kaikki kontaktit ihmisten välillä. Kaupunkiympäristön laadusta riippumatta ihmisten on hoidettava välttämättömät toiminnot, ja ympäristön korkea- tai heikkotasoisuus ei vaikuta välttämättömien toimintojen määrään. Kaupunkitilan laadukkuudella voidaan kuitenkin vaikuttaa välttämättömiin toimintoihin siten, että ne esimerkiksi hoidettaisiin kestävämmällä kulkutavalla. Vapaaehtoisiin toimintoihin ympäristön laadulla on suuri merkitys, sillä niiden määrää voidaan kasvattaa parantamalla kaupunkitilan laatua. Suuri osa keskustan suosituimmista toiminnoista kuuluu vapaaehtoisiin toimintoihin. Vapaaehtoisten toimintojen lisääntymisen myötä myös sosiaalisten toimintojen määrä kasvaa, kun ihmiset tapaavat toisiaan enemmän. Eri toimintojen ja ympäristön laadun väliset yhteydet on esitetty kuvassa 3. (Gehl 2010, s. 18 ja 20–21)



**Kuva 3.** Toimintojen ja ympäristön laadun väliset yhteydet (suomennettu, Gehl 2010, s. 21).

Aiemmin julkisia tiloja täyttäneet välttämättömät toiminnot ovat vaihtuneet nykyisiin julkisen elämän toimintoihin, joista suuri osa on vapaaehtoisia huvi- ja vapaa-ajanaktiviteetteja (kuva 4.). Ne voidaan jakaa vielä aktiivisiin ja passiivisiin toimintoihin, joista erityisesti passiiviset toiminnot ovat kasvattaneet suosiotaan. (Gehl & Svarre 2013, s. 147) Yksi tärkeimmäksi nousseista vapaaehtoisista, passiivisista oleskelutoiminnoista on ulkoilmakahviloissa istuskelu. Viime vuosikymmeninä Välimeren kaupungeille tyypillinen ulkoilmakahvilakulttuuri on levinnyt ympäri maailman. Kahviloiden terassit tarjoavat kahittelun lisäksi myös hyvän paikan tarkkailla ympäröivää kaupunkielämää. Sen vuoksi kahviloissa viiptyäänkin usein kauemmin kuin mitä kahvikupillisen juominen kestää. (Gehl 2010, s. 145–147) Kahviloiden ja ravintoloiden ulkoistumismahdollisuuksien on havaittu myös parantavan liiketoimintaa, lisäävän katutilan viihtyisyyttä sekä vaikuttavan koko kaupungin elinvoimaisuuteen (New York City DOT 2008, s. 26).



*Kuva 4. Julkisen elämän toimintojen aikajana (Gehl & Svarre 2013, s. 147).*

## 2.2 Liikennemuotojen erottelusta yhteiseen tilaan

Kävelyn ja elävän kaupunkiympäristön yhteys on selkeä. Kävelykatujen rakentamisen lisäksi on muitakin tapoja parantaa keskustojen kävelyolosuhteita sekä lisätä niiden viihtyisyyttä. Aina ei myöskään ole mahdollista tai tarpeellista täysin kieltää autoilua keskustoissa. Monissa kaupungeissa onkin muutettu keskustojen katuja shared space -periaatteen mukaisesti yhteiseksi tilaksi kaikille liikennemuodoille.

Perinteisessä liikennesuunnittelussa kävely ja moottoriajoneuvoliikenne on eroteltu toisistaan liikenneturvallisuuden takaamiseksi (Vaismaa et al. 2011a, s. 130). Liikennemuotojen erottelu on lähtöisin 1960-luvulta, jolloin liikennesuunnittelussa nousi vahvasti esiin suuntaus, jossa liikkuminen tuli selvästi erottaa sosiaalisesta vuorovaikutuksesta ja muista toiminnoista. Tätä erotteluperiaatetta esittänyt Colin Buchanan totesi teoksessaan *Traffic in Towns* vuodelta 1963, että liikennemäärien kasvaessa erottelu on välttämätöntä. Kadut osoitettiin siis vain liikenteelle ja muut julkiset tilat olivat sosiaalista vuorovaikutusta varten (kuva 5.). Ali- ja ylikulkukäytävät, liikennevalot sekä muut tutut liikenneympäristön elementit alkoivat vallata urbaaneja kaupunkiympäristöjä. Jalkakäy-

tävien historia on kuitenkin pidempi, sillä niitä oli ollut jo paljon aiemmin ensisijaisena tarkoituksenaan suojata kävelijöitä kadun lialta, eikä rajoittaa kävelijöiden liikkumista katutilassa. Samaan aikaan myös maankäytön suunnittelussa vallitsi suuntaus, jossa eri toiminnot, kuten asuminen, työpaikat ja kaupalliset toiminnot, sijoitettiin erilleen toisistaan. Niin syntyi erillisiä asuin-, työpaikka-, kaupankäynti- ja teollisuusalueita, joiden väliset etäisyydet olivat suuria. Suunnittelemalla ja sääntelemällä erilaiset toiminnot erilleen, oli kyse sitten liikenteestä tai maankäytöstä, pyrittiin välttämään mahdolliset konfliktit. (Hamilton-Baillie 2008a, s. 165–166) Maankäytön toimintojen sijoittaminen erilleen lisäsi ihmisten liikkumistarvetta ja etäisyyksien ollessa pitkiä auto on usein se liikennemuoto, joka kulutavaksi valitaan (Vaismaa et al. 2011a, s. 68). Alueiden yksi-puolinen käyttö aiheuttaa myös sen, että tiettyihin vuorokauden aikoihin tietyt alueet tyhjenevät. Tällöin alueilla ei ole ihmisten läsnäolon synnyttämää turvaa. (Ympäristöministeriö 1995, s. 50)



*Kuva 5. Ajoneuvoliikenteen ja jalankulun erottelu Buchananin mukaan (Pharoah 2013).*

Vaikka liikennemuotojen erottelu nousi vahvasti esiin Buchananin teoksen *Traffic in Towns* julkaisun jälkeen, esitti hän teoksessaan myös liikennemuotojen yhdistämisen ja liikenteen rauhoittamisen periaatteita. Ne eivät kuitenkaan saaneet 1960-luvulla kannatusta, sillä moottoriteiden rakentamisen koettiin tuovan taloudellista kasvua. (Ben-Joseph 1995, s. 505) Liikennemuotojen erottelu on ollut liikennesuunnittelussa hallitseva periaate 2000-luvulle asti. Keskittyminen autoliikenteen suunnitteluun on

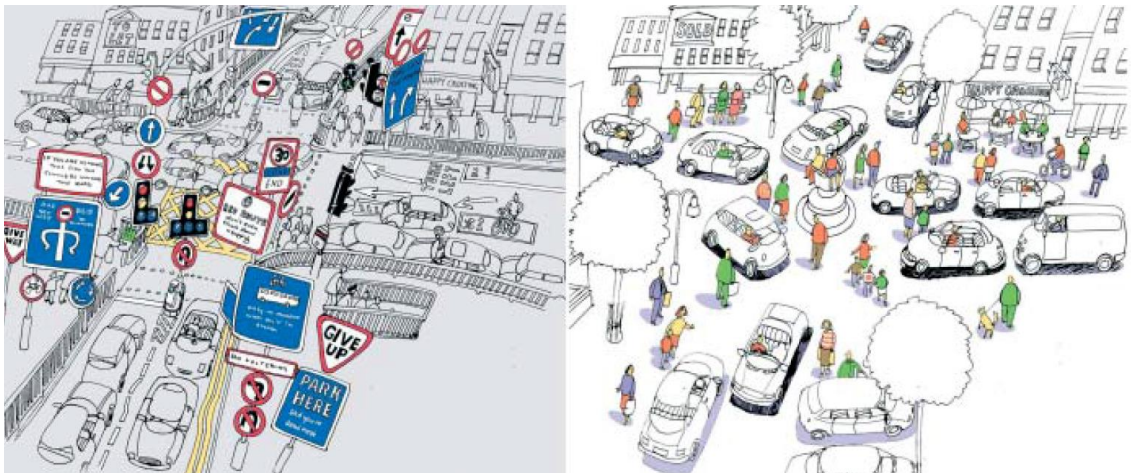


johtanut kävely- ja pyöräilymäärien laskuun. Kävelystä ja pyöräilystä on tullut hankalia, hitaita ja epämiellyttäviä kulkutapoja niille suunniteltujen liikennejärjestelyjen, muun muassa ali- ja ylikulkukäytävien sekä esteiden vuoksi. Euroopasta on kuitenkin joitain esimerkkejä liikennemuotojen yhdistämisestä jo 1960-luvun lopulta, kun Alankomaissa kehitettiin asuinalueiden katuja yhteisiksi tiloiksi liikenteelle ja vuorovaikutukselle. Vaikka 2000-luvulla shared space -periaatteesta on muotoutunut käsite ja sen järjestelyjä on alettu tutkia enemmän, ei yhteisen tilan -konsepti sinänsä ole uusi asia, sillä katutilat olivat yhteisessä käytössä jo kauan ennen liikennemuotojen erottelua. Viime aikoina shared space on konseptina tiedostettu ja se on noussut yhä useampien tietoon niin Euroopassa kuin muuallakin maailmassa. (Hamilton-Baillie 2008a, s. 166; Hamilton-Baillie 2008b, 132–134; Shared Space 2008b, s. 4–5)

Alankomaissa tehtiin ensimmäisiä tietoisia shared space -periaatteen kokeiluja 1960-luvun lopulla. Kokeilujen tarkoituksena oli tutkia, kuinka liikenne voitaisiin yhdistää sosiaaliseen tilaan ja etsiä keinoja, joilla voitaisiin vähentää liikenteen vaikutuksia sosiaalisen tilan ominaisuuksiin, kuten ihmisten liikkumisvapauteen. Kokeilut alkoivat perinteisten ajoratamerkintöjen, liikennemerkkien, reunakivien ja muiden esteiden poistolla. Uudet, mielenkiintoiset liikenneympäristöt alkoivat herättää kiinnostusta myös muualla Euroopassa ja shared space sai uusia muotoja. Vuonna 1976 Alankomaiden hallitus määritteli uuden katukonseptin termillä woonerf, joka tarkoittaa pihakatua. Kun woonerf sai oman liikennemerkinsä ja muitakin määrättyjä järjestelyjä, alkoi mielenkiinto konseptia kohtaan hiipua. Woonerf-kaduista tuli yksi katutyyppeistä muiden joukossa. Alankomaiden pohjois-osissa liikenneinsinööri Hans Monderman alkoi kuitenkin liikenneturvallisuustyössään soveltaa shared space -konseptia, sillä hän ei ollut vakuuttunut perinteisistä liikenteen rauhoittamiskeinoista. Kokeilemiensa yksinkertaisten suunnitteluratkaisujen tuloksena hän havaitsi ajonopeuksien ja onnettomuuksien vakavuusasteen alentuvan, kun ympäristö ei ollut enää niin tiemäinen. Kokeilut loivat uskoa siihen, että perinteisiä liikenneympäristön tunnusmerkkejä ei välttämättä tarvita turvallisen ja sujuvan liikenteen takaamiseksi. Pienemmistä, kylissä toteutetuista kokeiluista hän siirtyi vilkkaampien kaupunkien monimutkaisempiin liittymäalueisiin ja saadut tulokset jatkuivat myönteisinä. Vakavien onnettomuuksien havaittiin vähentyvän, liikenteen viivytysten laskevan ja vuorovaikutuksen sekä sosiaalisten toimintojen liikkujien välillä lisääntyvän. (Hamilton-Baillie 2008a, s. 166–170)

Shared space -suunnittelu on kehittynyt lieventämään liikennemuotojen erottelua ja autoliikenteen estevaikutusta alueilla, joilla auton aseman ei tarvitse olla niin merkittävä. Yhteisen tilan -periaatteen mukaan kävely ja ajoneuvoliikenne voidaan yhdistää samaan tilaan, kun liikenneympäristö suunnitellaan sopivaksi. Kadusta tulee enemmän sosiaalinen paikka kuin tie (Pharoah 2008, s. 3). Yhteisessä tilassa liikenne on tasa-arvoinen tilan muiden toimintojen kanssa, eikä dominoi tilan käyttöä. Shared space -filosofia ei siis ole autovastainen, mutta auto on ikään kuin vierailijan asemassa yhteisessä tilassa. Yhteisen liikenneympäristön tulee viestiä kuljettajalle, että ajonopeus täytyy sovittaa

riittävän alhaiseksi muut liikkujat huomioiden. Shared space -ratkaisut eivät kuitenkaan sovellu kaikkialle, sillä esimerkiksi taajamien ulkopuolella eri liikennemuotojen nopeuserot kasvavat suuriksi. Keskusta-alueilla ajoneuvojen alhaiset nopeudet ovat perusteluita, jolloin katujen osoittaminen kävelijöiden, pyöräilijöiden ja moottoriajoneuvojen yhteiseksi tilaksi voi tulla kyseeseen. Myös asuinalueilla liikennemuotojen yhdistäminen on todettu hyväksi ratkaisuksi, kun liikennemäärät ovat maltillisia. Liikenteen rauhoittaminen mahdollistaa katutilan monipuolisemman hyödyntämisen niin keskustassa kuin asuinalueilla. (Project for Public Spaces 2015e; Shared Space 2008a, s. 11; Vaismaa et al. 2011a, s. 130) Kuvassa 6. on esitetty piirrokselliset perinteisestä ja eri kulkumuotojen yhteisestä liikenneympäristöstä.



**Kuva 6.** Perinteinen ja shared space -liikenneympäristö eroavat toisistaan muun muassa liikenteenohjauslaitteiden määrässä (Hamilton-Baillie & Jones 2005, s. 47).

Shared space -periaatteen mukaisessa suunnittelussa katuja, liikennettä ja liikenneturvallisuutta lähestytään erilaisesta näkökulmasta kuin perinteisessä, liikennemuotoja erotteluvassa liikennesuunnittelussa. Yhteisen tilan suunnittelussa käyttäytymispsykologialla ja riskin sekä turvallisuuden uudella hahmottamisella on suuri merkitys, kun liikettä ja muita toimintoja yhdistetään samaan tilaan. (Hamilton-Baillie 2008a, s. 161) Yhteisessä tilassa täytyy hyväksyä riski olennaisena osana toimintaa ja vuorovaikutusta (Hamilton-Baillie 2008b, s. 134). Shared space -alueiden suunnittelussa tulee huomioida kaikki eri kulkutavat, jotka alueella voivat liikkua. Suunnittelun täytyy lähteä liikennemuotojen tarpeiden ja käyttäytymisen ymmärtämisestä, jotta liikenneympäristöä osataan muokata oikeilla keinoilla. Ympäristön tulee osoittaa eri kulkutavoilla liikkuville ihmisille, kuinka yhteisessä tilassa kuuluu käyttäytyä. (Vaismaa et al. 2011a, s. 131) On tärkeää, että shared space -kadulla on eri liikennemuotoja: kävelyä, pyöräilyä ja autoja. Jos kadulla ei ole esimerkiksi kävelijöitä, voi käydä niin, että autoilijat eivät laske ajonopeuksiaan, koska he eivät näe sille mitään syytä. (Pharoah 2008, s. 6) Shared space -periaate tarjoaa keinoja, joiden avulla liikenteen ja kadun muiden toimintojen yhdistäminen on mahdollista. Shared space onkin enemmän keinovalikoima kuin tietty katu-tyyppi (Department for Transport 2011, s. 11). Tanska, Saksa, Ruotsi ja Alankomaiden

pohjoisosat ovat omaksuneet yhteisen tilan -periaatteen ja sen kehitys on ollut maissa nopeaa. Myös Ranskassa, Espanjassa ja Isossa-Britanniassa sekä muissa Euroopan valtioissa on enenevässä määrin otettu käyttöön yhteisen tilan -periaatteita. (Hamilton-Baillie 2008a, s. 161)

Shared space -kohteita voidaan toteuttaa monista tarkoituksista, joista yleisimpiä ovat (Reid et al. 2009, s. 3):

- kaupunkiympäristön parantaminen
- liikkumisvapauden antaminen ihmisille ohjeita ja kontrollia vähentämällä
- paikkojen ilmapiirin parantaminen
- sosiaalisten toimintojen lisääminen
- taloudellisen elinvoimaisuuden lisääminen

Shared space -suunnittelussa etsitään kohdekohtainen ratkaisu, jolla kadun toimintoja saadaan muutettua vähemmän autokeskeisiksi. Shared space pyrkii lisäämään kadun paikantuntua, mutta säilyttämään kuitenkin liikenteenvälityskyvyn tietyllä tasolla. Yhteiseksi tilaksi voidaan määritellä katu tai alue, joka on suunniteltu parantamaan kävelyolosuhteita pienentämällä autoilun asemaa. Shared space mahdollistaa tilan jakamisen kaikkien käyttäjien kesken ilman, että noudatetaan perinteisen liikenneympäristön tarkkoja, määrättyjä sääntöjä. (Department for Transport 2011, s. 5–6) Katutila pyritään palauttamaan monipuoliselle ja sosiaaliselle käytölle, kuten aikoinaan, kun kadut eivät olleet vain läpikulkupaikkoja. Yhteisen tilan tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja viihtyisyyttä sekä mahdollistaa erilaisia toimintoja, kuten ihmisten kohtaamisia, oleskelua ja kaupallisia toimintoja, liikkumisen lisäksi. Alhaiset ajonopeudet voivat mahdollistaa myös lasten leikkimisen katutilassa. (Vaismaa et al. 2011a, s. 130–131) Jos katu ei houkuttele ihmisiä viettämään siellä aikaa, on kadun paikantuntu silloin liian vähäinen. Suurin osa kaupunkien julkisista tiloista on nimenomaan kaduilla, joten hyvin suunniteltuina ne tarjoavat mahdollisuuksia erilaisille toiminnoille. (Department for Transport 2011, s. 10)

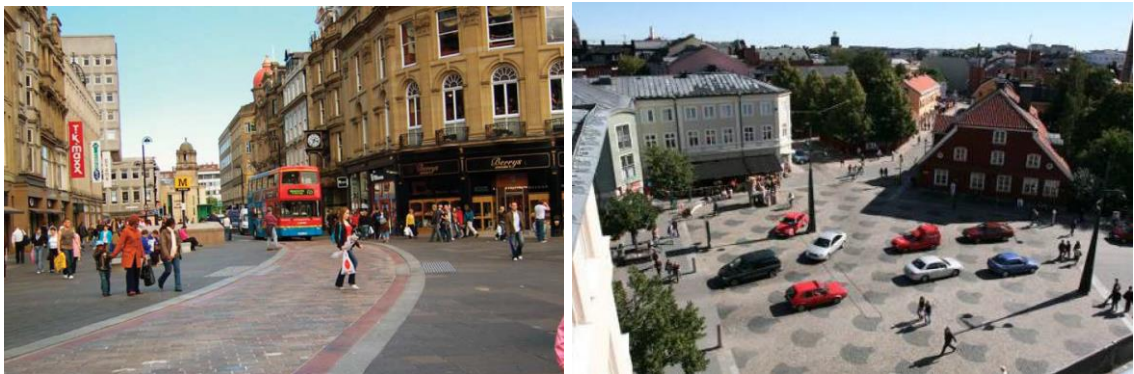
Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi -teoksessa on listattu viisi shared space -suunnittelussa muistettavaa sääntöä. Ensimmäisenä sääntönä mainitaan, että liikenneympäristöstä tulee olla pääteltävissä, kuinka siellä kuuluu käyttäytyä. Liikenneympäristön kehityksessä on vuosien saatossa edetty suuntaan, jossa liikkujia ohjataan yksinkertaiseen käyttäytymiseen liikennemerkkien avulla ja kadut ovat vain paikasta toiseen siirtymistä varten. Shared space -suunnittelussa pyritään pois tästä kehityksestä, jossa merkit ja kyltit ohjaavat liikkumista, eivätkä ihmiset niinkään kommunikoi toistensa tai liikenneympäristön kanssa. (Vaismaa et al. 2011a, s. 132)

Toisena kohtana tuodaan esiin liikkujan tarvitsema tila ratkaisujen tekemistä varten. Liikenneympäristössä, jossa ajonopeudet ovat alhaiset, ihmiset voivat paremmin huomioida toisensa ja tehdä yhteisesti päätöksiä siitä, kenellä on milloinkin etuajo-oikeus.

Perinteisessä liikenneympäristössä tapahtuu usein onnettomuuksia silloin, kun toiset liikkujat pitävät tiukasti kiinni liikenneympäristön osoittamista oikeuksista ja toiset eivät huomaa näiden oikeuksien voimassaoloa. Kolmantena sääntönä mainitaan, että käyttäjät on tärkeää ottaa mukaan suunnitteluprosessiin. Kun käyttäjät ja muut sidosryhmät otetaan mukaan suunnitteluun, tulee ympäristöstä todennäköisemmin käyttäjilleen sopiva ja luonnollinen. (Vaismaa et al. 2011a, s. 132)

Neljäntenä muistisääntönä nostetaan esiin yksityiskohdat, joilla ympäristön käytettävyyttä on mahdollista parantaa tai heikentää. Kun suunnittelussa huomioidaan onnistuneesti yksityiskohdat, kuten pintamateriaalit ja kalusteet, voidaan liikenneympäristön yleisilmeeseen ja käyttöominaisuuksiin vaikuttaa merkittävästi. Yhteisen tilan pintamateriaalien valinnassa on huomioitava kaikki liikennemuodot, jotta tilassa on mahdollista liikkua turvallisesti kulkutavasta riippumatta. Kalusteiden valinnalla on suuri merkitys tilan käyttöön, sillä esimerkiksi käytettävyydeltään ja ulkonäöltään huonot penkit eivät houkuttele ihmisiä oleskelemaan. (Vaismaa et al. 2011a, s. 132)

Viimeisenä kohtana todetaan, että kaaoksen tuntu voi olla liikenneympäristössä parempi kuin valheellisesti turvalliselta tuntuva ympäristön selkeys. Kun ihmiset käyttävät yhteistä tilaa, heidän täytyy koko ajan tarkkailla toisiaan, ja siten he pysyvät valppaampina. Eri kulkumuotojen käyttäessä omia, eroteltuja väyliään ihmisten valppaus voi laskea ja turvalliselta tuntuva ympäristö ei välttämättä enää olekaan turvallinen. (Vaismaa et al. 2011a, s. 132) Shared space on kuljettajalle jokaisella kerralla erilainen ympäristö, joten siellä täytyy olla valpas (Department for Transport 2011, s. 12). Kuvassa 7. on esitetty kaksi erilaista shared space -ympäristöä.



**Kuva 7.** *Shared space -alueita: vasemmalla Englannissa (Hamilton-Baillie 2008b, s. 136) ja oikealla Ruotsissa (kuva Anna Stjärnkvist, Tyréns 2007).*

Useiden tutkimusten mukaan tyypillisten tie- ja katuympäristöön kuuluvien ominaisuuksien, kuten ajoratamerkkintöjen, liikennemerkkien ja reunakivien poistamisen on havaittu vaikuttavan ihmisten, paikkojen ja liikenteen keskinäisiin suhteisiin siten, että esimerkiksi autoilijoiden nopeudet alenevat. Liikenneympäristön perinteisten tunnusmerkkien puuttuessa liikkujien täytyy ottaa katsekontaktia toisiinsa. Liikenneympäristö ei ole yhtä ennustettava kuin normaalisti ja autoilijoiden tarkkaavaisuus lisääntyy. Mitä

vähemmän tiemäiseltä ympäristö näyttää, sitä enemmän kuljettajat luottavat kykyynsä sopeutua tilanteisiin ja olosuhteisiin. Ajonopeuksien on havaittu olevan merkittävin yksittäinen tekijä, joka vaikuttaa katu ympäristön käyttöön. Alentamalla ajonopeuksia katu- jen monipuolisempi käyttö mahdollistuu. (Hamilton-Baillie 2008b, s. 133) Ajonopeuksien laskiessa myös jalankulkijat ovat valmiimpia jakamaan liikenne ympäristön auto- jen kanssa (Biddulph 2010, s. 208). Ajonopeuksien alentuessa suurempi osa kuljettajista antaa tietä ja kadusta tulee yhteisempi (Department for Transport 2011, s. 13). Jan Gehlin tutkimusten mukaan jalankulkijoiden käyttäytyminen kaduilla, joilla on rajoitettua ajoneuvoliikennettä, on samansuuntaista kuin kaduilla, joilla ajoneuvoliikenne on rajoit- tamatonta. Käyttäytyminen eroaa selvästi jalankulkijoiden käyttäytymisestä kävelyka- duilla. Tutkimuksen mukaan rajoitettukin liikenne asettaa rajoituksia ihmisten toimin- noille yllättävän paljon. (Gehl & Svarre 2013, s. 102)

Tutkimuksissa on havaittu, että osa autoilijoista voi alkaa vältellä shared space -alueiksi suunniteltuja paikkoja, jolloin he siirtyvät muille reiteille. Liikennejärjestelmää on aja- teltava kokonaisuutena ja hankkeiden aiheuttamat vaikutukset muualle on hyvä ottaa huomioon, kun shared space -alueita suunnitellaan. Toisaalta shared space -alueet voivat miellyttää autoilijoita, jos esimerkiksi liikenteen viivytykset laskevat. (Department for Transport 2011, s. 50)

Liikennemuotojen yhdistämistä vastustavien yleinen argumentti on liikenneturvallisuu- den heikkeneminen. Katutilasta tehdään ikään kuin turvattomampi, kun liikennemuodot yhdistetään samaan tilaan perinteisen katutilan jaottelun sijaan. Tutkimusten mukaan hyvinvointia voidaan kuitenkin edistää tekemällä katutilasta turvattomamman tuntuinen, vaikka perinteisessä liikennemuotojen erottelussa on nimenomaan pyritty minimoimaan turvallisuusriskit (Hamilton-Baillie 2008b, s. 134). Kun tila tuntuu vaarallisemmalta, ihmiset ovat huoleellisempia, valppaampia ja luottavat omiin vaistoihinsa. Perinteisessä liikenne ympäristössä turvallisuuden tuntu voi puolestaan saada kuljettajat ottamaan ris- kejä ja esimerkiksi ajamaan lujempaa. (Pharoah 2008, s. 12) Liikennemuotojen erottelu, joka on johtanut monimutkaiseen liikennejärjestelyihin, on myös ihmisen luonnollisen käyttäytymisen kanssa ristiriidassa, sillä ihmiset valitsevat yleensä lyhimmän ja suo- rimman reitin (Gehl 2010, s. 234). Ali- ja ylikulkukäytävät ovat esimerkkejä erottelu- ratkaisuksista, joiden käyttö aiheuttaa ylimääräistä kiertoa jalankulkijoille, jolloin he saat- tavat kuitenkin valita suorimman reitin tien yli. Tällöin voi aiheutua vaaratilanteita, kun autoilijat eivät ole varautuneita jalankulkijoihin.

Yhteisen tilan -periaatteen haasteita on muun muassa esteettömyyden toteutuminen. Shared space -alueet voivat olla haasteellisia näkövammaisille, sillä perinteiset liikku- mista ohjaavat tekijät puuttuvat. Yhteisessä tilassa toimiminen ei ole yhtä ennustettavaa kuin perinteisessä liikenne ympäristössä ja yhteisen tilan -periaatteen toiminta perustuu nimenomaan katsekontaktiin liikkujien välillä, mikä näkövammaisille ei välttämättä ole mahdollista. Yhteisellä tilalla on kuitenkin myös hyötyjä näkövammaisille, sillä ajono- peudet ovat alhaisempia, moottoriajoneuvoliikenteen rooli on pienempi ja toisten liikku-

jien tarkkaileminen on tärkeämpää. (Havik et al. 2012) Näkövammaisille ja liikuntarajoitteisille on tärkeää, että yhteinen tila on esteetön ja turvallinen. Sinällään yhteinen tila on esteetön, kun se toteutetaan kokonaisuudessaan yhteen tasoon, mutta osalle kulkejoista se voi nimenomaan aiheuttaa haasteita. Esimerkiksi reunakivet toimivat perinteisesti näkövammaisille jalkakäytävän ja ajoradan erottajana, mutta yhteisessä tilassa reunakiviä ei käytetä, joten heille täytyy muuten osoittaa turvallinen reitti. Liikkumisen ohjausta voidaan tehdä esimerkiksi ohjaavilla merkinnöillä tai erilaisilla pintamateriaaleilla. Niillä voidaan osoittaa myös kadunylityspaikat, jolloin kuljettajat osaavat varautua mahdollisiin kadunylityksiin. (Hamilton-Baillie 2008a, s. 173 ja 178) Kuvassa 8. on esitetty, kuinka Wienissä näkövammaisten liikkumista varten yhteiseen tilaan on suunniteltu ohjaus ohjaavien laattojen avulla ja lisäksi on asennettu huomiovalot, josta painonapin avulla voidaan varoittaa muita liikkujia ennen kadun ylitystä. Erilaisten pintamateriaalien käytössä on kuitenkin huomioitava, että ei käytetä liian montaa erilaista materiaalia, jotka tekisivät ympäristöstä vaikeaselkoisen. Yhteisessä tilassa kalusteet ja esimerkiksi paikkaa vaihtavat yritysten mainokset ovat hankalia näkövammaisten kannalta, koska niiden sijainteja ei voi oppia. Liikuntarajoitteisille ja iäkkäille henkilöille levähdyspaikat ovat tärkeitä, joten yhteisissä tiloissa tulee olla tarpeeksi istumismahdollisuuksia. Liikuntarajoitteisten ja iäkkäiden henkilöiden liikkumista helpottamaan shared space -alueille voidaan toteuttaa niin sanottuja turva-alueita, jonne moottoriajoneuvot eivät pääse. Turva-alueet ovat tärkeitä myös näkövammaisille, joten heidän tarpeet tulee ottaa huomioon suunnittelussa. (Department for Transport 2011, s. 8, 18 ja 42)



**Kuva 8.** Näkövammaisten liikkumista yhteisessä tilassa voidaan auttaa ohjaavien laattojen avulla (kuva Saara Aavajoki).

Yhteisen tilan kunnossapito tulee huomioida suunnittelussa, sillä se on tärkeä osa uuden tilan toimivuutta. Tilan suunnittelussa kannattaa pyrkiä siihen, että mahdollisimman suuri osa alueesta voidaan kunnossapitää koneellisesti, koska se on käsityötä edullisempaa. (Department for Transport 2011, s. 29) Suomessa talvikunnossapito on oleellinen asia kadun ympärivuotisen käytettävyyden kannalta. Yhteinen tila voi helpottaa kunnossapitoa, kun esteitä on vähemmän, mutta toisaalta perinteiset kunnossapitoa ohjaavat elementit puuttuvat. Yhteisessä tilassa olevat kalusteet ja muut järjestelyt asettavat myös omat haasteensa kunnossapidolle. Materiaalivalinnat vaikuttavat kunnossapidon onnistumiseen, sillä toiset materiaalit kestävät kunnossapitoa paremmin kuin toiset. Kunnossapito kuitenkin onnistuu, kun tietyt asiat huomioidaan ja siihen ollaan valmiita panostamaan. Kunnossapitovastuu täytyy määrittellä kaupungin ja kiinteistöjen kesken, sillä perinteisen katutilan jaottelun puuttuessa vastuujako ei ole niin selvä. Jos talvikunnossapidon tarve halutaan minimoida, voidaan tilaan suunnitella sulanapitojärjestelmä suunnitteluvaiheessa. (Mattsson 2010, s. 103–106)

Vuorovaikutus on tärkeää yhteisen tilan toimivuuden kannalta, mutta se on myös tärkeä osa suunnitteluprosessia. Jotta yhteisestä tilasta tulee käyttäjilleen sopiva, täytyy tilan käyttäjien ja muiden sidosryhmien tarpeet tuntea. Sidosryhmien osallistaminen suunnitteluvaiheessa edesauttaa yhteisen tavoitetilan saavuttamista. (Mattsson 2010, s. 90 ja 128) Hankkeet menestyvät todennäköisemmin paremmin, kun vuorovaikutus onnistuu (Department for Transport 2011, s. 22).

Yhteisen tilan -hankkeissa on tärkeää toteutuksen jälkeinen seuranta, jotta saadaan tietoa ihmisten käyttäytymisestä ja voidaan arvioida, onko toteutus onnistunut niin kuin oli suunniteltu. Hankkeiden onnistumista voidaan arvioida esimerkiksi tutkimalla ihmisten oleskelun kestoa ja hankkeiden vaikutuksia liike-elämälle. Myös ihmisten näkemyksiä uusista järjestelyistä voidaan selvittää. Jos tutkimuksia on tehty jo ennen uusien järjestelyjen toteutusta, ovat ne hyvä vertailukohta muutosten jälkeen toteutetuille tutkimuksille. Uusia järjestelyjä voidaan tarpeen mukaan muokata, kun niiden toimivuutta on tarkasteltu. Ihmisten käyttäytymisen muuttumiselle ja uusien järjestelyjen omaksumiselle tulee kuitenkin antaa riittävästi aikaa ennen kuin johtopäätöksiä hankkeiden toimivuudesta voidaan tehdä. (Department for Transport 2011, s. 14 ja 25)

Yhteisen tilan -suunnitteluperiaate voi mahdollistaa katujen ja kaupunkien uudenlaisen ja laadukkaan ulkoasun tulevaisuudessa, vaikka autoliikenne kaupungeissa säilyisikin. Muutokseen tarvitaan kuitenkin riittävästi asiantuntijuutta sekä poliittista päättäväisyyttä. Asiantuntijoiden tulee myös ymmärtää toistensa tehtävät. Yhteisen tilan -periaatteen mukaisten hankkeiden toteuttamisessa on tärkeää tietoisuus ja hyväksyntä periaatteesta, jolla julkisen tilan laatua ja yhtenäisyyttä pyritään parantamaan. Yhteisymmärryksen saavuttamiseksi tarvitaan toimintaa poliittisella ja asiantuntijatasolla sekä yleisön kanssa. Yhteisen tilan järjestelyt pitävät kuljettajia oikeastaan älykkäämpinä kuin perinteinen liikennejärjestelmä, koska toimintatapoja ei kerrota liikennemerkkein tai muiden liikenteenohjauslaitteiden avulla. Juuri tästä on saatu hyviä havaintoja monista yhteisen ti-

lan -hankkeista. Muissakin julkisissa tiloissa ihmiset osaavat toimia sosiaalisten taitojen, vuorovaikutuksen ja toisten kunnioituksen perusteella. (Hamilton-Baillie 2008a, s. 179; Hamilton-Baillie 2008b, s. 134 ja 137)

### 2.2.1 Pihakatu yhteisen tilan muotona

Yksi shared space -periaatteita noudatteleva katutyyppe on pihakatu. Pihakatu eroaa shared space -alueesta siten, että pihakadulla jalankulkijalle annetaan ensisijainen asema ajoneuvoihin nähden (Project for Public Spaces 2015e). Kävelyn ohella pihakatu suosii kadulla oleskelua (SKTY 2003, s. 9).

Pihakatuja alkuperämaana pidetään Alankomaita, josta pihakadut saivat alkunsa katujen päällysteen uusimistarpeen yhteydessä, kun katujen perinteistä ulkonäköä päätettiin samalla vähän muuttaa. Ensimmäinen pihakatukokeilu toteutettiin Delftin kaupungissa vuonna 1968 ja sen jälkeen kokeiluja toteutettiin Alankomaiden muissakin kaupungeissa. Kokeilujen perusteella havaittiin, että normaalit liikennesäännöt eivät sellaisinaan soveltuneet pihakatuja toimintaohjeiksi, joten vuonna 1976 Alankomaiden tieliikennelakiin tehtiin tarvittavat muutokset ja pihakadun liikennesäännöt syntyivät. Alankomaisissa tehtiin yli 800 pihakatuja vuosina 1976–1980. (Mäntynen et al. 1983, s. 1–2) Ensimmäisiä pihakatuja kutsuttiin Alankomaisissa woonerf-termillä ja ne sijoituivat asuinalueille tarkoituksenaan alentaa asuinalueiden ajonopeuksia (kuva 9.) (Hamilton-Baillie 2008a, s. 167; Hamilton-Baillie 2008b, s. 134).



**Kuva 9.** Woonerf eli pihakatu Alankomaisissa (Hamilton-Baillie 2008a, s. 167).



Pihakatuja on perinteisesti toteutettu asuinalueilla ja niiden avulla asumisviihtyvyyttä on pyritty lisäämään kulkumuotojen sekoittamisesta aiheutuvalla ajoneuvojen nopeuksien alentumisella ja oleskelumahdollisuuksien parantumisella. Pihakatuja on kuitenkin käytetty myös kaupunkikeskustoissa, joissa pienet pihat eivät tarjoa tarpeeksi oleskelupaikkoja kaupunkilaisille. Kuten myös asuinalueilla, on kaupunkikeskustoissakin pyritty parantamaan alueiden turvallisuutta ja viihtyisyyttä pihakatujen avulla. Katukalusteet, istutukset ja muut erilaiset materiaalit parantavat viihtyisyyttä, mutta niiden avulla voidaan myös alentaa ajonopeuksia. Kalusteiden suunnittelu onkin hyvin tärkeä osa pihakadun toteutusta. Kalusteiden valinnassa on muistettava pihakadun funktio sekä liikenneväylänä että oleskelupaikkana. (Mäntynen et al. 1983, s. 2, 11 ja 67)

Pihakatu osoitetaan liikennemerkillä, mutta pelkkä liikennemerkin asentaminen ei riitä tekemään kadusta todellista pihakatua. Liikenneympäristön on annettava liikkujalle vihteitä siitä, että jalankulkija on prioriteettiasemassa ja ajonopeuden on oltava alhainen. (Vaismaa et al. 2011a, s. 122) Kun perinteistä, liikennemuotojen erotteluun perustuvaa liikenneympäristöä muutetaan yhteiseksi tilaksi, on vaarana, että ympäristöstä ei riittävän hyvin käy ilmi, kuinka siellä muutoksen jälkeen tulisi liikkua. Erityisesti, jos ympäristöä ei rakenteellisesti uudelleen rakenneta, vaan muutos tehdään kevyemmällä toimenpiteillä. Uusilla alueilla pihakatu voi olla helpompi toteuttaa, koska alue voidaan suoraan rakentaa pihakaduksi (Mäntynen et al. 1983, s. 44). Vanhan alueen muuttamisessa pihakaduksi voi olla haasteellista myös ihmisten käyttäytymisen muuttuminen uuteen ympäristöön sopivaksi.

Alankomaiden pihakatuprojekteissa on havaittu, että katumuutokset kannattaa toteuttaa katu kerrallaan sen sijaan, että suuria alueita muutettaisiin yhdellä kertaa. Tällöin uuden pihakadun toimivuutta voidaan arvioida ja mahdollisesti havaitut ongelmat sekä tarvittavat muutostoimenpiteet voidaan huomioida seuraavan pihakatumuutoksen yhteydessä. Kun pihakatuja toteutetaan yksitellen, ei myöskään tarvita kerralla niin suurta taloudellista investointia kuin isompien hankkeiden kohdalla tarvittaisiin. Jos pihakatu osoittautuisikin toimimattomaksi ratkaisuksi suurella alueella, menisi investointi hukkaan. Asukkaat on tärkeää ottaa mukaan pihakatuprojektiin, jotta he pääsevät ilmaisemaan mielipiteensä sekä toiveensa pihakadun suhteen. (Mäntynen et al. 1983, s. 18) Paikallisilla asukkailla ja muilla kadun käyttäjillä on usein tarkkaa tietoa alueesta ja sen ongelmakohdista, joten vuoropuhelu heidän ja suunnittelijoiden välillä on tärkeää.

Alankomaiden tutkimuksissa on myös havaittu, että asukkaiden pihakatuihin suhtautumiseen vaikuttaa enemmän tyytyväisyys suunnitteluun ja katujen sosiaalisiin toimintoihin kuin liikennejärjestelmän toimivuus. Asukkaiden on huomattu hyväksyvän liikenteen rajoittamisen ja muuttavan ajokäyttäytymistään, koska asuinympäristön olosuhteet parantuvat. Mitä enemmän ihmiset tietävät pihakadusta ja sen periaatteista, sitä myönteisemmin he suhtautuvat niihin. Vastustus johtuu usein tiedonpuutteesta. (Ben-Joseph 1995, s. 510)

Pihakadun kunnossapito on normaalia katua hankalampaa, koska pihakadulla on kalusteita ja ajoura on kapeampi. Vaikka kunnossapito onkin hankalampaa ja hitaampaa, ei pihakatua silti tulisi mitoittaa liian väljäksi kunnossapidon takia, koska silloin ajoneuudet voivat nousta korkeiksi. Pihakadulla voidaan käyttää pienempää kunnossapitokalustoa ja lunta voidaan talvella tarvittaessa varastoida kadulle, esimerkiksi penkkien tilalle. (Mäntynen et al. 1983, s. 80–81)

Pihakatujen periaatteet vaihtelevat eri valtioissa jonkin verran. Isossa-Britanniassa woonerfin tapainen pihakatu, home zone, tuli lainsäädäntöön 2000-luvun alussa. Jalankulkijoilla ei kuitenkaan ole home zone -kaduilla etuoikeutta, vaan jalankulkijat ja ajoneuvot ovat yhdenvertaisia. Autoilijoilla on kuitenkin vastuu, jos jalankulkijan kanssa tapahtuu onnettomuus. Pihakatujen tarkoituksena on lisätä katujen elävyyttä muuttamalla katutilaa. (Bidduplh 2010, s. 199–202)

Ranskassa, Sveitsissä ja Itävallassa pihakatua tarkoittavia katuja kutsutaan zone de rencontre tai Begegnungszone -termeillä. Englanniksi ne kääntyvät encounter zone, joka suomennettuna tarkoittaa tapaamisaluetta. Tapaamisalueet eli pihakadut soveltuvat sekä asuin- että keskusta-alueille. Paikallisiin lainsäädäntöihin ne tulivat tällaisinaan Ranskassa ja Sveitsissä 2000-luvulla ja Itävallassa 2010-luvulla. Ranskassa ja Sveitsissä kävelijällä on pihakadulla etuoikeus ajoneuvoihin nähden, kun taas Itävallassa näin ei ole. (Der Österreichische Verein für FussgängerInnen 2015; Schwab 2013) Kuvassa 10. on esitetty kuvat Wienin keskusta-alueella sijaitsevasta pihakadusta, joka toimii kävelykadun jatkeena kävelykadun molemmissa päissä. Pihakadut on osoitettu Begegnungszone-liikennemerkillä.



*Kuva 10. Pihakatunäkymät Wienistä, Itävallasta (kuvat Saara Aavajoki).*

Sveitsin ja Ranskan liikennemerkissä jalankulkija on esitetty suurempana suhteessa muihin merkeissä esiintyviin kuvioihin, mikä varmasti kertoo jalankulkijan ensisijaisesta asemasta. Itävallan liikennemerkissä jalankulkijaa ei ole esitetty suurempana, todennäköisesti siksi, että jalankulkija ei ole prioriteettiasemassa. Kaikissa liikennemerkissä nopeusrajoitus 20 km/h on korostetusti esillä. Liikennemerkkit on esitetty kuvassa 11.



*Kuva 11. Vasemmalta alkaen Sveitsin, Ranskan ja Itävallan pihakadua vastaavat liikennemerkit (Begegnungszonen 2015; Schwab 2013).*

## 2.2.2 Pihakadun lainsäädäntö Suomessa

Pihakatu-käsite mainitaan Suomen lainsäädännössä ensimmäisen kerran vuonna 1981 säädetyssä ja vuonna 1982 voimaan astuneessa tieliikennelaissa. Aiemmin pihakadua kutsuttiin suojakaduksi, mutta lainsäädännössä suojakadua ei kuitenkaan mainittu. Pihakadusta todetaan tieliikennelain perusteluissa, että pihakatu mahdollistaa kunnille viihtyisyyttä lisäävien liikennejärjestelyjen toteuttamisen. Alankomaissa, Tanskassa ja Norjassa vahvistetut pihakadun liikennesäännöt olivat pääosin samat kuin Suomessakin 1980-luvulla, mutta yhtenä erona oli esimerkiksi se, että Suomessa pihakaduilla läpiajo oli kielletty. (Mäntynen et al. 1983, s. 2 ja 5)

Tieliikennelaissa (L 3.4.1981/267) pihakatu määritellään 2 §:n mukaan jalankulku- ja ajoneuvoliikenteelle yhteisesti tarkoitetuksi, liikennemerkein sellaiseksi kaduksi osoitetuksi tieksi. Tieliikennelain 33 §:n mukaan pihakadulla on sovitettava ajonopeus jalankulun mukaiseksi ja 20 km/h ei saa ylittää. Ajoneuvon kuljettajan tulee antaa jalankulkijalle esteetön kulku ja pysäköinti on sallittu merkityllä pysäköintipaikalla. Merkityn pysäköintipaikan ulkopuolelle saa kuitenkin pysäköidä polkupyörän, mopon ja vammaisen pysäköintiluvalla varustetun ajoneuvon, jos se ei kohtuuttomasti haittaa pihakadulla liikkumista. Jalankulkija saa tieliikennelain 41 §:n mukaan kulkea pihakadulla kaikilla sen osilla estämättä kuitenkaan tarpeettomasti ajoneuvoliikennettä. Lisäksi tieliikennelain 14 §:n mukaan kuljettajan on aina väistettävä muuta liikennettä, jos hän on tulossa pihakadulta tielle.

Pihakadua koskeva tieliikennelain muutos, joka sallii läpiajon pihakadulla, astui voimaan 1.7.2010. Alkuperäisen tieliikennelain (L 267/1981) mukaan pihakadulla sai kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa vain kadun varrella olevalle kiinteistölle tai merkitylle pysäköintipaikalle ajoa varten. Pihakatumerkkiä ei siten voitu käyttää keskustalueen kaduilla, jos oli tarpeen sallia läpiajoliikenne (HE 48/2010 vp). Lakimuutoksen jälkeen keskustojenkin katuja on ollut mahdollista osoittaa pihakaduksi.

Pihakatu osoitetaan Suomessa pihakatu- ja pihakatu päättyy -liikennemerkeillä. Liikennemerkit on esitetty kuvassa 12. Jalankulkija on liikennemerkillä kuvattu suurimpana

suhteessa muihin kuvioihin, joka kertoo jalankulkijan ensisijaisesta asemasta. Suomen pihakatu-merkissä nopeusrajoitusta ei ole esitetty, vaan se pitää tietää. Lainsäädännössä ei oteta kantaa leikkimiseen, vaikka pihakatu-liikennemerkillä on pelaavan lapsen kuva.



*Kuva 12. Pihakatu- ja pihakatu päättyy -liikennemerkit (Liikennevirasto 2015).*

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidon lain (L 31.8.1978/669) 4 §:n mukaan kunta voi päättää pihakadun kunnossapitovelvollisuuden jakautumisesta. Tontinomistajalle määrättävä kunnossapitovelvollisuus ei kuitenkaan saa olla olennaisesti raskaampi kuin tontinomistajalle muutoin lain mukaan kuuluva kunnossapitovelvollisuus. Normaalilla kadulla ajoradan kunnossapitovastuu on kunnalla ja jalkakäytävien kunnossapito kuuluu tontinomistajille.

### **2.3 Kokeilevilla ratkaisuilla vauhtia keskustan elävöittämiseen**

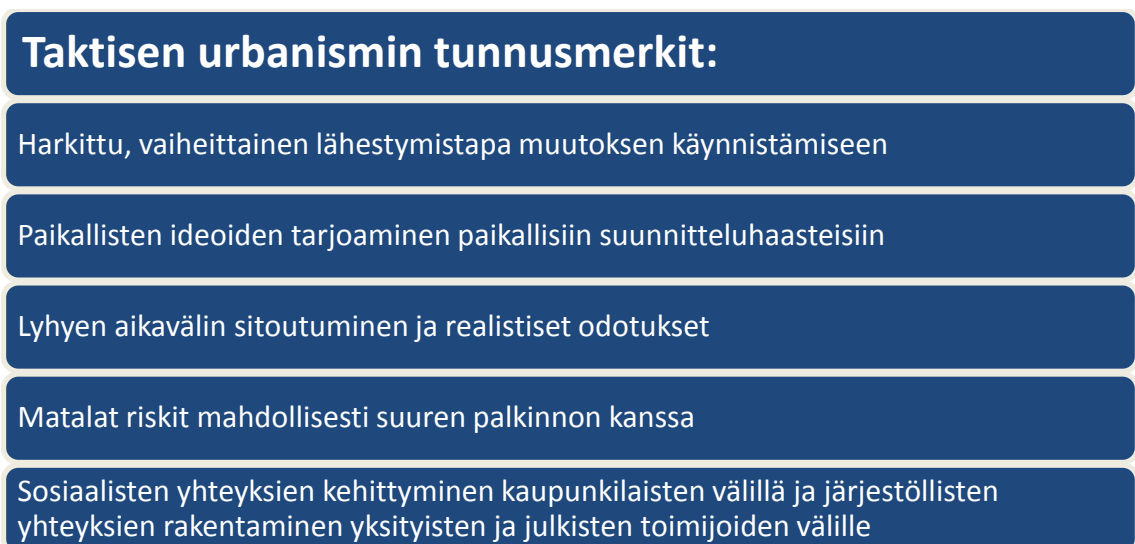
Perinteisessä liikenne- ja kaupunkisuunnittelussa hankeprosessit ovat pitkiä ja suunnitelmat laaditaan ammattilaisten keskuudessa. Sidosryhmien, kuten esimerkiksi asukkaiden, hankkeisiin mukaan ottaminen vaihtelee ja on usein melko pienessä roolissa, vaikka osallistumismahdollisuudet ovat kuitenkin lisääntyneet ja parantuneet. Nykyään vain valmiiden suunnitelmien kommentoinnin sijasta hankkeen osallisilla on enenevässä määrin mahdollisuus osallistua itse suunnitteluun. Monet hankkeet myös lähtevät liikkeelle kaupunkilaisten toimesta. Hankkeita toteutetaan usein vaiheittain ja kokeilukulttuuri on lisääntynyt. Tällöin kaupunkilaiset pääsevät konkreettisesti osaksi muutosta. Vaiheittainen toteuttaminen on myös tiukassa taloustilanteessa hyvä keino toteuttaa muutoksia, joita kuitenkin kaivataan. Uusia, kokeilevia lähestymistapoja keskustojen elävöittämiseen ovat esimerkiksi tactical urbanism ja placemaking.

#### **Tactical urbanism**

Pohjois-Amerikan tapaustutkimuksissa on havaittu, että vähittäinen lähestymistapa kaupunkisuunnitteluprosesseissa on hyödyllistä. Pitkän aikavälin muutos alkaakin usein kokeilemalla jotain pientä. Kun muutokset aloitetaan pienillä toimenpiteillä, voidaan heti reaaliaikaisesti seurata toimenpiteiden vaikutuksia ja tuloksia, ja ikään kuin luoda laboratorio katutilaan. Suunnitelmia voidaan siis tehdä ilman, että itse suunnittelulle annetaan liian suurta painoarvoa. Pienet ja edulliset toimenpiteet mahdollistavat myös nopeat muutokset, jos ratkaisujen toimivuutta halutaan kokeilla hieman erilaisilla järjestelyillä. Suurten, kalliiden ja pysyvien toimenpiteiden välittömässä toteutuksessa on riskinä, että hanke ei toimikaan niin kuin on ajateltu, mutta rahat on käytetty eikä muu-

toksia voida tehdä. Kun hanke aloitetaan pienillä toimenpiteillä ja niistä saatavien kokemusten perusteella suunnitellaan pysyviä ratkaisuja, vältetään toimimattomien järjestelyjen syntyminen ja varmistetaan rahankäytön kohdentuminen oikeisiin ja tärkeisiin toimenpiteisiin. Kun pienet muutokset toteutetaan huolella, voivat ne toimia ensimmäisenä askeleena pysyvämmille muutoksille. Edellä kuvattua yhdysvaltalaista kaupunkisuunnittelutapaa kutsutaan termillä tactical urbanism. Taktinen urbanismi on tehokkaimmillan, kun sitä hyödynnetään nykyhetkessä yhdessä pitkän aikavälin suunnittelu-yrkimysten kanssa. (Lydon 2012, s. 2) Taktinen urbanismi voidaan määritellä seuraavasti: Kaupunki- ja kaupunkilaisvetoinen lähestymistapa ympäristön rakentamiseen lyhytaikaisilla, edullisilla ja skaalattavilla keinoilla tarkoituksena luoda pitkäaikainen muutos (Lydon 2013).

Perinteisissä suunnitteluprosesseissa kaupunkilaisille annetaan usein mahdollisuus kommentoida ehdotuksia ja suunnitelmia, joita he eivät välttämättä edes ymmärrä. Ymmärtämättömyys johtaa helposti kielteisyyteen ja ”not in my back yard” -ajatteluun (NIMBY). Jos ihmisille annetaankin mahdollisuus osallistua vähitellen tapahtuvaan muutokseen asuinympäristöissään tai korttelitasolla, voi suhtautuminen hankkeisiin olla erilaista, kun toimenpiteet ja muutosten toimivuuden näkee todellisuudessa. Toimenpiteiden todellisen kokeilemisen myötä voi myös syntyä uusia oivalluksia tulevaisuuden järjestelyiksi. Kun ihmiset voivat fyysisesti osallistua kaupunkien kehitykseen, on suurempi todennäköisyys, että he kannattavat pysyvien muutosten toteuttamista jatkossa. Taktisen urbanismin avulla myös luottamus eri sidosryhmien ja päättäjien välillä voi syntyä helpommin. Todellinen osallistava suunnittelu onkin enemmän kuin kartoille piirtämistä. (Lydon 2012, s. 1–2) Taktisen urbanismin tunnusmerkit on esitetty kuvassa 13.



**Kuva 13.** Taktisen urbanismin tunnusmerkit (Lydon 2012, s. 1–2).

Taktisen urbanismin tarkoituksena ei ole korvata perinteistä suunnitteluprosessia, koska sillä on oma paikkansa. Tietyissä kohteissa asioiden tekeminen nopeasti, edullisesti ja

vähittäin sen sijaan, että suunnitelma odottaisi hyllyssä tarvittavaa, suurta rahoitusta, voi olla hyvä tapa kaupunkilaisten mukaan ottamiseen ja arvokas keino paikkojen luomiseen. (Zimmerman 2015, s. 34) Taktisen urbanismin avulla myös aiemmin laadittuja, toteutusta odottavia suunnitelmia voidaan siirtää lähemmäksi varsinaista toteutusta (Lydon 2012, s. 2).

Taktisen urbanismin toimintatavat voidaan jakaa hyväksytyihin ja luvattomiin toimenpiteisiin. Luvattomat toimenpiteet voivat alkaa esimerkiksi paikallisten aktivistien toteuttamina ja myöhemmin muuttua hyväksytyiksi tai pysyviksi järjestelyiksi. Sekä hyväksytyjä että luvattomia toimintatapoja on paljon erilaisia. Esimerkkejä hyväksytyistä toimintatavoista ovat muun muassa katujen väliaikainen sulkeminen moottoriajoneuvoilta kävelijöille, pyöräilijöille ja sosiaalisille toiminnoille sekä vajaakäyttöisten katualueiden muuttaminen aukioiksi väliaikaisilla järjestelyillä. Myös pop-up kahvilat, joita voidaan toteuttaa kesäksi pysäköintipaikkojen tilalle tarjoamaan istumismahdollisuuksia sekä liikuteltavat viherlavat ovat urbanismin taktiikoita (kuva 14.). Esimerkkejä luvattomista toimintatavoista ovat muun muassa guerilla gardening, jossa kaupunkiaktivistit muuttavat tyhjiä tiloja istutusalueiksi sekä liittymien korjaaminen, jossa asuinalueiden katuja muutetaan kokoontumispaikoiksi katumaalauksilla. (Lydon 2012, s. 7–35)



*Kuva 14. Liikuteltava viherlava vasemmalla (kuva Mark Boster, Lydon 2012, s. 35) ja liittymän korjaustyö oikealla (Lydon 2012, s. 31).*

## Placemaking

Project for Public Spaces (PPS) on Yhdysvalloissa vuonna 1975 perustettu suunnittelu-, muotoilu- ja koulutusorganisaatio, joka pyrkii auttamaan ihmisiä luomaan ja ylläpitämään julkisia tiloja. Placemaking eli paikan luominen on PPS:n kehittämä lähestymistapa julkisten tilojen kehittämiseen. (Project for Public Spaces 2015a)

Placemaking on monipuolinen lähestymistapa kaupunkien ja julkisten tilojen kehittämiseen. Placemaking ei ole uusi asia, vaan ajattelu juontaa juurensa 1960-luvulta, jolloin esimerkiksi yhdysvaltalaiset Jane Jacobs ja William H. Whyte esittelivät ajatuksiaan kaupunkien suunnittelusta ihmisille eikä vain autoille ja ostoskeskuksille. He korostivat muun muassa houkuttelevien julkisten tilojen merkitystä ja virkeiden naapurustojen

tärkeyttä. PPS alkoi käyttää placemaking-käsitettä johdonmukaisesti 1990-luvun puolivälissä Yhdysvalloissa. Placemaking-prosessin tarkoituksena on innostaa ihmisiä yhdessä pohtimaan julkisten tilojen kehittämistä. (Project for Public Spaces 2015c)

Placemaking keskittyy niiden ihmisten tarkkailuun ja kuunteluun sekä heiltä kyselyyn, jotka asuvat tai työskentelevät muutoksen kohteena olevalla alueella tai muuten käyttävät kohteen julkisia tiloja. Ymmärtämällä ihmisten käyttämiin paikkoihin ja yhteisöön kohdistuvat tarpeet ja pyrkimykset, voidaan muodostaa yhteinen visio kyseiselle paikalle. Luotu visio voi kehittyä nopeasti toteutusstrategiaksi, joka aloitetaan pienen mittakaavan kevyillä, nopeilla ja edullisilla parannuksilla. Pienetkin parannukset voivat tuoda nopeasti hyötyjä sekä julkisille tiloille että niiden käyttäjille. Placemaking voidaan nähdä sekä prosessina että filosofiana. (Project for Public Spaces 2015c) Joskus placemaking nähdään lopputuloksena, joka se oikeasti ei ole. Esimerkiksi pelkkä kalusteiden vieminen julkisen tilaan ei täytä placemaking-määritelmää, vaan se on vain tilan somistamista. Placemaking-periaatteen ydin on siinä, että projekti luodaan yhdessä yhteisön kanssa eikä vain yhteisöä varten. (Project for Public Spaces 2015d)

PPS on kehittänyt konseptin Power of 10+, jonka tarkoituksena on arvioida ja helpottaa placemaking-konseptin käyttöä kaupunkien eri mittakaavatasoilla. Kaupunkien menestymistä ei usein arvioida ihmisen tai paikan mittakaavalla, vaikka juuri ne määrittävät, onko kaupunki onnistunut vai epäonnistunut. Konseptin ideana on, että paikka on viihtyisä ja menestyvä, jos sen käyttäjillä on vähintään kymmenen syytä käyttää tilaa. Näitä syitä voivat olla esimerkiksi istumismahdollisuudet, leikkipaikat, taide, musiikki, ruoka ja muiden ihmisten tapaaminen. Parhaassa tilanteessa osa paikan toiminnoista liittyy juuri nimenomaiseen paikkaan ja tekee siitä ainutlaatuisen tai merkittävän. Erilaisia toimintoja yhdessä tilassa tarjoamalla varmistetaan myös se, että paikka kiinnostaa eri käyttäjäryhmiä. (Project for Public Spaces 2015b)

Yhdysvalloista lähtöisin oleva Placemaking-periaate on levinnyt eri puolille maailmaa, mutta Euroopassa menetelmiä on hyödynnetty melko vähän. Euroopassa placemaking-ajattelun harjoittajista yksi tärkeimpiä henkilöitä on tanskalainen professori Jan Gehl. Hänen kirjoissaan tuodaan esille argumentteja laadukkaiden katujen, aukkioiden ja muiden julkisten tilojen tärkeydestä ihmisille. Hän korostaa julkisten tilojen analysointia sekä tiloja käyttävien ihmisten kuuntelua. Viime kädessä tilan suunnittelun onnistuminen kuitenkin määrittää sen, tuleeko paikasta suosittu vai ei. Euroopassa toteutettiin Placemaking for Cities (P4C) -projekti, jonka tarkoituksena oli edistää kykyä luoda yhteisöjen arvostamia paikkoja. Projekti keskittyi yhteisöjen sitouttamiseen ja kaupunkilaisten valtuuttamiseen johtamaan placemaking-prosesseja. Projektissa tutustuttiin Irlannin Dun Laoghaire Rathdownissa käytettäviin placemaking-lähestymistapoihin, sillä siellä on ollut käytössä yhteisövetoinen lähestyminen paikkojen luomiseen. Parhaita käytäntöjä siirrettiin kokeiltavaksi kolmessa muussa Euroopan kaupungissa: Albacete Espanjassa, Eger Unkarissa ja Pori Suomessa. Kaupungit ovat hyvin erilaisia, joten par-

haiden käytäntöjen toimiessa näissä kaupungeissa, toimivat ne todennäköisesti muuallakin. (Porin kaupunki 2015; Schlappa 2014)

## 2.4 Kävelyolosuhteiden kehittäminen lisää keskustan elinvoimaa

Kävely ja kaupankäynti ovat aina liittyneet kiinteästi yhteen ja ne tukevat toisiaan. Modernissa kaupunkisuunnittelussa niiden välinen positiivinen yhteys havaittiin viimeistään 1950-luvulla, kun ensimmäiset modernit kauppakeskukset rakentuivat Yhdysvaltoihin. Kauppakeskuksissa asiointiolosuhteista pyrittiin tekemään mahdollisimman miellyttävät ja tarjonnasta monipuolinen, jotta asiakkaat saadaan paikalle. Samaa tavoitellaan myös keskustoissa kävelyä edistävien hankkeiden yhteydessä. Ensimmäisiä kävelykatuja ja -alueita toteutettiin jo 1950–1970-luvuilla, kun ihmisiä haluttiin kannustaa ostoksille, ja siten parannettiin liike-elämän toimintaedellytyksiä. Autoista vapaalla alueella ihmisillä on paremmat mahdollisuudet keskittyä ostoksiin. Kävelyolosuhteiden parantamisen synnyttämät muut hyödyt havaittiin vasta muutosten jälkeen, kun kaupunkielämä pääsi kehittymään. Kävelykadut ja -alueet ovatkin yleistyneet eri puolilla maailmaa. (Rantala et al. 2014, s. 112; Vaismaa et al. 2011a, s. 62)

Katutilasta tulee kävelijälle miellyttävämpi, kun siellä ei liiku moottoriajoneuvoja tai niille tarkoitettua tilaa on vähennetty tai rajoitettu. Kävelyolosuhteita parantavia hankkeita vastustavat usein alueen yrittäjät, tai ainakin äänekkäimmät yrittäjät, jotka esittävät argumenttinaan sen, että kävelyhankkeet huonontavat kaupankäyntiä, koska autoilevat asiakkaat katoavat. Erityisesti kävelykatuja vastustavat sellaisten kaupunkien yrittäjät, joissa kävelykeskustaa ei ennestään ole. Kansainvälistä tutkimustietoa kävelyn edistämistoimenpiteiden vaikutuksista liiketalouteen on saatavilla melko vähän ja aiheen tutkiminen on haastavaa, koska yksittäisten toimenpiteiden aiheuttamia vaikutuksia on vaikea erottaa yleisestä talouskehityksestä ja muista olosuhdetekijöistä. Toteutetuista tutkimuksista on kuitenkin nähtävissä, että kävelyolosuhteiden parantaminen on lisännyt alueiden elinvoimaisuutta ja piristänyt liike-elämää. Taloudellisten hyötyjen ohella saavutetaan ympäristö- ja terveyshyötyjä. Lisäksi tutkimuksissa on havaittu yrittäjien yliarvioivan autoliikenteen olosuhteiden merkityksen muihin kulkumuotoihin verrattuna. (Rantala et al. 2014, s. 112, 116 ja 128) Esimerkiksi Isossa-Britanniassa ja Saksassa on tutkittu kävelyn ja pyöräilyn vaikutuksia keskustojen yritysten talouteen ja tutkimuksissa on havaittu, että monet yrittäjät arvioivat asiakkaidensa kulkutapajakauman eri tavalla kuin se todellisuudessa on. Kävelijöiden, pyöräilijöiden ja joukkoliikenteen käyttäjien määrä usein aliarvioidaan, kun taas liikkeisiin saapuvien autoilijoiden määrä yliarvioidaan. (Vaismaa et al. 2011a, s. 18)

Tutkimuksissa on havaittu eroja eri sidosryhmien suhtautumisessa kävelyä edistävien ja yksityisautoilua rajoittavien hankkeiden toteuttamiseen. Muutoksen kohteena olevan alueen paikalliset yrittäjät tyypillisesti suhtautuvat hankkeisiin epäilevästi, valtakunnal-



listen ketjumyymälöiden edustajat puolestaan suhtautuvat neutraalisti tai optimistisesti ja alueen käyttäjät eli jalankulkijat odottavat muutosta innolla. Viranomaiset puolestaan toivovat, että katujen osoittaminen jalankulkijoille aikaansaa odotetun muutoksen kaupunkikeskustoissa. Kävelyolosuhteita parantavien hankkeiden onnistuminen tai epäonnistuminen on kuitenkin monen tekijän summa, eikä mikään tekijä yksinään takaa hankkeiden onnistumista. Ulkoiset tekijät voivat merkittävästi vaikuttaa hankkeiden onnistumiseen ja on tärkeää osata ottaa ne huomioon, kun hankkeiden vaikutuksia arvioidaan. Onnistumiseen vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi yleinen taloustilanne, viranomaisten tavoitteleva kaupunkistrategia, saavutettavuus joukkoliikenteellä ja moottoriajoneuvoilla, hankkeen yksityiskohtainen suunnittelu sekä kävelyalueelta kävelyetäisyydellä oleva asukastiheys. Kun kävelykatuhankkeita tai liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä on toteutettu, on havaittu, että yrittäjät eivät enää luopuisi niistä. (Hass-Klau 1993, s. 21 ja 30)

Liikkeenharjoittajien pelko liikevaihdon laskemisesta liikennejärjestelmän muutoksesta johtuen on yleistä ympäri maailman. Liike-elämän tilanteen on kuitenkin havaittu parantuneen, kun liikennejärjestelmän muutoksia on tehty suunnitellusti ja vaiheittain. Kun muutokset ovat miellyttäneet kaupunkilaisia, ovat vierailumäärät ja oleskeluaika keskustassa kasvaneet, ja niiden myötä myös liikkeiden asiakasmäärät ovat lisääntyneet. Ison-Britannian ja Saksan tutkimuksissa liikkeiden liikevaihdon havaittiin kasvaneen usealla kymmenellä prosentilla sen jälkeen, kun keskustoja oli muutettu kävelyalueiksi. Kävelykeskustan laajentaminen vaiheittain toimii myös lähialueiden liikkeenharjoittajille esimerkkinä siitä, kuinka kävelyn edistäminen parantaa liiketoimintaa. Siten heidät saadaan helpommin mukaan kävelykeskustojen laajentamiseen. (Vaismaa et al. 2011a, s. 18 ja 62)

Kävelyolosuhteiden ja julkisten tilojen parantamisen vaikutuksia voidaan arvioida esimerkiksi kävelijämäärän, asiakasmäärän, ostovoiman, vuokratason, kiinteistöjen käyttöasteen, asiakkaiden ja yrittäjien tyytyväisyyden, alueen arvon sekä alueelle tehtyjen investointien perusteella. Kävelijämäärä kertoo alueen kävelyolosuhteiden houkuttelevuudesta. Kansainvälisissä tutkimuksissa kävelijämäärien on havaittu kasvavan, kun kävelyolosuhteet ovat parantuneet. Asiakasmäärän perusteella saadaan tietoa liike-elämästä. Kansainvälisissä tutkimuksissa asiakasmäärien kasvun on havaittu olevan keskimäärin noin 20–40 % kävelyolosuhteiden ja keskustan kehittämisen myötä. Lisäksi on havaittu, että paikalliset asioivat enemmän lähiympäristössään, mutta myös kauempaa tulevia asiakkaita käy enemmän. Kävelyn edistämishankkeen vaikutusta liiketoimintaan voidaan mitata myös ostovoimalla eli sillä, kuinka paljon yksittäinen asiakas käyttää rahaa alueen liikkeissä. Kävelyhankkeisiin liittyen on mielenkiintoista selvittää, kuinka paljon milläkin kulkutavalla liikkuvat asiakkaat käyttävät rahaa alueella. Tutkimuksissa on havaittu, että kerralla käytetyn rahan määrä vaihtelee kulkutavoittain. Kävelijät ja pyöräilijät käyttävät yleensä kerralla vähemmän rahaa, mutta tekevät kuitenkin

useampia käyntejä, jolloin ostovoima vaikuttaa olevan vähintään samalla tasolla kuin autoilijoillakin. (Rantala et al. 2014, s. 114–116)

Kävelyolosuhteiden parantamisella on usein vaikutuksia myös alueen arvoon. Alueen vuokrataso kertoo alueen houkuttelevuudesta ja vuokrat ovat sitä korkeampia, mitä enemmän kysyntää liiketiloilla on, varsinkin jos liiketiloista on pulaa. Tutkimuksissa on todettu, että liiketilojen vuokrat ovat nousseet keskimäärin 20 % ja toimistojen vuokrat jopa enemmän, kun kävelyolosuhteet ovat parantuneet. Vuokrien nousu voidaan nähdä myös kävelyhankkeiden aiheuttamana negatiivisena puolena, sillä osalle yrityksistä kustannukset voivat nousta liian korkeiksi, jos asiakasmäärät eivät kasva ja siten kompensoi vuokran nousua. Vuokrien nouseminen onkin yksi yrittäjissä vastustusta nostattava asia kävelyalueiden toteuttamiseen liittyen. Vuokrien nousu vaikuttaa myös kävelyalueiden kaupallisen rakenteen muuttumiseen, jos kaikki yrittäjät eivät enää voi toimia alueella. Myös kiinteistöjen käyttöaste kertoo alueen suosiosta, ja sen perusteella voidaan arvioida liiketilojen tarjonnan ja hintatason vastaavuutta kysyntään. Asuntojen arvoissa on myös nähtävissä nousua kävely-ystävällisiksi tehdyillä alueilla, sillä ympäristö on laadukas ja eri toiminnot ovat saavutettavissa kävellen. Lisäksi alueelle tehtyjen investointien perusteella voidaan arvioida alueen houkuttelevuutta, sillä ne kertovat eri tahojen näkemyksistä alueen kehittymisen suhteen. Joissakin tutkimuksissa on muun muassa havaittu julkisten investointien houkuttelevan kehitykseen lisäksi yksityistä rahoitusta. (Rantala et al. 2014, s. 115–116)

Asiakkaiden ja yrittäjien tyytyväisyyttä alueella toteutettuihin muutoksiin voidaan selvittää kyselytutkimuksilla. Kyselyistä saadaan tietoa siitä, millaisia tekijöitä asiakkaat ja yrittäjät pitävät tärkeinä. Yrittäjien vastauksissa korostuu usein pysäköintipaikkojen merkitys, mutta kaupunkilaiset pitävät alueen kävely-ystävällisyyttä ja laadukkuutta tärkeinä asioina. (Rantala et al. 2014, s. 116)

Saksassa ja Isossa-Britanniassa on toteutettu monia kävelyalueita sekä liikenteen rauhoittamisen toimenpiteitä, joiden vaikutuksia liike-elämään on tutkittu. Yleisesti on havaittu, että vaikutukset liike-elämään ovat positiivisia. Kävelyalueilla olevat liikkeet menestyvät ulkopuolella olevia liikkeitä paremmin ja suuret hankkeet tuovat enemmän positiivisia vaikutuksia. Kasvaneesta liikevaihdosta osa maksetaan kuitenkin korkeampana vuokrana vuokranantajalle. Tutkimuksissa on myös havaittu, että ensimmäisten kahden vuoden siirtymäaikana liikevaihdossa voi tapahtua lasku, kun muutos on vielä käynnissä. Kehittyvien alueiden ulkoreunoilla oleville liikkeille vaikutukset voivat olla epäedullisia, jos hankkeita ei suunnitella kunnolla. (Hass-Klau 1993, s. 21)

Saksassa 1950–1970-luvuilla monien kävelyolosuhteita parantaneiden hankkeiden ennen ja jälkeen suoritetuissa jalankulkijalaskennoissa havaittiin kävelijämäärien selvästi kasvaneen. Monissa kaupungeissa kävelijämäärät kasvoivat hankkeiden myötä keskimäärin 20–40 %, mutta vaihteluakin oli tästä ylös- ja alaspäin. Yrittäjät eivät kuitenkaan olleet täysin vakuuttuneita muutoksesta, ja he totesivat, että jalankulkijämäärien kasvu

ei välttämättä kerro paljonkaan heidän todellisesta kulutusvoimastaan keskustoissa. Yrittäjät olivat enemmän huolissaan liikevaihdon, vuokran ja muiden kulujen heilahteiluista. Liikevaihdon kehittymistä tutkittiin 1970-luvulla 11 kaupungissa vertailemalla kävelykatujen ja autokatuojen yritysten liikevaihtoa. Kävelykatujen vähittäismyyntiyrityksistä 83 % ja ravintoloista 63 % ilmoittivat liikevaihtonsa kasvaneen, kun taas autokatuojen vähittäismyyntiyrityksistä vain 20 % ja ravintoloista 25 % raportoivat liikevaihdon kasvaneen. Hotellien osalta kävelykatujen tuoma etu oli vähemmän merkittävä. Saksan talous oli kuitenkin merkittävässä nousuvaiheessa samaan aikaan, mikä pitää ottaa huomioon tuloksia tulkittaessa. Liikevaihdon lisäksi myös kustannukset nousivat enemmän kävelykaduilla. Myöhemmissä tutkimuksissa kävelyalueiden vaikutuksista liikevaihtoon on tehty samankaltaisia, positiivisia havaintoja. (Hass-Klau 1993, s. 22–24)

1980-luvulla Saksassa alettiin toteuttaa liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä, jotta kävelyalueiden ulkopuolisten yritysten tilanne parantuisi. Alueellisten liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden vaikutuksia yritysten liikevaihtoon on tutkittu ennen–jälkeen-tutkimuksilla. Tutkimuksissa havaittiin, että alueellinen liikenteen rauhoittaminen vaikutti jonkin verran parantavasti alueen yritysten liikevaihtoon. Tutkimuksissa kuitenkin todettiin, että toimenpiteiden rakentamisvaiheessa alueen liikenteeseen voi kohdistua häiriöitä ja liian pian rakentamisen jälkeen tehdyissä kyselyissä yrittäjät voivat raportoida liikevaihdon laskeneen. Liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden vaikutuksista yritysten liikevaihtoon havaittiin myös se, että kokonaisvaltaisesti toteutetuilla toimenpiteillä oli todennäköisemmin positiivinen vaikutus useampien yritysten liikevaihtoon. Sekä kävelyolosuhteita parantavien hankkeiden että liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden toteutusten yhteydessä havaittiin, että hankkeiden tulee olla kunnianhimoisia, jotta positiivisia vaikutuksia voidaan saavuttaa. (Hass-Klau 1993, s. 24–27)

Isossa-Britanniassa on 1990-luvulla tutkittu muun muassa tyhjien liiketilojen määrää kävely- ja autokaduilla. Tutkimuksessa havaittiin, että tyhjien liiketilojen määrä oli sitä suurempi, mitä enemmän kadulla oli moottoriajoneuvoliikennettä. Tyhjien liiketilojen suuri määrä kertoo todennäköisesti ostosalueen yleisestä hiljentyemisestä. (Hass-Klau 1993, s. 29)

Kävelyolosuhteiden kehittämisen vaikutuksista liike-elämälle Suomessa on vähän tutkittua tietoa. Aiheesta kuitenkin keskustellaan paljon ja mielipiteitä on sekä puolesta että vastaan. Jotta yrittäjien näkemyksistä saataisiin tutkittua tietoa, Rantala et al. (2014, s. 120–138) on selvittänyt ydinkeskustan kivijalkakauppioiden näkemyksiä kyselytutkimuksella Jyväskylässä, Kokkolassa, Oulussa ja Porissa vuonna 2012 sekä Tampereella vuonna 2013. Jyväskylässä, Oulussa ja Porissa pääkadut ovat olleet onnistuneesti kävelykatuina jo kauan. Tampereen kävelykatu on ydinkeskustan laidalla ja Kokkolan pääkatu on joitain vuosia sitten muutettu osin kävelyalueeksi. Tutkimuksessa on siis mukana pidemmän ja lyhyemmän kävelykatuhistorian omaavia kaupunkeja. Otosalueiksi valittiin yritykset kaupunkien kävelykaduilla sekä kaduilla yhden tai kahden kort-

telin säteellä kävelykaduista. Näin saatiin mukaan sekä kävely- että autokaduilla toimivia yrittäjiä. Vastausprosentti kyselytutkimuksessa oli 30 %. Kyselytutkimuksen tulosten todetaan olevan hyödynnettävissä myös muissa kunnissa. (Rantala et al. 2014, s. 120–121)

Kyselytutkimuksessa havaittiin kävelykadun yrittäjien olevan autokadun yrittäjiä keskimäärin tyytyväisempiä katu ympäristön viihtyisyyteen. Autokadun yrittäjät puolestaan ovat kävelykadun yrittäjiä keskimäärin hieman tyytyväisempiä katu ympäristön toiminnallisuuteen, esimerkiksi jakeluliikenteen toimivuuteen. Yrittäjien tyytyväisyydessä ohi kulkevien ihmisten määrään, eli kadun käyttöasteeseen, on selviä eroja. Oulun kävelykadulla yrittäjät ovat selvästi muita tyytyväisempiä kadun käyttöasteeseen ja autokadulla Oulussa ollaan muita tyytymättömämpiä. Jyväskylässä puolestaan yrittäjien näkemykset ovat päinvastaiset eli autokadun yrittäjät ovat kävelykadun yrittäjiä tyytyväisempiä ohi kulkevien ihmisten määrään. Porissa ja Tampereella katutyypin yrittäjien tyytyväisyydessä ei ole eroja. Kokkolassa kävelykadun yrittäjät ovat kaikkein tyytymättömiä ohi kulkevien ihmisten määrään. (Rantala et al. 2014, s. 122–123)

Kyselyssä selvitettiin myös yrittäjien näkemyksiä pysäköinnistä, joka on aina kävelyhankkeiden yhteydessä esiin nouseva asia. Sekä kävelykadun että autokadun yrittäjät kokevat, että kadunvarsipysäköinnissä on parannettavaa. Keskimäärin tyytymättömämpiä pysäköintiin ovat kävelykadun yrittäjät. Autokadun yrittäjistä tyytymättömän arvosanan kadunvarsipysäköinnille antavat Oulun, Jyväskylän ja Porin yrittäjät. Oulussa kävelykadun yrittäjät ovat kuitenkin autokadun yrittäjiä tyytyväisempiä kadunvarsipysäköintimahdollisuuksiin. Jyväskylässä yrittäjät ovat muita tyytyväisempiä lähimmän pysäköintilaitoksen pysäköintimahdollisuuksiin sekä kävely- että autokadun liikkeissä. Pysäköintilaitoskysymyksen kohdalla yrittäjät osasivat ottaa huonoimmin kantaa pysäköintimahdollisuuksiin, joten tutkimuksessa nostetaan esille ajatus siitä, kuinka hyvin yrittäjät ovat edes tietoisia keskustan pysäköintitarjonnasta. (Rantala et al. 2014, s. 122–123)

Haasteina yrittäjät näkevät keskustan saavutettavuuden autolla, liikkeen näkyvyyden, sosiaalisen turvallisuuden, kadun toiminnallisuuden, kävelijöiden vähäisyyden sekä epäoptimaalisen liikekoonpanon. Autoliikenteen saavutettavuuden takaamiseksi yrittäjät toivoivat edullista tai ilmaista pysäköintiä sekä lisää pysäköintipaikkoja mahdollisimman lähelle yritystä. Yrittäjien unelmakeskustasta kysyttäessä helppokulkuisuus jalan, viihtyisyys ja houkuttelevuus sekä siisteys nousivat kuitenkin tärkeimmiksi tekijöiksi. Kaikki yrittäjät arvostavat eniten alueen mainetta ja näkyvyyttä sekä hyvää saavutettavuutta autolla. Kävelykadun yrittäjät arvostavat erityisesti alueen mainetta ja näkyvyyttä sekä runsasta kävelijämäärää, kun taas autokadun yrittäjät arvostavat hyvää saavutettavuutta autolla ja joukkoliikenteellä sekä edullista vuokraa. Autokadun yrittäjistä reilu kolmasosa haluaisi vaihtaa liikkeensä sijaintia, jos se olisi mahdollista, ja näistä vastaajista reilu puolet haluaisi liikkeensä kävelykadulle. Yrittäjien vastauksissa nousi myös esille toive asiakasvirtojen levittäytymisestä laajemmalle alueelle. Viih-

tyisässä ympäristössä ihmiset ovat valmiimpia kävelemään pidemmälle, esimerkiksi pysäköintialueelta. (Rantala et al. 2014, s. 124–125, 127 ja 129)

Vastanneista yrittäjistä 64 % koki, että yrityksen sijainti kävelykadulla vaikuttaa liikevaihtoon positiivisesti ja 20 % koki, että vaikutus on negatiivinen. Vajaan 20 % mielestä sijainti kävelykadulla ei vaikuta liikevaihtoon. Eroja vastauksissa on nähtävissä kävelykadun ja autokadun yrittäjien välillä siten, että vanhojen kävelykatukaupunkien kävelykatujen yrittäjät kokevat sijainnin vaikutuksen myönteisimpänä ja nuorempien kävelykatukaupunkien autokatujen yrittäjät kokevat vaikutuksen negatiivisimpana. (Rantala et al. 2014, s. 126)

Kansainvälisten tutkimusten tapaan myös Suomen kyselytutkimuksen mukaan yrittäjät yleisesti aliarvioivat kävelyn osuuden ja yliarvioivat auton osuuden asiakkaidensa kulutapajakaukassa, kun osuuksia verrataan liikennetutkimusten tuloksiin. Naiset tekevät yleisesti miehiä enemmän ostosmatkoja ja yli 65-vuotiaiden kaikista matkoista ostosmatkat kattavat suuren osan. Nämä tiedot on hyvä huomioida ostosalueita suunniteltaessa. (Rantala et al. 2014, s. 128)

Kyselytutkimuksessa yrittäjiltä kysyttiin keskustan eri kehittämistoimenpiteiden tärkeyttä kaupungeissaan. Näitä toimenpiteitä olivat pyöräilyolosuhteiden, pyöräpysäköinnin ja liikenneturvallisuuden parantaminen, liikuntarajoitteisten parempi huomioiminen, informaation ja opasteiden lisääminen, kävelykeskustan laajentaminen, jalankulkijoiden tilan lisääminen, autoliikenteen salliminen nykyisillä kävelykaduilla sekä puiden ja istutusten, tapahtumien, roskakorien ja istumis- ja oleskelupaikkojen lisääminen. Yleisesti eri kehittämistoimenpiteet nähdään tärkeinä, lukuun ottamatta autoliikenteen sallimista kävelykaduilla. Jyväskylän yrittäjien vastauksissa pidettiin tärkeimpinä toimenpiteinä liikuntarajoitteisten parempaa huomioimista, roskakorien lisäämistä, liikenneturvallisuuden parantamista sekä tapahtumien lisäämistä. Jyväskylän vastanneista yrittäjistä yli 75 % piti edellä mainittuja toimenpiteitä tärkeinä. Kävelykeskustan laajentamista jyväs-kyläläisistä vastaajista 56 % piti tärkeänä ja jalankulkijoiden tilan lisäämistä piti tärkeänä 65 % vastaajista. Istumis- ja oleskelupaikkoja Jyväskylän vastaajista lisäisi 64 % ja puita sekä istutuksia lisäisi 70 % vastanneista. (Rantala et al. 2014, s. 130–133)

Tampereen kyselyssä kysyttiin lisäksi yrittäjien vaikutus- ja yhteistyömahdollisuuksista. Vain alle viidesosa vastaajista koki kehittämishankkeiden palautteen antamismahdollisuudet hyväksi. Kaikkein negatiivisimmin vastaajat suhtautuivat mahdollisuuksiin vaikuttaa keskustan kehittämiseen. Myös tiedonsaanti keskustan hankkeista koettiin riittämättömäksi. Tulosten perusteella keskustan kehittämishankkeissa on parannettavaa yrittäjien mukaan ottamisen kannalta. Positiivisemmin vastaajat kuitenkin kokivat, että liikkeiden ympäristöllä on selkeä identiteetti ja yrittäjät tekevät yhteistyötä toisten yrittäjien kanssa. Enemmistö vastaajista koki, että ei voi hyödyntää katutilaa liiketoiminnassaan. (Rantala et al. 2014, s. 134)

Yhteenvetona tutkimuksista todetaan, että parempien kävelyolosuhteiden tarjoaminen lisää kysyntää, joka puolestaan näkyy ostoina kävelylväylien liikkeissä. Keskustassa on tilaa rajallinen määrä ja kävelijöinä ihmisiä mahtuu huomattavasti enemmän esimerkiksi yhtä autoa vastaavaan tilaan, jolloin potentiaalisia ostajiakin on enemmän. Kävelijöille voidaan tarjota keskustassa suurempi väyläkapasiteetti helpommin kuin autoille, jolloin on taloudellisinta suosia kävelijöitä. Kävelijät synnyttävät myös suurimman ”lompakko-tiheyden”, joka puolestaan vaikuttaa positiivisesti yritysten liikevaihtoon. Kävelylväylik-si kannattaa muuttaa katuja, joilla jo ennestään on paljon kävelijöitä. Ympäristön viihtyisyys on myös merkittävä tekijä alueen vetovoimaisuudessa. Kun ihmiset viihtyvät alueella ja viettävät siellä aikaa oleskellen, on sillä positiivinen vaikutus alueen liike-toimintaan. (Rantala et al. 2014, s. 135)

Sosiaalinen turvallisuus on yksi tekijä, joka vaikuttaa keskustan viihtyisyyteen. Sosiaalinen turvallisuus voidaan kokea huonoksi, esimerkiksi laitapuolenkulkijoiden tai nuori-sojoukkojen vuoksi. Ihmisten turvallisuuden tunnetta voidaan parantaa esimerkiksi valaistuksella. Istumapaikat, jotka synnyttävät keskustaan toivottua oleskelua, voivat myös heikentää sosiaalista turvallisuutta houkuttelemalla laitapuolenkulkijoita, ja siksi niitä toivotaankin joskus vähennettävän, mikä taas ei muiden käyttäjien kannalta ole suotavaa. (Rantala et al. 2014, s. 136)

Keskustan eri alueilla on usein omat tunnuspiirteensä, joita vahvistamalla eri alueille voidaan luoda omat identiteettinsä. Identiteetin luominen yhdessä yrittäjien ja kiinteistönomistajien kanssa voi tuoda lisää näkyvyyttä heidän yritystoiminnalleen ja sijainnilleen. Keinoja identiteetin luomiseen ovat esimerkiksi katutilan yhteinen ilme, katuta-pahtumat ja brändäys. Kyse on myös paikan luomisesta, josta englannin kielessä käytetään termiä placemaking. (Rantala et al. 2014, s. 137)

Keskustan kehittämisen kannalta eri sidosryhmien välinen kommunikaatio on tärkeää ja yrittäjien ja kiinteistönomistajien ottaminen mukaan kehittämisprosessiin tulisi olla luonnollinen toimintatapa. Yrittäjien toivoma keskusta vaikuttaa olevan hyvin samankaltainen kuin kaupunkienkin yleisesti tavoittelema keskusta. Huono tiedonkulku voi kuitenkin johtaa epätietoisuuteen, joka lisää tyytymättömyyttä ja vastustusta keskustan kehittämishankkeita kohtaan. Yrittäjille liikkeen ympäristö on merkittävä tekijä liiketoiminnan kannalta, joten heidän on tärkeää saada tietoa tulevista toimenpiteistä. Kehittämishankkeilla tavoiteltava kävelyn ja pyöräilyn edistäminen eivät välttämättä ole yrittäjien prioriteettilistalla, joten yrittäjille on tärkeää kertoa ja perustella, miksi eri kehittämistoimenpiteitä tehdään. Yhteisesti laadittu keskustavisiio on hyvä taustatekijä yhteisymmärryksen saavuttamisessa. Vastustuksen osalta ei pidä olettaa, että äänekkäimmän yrittäjän mielipide vastaisi muiden yrittäjien mielipidettä. (Rantala et al. 2014, s. 138)

Kävelykeskusta ja kävelykulttuuri kehittyvät vähitellen, joten kehittymiselle pitää antaa aikaa. Kyselyn perusteella kaupungeissa, joissa on ollut toimiva kävelykatu jo pidem-

pään, suhtaudutaan yleisesti positiivisemmin kävelyolosuhteiden jatkokehittämiseen. Toimivat kävelykadut toimivat hyvinä esimerkkeinä muiden katujen yrittäjille, mutta eivät välttämättä riitä vakuuttamaan muiden kaupunkien yrittäjiä. Kaupungeissa, joissa kävelykeskusta on tuorempi asia, kävelykeskusta saattaa vielä hakea muotoaan, jolloin suhtautuminen voi olla negatiivisempaa. Negatiivisena kävelykeskustan näkevät saattavat ajatella kävelykatujen houkuttelevan vain laitapuolenkulkijoita. (Rantala et al. 2014, s. 138)

Kävelykeskustojen on siis useissa tutkimuksissa havaittu olevan liike-elämän kannalta hyviä, vaikka liike-elämä onkin aluksi suhtautunut epäilevästi kävelyalueiden toteuttamiseen. Ensimmäisten muutosten jälkeen kävelyvaltaisten alueiden toimivuus on havaittu ja niitä on toivottu lisää monissa kaupungeissa. Kaupunkien kävely-ystävällisyys näyttäisi siis olevan monien hyvien syiden lisäksi tavoiteltava asia myös liike-elämän kannalta. Kävelyolosuhteiden kehittämistä voidaan pitää yhtenä tärkeimmistä liikennesuunnittelun kehityssuunnista. (Hass-Klau 1993, s. 31; Rantala et al. 2014, s. 8)

## 2.5 Kokemuksia maailmalta ja Suomesta

Keskustan kävelyolosuhteita voidaan parantaa monilla eri lähestymistavoilla. Muutoksia voidaan toteuttaa normaalien suunnitteluprosessien kautta tai kokeellisilla ja keveämmillä menetelmillä. Kaikilla hankkeilla pyritään kuitenkin samaan päämäärään: kaupunkien palauttamiseen ihmisille. Samalla saavutetaan monia hyötyjä, kuten edellä on kuvattu.

Keski-Euroopan kaupungeista löytyy useita hyviä esimerkkejä elinvoimaisista ja liike-elämältään monipuolisista kävelykeskustoista (Rantala et al. 2014, s. 8). Esimerkiksi Freiburgin kaupungissa Saksassa on yksi Euroopan laajimmista kävelykeskustoista. Sveitsin Genevessä puolestaan on edistetty kävelyä menestyksekkäästi ja kävelyn kulutapaosuus on jopa 43 %, vaikka keskustassa ei varsinaista kävelyaluetta olekaan. Tanskan Kööpenhaminassa kävelyolosuhteita on parannettu jo 1960-luvulta lähtien, ja nykyisin siellä on maailman pisin kävelykatu, Strøget. (Vaismaa et al. 2011a, s. 25, 27 ja 35)

Yhdysvalloissa autoilukulttuuri on perinteisesti vahva, kuten myös ostoskeskusperinne kaupunkien laita-alueilla. Yhdysvalloissakin on kuitenkin alettu edistää sekä kävelyä että pyöräilyä ja keskusta-alueita muutetaan autoilta ihmisille. New York on Yhdysvaltojen edelläkävijä nopeiden muutosten toteuttamisessa.

Keskustojen elävöittämiseen on alettu kiinnittää huomiota myös Suomessa ja erilaisia hankkeita on toteutettu tai toteutetaan parhaillaan. Kävely- ja oleskeluolosuhteita on parannettu sekä perinteisillä että uusilla, kokeilevilla menetelmillä. Kokeilujen kautta on etsitty uusia lähestymistapoja hankkeiden toteuttamiseen.

Seuraavissa alaluvuissa on esitelty Kööpenhaminan, New Yorkin ja Helsingin kaupunkien erilaisia keskustan elävöittämisen ja kävelyn edistämisen hankkeita. Hankkeita on toteutettu erilaisilla periaatteilla. Kööpenhaminassa kävelykeskustaa on laajennettu vaiheittain ja kaupunkielämän kehittymiseksi on määritelty rohkea visio. Kööpenhaminassa on panostettu huomattavasti myös kaupunkielämän tutkimukseen. New Yorkissa on saavutettu merkittäviä parannuksia katutilan viihtyisyydessä ja ihmisten oleskeluolosuhteissa väliaikaisin järjestelyin toteutetuilla hankkeilla. Helsingissä Vaasankadun kävelykatukokeilusta pyrittiin keräämään oppeja kokeilukulttuurin lisäämiseksi.

### 2.5.1 Kööpenhaminan kävelykeskustan laajentaminen askel askeleelta

Kööpenhaminan kävelykeskusta sai alkunsa 1960-luvulla, kun autoliikennettä ja pysäköintiä alettiin vähentää ja autottomia alueita syntyi. Vuonna 1962 pääkatu Strøget muutettiin kävelykaduksi ja nykyisin se on osa laajempaa kävelykeskustaa (kuva 15.). Aluksi kävelyhanketta vastustettiin ja sen onnistumista epäiltiin, muun muassa kaupungin pohjoisen sijainnin, sääolosuhteiden ja pohjoismaisen kulttuurin vuoksi. Ensimmäisessä vaiheessa katu suljettiin ajoneuvoliikenteeltä ikään kuin kokeena, sillä katua ei rakenteellisesti muutettu ja ajorata sekä jalkakäytävät säilyivät sellaisinaan. Jo pian kävelykadun havaittiin olevan menestys ja ensimmäisen vuoden aikana kävelijämäärä nousi 35 %. Vuonna 1965 Strøget muutettiin pysyvästi kävelykaduksi ja vuonna 1968 katu sai uuden päällysteen. (Gehl 2010, s. 12–13; Gehl & Svarre 2013, s. 151)



*Kuva 15. Strøget vasemmalla vuonna 1953 ja oikealla vuonna 2013 (Gehl & Svarre 2013, s. 150).*

Strøgetin kävelykadun avaamisen lähtökohtana oli pyrkimys kannustaa ihmisiä enemmän ostoksille, sillä autottomien alueiden oli havaittu tarjoavan paremmat olosuhteet ostosten tekoon (Vaismaa et al. 2011a, s. 62). Idea ajoneuvoliikenteen rajoittamiseen Kööpenhaminan keskustassa tuli suurilta osin Saksasta, jossa kaupunkien keskustoihin oli rakennettu kävelykatuja kaupankäynnin vauhdittamiseksi. Keskustojen kävelykaduista tavoiteltiin myös kilpailijaa 1960-luvulla Yhdysvalloista levinneelle ostoskeskuskulttuurille, jossa automarketteja sijoitettiin kaupunkien laiduille. (Gehl & Svarre 2013, s. 151)



Kööpenhaminan keskustan muutos autopainotteisesta kävelypainotteiseksi on ollut asteittain etenevä prosessi. Strøgetin jälkeen katuja ja aukioita on toinen toisensa jälkeen muutettu ihmisille sopivammiksi. Samalla keskustan pysäköintipolitiikkaa on vuosien saatossa kehitetty siten, että vuosittain on jonkin verran vähennetty pysäköintipaikkojen määrää, noin 2–3 % vuodessa, jolloin ihmisten on ollut mahdollista vähitellen muuttaa liikennetottumuksiaan. Julkisten tilojen lisäämisen ohella on kehitetty joukkoliikennettä ja erityisesti pyörätieverkoston. (Gehl 1998, s. 194–195) Kun autottomien alueiden määrä on kasvanut ja tiloja on annettu ihmisten käyttöön, ovat kaupunkilaiset keksineet uusia käyttötapoja alueille. Tanskassa, ja ylipäätään Pohjoismaissa, ei perinteisesti ollut vahvaa julkisen elämän kulttuuria, mutta muutosten tuloksena Kööpenhaminaan on syntynyt sellainen. Keskustan kävelypainotteisuutta on tukenut myös kaupungin pieni mitakaava. Lisäksi kaikki tärkeät liikkeet ja palvelut sijaitsevat kaupungin keskustassa. (Gehl 1998, s. 195–196).

Järjestelmällisten kävelijöiden ja kaupunkielämän olosuhteiden parannustoimenpiteiden ohella Kööpenhaminassa on dokumentoitu kehitystä ja muutosten aiheuttamia vaikutuksia jo 1960-luvulta lähtien. Kaupungin keskustassa on toteutettu laajat julkisen tilan ja elämän tutkimukset vuosina 1968, 1986 ja 1996. Tutkimuksissa on käytetty samoja tutkimusmetodeja, jonka ansiosta kaupunkielämän kehitystä on voitu seurata eri vuosikymmeninä. Näiden tutkimusvuosien välillä kesäkauden kävelijämäärän havaittiin nousseen 25 % ja virkistys- sekä sosiaalisten aktiviteettien määrä oli nelinkertaistunut, vaikka kaupungin asukasmäärä ei kuitenkaan ollut kasvanut. Kaupunkilaisten havaittiin viettävän 3–4 kertaa enemmän aikaa keskustassa eri aktiviteeteissä ja juuri se on tehnyt kaupungin eläväksi. Kun ihmisten aktiviteettejä on havainnoitu, on julkista tilaa voitu kehittää aktiviteeteille sopivaksi. Uudet julkiset tilat ovat mahdollistaneet myös erilaisien tapahtumien järjestämisen. Tutkimuksissa havaittiin, että julkisten tilojen laadukkuus on tärkeä tekijä julkisen elämän kehittymiselle. Tärkeitä laatutekijöitä ovat muun muassa sijainti, ilmapiiri, mittasuhteet, kalusteet, yksityiskohdat ja julkisivujen viehättävyys. Esimerkiksi kadun päällystemateriaali vaikuttaa kävelijöiden määrään, sillä laadukkaalla väylällä kävelykokemus on parempi ja ihmiset kävelevät enemmän (City of Copenhagen 2011a, s. 10). Viimeisin tutkimus on tehty vuonna 2006 ja siinä tutkimusalueeksi laajennettiin koko kaupunki. Julkisen elämän tutkimuksista on tullut olennainen osa kaupungin toimintaa ja tutkimukset toimivat tiedonkeruumenetelmänä keskustan kehittämistä varten. (Gehl 1998, s. 195–196; Gehl 2010, s. 13; Gehl & Svarre 2013, s. 146, 151 ja 155–156)

Kööpenhaminan kävelykeskustan menestyksen takana ovat olleet julkisten tilojen laadukkuus sekä asteittainen lähestymistapa muutoksiin. Uusi julkisen elämän kulttuuri on siinä samalla vähitellen kehittynyt ja kaupungista on joka vuosi tullut hieman parempi paikka elää. (Gehl 1998, s. 196–197) Menestyksen takana on myös rohkea visio paremmasta kaupungista ja riittävän korkealle asetetut tavoitteet (Vaismaa et al. 2011a, s. 50). Kööpenhaminan kokemusten perusteella on yksiselitteisesti todettu, että ihmisten

kutsuminen kaupunkiin autojen sijasta lisää kävelyä ja kaupunkielämää (Gehl 2010, s. 13). Kööpenhaminan menestystarina ja julkisen elämän tutkimuksessa käytetyt menetelmät ovat levinneet laajalti ympäri maailman (Gehl & Svarre 2013, s. 155). Kuvassa 16. on kuvattu julkisen tilan elämää Strøgetin varrelta.



**Kuva 16.** *Gammeltorv ja Nytorv Strøgetin varrella (Gehl & Svarre 2013, s. 154).*

Vuonna 2009 Kööpenhamina asetti tavoitteeksi olla vuoteen 2015 mennessä metropoli ihmisille. Visiona on tulla kaupungiksi, joka on maailman paras asua ja kestävän kehityksen mukainen. Julkisten tilojen tulee olla kutsuvia ja mahdollistaa monipuolinen kaupunkielämä. Kaupunkielämälle on asetettu kolme tavoitetta vuoteen 2015 mennessä (City of Copenhagen 2009):

- 80 % kaupunkilaisista on tyytyväisiä kaupunkielämään
- 20 % enemmän kävelyliikennettä
- 20 % enemmän kaupunkilaisten kaupunkitiloissa viettämää aikaa

Kunta ei voi yksin luoda kaupunkielämää, mutta yhdessä eri toimijoiden ja kaupunkilaisten kanssa se on mahdollista. Yritysten kanssa käydään vuoropuhelua kaupunkielämän puitteiden luomisesta. Kävelykulttuurin kehittymisen edellytyksenä on kaupunkilaisten osallistuminen prosessiin (Bech & Ballhorn Provstgaard 2009, s. 5). Vuoropuhelulla kaupunkilaisten kanssa varmistetaan, että kaikki ideat ja toiveet tulevat kuulluiksi ympäristöä suunniteltaessa. Paikallisilla asukkailla tai alueen käyttäjillä on usein paras tuntemus alueesta ja sen mahdollisista ongelmista. Kaupunkilaisia voidaan osallistaa muun muassa ehdottamaan reittitarpeita (kuva 17.). Asiantuntijoiden tehtävänä onkin muuntaa kaupunkilaisten ideat oikeiksi ja toteutuskelpoisiksi hankkeiksi. (City of Copenhagen 2009, s. 14–15)



*Kuva 17. Kööpenhaminalaisia osallistumassa kävelyreittien suunnitteluun (City of Copenhagen 2011a, s. 35).*

Kävelyliikenteen lisäämiseksi 20 %:lla Kööpenhaminassa luotiin kävelystrategia ”More People to Walk More”. Strategian mukaan kaupunki halutaan suunnitella niin, että ihmiset valitsevat kävelyn kulkutavakseen, ja siten edistävät kaupunkielämää. Samalla ihmisten terveys kohenee, kun yhä useampi liikkuu arjessa aktiivisella tavalla. Strategia sisältää toimenpide-ehdotuksia, joilla tavoitteeseen voidaan päästä. Tarkemmiksi keskitymiskohteiksi on valittu neljä teemaa, joissa kävelyn lisäämisen potentiaali on arvioitu suurimmiksi: kävelykulttuurin kehitys, kävelyreitit ja tapaamispaikat, pääostoskadut ja liikenteen solmukohtat. (City of Copenhagen 2011a)

Kävelykulttuurin kehittämisessä kaupunki panostaa ihmisten tietoisuuden lisäämiseen kävelyn hyötyjä koskien, esimerkiksi erilaisten tapahtumien avulla. Kävelyreittien ja tapaamispaikkojen osalta keskitytään reittien jatkuvuuteen ja esteettömyyteen sekä tapaamispaikkojen kytkemiseen reittien yhteyteen. Pääostoskaduilla, joita kutsutaan nimellä ”pedestrian priority main shopping streets” eli jalankulkua suosivat pääostoskadut, panostetaan kävelyolosuhteisiin, esimerkiksi leveämmillä jalkakäytävillä, ja priorisoidaan jalankulkijoita, mutta kaikki liikennemuodot ovat sallittuja (kuva 18.). Liikenteen solmukohtissa kehitetään niiden esteettömyyttä ja parempaa kytkeytymistä kävelyreitteihin. (City of Copenhagen 2011a)



*Kuva 18. Jalankulkua suosivia pääostoskatuja Kööpenhaminassa (City of Copenhagen 2011a, s. 23 ja 25).*

Visioidussa tulevaisuuden kävelykulttuurissa kaupunkilaisten keskuudessa on herännyt tietoisuus siitä, että kaupunki on erityinen paikka jalankulkijoille. Siihen on vaikuttanut vuosien kuluessa saavutettu laatutaso. Kööpenhaminalaiset ovat ylpeitä pyöräilykaupunkinsa lisäksi myös kävelykaupungistaan, jonka kehittämiseen he ovat itse osallistuneet. (City of Copenhagen 2011a, s. 12)

Kaupunkielämän kehittymisen seuraamista varten Kööpenhaminassa on laadittu vuosina 2010–2013 Urban Life Account -raportit, jotka kokoavat yhteen tietoa kävelystä ja kaupunkitilojen käytöstä useasta tutkimuksesta. Kaupunkielämää on muun muassa tutkittu arvioimalla sen määrää ja laatua, esimerkiksi kaupungissa aikaa viettävien ihmisten, tapahtumien ja toiminnan määrää mittaamalla sekä kaupunkilaisia haastatteleamalla (Vaismaa et al. 2011a, s. 50). Raporteissa on seurattu esimerkiksi seuraavia asioita (City of Copenhagen 2011b):

- kaupunkilaisten tyytyväisyys kaupunkielämään osallistumisen mahdollisuuksiin (aktiiviteettien määrä, tapahtumiin osallistuminen, istumismahdollisuudet ulkona kahviloissa ja ravintoloissa, turvallisuudentunne)
- terasseille ja katukojuille myönnettyjen lupien määrä, tapahtumien määrä
- kävelymatkojen määrä, kesto ja pituus, kulkumuotojakauma, suosituimmat kävelyliikenteen kadut, naisten ja miesten osuus kävelijöistä eri kaduilla
- syyt miksi kävellään ja miksi ei kävellä, esteet kävelylle
- oleskeluun käytetty aika, kuinka usein kaupunkitilassa oleskellaan, suosituimmat oleskelupaikat, oleskelutoiminnot
- leikkikenttien määrä lasta kohti, tyytyväisyys leikkikenttiin

Kööpenhaminassa kahviloiden ulkoterassit ovat lisääntyneet ja vaikuttaneet merkittävästi kaupunkitilan käyttöön. Vuonna 2013 istumispaikkoja arvioitiin olevan ulkona noin 19 000. Terassilupien määrä on kasvanut 78 % vuodesta 2010 vuoteen 2013. Terassilupa on ilmainen, mutta sitä täytyy hakea kaupungilta. (City of Copenhagen 2014, s. 7) Terassilupa oli aiemmin maksullinen, mutta vuonna 2012 maksullisuus poistettiin. Terassilupahakemuksilla halutaan kuitenkin varmistaa kaupunkitilan säilyminen turvalisena, esteettömänä sekä houkuttelevana. (City of Copenhagen 2013, s. 9)

### **2.5.2 New Yorkin nopea muutos kävelijäystävällisemmäksi**

New Yorkissa julkaistiin vuonna 2007 pitkän aikavälin suunnitelma plaNYC, jonka mukaisesti kaupungista tavoitellaan vihreämpää ja parempaa New Yorkia. Yksi suunnitelmassa esitetty haaste kaupungin eri toimijoiden työstettäväksi oli kaupungin julkisten tilojen uudelleen ajattelu siten, että kaduista ja aukioista kehittyisi kaupunkilaisystävällisiä tiloja. Tavoitteena on, että jokainen kaupunkilainen asuisi 10-minuutin kävelysäteellä jostakin julkisesta tilasta. (New York City DOT 2008, s. 2 ja 38)

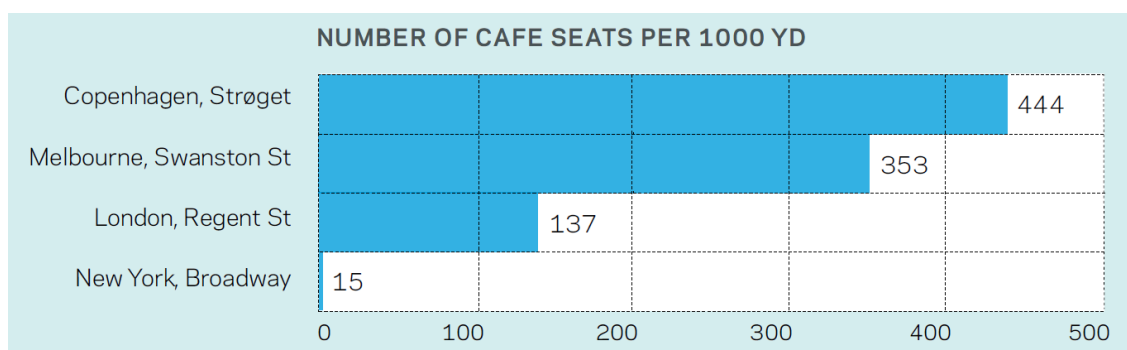
Yksi hanke, jolla suunnitelman päämäärää on lähdetty tavoittelemaan, on World Class Streets -projekti eli maailmanluokan kadut. New Yorkin kaduilla on perinteisesti suosittu autoliikennettä, mutta nyt leveiden katujen potentiaali palvella myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä on huomattu. New Yorkin tiiviys ja elävyys myös luovat hyvät edellytykset kävelyn kehittämiselle ja kannustavat jo sinänsä kävelemään. New York kuuluu jo valmiiksi maailman vilkkaimpiin kaupunkeihin kävelijämäärällä mitattuna. Vaikka New Yorkissa kävelijämäärät ovat suuria, se ei välttämättä tarkoita, että kävelyolosuhteet olisivat laadukkaat. Kävelyväylien ruuhkautuminen on merkki huonoista kävelyolosuhteista, eikä se rohkaise ihmisiä kävelemään tai oleskelemaan (kuva 19.). (New York City DOT 2008, s. 6–7, 11–13, 16 ja 20–21; New York City DOT 2013, s. 121)



*Kuva 19. Ruuhkaa jalkakäytävillä New Yorkissa (New York City DOT 2008, s. 21).*

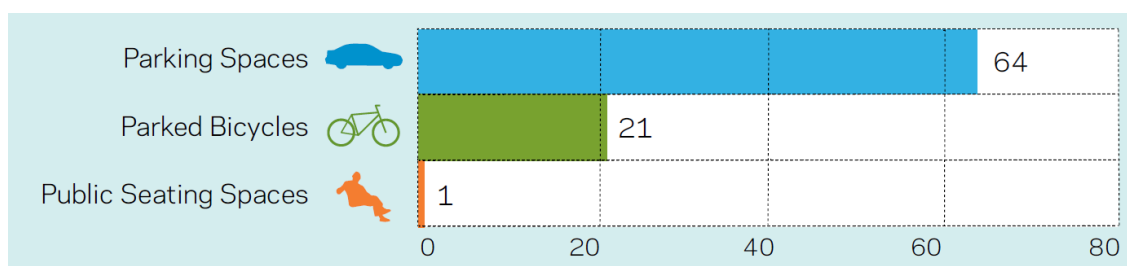
Katujen ja aukoiden kehittäminen aloitettiin tanskalaisen Gehl Architects'n kehittämällä julkisen elämän tutkimuksella, jolla selvitettiin, kuinka kaupunkilaiset käyttävät julkisia tiloja. Esimerkiksi tehtiin kävelijälaskentoja, oleskelun havainnointia sekä julkisten tilojen laadunarviointia. Tulosten perusteella laadittiin strategia julkisten tilojen kehittämiseksi. (New York City DOT 2008, s. 15)

Tutkimuksissa havaittiin seuraavia ongelmia: merkittävä jalkakäytävien ruuhkautuminen, paljon kävelyä entisestään vaikeuttavia esteitä jalkakäytävillä, joukkoliikenteen vaikea saavutettavuus jalkakäytävien ruuhkista johtuen, istumismahdollisuuksien, pysähtymispaikkojen ja ulkoilmakahviloiden vähäisyys, rakennustelineiden paikalleen jättäminen, lasten ja iäkkäiden kaupunkilaisten vähäisyys, keskellä liikennettä olevien julkisten tilojen heikko saavutettavuus sekä rakennusten suljetut julkisivut. Esimerkiksi kahviloiden asiakaspaikkamäärissä New York on selvästi Kööpenhaminaa jäljessä (kuva 20.). (New York City DOT 2008, s. 18–35)



**Kuva 20.** Kahviloiden asiakaspaikkamäärien vertailu (New York City DOT 2008, s. 27).

Erään Manhattanin kadun autopsäköintipaikkojen, pysäköityjen pyörien ja istumismahdollisuuksien määrän vertailu kertoo hyvin, kuinka autoille on tarjolla selvästi eniten pysähtymismahdollisuuksia (kuva 21.). Ilman julkisia istumismahdollisuuksia kaupungin katuja ei voida luokitella paikoiksi. Kaupunkina New York kuitenkin tarjoaisi ihmisille erinomaiset mahdollisuudet esimerkiksi ihmisvilinän tarkkailuun, kun istumismahdollisuuksia vain olisi tarjolla. (New York City DOT 2008, s. 25 ja 29; New York City DOT 2013, s. 117)



**Kuva 21.** Autopaikkojen, pysäköityjen pyörien ja istumismahdollisuuksien määrät eräällä Manhattanin kadulla (New York City DOT 2008, s. 29).

Edellä mainittujen ongelmien tunnistamisen jälkeen maailmanluokan katuja varten luotiin uusia suunnittelustandardeja ja katuparannuksia alettiin toteuttaa eri menetelmillä. Yhdeksi menetelmäksi muotoutui vajaakäyttöisten katualueiden muuttaminen julkisiksi aukioiksi nopeasti väliaikaisilla materiaaleilla. Materiaaleina käytetään esimerkiksi maalia, murskesoraa, istutuksia, pöytiä, tuoleja ja taidetta. Kyseinen menetelmä on nopea ja kustannustehokas ja myöhemmin muutokset voidaan toteuttaa pysyvin järjestelyin. Ensimmäiset uudet aukiot rakennettiin vuosina 2007 ja 2008. Yksi ensimmäisistä muutoskohteista oli Pearl Street Triangle Plaza Brooklynissä, kun kadunkulmauksen pysäköintialue muutettiin vihreäksi aukioksi (kuva 22.). Pearl Streetin uuden aukion myötä paikallisten liikkeiden vähittäismyynnissä havaittiin 172 %:n nousu kolmen vuoden aikana, kun vastaavana aikana koko kaupunginosan liikkeissä vähittäismyynnin nousu oli 18 %. (New York City DOT 2008, s. 37–38; New York City DOT 2012, s. 7; New York City DOT 2013, s. 122 ja 125)



**Kuva 22.** Pearl Street Triangle Plaza (New York City DOT 2008, s. 38).

Toteutettujen kohteiden perusteella New York City DOT päätti perustaa NYC Plaza Program -ohjelman, jotta eri yhteisöillä olisi mahdollisuus ehdottaa aukion tarpeita, ja tarpeiden perusteella voitaisiin alkaa suunnitella ja toteuttaa uusia kohteita. Ideana on, että tarve julkiselle tilalle tulee paikalliselta yhteisöltä, he osallistuvat suunnitteluprosessiin ja ottavat aukiot ylläpidettäväkseen niiden valmistuttua. (New York City DOT 2008, s. 38) Kaupunki kuitenkin rahoittaa julkisen tilan toteutuksen. Aukiohankkeet on jaettu kahteen ryhmään: väliaikaisin järjestelyin toteutettavat hankkeet ja perusrakentamishankkeet. Kuten edellä on kuvattu, väliaikaisin materiaalein julkinen tila voidaan toteuttaa lähes reaaliajassa. Nopea toteutus auttaa myös paikallisten tuen saamisessa hankkeille. Jos hanke osoittautuu toimivaksi, voidaan se myöhemmin siirtää pysyvästi toteutettavien hankkeiden listalle. Perusrakentamishankkeen kautta julkinen tila toteutetaan suoraan pysyväksi ja prosessi voi kestää vuosia. Usein prosessin aikana saatetaan kuitenkin toteuttaa tila jo väliaikaisillakin järjestelyillä. Pysyvien aukioden toteutukseen kuuluu katutilan rakenteellinen muutos, jossa esimerkiksi entinen ajorata korotetaan jalkakäytävien tasoon. Väliaikaisin ja pysyvin materiaalein toteutettujen aukioden lisäksi New Yorkin aukio-ohjelmaan kuuluvat yhden päivän aukiot, jossa ideana on, että ehdotettua aukiota kokeillaan yhden päivän tapahtumana. Kokeilun avulla voidaan kerätä paikallisilta tukea väliaikaisen tai pysyvän aukion toteutukseen. Plaza ram -ohjelman eri aukiotyypit on esitetty kuvassa 23. (New York City DOT 2013, s. 122 ja 126; New York City DOT 2015b, s. 2)



**Kuva 23.** *New Yorkin uusien aukioiden toteuttamisperiaatteet NYC Plaza Program -ohjelman mukaan (New York City DOT 2015a).*

Merkittävin muutos New Yorkissa on tehty Times Squarelle, joka muutettiin käytännössä yhden yön aikana vilkkaasta kadusta autottomaksi ihmisten oleskelualueeksi vuonna 2009 (kuva 24.). Muutos toteutettiin väliaikaisilla järjestelyillä, kuten maalaamalla asfaltti ja tuomalla tuoleja sekä istutuslaatikoita. Ihmiset ottivat uuden julkisen tilan heti käyttöönsä. Muutoksen vaikutuksia seurattiin laskemalla kadun käyttäjät ennen ja jälkeen toimenpiteiden. Tutkimuksen tulokset palvelivat arviointityökaluna Times Squaren suunnitteluprosessissa ja esimerkiksi kalusteiden sijoittelua arvioitiin tulosten mukaan. Times Squaren kokeilulla alkanutta muutosta alettiin vuonna 2013 rakentaa pysyväksi, koska ihmiset ovat ottaneet paikan omakseen ja ennen–jälkeen-tutkimuksista on saatu hyviä tuloksia. (Gehl & Svarre 2013, s. 132–133; New York City DOT 2013, s. 133 ja 138)

Kaupunkilaisten suhtautumista uuteen Times Squareen selvitettiin kyselyillä. Heti muutoksen jälkeen 48 % vastanneista piti Times Squaren sulkemista liikenteeltä hyvänä ideana ja huonona 35 %. Muutamaa kuukautta myöhemmin 81 % kaupunkilaisista suhtautui uuteen Times Squareen myönteisesti. Ennen Times Squaren muuttamista ihmisille kerrottiin, että kyseessä on kokeilu, jota seurataan puolen vuoden ajan ja sen jälkeen päätetään järjestelyjen jatkosta. Seurantajaksolla saatiin muun muassa seuraavia hyviä tuloksia: jalankulkijoiden määrä kasvoi 11 % ja jalankulkijoiden onnettomuudet vähenivät 35 %. Järjestelyistä päätettiin tehdä pysyviä, koska kaupunkilaisten ja yritysten tuki oli vahva. (New York City DOT 2013, s. 138–140)

Times Squaren liikkeiden vuokrat olivat vuonna 2013 enemmän kuin kaksinkertaistuneet muutoksen toteuttamisen jälkeen. Myös muilla muutosalueilla on havaittu sama ilmiö, kun liikennejärjestelyjä on parannettu kestävämpään suuntaan ja julkisia tiloja on lisätty. Times Squarelle on myös avattu paljon uusia merkkiliikkeitä. (New York City DOT 2013, s. 4 ja 140)





**Kuva 24.** *Times Square ennen ja jälkeen -tilanteissa (The City of New York 2010, s. 44).*

Kuten muuallakin maailmassa, myös New Yorkissa parempien katujen ja julkisten tilojen on havaittu vaikuttavan talouteen ja kaupankäyntiin positiivisesti. Uusien aukoiden, kuten myös muiden erilaisten katumuutosten, esimerkiksi jalkakäytävien leventämisen, on havaittu parantaneen liikenneturvallisuutta. Eri yhteisöiltä tulee enenevässä määrin ehdotuksia uusien aukoiden rakentamiseksi. Muutokset ovat myös lisänneet kaupunkilaisten innokkuutta osallistua erilaisiin kävely- ja katutapahtumiin. New Yorkissa on myös panostettu hankkeiden seuraamiseen ja vaikutusten arvioinnin raportointiin. (New York City DOT 2013, s. 18 ja 118) New Yorkissa toteutetut muutokset ovat toimineet inspiraation lähteenä Yhdysvaltojen muille kaupungeille sekä muulle maailmalle. Jotta hankkeista voidaan oppia ja ottaa mallia muualla, on tehtyjen muutosten vaikutusten selvittäminen ja raportointi tärkeää. (Gehl & Svarre 2013, s. 133)

Kun New Yorkin asukkailta on myöhemmin kysytty muutoksista, ovat mielipiteet olleet lähes poikkeuksetta myönteisiä. Kaupunkilaisista 72 % pitää uusien julkisten tilojen luomista hyvänä. Merkittävä tekijä kaupunkilaisten tuen saamiseksi on ollut New Yorkin kaupungin liikenneyksikön (New York City Department of Transportation, NYC DOT) innovatiivinen ja nopea toimintatapa, jossa katumuutoksia on toteutettu lähes yhdessä yössä perinteisten pitkien suunnitteluprosessien sijaan. World Class Streets -ohjelma on hyvä esimerkki uudesta ja nopeasta katumuutosten prosessista, jolla on saavutettu lyhyessä ajassa kaupunkilaisille näkyviä muutoksia ja merkittäviä hyötyjä. Tällä tavalla myös kaupunkilaiset ovat päässeet mukaan hankkeisiin ja toimenpiteiden toimivuudesta on saatu todellista, käyttäjiin perustuvaa tietoa. Havaintojen perusteella toimenpiteistä on voitu keskustella ja järjestelyjä on voitu muokata, jos ongelmia on havaittu, ennen kuin ne on toteutettu pysyvillä ratkaisuilla. Tämä ”overnight” eli yhdessä yössä toteutettavien muutosten toimintatapa on muuttanut julkisten tilojen suunnittelua ja levinnyt laajasti Yhdysvaltojen muihin kaupunkeihin. (New York City DOT 2013, s. 4, 9, 118 ja 121)

Koska istumismahdollisuudet ovat tärkeässä osassa kadun sosiaalisen elämän ja talouselämän ylläpitämisessä, New Yorkissa on kehitetty muitakin hankkeita istumismahdollisuuksien lisäämiseksi. Yksi kaupungin katutilan elävöittämissankkeista on Street Seats -ohjelma, jonka puitteissa voidaan kesäaikaan korvata pysäköintiruutuja tilapäisil-

lä oleskelupaikoilla. Oleskelupaikka nostetaan jalkakäytävän tasoon esimerkiksi puisella alustalla, jonka päälle voidaan sijoittaa tuoleja ja pöytiä (kuva 25.). Paikkoja ylläpitävät kyseisellä kohdalla toimivat yritykset tai muut toimijat. Kuten monet muut New Yorkin liikenneyksikön toteuttamat ohjelmat, perustuu Street Seats -ohjelmakin paikallisilta toimijoilta tuleviin pyyntöihin paikkojen toteuttamiseksi. Vaikka oleskelupaikka on jonkin tietyn toimijan kohdalla, on se kaikille avointa julkista tilaa. (New York City DOT 2013, s. 124; New York City DOT 2015c)



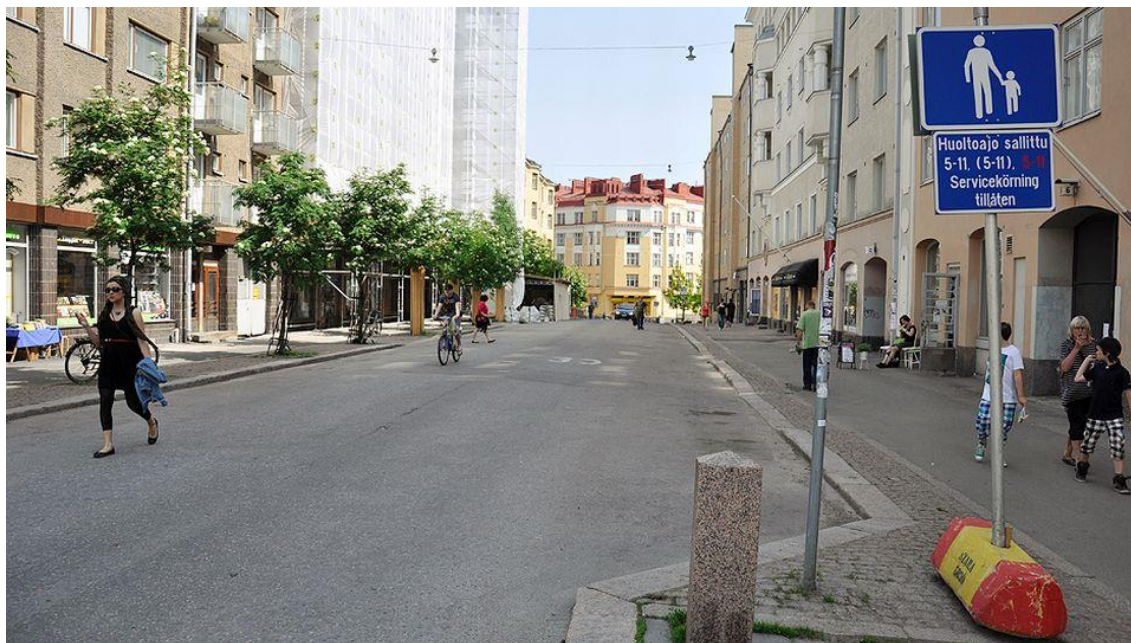
*Kuva 25. Street Seats -ohjelman mukainen oleskelupaikka (New York City DOT 2013, s. 124)*

### 2.5.3 Helsingin kävelykatukokeilu

Vaasankatu Helsingin Alppiharjussa muutettiin kokeiluna kävelykaduksi ajalla 1.6.–30.9.2013. Kokeilun tarkoituksena oli selvittää Vaasankadun soveltuvuutta kävelykaduksi ja muutos toteutettiin vain liikennemerkeillä, katu rakenteellisesti muuttamatta. Normaalisti kävelykadut merkitään asemakaavaan ja suunnitellaan myös rakenteiltaan kävelykadun luonteeseen sopivaksi. Hankkeen kokeellisuuden, resurssien vähyyden sekä aikataulun kiireellisyyden vuoksi näin ei tässä tapauksessa toimittu. Kävelykatumuutoksella pyrittiin mahdollistamaan kadun käyttö erilaisille tapahtumille sekä uusille toiminnoille ja vapaan katutilan hyödyntämiseen kannustettiin. Kokeilu toteutettiin nopealla aikataululla, sillä kaupunginvaltuusto teki päätöksen kokeilusta helmikuussa 2013. Kävelykatujen toteuttamisesta keskustan ulkopuolelle oli tehty valtuustoaloite, mutta määrärahojen vähäisyydestä johtuen uusia kävelykatuja ei voitu rakentaa, vaan

Vaasankadulla päätettiin toteuttaa kävelykatukokeilu. (Helsingin kaupunki 2013a; Helsingin kaupunki 2013b)

Kävelykadulla oli tonteille ajo sallittu ja lisäksi huoltoajo kello 5–11. Vaasankadun poikkikaduilla, Kustaankatu ja Harjukatu, läpiajomahdollisuus säilyi eli kävelykatu koostui kolmesta osasta. Vaasankadulta poistui kokeilun ajaksi noin 80 pysäköintipaikkaa, mutta kokonaisuudessaan alueella on 250 pysäköintipaikkaa enemmän kuin myyjä-asukaspysäköintitunnuksia. (Helsingin kaupunki 2013a) Kuvassa 26. on näkymä Vaasankadulta kävelykatukokeilun ajalta.



**Kuva 26.** Vaasankatu kävelykatuna (kuva Mikko Kuusisalo, Yle 2013).

Kokeilun periaatteena oli, että alueen asukkaat, yritykset ja yhdistykset toimivat kadun tapahtumien ja toiminnan järjestäjinä, eikä kaupunki osoittanut kokeiluun erillisiä resursseja. Kaupunki tarjosi kokeilulle puitteet ja vastasi lupa-asioista, vuorovaikutuksesta sekä kokeilun seurannasta. (Helsingin kaupunki 2013b)

Kokeilun onnistumista selvitettiin kyselytutkimuksilla, joissa asukkaiden, yrittäjien ja kadun käyttäjien kokemuksia kävelykadusta ja hankkeen viestinnästä kysyttiin kokeilun alussa ja lopussa. Selvitettäviä asioita olivat muun muassa kävelykadun toimivuus, viihtyisyys, sosiaalinen turvallisuus, pysäköinti sekä jakeluliikenteen järjestämisen onnistuminen. Lisäksi kadun asukkaita ja yrittäjiä haastateltiin yhteensä 22 teemahaastattelussa ja joitakin virkamiehiä haastateltiin erikseen. Asiantuntijoiden sekä kaupunkiaktiivien kanssa pidettiin keskustelutilaisuuksia. Kokeilusta oli mahdollista antaa palautetta myös hankkeen keskustelupalstalla. Kesäkuussa ja syys–lokakuussa 2013 toteutettuihin kyselyihin tuli lähes saman verran vastauksia jakautuen siten, että ensimmäiseen kyselyyn vastasi 270 henkilöä ja toiseen 282 henkilöä. Lisäksi tutkimusaineistona tarkastel-

tiin esimerkiksi hankkeesta kertovia tiedotteita ja lehtijuttuja. (Helsingin kaupunki 2013a; Valtonen & Ojajärvi 2013, s. 7–8)

Kävelykatukokeiluun suhtautuminen oli molemmissa kyselyissä enimmäkseen myönteistä, sillä ensimmäisessä kyselyssä 73 % vastanneista oli väittämän: ”Vaasankadun kävelykatukokeilu on hyvä idea” kanssa täysin tai jokseenkin samaa mieltä ja 20 % vastaajista täysin tai jokseenkin eri mieltä. Jälkimmäisessä kyselyssä kokeilua piti hyvänä 63 % vastanneista ja huonona 37 % vastanneista. Kysymykset oli muotoiltu kyselyissä hieman eri tavalla, jolloin havaittiin, että ideaa kävelykadusta pidettiin alun perin selvemmin hyvänä, kun taas jälkikäteen vastaajien kokemuksissa myönteisten vastausten osuus oli jonkin verran alhaisempi. (Valtonen & Ojajärvi 2013, s. 9)

Kyselyjen tuloksista havaittiin, että vastaajan asuinpaikka vaikutti jonkin verran suhtautumiseen kävelykatukokeiluun. Vaasankadun asukkaat suhtautuivat kokeiluun hieman negatiivisemmin kuin lähialueilla tai muissa kaupunginosissa asuvat vastaajat. Vaasankadun asukkaiden vastauksista löytyivät myös suurimmat erot, sillä osa asukkaista oli kokeilusta todella innostuneita ja osa vastusti sitä jyrkästi. Eroavaisuuksia havaittiin myös autoa käyttävien ja muilla kulkutavoilla liikkuvien vastaajien vastauksissa, sillä autoilijat suhtautuivat kävelykatukokeiluun muita negatiivisemmin. Erityisesti auton pysäköintipaikasta maksaneet vastaajat eivät kannattaneet kokeilua. Hankkeen vuorovaikutuksen ja tiedotuksen osalta vastauksissa oli eroja siten, että sosiaalisessa mediassa keskusteluihin osallistuneet suhtautuivat hankkeeseen selvästi myönteisemmin kuin vastaajat, jotka saivat tietoa kokeilusta vain perinteisestä mediasta. Vaasankadulla asuvien ja muiden vastanneiden mielestä kokeilussa oli parasta kadulla järjestetyt tapahtumat. Vastanneista asukkaista 35 % ja muista vastanneista 49 % ilmoitti osallistuneensa kadun tapahtumiin. Muut vastanneet pitivät myös kadun tunnelmaa hyvänä. Kokeilun huonoimpina asioina kadun asukkaat pitivät järjestyshäiriöitä ja pysäköintipaikkojen menettämistä. Muut vastanneet pitivät huonoimpina asioina tapahtumien vähäisyyttä sekä järjestyshäiriöitä. Asukkaat siis kokivat pysäköintipaikkojen menetyksen suurempana haittatekijänä kuin muualta tulevat. (Valtonen & Ojajärvi 2013, s. 9–10)

Kyselyjen avoimissa vastauksissa nousi esiin muun muassa autoilijoiden ja kävelijöiden välille muodostunut vastakkainasettelu sekä muutoksen liian pieni toteutus ja kävelykatumaisuuden vähäisyys. Vuorovaikutuksesta kysyttäessä 56 % vastaajista koki saaneensa riittävästi tietoa kävelykatukokeilusta, kun taas 34 % koki saaneensa tietoa riittämättömästi. Palautteen antamisen mahdollisuutta vastaajista 34 % piti riittävän helppona ja 31 % vastaajista puolestaan vaikeana. Asukkaat ja yrittäjät eivät ymmärtäneet, että heidän odotettiin ottavan vapaan katutilan käyttöönsä ja elävöittävän sitä. Tässä viestinnällä ja vuorovaikutuksella olisi voitu lisätä asukkaiden ja yrittäjien tietoisuutta siitä, mitä heiltä kokeilussa odotettiin. Kokeiluhankkeissa olennaista on, että ihmiset ymmärtävät olevansa osa kokeilua. Se on tärkeää huomioida myös hankkeen viestinnässä, jotta viestinnällä ei luoda ihmisille sellaista kuvaa, että he ovat kokeilun yleisö tai tyytyväisiä tai tyytymättömiä asiakkaita. (Valtonen & Ojajärvi 2013, s. 11–12, 19–20 ja 30–31)

Vaasankadun kävelykatukokeilusta saatiin kokemuksia normaalia spontaanimmasta kaupungin kehittämisestä. Kokeilusta todettiin kuitenkin, että se olisi onnistunut paremmin, jos valmisteluaikaa olisi ollut enemmän. Myös kokeilun vastuut ja tavoitteet olisi ollut hyvä määritellä selkeämmin ja vuorovaikutusta asukkaiden ja yrittäjien kanssa olisi pitänyt olla enemmän suunnitteluvaiheessa. Merkittävimmäksi opiksi kokeilusta arvioitiin se, että kokeilukin tarvitsee resursseja ja vastuutettuja toimijoita (Valtonen & Ojajärvi 2013, s. 3). Kokeilun pohjalta Helsinkiin ehdotettiin ”Kesäkatu”-konseptin kehittämistä, jota voitaisiin soveltaa eri puolille kaupunkia. Myös kaupungin hallintokuntien toiminnan kehittämistä kokeiluluonteisten hankkeiden joustavampaan toteuttamiseen ehdotettiin. (Helsingin kaupunki 2013b)

### 3. JYVÄSKYLÄN KESKUSTA JA KAUPPAKATU

#### 3.1 Jyväskylän keskusta ja kaupunkilaisten liikkuminen

Jyväskylän keskusta on tiivis ja kooltaan kolme korttelia kaakkois–luoteis-suunnassa ja kuusi korttelia koillis–lounais-suunnassa. Keskusta sijoittuu noin 0,5 km<sup>2</sup>:n alueelle Jyväsjärven ja Harjun väliin (kuva 27.). Kaupallinen ydinkeskusta on Kauppakadun kävelykadun ympärillä ja kävelyalueiden laajennusten myötä ydinkeskusta on muotoutunut kävelykeskustaksi. Kävelyalueet ovat laajentuneet kävelykadun poikkikaduille kävely- ja pihakatualueina ja autoliikenne on siirtynyt ydinkeskustaa kiertäville kaduille. (Jyväskylän kaupunki 2015e) Jyväskylän keskustaa on johdonmukaisesti muutettu kävelypainotteisemmaksi ja Suomen tasolla Jyväskylä on toiminut edelläkävijänä viihtyisien kaupunkiympäristöjen luomisessa (Vaismaa et al. 2011b, s. 72).



*Kuva 27. Jyväskylän keskusta (Jyväskylän kaupunki 2015b).*

Jyväskylän keskustassa yläkaupungiksi kutsutaan Kauppakadun kortteleita Kilpisenkadun ja Vaasankadun välillä. Yläkaupungissa Kauppakadun varrella on katutasossa kivi- ja kalliikkaita sekä ylemmissä kerroksissa pääosin asutusta, mutta jonkin verran myös

yritystoimintaa. Kivijalkaliikkeissä on muun muassa ravintoloita, kampaamoita, ruoka-kauppa, kiinteistönvälitystoimistoja sekä pieniä erikoisliikkeitä. Kauppakadun Vaasankadun puoleisessa päässä toimii päiväkoti. Jyväskylän kaupunginkirkko ja Kirkkopuisto sijoittuvat Kauppakadun reunalle Kilpisenkadun ja Gummeruksenkadun väliin. Kauppakadulla on myös taidemuseo Kirkkopuistoa vastapäätä.

Jyväskylässä asui vuoden 2014 lopussa noin 136 000 henkilöä (Tilastokeskus 2015). Kilometrin etäisyydellä ydinkeskustan Kompassiaukiosta asuu noin 15 000 asukasta, joista tutkimuskohteena olevalla Kauppakadun yläosalla asuu noin 850 henkilöä (Jyväskylän kaupunki 2015k; Sandelin 2015). Kantakaupungin asukkaista jopa 80 % asuu 3 km:n säteellä keskustasta, mikä tekee Jyväskylän kaupunkirakenteesta yhden Suomen tiiviimmistä (Vaismaa et al. 2011b, s. 63). Mitä suurempi osuus kaupunkilaisista asuu 3–5 km:n säteellä keskustasta, sitä paremmat edellytykset kaupungilla on rakentaa toimiva pyörätieverkko ja elinvoimainen kävelykeskusta (Vaismaa et al. 2011a, s. 68). Jyväskylän kaupunkirakenne mahdollistaa siis kävellen ja pyörällä liikkumisen tehokkaasti. Lisäksi Jyväskylän väestöstä merkittävä osa on koululaisia ja opiskelijoita, joiden keskuudessa kävely ja pyöräily ovat tyypillisesti suosittuja kulkutapoja (Jyväskylän kaupunki 2015h).

Jyväskylän kantakaupungin asukkaista noin 8 % on alle 15-vuotiaita ja noin 20 % on yli 65-vuotiaita. Kauppakadun yläosan asukkaista alle 15-vuotiaita on noin 2 % ja yli 65-vuotiaita on noin 25 %, joten katuosuudella asuu keskimääräistä vähemmän lapsia ja enemmän iäkkäitä henkilöitä. (Jyväskylän kaupunki 2015i; Jyväskylän kaupunki 2015k) Katuosuudella sijaitsee opiskelija-asuntoja ja yliopisto on lähellä, joten opiskelijoiden osuus asukkaista on todennäköisesti myös merkittävä.

Jyväskylän seudun liikennetutkimuksen 2009 mukaan seudulla asuvat tekevät keskimäärin 3,1 matkaa arkivuorokaudessa. Jyväskylän sisäisillä matkoilla kävelyn kulkutapaosuus on 22 %, pyöräilyn 14 %, henkilöauton 56 % ja joukkoliikenteen 5 %. Alle 2,5 km:n matkoilla Jyväskylässä kävelyn kulkutapaosuus on 46 %, pyöräilyn 19 % ja henkilöauton 34 %. Matkan pituuden ollessa 2,5–5 km jalankulun osuus on 8 %, pyöräilyn 21 %, henkilöauton 64 % ja joukkoliikenteen 6 %. Jalankulun osuus siis laskee matkan kasvaessa, mutta pyöräilyn osuus nousee hieman. Keskustan sisäisillä matkoilla kävelyn kulkutapaosuus on 70 %, pyöräilyn 12 % ja henkilöauton 15 %. Muualta Jyväskylästä keskustaan suuntautuvilla matkoilla kävelyn kulkutapaosuus on 11 %, pyöräilyn 18 %, henkilöauton 57 % ja joukkoliikenteen 12 %. Jyväskylän keskustan tiiviys tekee kävelystä ja pyöräilystä luonnollisimmat kulkutavat keskustassa ja lähiympäristössä. Keskustan sisäisillä matkoilla kävelyn kulkutapaosuus onkin suuri, mutta pyöräilyn osuus jää hieman henkilöautoa pienemmäksi. (Jyväskylän kaupunki et al. 2010, s. 12, 19, 23 ja 39)

Keskustaan suuntautuvien matkojen kulkutapajakaumat vaihtelevat jonkin verran eri matkaryhmien mukaan. Keskustaan suuntautuvista ostosmatkoista 34 % tehdään kävel-

len, 12 % pyörällä, 42 % autolla ja 10 % joukkoliikenteellä. Keskustaan suuntautuvista huvi- ja harrastusmatkoista 36 % tehdään kävellen, 18 % pyörällä, 39 % autolla ja 6 % joukkoliikenteellä. Keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista 24 % tehdään kävellen, 10 % pyörällä, 55 % autolla ja 8 % joukkoliikenteellä. Keskustaan suuntautuvilla työmatkoilla kulkutapaosuudet ovat 16 % kävellen, 18 % pyörällä, 57 % autolla ja 9 % joukkoliikenteellä sekä koulu- ja opiskelumatkoilla 22 % kävellen, 28 % pyörällä, 20 % autolla ja 26 % joukkoliikenteellä. (Jyväskylän kaupunki et al. 2010, s. 39)

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2010–2011 mukaan Jyväskylässä kävelymatkojen keskipituus on noin 1,7 km ja pyöräilymatkojen keskipituus on noin 2,9 km. Vertailuna koko Suomessa kävelymatkojen keskipituus on noin 1,7 km ja pyöräilymatkojen keskipituus on noin 3,1 km. Suomessa kävelymatkoista 62 % on alle 1 km:n mittaisia ja 24 % on 1–3 km:n mittaisia. Vastaavasti pyöräilymatkoista alle 1 km:n mittaisia on 32 % matkoista ja 1–3 km:n mittaisia 42 % matkoista. (Liikennevirasto 2012a; Liikennevirasto 2012b)

### **3.2 Kauppakadun historia ja kehittyminen**

Kauppakatu on toiminut Jyväskylän kaupungin pääkatuna vuodesta 1837 lähtien, jolloin kaupunki on perustettu. Kadun keskeiseen asemaan läpi Jyväskylän historian on vaikuttanut kauppiaiden sijoittuminen sen varrelle. Katu on usein toiminut myös erilaisten tapahtumien ja seremonioiden tapahtumapaikkana. (Keski-Suomen museo 2015)

1900-luvun alkupuolella Kauppakadun katukuvaan ilmestyivät ensimmäiset autot, ja 1920-luvun lopulla autot olivat hevosia yleisempi näky kadulla. 1960-luvulla autoliikenne lisääntyi nopeasti ja katu täyttyi usein autoista. Valtakunnallinen läpikulkuliikenne kulki Kauppakatua pitkin vielä 1960-luvulle asti, jolloin se siirrettiin pois. Läpikulkuliikenteen poistuminen ei kuitenkaan helpottanut ruuhkia, sillä automäärä oli kasvanut merkittävästi. Kuvassa 28. näkyy yksisuuntaista katua väärään suuntaan ajaneen linja-auton aiheuttama iltapäiväruuhka Kauppakadulla 1960-luvulla. (Keski-Suomen museo 2015)





*Kuva 28. Iltapäiväruuhka Kauppakadulla 1960-luvulla (kuva Seppo Turpeinen, Keski-Suomen museo 2015).*

Vuodesta 1974 lähtien Kauppakatu toimi joukkoliikennekatuna Gummeruksenkadun ja Aren aukion välisellä osuudella 17 vuoden ajan. Muutos rauhoitti Kauppakadun alaosaa merkittävästi, sillä vain linja-autot, taksit ja huoltoliikenne saivat liikennöidä kyseisellä katuosalla. (Keski-Suomen museo 2015)

Jo 1970-luvulla Kauppakadun alaosasta oli vireillä ensimmäisiä kävelykatusuunnitelmia. Joukkoliikennekadun myötä kadulta oli poistunut henkilöautoliikenne, mikä alkoi vähitellen vaikuttaa kadun luonteeseen ja esimerkiksi liikkeet alkoivat hyödyntää katutilaa tuomalla myyntituotteita liikkeiden edustoille. Kadun osoittamista jalankulkijoille kokeiltiin muutamana vappuna 80-luvun vaihtuessa 90-luvuksi, kun ajoneuvoliikenteen pääsy osalle Kauppakadusta estettiin muutamaksi tunniksi. (Keski-Suomen museo 2015)

Vuonna 1990 Kauppakadulla kulkenut joukkoliikenne siirrettiin viereiselle Vapaudenkadulle, kun edellisenä vuonna valmistunut Rantaväylä vähensi keskustan muuta ajoneuvoliikennettä. Siten Kauppakatu vapautui kävelijöiden käyttöön, ja se osoitettiin kävelykaduksi Kilpisenkadun ja Aren aukion väliseltä osuudelta, ensin vain liikenne-merkeillä. Aluksi kadulla ei ollut kävelykadulle tyypillisiä kalusteita ja kadun rakenne reunakivineen oli entisen kaltainen, mutta moottoriajoneuvojen aiheuttama melu oli poissa. Kaupunkilaisilla oli aikaa omaksua kävelykadulla liikkuminen, koska suunnitte-

lu- ja rakennusurakka kesti viisi vuotta. Vuonna 1995 rakennusurakka valmistui ja sulanapitojärjestelmällä varustettu kävelykatu avattiin virallisesti. Yrittäjät, jotka olivat vastustaneet kävelykatua, hyväksyivät sen ja innostuivat myös kehittämään katua. Erittäin ravintoloitsijat alkoivat hyödyntää katutilaa terasseiden rakentamiseen, mikä herätti myös keskustelua. Kävelykadusta muodostui suosittu tapahtuma- ja tapaamispaikka. Kadulle luovat viihtyisyyttä erikoisvalaisimet, puut, kalusteet ja kadun pintamateriaalit. Kauppakadun yläpäässä, kävelykadun ulkopuolella, katu on pysynyt lähes muuttumattomana 1960-luvun tilasta aina vuoteen 2015 asti. Kuvassa 29. on esitetty kävelykatu rakennusvaiheessa sekä valmis kävelykatu. (Keski-Suomen museo 2015)



*Kuva 29. Vasemmalla kävelykatu rakennusaikana ja oikealla valmiina (kuvat Jussi Jäppinen, Keski-Suomen museo 2015).*

Jyväskylän keskustan kehittämisen ensimmäinen vaihe päättyi kävelykadun valmistamiseen, jonka olivat mahdollistaneet Rantaväylän rakentaminen, ja sen myötä keskustan vähentynyt autoliikenne. Keskustan kehittäminen jatkui 2000-luvulla ja Jyväskylään laadittiin keskustavisio 2020. Keskustavisiassa keskustan eri alueiden omat identiteetit on tunnistettu, ja niitä jalostamalla pyritään monipuoliseen, suvaitsevaan ja luovaan keskustaan. Ydinkeskusta on visiossa esitetty korkealaatuisena, viihtyisänä ja tyylikkäänä kävelykeskustana, jossa on elämyseskelua. Yläkaupunki on visiossa esitetty yllättäviksi, suvaitsevaisiksi ja rennoiksi boheemikortteleiksi. Ydinkeskustan ja yläkaupungin väliin sijoittuu kulttuuriakseli. Kauppakatu yhdistää toisiinsa yliopiston kampusalueen, yläkaupungin sekä kävelykeskustan ja kulttuuriakselin toiminnot. Keskustavisio 2020 on esitetty kuvassa 30. (Jyväskylän kaupunki 2005; Jyväskylän kaupunki 2015d)



*Kuva 30. Jyväskylän keskustavisio 2020 (Jyväskylän kaupunki 2005).*

Kauppakadun kävelykatu laajeni 2010-luvun alussa kävelykeskustaksi, jossa liikkuu päivittäin noin 80 000 kaupunkilaista ja vierailijaa. Laajennukset on toteutettu vaiheittain. Kävelykatua risteävä Asemakatu rakennettiin osin kävelykaduksi ja osin pihakaduksi vuonna 2012. Vapaudenkadun ja Kauppakadun välillä Asemakatu on kävelykatu ja Kauppakadun ja Yliopistonkadun välillä yhteisen tilan -periaatteita noudatteleva pihakatu, koska kadun kautta on kulku yhteen keskustan pysäköintilaitoksista. Vuonna 2013 Kauppakadun kävelykatua risteävä Väinönkatu muutettiin pihakaduksi Vapaudenkadun ja Yliopistonkadun välillä. Väinönkatua ei rakenteellisesti muutettu, vaan muutos toteutettiin liikennemerkkien, katumaalausten, kalusteiden sekä istutusten avulla. Kävelykadun kohdalla myös Väinönkatu on osoitettu kävelykaduksi, joten läpiajo pihakattua pitkin ei ole mahdollista. Väinönkatu on tarkoitus saneerata rakenteellisesti tulevaisuudessa. (Jyväskylän kaupunki 2015e) Asemakadun ja Väinönkadun uudet, kävelijäystävälliset ulkoasut on esitetty kuvassa 31. Vuonna 2013 myös Puistokadun alkuosa Kauppakadun ja Yliopistonkadun välillä muutettiin pihakaduksi kävelykadun jatkeena (Jyväskylän kaupunki 2013).



**Kuva 31.** Vasemmalla Asemakadun kävelykatuosuus ja oikealla Väinönkadun pihakatuosuus jatkuu kävelykatuna (kuvat Timo Vuoriainen, Jyväskylän kaupunki).

Keskusta ei tule koskaan valmiiksi, vaan se on jatkuvan muutoksen alaisena. Vuoden 2015 alussa Jyväskylässä on käynnistetty Jyväskylän keskusta 3.0 -hanke, jonka lopputuotoksena syntyy päivitetty keskustavisio 2030. Jyväskylän keskustavision 2030 tavoitteina on, että keskustan vetovoima erikoiskaupan alueena elpyy sekä keskustan asemasta ajanvieton, tapahtumien ja oleskelun keskuksena tulee ylivoimainen (Sandelin 2015). Kaupunkikeskustan kehittämishankkeen yhtenä osaprojektina on kävelykeskustan kehittäminen, jonka alle myös Kauppakadun yläosan kehittäminen kuuluu. (Jyväskylän kaupunki 2015a)

### 3.3 Kauppakadun liikenteellinen tilanne ennen pihakatua

#### Kauppakadun liikenteellinen merkitys

Kauppakatu muodostuu ydinkeskustan kävelykatuosuudesta sekä yläkaupungin normaalista katuosuudesta. Noin 440 m pitkä kävelykatuosuus sijoittuu Kilpisenkadun ja Puistokadun/Ilmarisenkadun välille, kun taas noin 500 m pitkä normaali katuosuus on Kilpisenkadun ja Vaasankadun välillä. (Jyväskylän kaupunki 2015b) Tässä luvussa käsitellään Kauppakadun yläosaa eli kolmen korttelin mittaista normaalia katuosuutta ennen sen kehitystä pihakaduksi.

Kauppakadun keskimäärin noin 19 m leveästä katutilasta suurin osa on varattu autoille, sillä katu on kaksisuuntainen ja molemmilla puolilla on maksullista kadunvarsipysäköintiä lähes koko yläkaupungin osuudella. Kadunvarsipysäköinti on pääosin kadunsuuntaista, mutta vinopysäköintiäkin on jonkin verran. Pysäköintipaikkoja moottoriajoneuvoille on yhteensä 85 paikkaa. Kauppakadun pysäköintipaikat ovat arkisin maksullisia kello 8–20 Kilpisenkadun ja Gummeruksenkadun välisessä korttelissa, joka kuuluu 1-vyöhykkeeseen, ja kello 8–18 Gummeruksenkadun ja Vaasankadun välisissä kortteleissa, jotka kuuluvat 2-vyöhykkeeseen. 1-vyöhykkeellä hinta on 2 €/h ja maksimipysäköintiaika on 1 vuorokausi. 2-vyöhykkeellä hinta on 0,5–2 €/h ja maksimi-

pysäköintiaika on 2 vuorokautta. Lisäksi kadulla on moottoripyöräpysäköintiä. (Jyväsparkki 2015) Asukaspysäköinti on rakennusten pihoilla, kortteleiden sisällä. Pyöräpysäköintipaikkoja kadun varrella on 178 paikkaa. Kadun molemmin puolin on korotetut jalkakäytävät, joten pyöräilijöiden kuuluu käyttää ajorataa. Kadun nopeusrajoitus on 30 km/h. Kuvassa 32. on esitetty katunäkymät Kauppakadun kahdesta ylimmästä korttelista.



*Kuva 32. Katunäkymät Kauppakadun kahdesta korttelista (kuvat Jyväskylän kaupunki).*

Yläkaupungissa Kauppakatu risteävät Kilpisenkatu, Gummeruksenkatu, Cygnaeuksenkatu sekä Vaasankatu. Kilpisenkatu on kaksisuuntainen katu kävelykadun päässä. Gummeruksenkatu on yksisuuntainen Yliopistonkadulta Hannikaisenkatua kohti. Cygnaeuksenkatu on yksisuuntainen Vapaudenkadulta Yliopistonkadulle, ja se on vilkas linja-autoliikenteen reitti. Vaasankatu on yksisuuntainen Yliopistonkadulta Kauppakadulle, mutta kaksisuuntainen Kauppakadulta Hannikaisenkadulle. (Jyväskylän kaupunki 2015b) Kilpisenkadun ja Gummeruksenkadun liittymät Kauppakadun kanssa ovat tasarvoisia. Kauppakadun liittymät Cygnaeuksenkadun ja Vaasankadun kanssa ovat valoohjattuja. Kauppakadulla on pyörätasku ja lyhyt pyöräkaista Vaasankadun liittymässä. Jalankulkijoiden kadunylitykset tapahtuvat liittymissä olevia suojeiteitä pitkin. Lisäksi Kilpisenkadun ja Gummeruksenkadun välisellä osuudella Kauppakadulla on korotettu suojeite korttelin puolivälissä. Yläkaupungissa Kauppakatu risteävillä kaduilla on myös huomattava määrä pysäköintipaikkoja moottoriajoneuvoille. Kauppakadulla tai siitä korkeintaan yhden korttelin etäisyydellä on yhteensä noin 435 yleistä pysäköintipaikkaa. (Jyväskylän kaupunki 2015c)

Kauppakatu on merkittävä ja vilkas kävely- ja pyöräilyreitti yliopiston ja ydinkeskustan välillä. Vuoden 2007 syyskuussa suoritetuissa liikennelaskennoissa Kauppakadun poikkileikkausliikenteeksi välillä Kilpisenkatu–Gummeruksenkatu on kävelyn osalta saatu noin 6 900 kävelijää vuorokaudessa ja pyöräilyn osalta noin 3 200 pyöräilijää vuorokaudessa. Kävelykadun poikkileikkausliikenteeksi on saatu noin 13 500 kävelijää vuorokaudessa ja noin 3 900 pyöräilijää vuorokaudessa. Laskentojen perusteella Kauppakatu on laskentapisteistä Jyväskylän vilkkain kävely- ja pyöräilyreitti. (Lehtinen 2008)

Moottoriajoneuvoliikenteen osalta katu on todennäköisesti enimmäkseen asiointi- ja asukasliikenteen käytössä. Läpiajoliikennettäkin kuitenkin on keskustan yksisuuntaisista

kaduista johtuen. Läpiajoliikenteen osuus Kauppakadulla on todennäköisesti suurin ylimmässä korttelissa, Vaasankadun ja Cygnaeuksenkadun välillä, koska Vaasankadun ylin kortteli on yksisuuntainen ja Vaasankadulta Yliopistonkadulle päästäkseen on kierrettävä Kauppakadun ja Cygnaeuksenkadun kautta. Koko keskustaa kiertävä katujen kehä (Vaasankatu–Hannikaisenkatu–Kalevankatu–Yliopistonkatu) on kaksisuuntainen lukuun ottamatta kyseistä Vaasankadun osuutta (Jyväskylän kaupunki 2015b).

### **Liikenteen ongelmat ja liikenneturvallisuus**

Kauppakatu viettää loivasti yläkaupungilta kohti kävelykatua, joten ajonopeudet kasvavat herkästi sekä autoilla että pyörillä. Kadun molemmilla reunoilla on jalkakäytävät, joten pyöräilijöiden kuuluu liikkua ajoradalla. Pääosin pyöräilijät käyttävät ajorataa, mutta jalkakäytävillä pyöräilyäkin tapahtuu, sillä osa pyöräilijöistä todennäköisesti kokee ajoradalla pyöräilyn turvattomaksi autojen ja erityisesti pysäköivien autojen vuoksi. Pysäköityjen autojen ovien avaus aiheuttaa vaaratilanteita pyöräilijöille, jos autoista nousevat ihmiset eivät huomaa ajoradalla pyöräileviä. Jalankulkijat puolestaan kokevat turvattomuutta jalkakäytävillä tapahtuvan pyöräilyn vuoksi.

Cygnaeuksenkadun liittymässä Kauppakadun ajorataa pitkin pyöräilevistä osa ajaa ajoneuvojen liikennevalon vastaisesti päin punaista ja saattaa kiertää suojatien kautta, mikäli jalankulkijoille palaa vihreä valo. Tasa-arvoisissa liittymissä kaikki autoilijat ja pyöräilijät eivät aina huomaa väistää oikealta tulevaa, jolloin voi aiheutua vaaratilanteita.

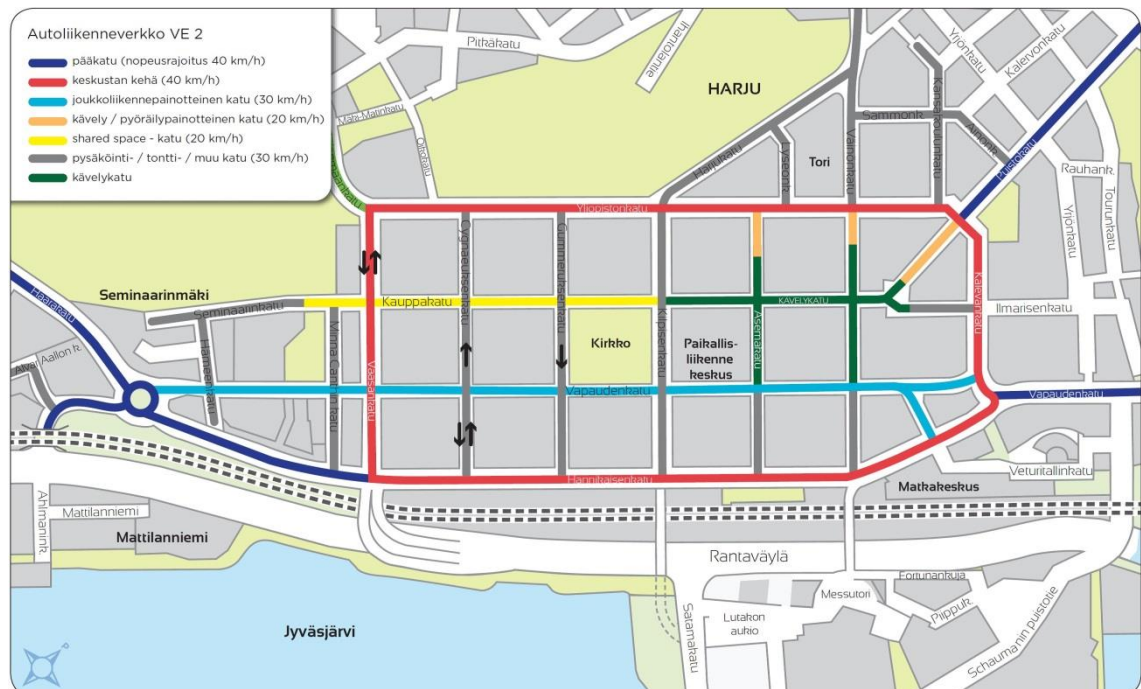
Vuosina 2010–2014 Kauppakadulla, Vaasankadun ja Kilpisenkadun liittymien välisellä osuudella, on tapahtunut 15 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Kaksi liikenneonnettomuutta johti yhden henkilön loukkaantumiseen ja muut onnettomuudet olivat omaisuusvahinko-onnettomuuksia. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat polkupyöräonnettomuus ja peräänajo-onnettomuus. Kaikkiaan onnettomuusluokaltaan onnettomuuksista kahdeksan oli muita onnettomuuksia, kolme oli peräänajo-onnettomuuksia, kaksi oli polkupyöräonnettomuuksia, yksi oli kääntymisonnettomuus ja yksi risteämisonnettomuus. Muista onnettomuuksista seitsemän oli tarkemmin tyypiltään peruutusonnettomuuksia. Peruutusonnettomuudet ovat todennäköisesti aiheutuneet pysäköinnin yhteydessä. Varsinaisia onnettomuuskasauksia kadulla ei ole havaittavissa, mutta Kauppakadun ja Cygnaeuksenkadun liittymässä on kuitenkin tapahtunut kaksi peräänajo-onnettomuutta. Muuten onnettomuudet ovat jakautuneet melko tasaisesti koko kadun matkalle. (Jyväskylän kaupunki 2015g)

Jalankulkijoiden viralliset kadunylityspaikat Kauppakadulla ovat liittymien yhteydessä, lukuun ottamatta Kirkkopuiston korttelin keskivaiheilla olevaa korotettua suojatietä. Kadunylitystarpeita jalankulkijoilla on todennäköisesti kuitenkin myös keskellä kortteleita, jolloin liittymissä olevien suojateiden kautta ei välttämättä viitsitä kiertää ja kadunylityksiä tapahtuu muuallakin kuin suojateilla.

Kauppakadun katutila ja yleisilme yläkaupungissa on melko yksitoikkoinen, asfalttinen ja harmaa, sillä istutuksia tai puita ei ole. Kävelymatka voi jalankulkijasta tuntua pitkältä. Kirkkopuiston kohdalla katutila on vihreämpi puiden ja viereisen puiston ansiosta. Kauppakadun yläosan tavallinen katuvalaistus ei myöskään tee kadusta kovin viihtyisää, verrattuna esimerkiksi kävelykatuosuuden miellyttävään valaistukseen. Kivijalkaliikkeen lisäksi kävelymatkan mielenkiintoisuutta. Kävelykadulta katsottuna Kauppakadun yläosa ei välttämättä houkuttele jatkamaan matkaa kohti yläkaupunkia.

### Kauppakatu keskustan liikennesuunnitelmassa

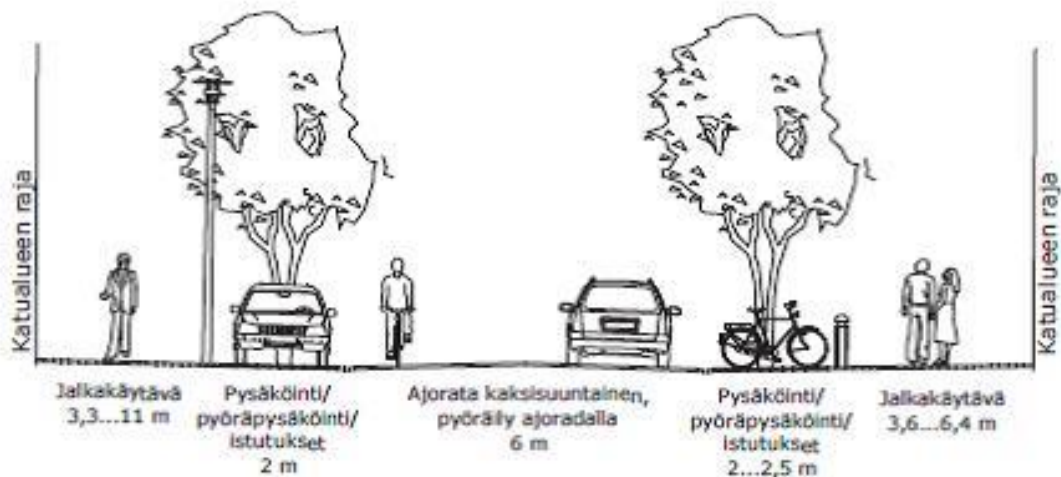
Jyväskylän keskustan liikennesuunnitelmassa vuodelta 2012 Kauppakadulla on tutkittu mahdollisuutta soveltaa yhteisen tilan -periaatetta yläkaupungissa. Kauppakadun muuttaminen piha- tai kävelykatumaiseksi on nostettu liikennesuunnitelman tavoitetyöpajassa yhdeksi tärkeimmistä tavoitteista. Pihakatumaisella katuosalla jalankulkijoilla olisi etusija, mutta autot saisivat myös edelleen liikkua kadulla. (Ramboll 2012, s. 5 ja 7) Keskustan liikennejärjestelyiksi on esitetty kahta vaihtoehtoa, joista ensimmäisessä Kauppakatu olisi shared space -aluetta Kilpisenkadun ja Cygnaeuksenkadun välillä ja Vaasankatu säilyisi yksisuuntaisena Yliopistonkadun ja Kauppakadun välillä. Toisessa vaihtoehdossa Vaasankatu muutettaisiin kokonaisuudessaan kaksisuuntaiseksi, jolloin Kauppakatu olisi shared space -aluetta Kilpisenkadun ja Vaasankadun välillä. Vaihtoehto 2, jossa Vaasankadusta tulisi kaksisuuntainen ja Kauppakadun shared space -osuus olisi laajempi, on esitetty kuvassa 33. (Ramboll 2012, s. 14–15)



**Kuva 33.** Keskustan katuverkko toisessa suunnitelmavaihtoehdossa. Kauppakadun shared space -osuus keltaisella. (Ramboll 2012, s. 15)

Keskustan liikennesuunnitelman yhteydessä laadittiin opinnäytetyö, jossa tarkasteltiin Kauppakadun yläosan muuttamista shared space -alueeksi. Työn osana toteutettiin kyselytutkimus Kauppakadun asukkaille ja liikkeenharjoittajille, jolla selvitettiin heidän suhtautumista kadun toimenpiteisiin. Asukkailta tuli kyselyyn 79 vastausta ja liikkeenharjoittajilta 21 vastausta. Vastauksissa nousi esille ongelmia aiheuttava jalkakäytävillä pyöräily ja enemmistö toivoikin Kauppakadulle erillistä pyöräkaistaa. Pyöräpysäköintiä toivottiin sekä lisää että määrän säilyttämistä ennallaan. Kadusta toivottiin viihtyisämpää, kuten kävelykatu ja Kirkkopuiston kohta ovat. Liikkeenharjoittajat ilmaisivat vastustavansa autojen pysäköintipaikkojen vähentämistä, koska he pelkäävät asiakasmäärän laskevan. Toisaalta he toivoivat mahdollisuutta levittää liiketoimintaa katutilaan. (Niemi 2011, s. 31–33)

Kyselytulosten perusteella Kauppakadun shared space -suunnittelua jatkettiin. Yleissuunnitelmatasoisessa suunnitelmassa esitettiin ajoradan kaventamista 6 m:iin ja jalkakäytäviä erottavien reunakivien poistamista, jotta kadun kaikki toiminnot olisivat samassa tasossa (kuva 34.). Cygnaeuksenkadun liittymän valo-ohjaus esitettiin myös poistettavaksi, kuten kaikki suojatiemerkinätkin. Kadun päällysteeksi esitettiin erilaisia kiveyksiä kävelylle ja ajoneuvoille varatuille alueille. Ajoradan reunoille suunniteltiin puita ja niiden väleihin pysäköintiä sekä autoille että pyörille. Autojen pysäköintipaikkojen määrä vähenisi 27 paikkaa suunnitelman mukaan. Kadulle suunniteltiin myös penkkejä ja varauksia taiteelle sekä valaistuksen toteuttamista kadun molemmille puolille. (Niemi 2011, s. 39–43) Kauppakatua ei ole rakennettu suunnitelman mukaan.



**Kuva 34.** Kauppakadulle suunniteltu shared space -poikkileikkaus välillä Gumme-ruksenkatu–Vaasankatu (Ramboll 2012, s. 26).

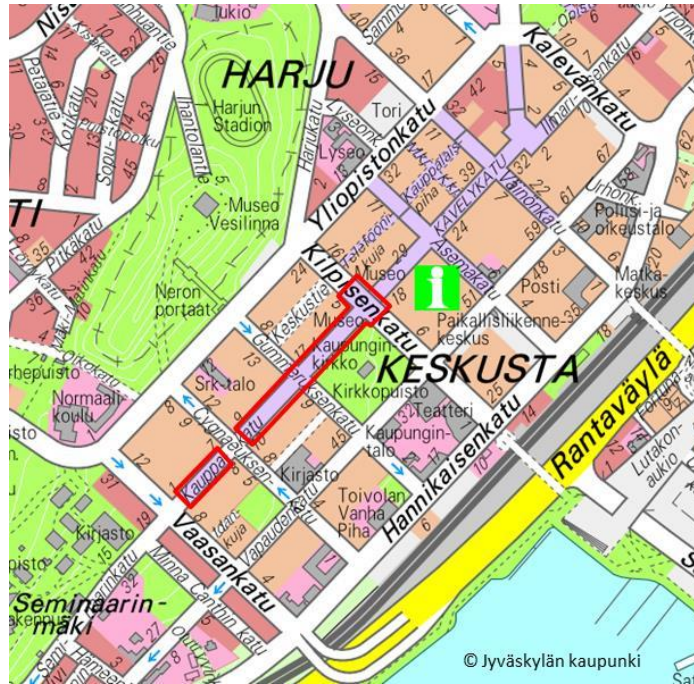


### 3.4 Kauppakadun muutos pihakaduksi väliaikaisin järjestelyin

Kauppakadun kehittäminen kävelypainotteisena katuna välillä Kilpisenkatu–Vaasankatu on yksi Jyväskylän keskustan liikennesuunnitelman periaatteista, jotka kaupunginhallitus hyväksyi vuonna 2012. Päätöksen toimeenpano aloitettiin vuoden 2015 alussa, kun Kauppakadun muuttamista pihakaduksi yläkaupungissa alettiin valmistella. Pihakatu-muutos päätettiin toteuttaa ensimmäisessä vaiheessa kevyillä ja tarvittaessa helposti muutettavilla toimenpiteillä, ja muutoksesta laadittiin alustava suunnitelma. Katumuutoksesta tiedotettiin näkyvästi alueellisessa mediassa. Lisäksi helmikuussa järjestettiin kaikille avoin keskustelutilaisuus pihakadusta. Eri toimialojen yrittäjien tarpeita tiedusteltiin myös haastattelukierroksella osaan kadun yrityksistä. Yleisötilaisuuden ja yritys-vierailujen jälkeen pihakadun toteutuksesta laadittiin varsinainen liikennemerkki- ja kalustussuunnitelma, jonka lähtökohtana oli, että kadun kahviloiden ja ravintoloiden edustoille jätettiin tilavaraukset mahdollisia terasseja varten ja kaikkiin kortteleihin varattiin tilaa, esimerkiksi tapahtumia varten. Kauppakadun pihakadun ratkaisuja esiteltiin kaupunkirakennelautakunnalle helmikuussa 2015 ja maaliskuussa kaupunkirakennelautakunta teki päätöksen Kauppakadun muuttamisesta pihakaduksi yläkaupungissa. (Jyväskylän kaupunki 2015c) Päätöksen jälkeen pihakatusuunnitelma vietiin esille eräaseen Kauppakadun liikkeeseen ja yrittäjille annettiin ohjeet mahdollisia terasseja varten. Pihakatusuunnitelmaa esiteltiin myös yläkaupungin asukasyhdistykselle. Pihakatusuunnitelma kesälle 2015 on liitteenä A.

Kauppakadun pihakatu on myös osa Jyväskylässä alkuvuodesta 2015 käynnistynyttä kaupunkikeskustan kehittämishanketta (Jyväskylän kaupunki 2015a). Pihakatumuutoksen tavoitteena on osaltaan edistää keskustan kehittymistä ja elävöitymistä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantamalla. Kauppakatu on keskustan vilkain kävely- ja pyöräilyreitti, joten sen kävelypainotteisuuden korostaminen vahvistaa kadun roolia kävelyn pääkatuna keskustassa. Pihakatumuutoksella tavoitellaan kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattamista keskusta-alueen kulkutapana sekä keskustan parempaa saavutettavuutta kävellen ja pyörällä. Pihakadun toteuttaminen kokeilevasti ja väliaikaisilla järjestelyillä noudattaa myös visiota yllättävästä, suvaitsevaisesta ja rennosta yläkaupungista.

Kauppakatu Kilpisenkadun ja Vaasankadun välisellä osuudella sekä osa Kilpisenkatua muutettiin pihakaduksi huhtikuussa 2015. Pihakatu on yhtenäinen Kilpisenkadun ja Cygnaeuksenkadun välisellä osuudella. Kauppakadun ja Cygnaeuksenkadun liittymässä pihakatu katkeaa, koska liittymä on valo-ohjattu ja Cygnaeuksenkatu on vilkas auto- ja linja-autoliikenteen reitti. Liittymän jälkeen pihakatu jatkuu Cygnaeuksenkadun ja Vaasankadun välisellä osuudella. Kolmen korttelin matkalla pihakadun kokonaispituus on noin 500 m. Pihakatu toimii luontaisena jatkeena kävelykadulle ja siten myös kävelykeskustan uusimpana laajenuksena. Kauppakadun pihakadun sijainti on esitetty kuvassa 35.



**Kuva 35.** Pihakadun aluerajaus on esitetty punaisella (Jyväskylän kaupunki 2015b).

Pihakadun toteutus aloitettiin vaiheittain ja väliaikaisilla järjestelyillä. Pihakatu osoitettiin pihakatu-liikennemerkeillä ja ajoratamerkintöjä, kuten suojatiet, keskiviivat ja osa pysäköintipaikkamerkinnoistä, jyrssiin pois. Pihakadulle tuotiin kalusteita, kuten penkkejä ja pyörätelineitä, sekä istutuksia ja pihakadusta kertovia kylttejä. Osa kalusteista oli kaupungilla jo ennestään olevia ja osa oli uusia ja tavallista ilmeikkäämpiä. Kyltit, istutukset ja osa kalusteista sijoitettiin entiselle ajoradalle. Pihakadun lainsäädännön mukaisesti kadun nopeusrajoitus on 20 km/h. Nopeusrajoituksen alentumisen havaitsemista tehostettiin kuitenkin 20 km/h -ajoratamerkinnoillä kaikissa pihakadun alkamiskohdissa. Katua ei rakenteellisesti muutettu eli vanhat reunakivilinjat korotettujen jalkakäytävien ja ajoradan välillä jätettiin paikoilleen. Kuvassa 36. on esitetty pihakadun ulkoasua kahdesta korttelista.



**Kuva 36.** Pihakadun ulkoasua (kuvat Saara Aavajoki).

Pihakatumuutoksessa Kauppakadun pysäköintipaikkoja vähennettiin moottoriajoneuvoilta 85 pysäköintipaikasta 40 pysäköintipaikkaan, joista yksi on invalidipaikka. Pysäköintipaikkoja vähennettiin jokaisessa pihakadun korttelissa, mutta jokaiseen kortteliin jäi kuitenkin pysäköintipaikkoja molemmissa ajosuunnissa ja pysäköinti säilyi maksullisena. Pysäköintipaikkoja järjesteltiin myös uudelleen siten, että entiset vinopysäköintipaikat muutettiin kadunsuuntaiseksi pysäköinniksi. Myös pyöräpysäköintipaikkoja järjesteltiin uudelleen, sillä osa pyörätelineistä voitiin sijoittaa entiselle ajoradalle. Pyöräpysäköintipaikkojen määrää lisättiin hieman ja pihakadulla pyöräpysäköintipaikkoja on 193 paikkaa entisen 178 paikan sijaan. Lisäksi pihakadulla on moottoripyörien pysäköintipaikka.

Pihakadun myötä kivijalkayritysten on mahdollista hyödyntää liikkeiden edustalla olevaa katutilaa entisten jalkakäytävien osalta. Kesällä 2015 kolme ravintolaa avasi terassit pihakadulla. Jokaisessa pihakadun korttelissa oli yksi terassi ja yhteensä terasseilla oli 68 asiakaspaikkaa. Osa yrityksistä hyödynsi katutilaa tuomalla ulos myyntipöytiä, muita pieniä kalusteita, kukkaistutuksia tai mainoskylttejä. Katutilassa toimi myös jäätelökioski, jonka edustalla oli kalusteryhmä. Kuvassa 37. näkyy liikkeiden levittäytymistä pihakadun katutilaan.



*Kuva 37. Liikkeiden levittäytyminen katutilaan on mahdollista pihakadulla (kuvat Anne Sandelin, Jyväskylän kaupunki).*

Keskustan kehittämishankkeen puitteissa toukokuussa 2015 järjestettiin kaikille avoin Uusi Jyväskylä! -arkkitehtuurityöpaja, jota oli vetämässä Uusi Kaupunki -kollektiivi. Pihakatuhanke oli työpajan yhtenä aiheena ja kaupunkilaiset saivat ideoida mieleisiään toimintoja katuosuudelle. Työpajan tuloksia esiteltiin kesäkuussa kaikille avoimessa toritapahtumassa, ja tuloksista laadittiin myös yhteenvetoraportti. Raportissa pihakadulle esitetään ensimmäisessä vaiheessa kokeiluja, joilla testataan järjestelyjen toimivuutta ja toisessa vaiheessa katu ehdotetaan toteutettavan niittykatuna (kuva 38.). Raportti toimii tausta-aineistona pihakadun myöhemmässä suunnittelussa. (Futudesign 2015; Jyväskylän kaupunki 2015a)



*Kuva 38. Uusi Kauppakatu vasemmassa kuvassa vaiheessa 1. ja oikeassa kuvassa vaiheessa 2. työpajan perusteella laadituissa havainnekuivissa (Futudesign 2015).*

Pihakadun toteutuksessa lähdettiin liikkeelle kokeilevasti ja keveillä rakenteilla, jotta pihakatumuutoksen toimivuutta voitiin seurata ja kaupunkilaisilta sekä yrittäjiltä kerätä kokemuksia ja palautetta kadusta. Kokeilujen avulla on mahdollista selvittää, millaiset liikennejärjestelyt toimivat, ja kuinka niitä voidaan kehittää vielä toimivammiksi investoimatta kerralla pysyviin muutoksiin. Pihakadun kehityksen myötä voidaan myös selvittää sen vaikutuksia keskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden lisääntymiseen. Kokeilevat ja keveät rakenteet mahdollistavat järjestelyjen muuttamisen tarvittaessa nopeastikin. Pihakatuhankkeen tavoitteena on antaa mahdollisuus erilaisille toiminnoille ja tapahtumille katutilassa. Muutosprosessin myötä voidaan selvittää, kuinka löydetään eri osapuolten yhteinen näkemys ja millaiset ratkaisut ovat hyväksyttäviä. (Jyväskylän kaupunki 2015f) Kaupunkilaisten ja yrittäjien suhtautumisen selvittämisen lisäksi pihakadulla tehtiin liikennelaskentoja, pysäköintitutkimuksia sekä oleskelututkimuksia.

Pihakatumuutoksen yhteydessä toteutetun kaupunkilaiskyselyn tulokset julkaistiin kaupungin Internet-sivustolla, jotta kaupunkilaiset näkevät yleisen suhtautumisen pihakatuun sekä huomaavat todella päässeensä ilmaisemaan mielipiteensä pihakatuprojektin suhteen. Myös yrittäjäkyselyn sekä liikenteellisten tutkimusten keskeisiä tuloksia julkaistiin kaupungin Internet-sivuilla. Pihakadun kehittäminen jatkuu saadun palautteen, kaupunkityöpajan tulosten ja muiden tutkimustulosten pohjalta. Vuoden 2016 kesäksi on tavoitteena saada pihakadulle uusi ja pysyvämpi ilme sekä selkeyttää pihakadun toimintakulttuuria. Uusien järjestelyjen luonnossuunnitelmia on tarkoitus esitellä vuoden 2015 lopulla kaupunkilaisille ja yrittäjille, jolloin niiden kehittämiseen pääsee taas vaikuttamaan. (Jyväskylän kaupunki 2015f)

## 4. PIHAKADUN TUTKIMUKSET JA TUTKIMUSTULOKSET

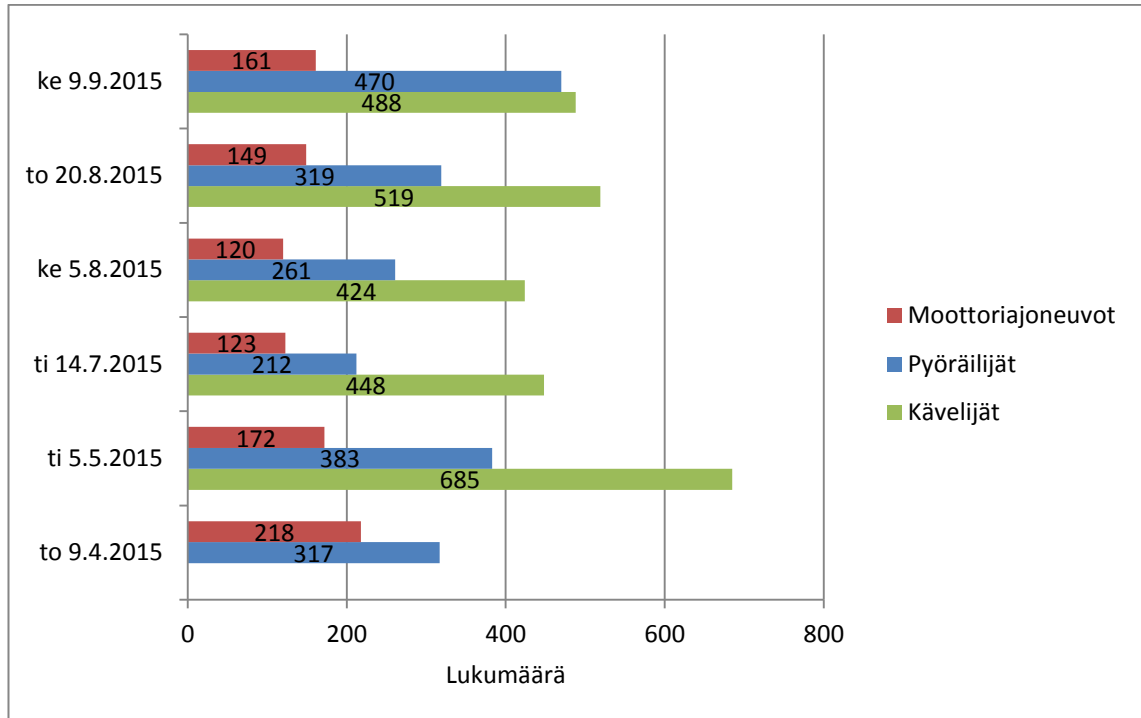
### 4.1 Liikennelaskennat

Kauppakadun pihakadulla suoritettiin useita liikennelaskentoja, jotta kadun liikennemääristä ja eri liikennemuotojen jakaumasta saatiin käsitys. Pääosa liikennelaskennoista suoritettiin poikkileikkauslaskentoina, sillä poikkileikkauslaskennat sopivat liittymälaskentoja paremmin liikennemäärien ja niiden muutosten vertailuun. Myös ympäristön ja maankäytön liikennemäärille aiheuttamia vaikutuksia on parempi tutkia poikkileikkauslaskentojen perusteella. (Luukkonen 2011, s. 9)

Liikennelaskentoja tehtiin käsinlaskentoina välillä huhtikuu–syyskuu ja laskennoissa laskettiin kävelijät, pyöräilijät sekä moottoriajoneuvot. Laskennat suoritettiin huipputuntilaskentoina iltapäivällä kello 15–17. Laskentapäivät olivat väliltä tiistai–torstai, kuten laskentoihin suositellaan (Saastamoinen et al. 2005, s. 40). Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän odotettiin olevan korkea, koska kyseessä on keskustan vilkain kävely- ja pyöräilyreitti. Jokaisesta laskennasta valittiin yhden huipputuntin liikennemäärät, jotka on eri liikennemuotojen osalta esitetty kuvassa 39. Esitetyt laskentatulokset ovat pihakadun keskimmäisestä korttelista, Cygnaeuksenkadun ja Gummeruksenkadun väliltä. Huhtikuun ja syyskuun laskennat toteutettiin liittymälaskentoina Kauppakadun ja Cygnaeuksenkadun liittymässä. Muut laskennat ovat poikkileikkauslaskentoja keskimmäisestä korttelista. Liittymälaskentojen tulokset on muutettu poikkileikkauslaskennoiksi Kauppakadulle siten, että ne ovat myös keskimmäisen korttelin osuudelta ja tuloksia on voitu verrata muihin poikkileikkauslaskentoihin. Huhtikuun laskenta on suoritettu ennen pihakatumuutosta, mutta laskennasta ei ole kävelijämääriä tiedossa. Muut laskennat on toteutettu pihakadulla. Huhtikuun laskentapäivänä 9.4.2015 sää oli laskenta-aikaan poutainen ja puolipilvinen ja lämpötila oli noin +8 astetta. Toukokuussa laskentapäivän 5.5.2015 sää oli laskenta-aikaan myös poutainen ja puolipilvinen ja lämpötila oli noin +13 astetta. Heinäkuun laskentapäivän 14.7.2015 sää oli laskennan aikaan poutainen ja pilvinen ja lämpötila oli noin +16 astetta. Elokuun ensimmäisenä laskenta-ajankohtana 5.8.2015 sää oli aurinkoinen ja lämpötila oli noin +24 astetta. Toisena laskenta-ajankohtana 20.8.2015 sää oli aurinkoinen ja helteinen, noin +25 astetta. Syyskuun laskentapäivän 9.9.2015 sää oli laskenta-aikaan poutainen ja puolipilvinen ja lämpötila oli noin +15 astetta.

Liikennelaskentatuloksista havaitaan, että kaikissa laskennoissa, joissa myös kävelijät on laskettu, kävelijöitä on ollut huipputuntina eniten. Toukokuun laskennassa kävelijöi-

den määrä on ollut suurin, jopa 685 kävelijää tunnissa. Pyöräilijöitä on havaittu eniten syyskuun laskennassa, jolloin pyöräilijöitä oli 470 huipputunnin aikana. Moottoriajoneuvojen määrä on ollut suurimmillaan 218 ajoneuvoa tunnissa huhtikuun laskennassa eli ennen pihakatumuutosta.



*Kuva 39. Poikkileikkausliikennemäärät pihakadun keskimmaisessä korttelissa ilta-päivän huipputuntina.*

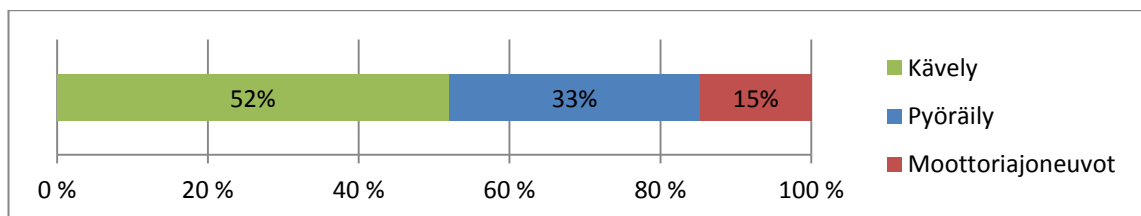
Pihakadun liikennelaskentatulosten havaitaan noudattavan melko hyvin eri kulkutapojen valtakunnallista kausivaihtelua, vaikka tulokset eivät suoraan verrattavissa olekaan, koska laskentatuloksissa on vain eri kuukausien erään päivän huipputunti. Suomessa kävelyn vilkkainta aikaa ovat talvikuukaudet, kun taas pyöräilyn suosituin aika ajoittuu touko–syyskuulle. Kävelijämäärä on laskennoissa suurin toukokuussa ja alhaisempi heinä–syyskuussa, kuten myös kävelyn suosio kausivaihtelun mukaan. Pyöräilijämäärä nousee huhtikuusta toukokuuhun ja laskee heinä–elokuussa. Syyskuussa pyöräilijämäärä on suurimmillaan, kuten myös pyöräilyn suosio kausivaihtelun mukaan. Myös lasketut moottoriajoneuvojen määrät noudattavat kausivaihtelua melko hyvin. Touko- ja syyskuussa moottoriajoneuvojen suosio kausivaihtelun mukaan on heinä–elokuuta korkeampi, kuten myös moottoriajoneuvojen määrät laskentatuloksissa. Huhtikuussa moottoriajoneuvojen suosio kausivaihtelun mukaan on alhaisempi kuin esimerkiksi touko- ja syyskuussa, mutta laskennassa moottoriajoneuvoja on huhtikuussa ollut eniten. (Jalkanen 2013, s. 11; Liikennevirasto 2012c, s. 72) Pihakadun tulo on siis mahdollisesti laskenut hieman kadun moottoriajoneuvomäärää.

Yhden kauden aikana suoritetuista laskennoista ei vielä voida tehdä laajempia johtopäätöksiä pihakadun liikenteen kehittymisestä. Liikennelaskentatuloksia voidaan kuitenkin

käyttää tulevaisuuden laskentojen vertailukohtana, jolloin on mahdollista seurata pihakadun vaikutusta kävelijöiden, pyöräilijöiden ja moottoriajoneuvojen määriin. On mahdollista esimerkiksi seurata, laskeeko moottoriajoneuvojen määrä ja nousevatko kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrät, jos laskennat toteutetaan samoina ajankohtina tulevina vuosina. Kuitenkin laskennoista on nyt jo selvästi nähtävissä kävelyn ja pyöräilyn suuri osuus kadun liikenteestä moottoriajoneuvoihin verrattuna.

Liikennelaskentatuloksista toukokuun ja syyskuun väliseltä ajalta on muodostettu keskimääräinen kulkutapajakauma pihakadun keskimmäisen korttelin iltapäivän huipputuntiliikenteestä. Kulkutapajakauma on esitetty kuvassa 40. Kadun poikkileikkausliikenteestä yli 50 % on kävelijöitä ja kolmasosa on pyöräilijöitä. Vain 15 % huipputunnin liikenteestä on moottoriajoneuvoja. Laskennat ovat loppukevään, kesän ja alkusyksyn ajalta, joten talvella kulkutapajakauma voi olla hieman erilainen. Talviaikaan kävelijöiden ja moottoriajoneuvojen osuudet ovat todennäköisesti jonkin verran suurempia ja pyöräilyn osuus jonkin verran pienempi, mutta kävely ja pyöräily ovat luultavasti suosituimpia kulkutapoja, koska katu sijaitsee keskustassa ja on suosittu reitti erityisesti opiskelijoille ja iäkkäämmille henkilöille. Kulkutapajakauma osoittaa, että kävely ja pyöräily ovat selvästi suosituimmat kulkutavat, joten Kauppakadulla on hyvät edellytykset toimia pihakatuna, jolla jalankulkija on kuningas. Kävelijöiden suuri osuus on tavoiteltava asia myös oleskelun ja liike-elämän kannalta, sillä kävelijästä on helppo siirtyä oleskelijaksi tai liikkeen asiakkaaksi.

Pihakadun kulkutapajakauma näyttää olevan samankaltainen kuin keskustan sisäisten matkojen kulkutapajakauma Jyväskylän seudun liikennetutkimuksessa oli. Moottoriajoneuvojen osuus on kummassakin tutkimuksessa 15 %. Kävelyn osuudeksi on pihakadun laskennoissa saatu 52 %, mutta liikennetutkimuksessa keskustan sisäisten matkojen osalta se oli 70 %. Pyöräilyn osuus pihakadulla (33 %) on vastaavasti havaittu korkeammaksi kuin keskustan sisäisillä matkoilla (12 %). Pihakadun pyöräiliikenteen osuutta nostaa varmasti kadun suosio opiskelumatkojen reittinä, koska katu sijaitsee yliopiston ja ydinkeskustan välillä. Kauppakatua käytetään todennäköisesti pyöräilyreittinä myös muillakin kuin keskustan sisäisillä matkoilla.



**Kuva 40.** Pihakadun poikkileikkausliikenteen kulkutapajakauma iltapäivän huipputuntina.

Liikennelaskennat ovat pihakadun keskimmäisestä korttelista, joten kahdessa muussa korttelissa liikennemäärät voivat olla hieman erilaiset. Ylimmässä korttelissa moottoriajoneuvomäärä on todennäköisesti jonkin verran suurempi, koska korttelia käytetään

läpiajoon Vaasankadulta Yliopistonkadulle ajettaessa. Kävelijämäärä on luultavasti jonkin verran suurempi pihakadun alimmassa, kävelykatua lähimpänä olevassa korttelissa. Pyöräilijämäärät ovat todennäköisesti melko samalla tasolla koko pihakadulla.

Kaupungin havaintojen mukaan muulla keskustan katuverkolla ei ole pihakadun myötä havaittu merkittäviä muutoksia moottoriajoneuvoliikenteessä. Mahdollisesti liikennettä on kuitenkin siirtynyt jonkin verran enemmän keskustan kehälle.

## 4.2 Pysäköintitutkimus

Kauppakadun pihakatumuutoksen myötä kadun moottoriajoneuvojen pysäköintipaikkojen määrä väheni noin puoleen, mutta pysäköinti on edelleen mahdollista kaikissa kolmessa pihakadun korttelissa. Pysäköintipaikkojen uusi määrä on 40 paikkaa jakautuen seuraavasti: ylin kortteli 12 paikkaa, keskikortteli 15 paikkaa, alin kortteli 10 paikkaa ja Kilpisenkatu 3 paikkaa. Pysäköintipaikkojen määrän vähentyminen on usein erityisesti liikkeenharjoittajille vaikea asia, joka voi synnyttää pelkoa liiketoiminnan heikkenemisestä ja herättää vastustusta muutosta kohtaan. Pysäköinti säilyi maksullisena pihakadun kahdessa ylimmässä korttelissa kello 9–18 ja alimmassa korttelissa sekä Kilpisenkadulla kello 9–20. Pysäköintiaikojen rajoitusta ei myöskään muutettu. Pyöräpysäköintipaikkoja järjesteltiin uudelleen ja niiden määrää lisättiin hieman pihakadun myötä. Pyöräpaikkoja on nykyisin 193 paikkaa jakautuen seuraavasti: ylin kortteli 38 paikkaa, keskikortteli 64 paikkaa, alin kortteli 75 paikkaa ja Kilpisenkatu 16 paikkaa. Pysäköintitutkimuksella haluttiin selvittää pihakadun pysäköintitilanne sekä moottoriajoneuvojen että pyörien osalta. Pysäköintitutkimuksesta saatiin tietoa pysäköintipaikkojen käyttöasteista, keskimääräisistä pysäköintiajoista, keskimääräisestä kierrosta sekä kertymästä. Pysäköintitutkimuksen tuloksista myös yrittäjät saavat käsityksen kadun pysäköintitilanteesta.

Pysäköintitutkimuksessa selvitettiin moottoriajoneuvojen osalta pihakadun pysäköinnin tarjonta, käyttöaste, kesto, kierto ja kertymä. Pyörien osalta selvitettiin pysäköinnin tarjonta ja käyttöaste. Tutkimusmenetelmänä käytettiin partiomenetelmää, jossa pihakatu kierrettiin 30 minuutin välein ja pysäköintitilanne autojen ja pyörien osalta kuvattiin. Tutkimus toteutettiin kaksi kertaa: ensimmäisen kerran heinäkuussa 2015 ja toisen kerran syyskuussa 2015. Heinäkuun tutkimuspäivä oli keskiviikko 15.7.2015, jolloin sää oli poutainen ja lämpötila noin +12–18 astetta. Syyskuussa tutkimus toteutettiin torstaina 17.9.2015 sään ollessa osin poutainen ja osin sateinen. Lämpötila oli noin +13–15 astetta. Tutkimusaika molempina tutkimuspäivinä oli kello 7–21. Kiertovälin ollessa 30 minuuttia jonkin verran lyhytaikaisempaa pysäköintiä jäi havaitsematta, mutta tutkimuksessa saatiin kuitenkin selville pihakadun pysäköintitilanne ja -käyttäytyminen riittävän hyvin. (RIL 1988, s. 394–397)

Tulosten esityksessä pihakadun ylimmällä korttelilla tarkoitetaan Kauppakatua Vaasankadun ja Cygnaeuksenkadun välillä. Keskikortteli on Cygnaeuksenkadun ja Gummeruksenkadun välillä ja alin kortteli on Gummeruksenkadun ja Kilpisenkadun välillä.



#### 4.2.1 Moottoriajoneuvojen pysäköinti

Pysäköintitutkimusten perusteella pihakadun autopaikkojen keskimääräinen käyttöaste kello 7–21 välisenä aikana oli heinäkuun tutkimuspäivänä 47 % ja syyskuun tutkimuspäivänä 57 %. Keskimääräiseksi pysäköintiajaksi tutkimusaikana havaittiin heinäkuussa 1,1 tuntia ja syyskuussa 1,3 tuntia. Keskimääräinen kierto, eli kuinka monta autoa keskimäärin pysäköi tutkimusaikana yhtä pysäköintipaikkaa kohden, oli heinäkuussa 6,0 autoa ja syyskuussa 6,4 autoa. Keskimääräinen kertymä kuvaa sitä, kuinka monta autoa pihakadulla keskimäärin oli yhtä aikaa pysäköitynä tutkimusaikana. Heinäkuussa keskimääräinen kertymä oli 19 autoa ja syyskuussa 23 autoa. Moottoriajoneuvojen pysäköintitutkimusten tulokset on esitetty kootusti taulukossa 1. Kun huomioidaan, että lyhytaikaisempaa pysäköintiä jäi jonkin verran havaitsematta, ovat pysäköintipaikkojen käyttöasteet todellisuudessa hieman korkeammat ja keskimääräiset pysäköintiajat jonkin verran lyhyemmät.

*Taulukko 1. Pysäköintitutkimusten tulokset autopaikkojen osalta.*

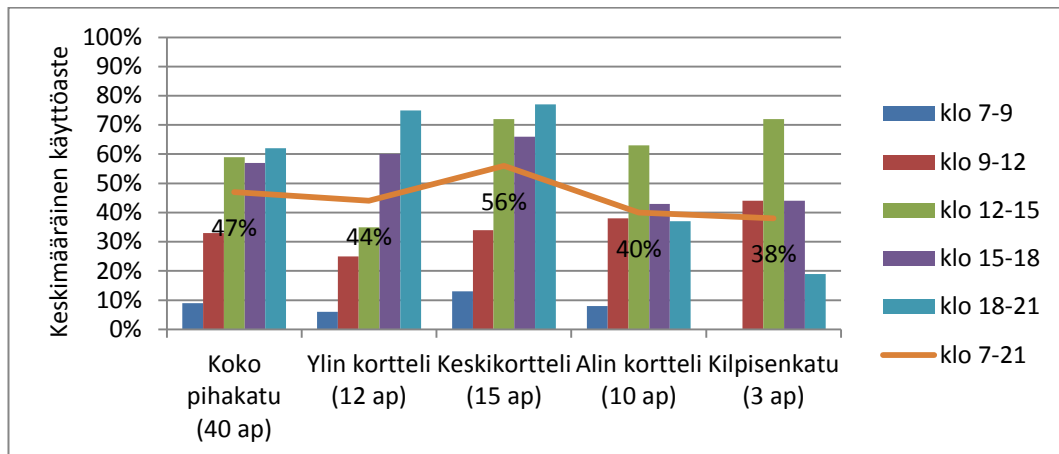
Tutkimuspäivä	Keskimääräinen käyttöaste (%)	Keskimääräinen pysäköintiaika (h)	Keskimääräinen kierto eli vaihtuvuus	Keskimääräinen kertymä
Ke 15.7.2015	47	1,1	6,0	19
To 17.9.2015	57	1,3	6,4	23

Kestoltaan pisin havaittu pysäköinti oli heinäkuun tutkimuspäivänä 7 tuntia ja syyskuun tutkimuspäivänä pisin havaittu pysäköinti oli 11,5 tuntia. Heinäkuussa tutkimusajan pysäköinneistä enintään 2 tunnin kestoisia oli 89 % pysäköinneistä ja yli 4 tunnin kestoisia 4 % pysäköinneistä. Vastaavasti syyskuussa tutkimusajan pysäköinneistä 87 % kesti enintään 2 tuntia ja 3 % pysäköinneistä yli 4 tuntia. Heinäkuussa 30 minuutin kestoisia pysäköintejä oli 56 % pysäköinneistä ja syyskuussa 50 % pysäköinneistä. Suurin osa pysäköinneistä vaikuttaisi siis olevan kestoltaan lyhytaikaista asiointipysäköintiä, mutta joitakin selvästi pidempiä pysäköintejäkin havaittiin. Liikkeissä asiointien kannalta olisi hyvä, että kadunvarsipaikoilla ei tapahtuisi koko päivän kestäviä pysäköintejä, jolloin pysäköintipaikat ovat pois asiointiliikenteen käytöstä.

Pihakadun pysäköintipaikkojen keskimääräiset käyttöasteet olivat molempina tutkimuspäivinä hyvin maltilliset, joten todennäköisyys löytää vapaa pysäköintipaikka on suuri. Lisäksi pysäköintipaikkoja on huomattava määrä pihakadun läheisyydessä, Kauppakatu risteävillä kaduilla. Pihakadun pysäköintipaikkojen käyttöasteita tarkemmin tarkasteltaessa havaitaan, että käyttöasteissa on eroja kortteleittain ja eri aikaväleittäin. Heinäkuun tutkimuspäivänä havaitut pysäköintipaikkojen keskimääräiset käyttöasteet eri aikoina koko pihakadun osalta sekä tarkemmin kortteleittain on esitetty kuvassa 41. Kuvassa pylväiden värit kuvaavat eri aikavälejä ja pylväiden korkeudet kertovat pysäköin-

tipaikkojen keskimääräiset käyttöasteet. Viivalla kuvataan koko pihakadun ja erikseen jokaisen korttelin keskimääräistä käyttöastetta koko tutkimusaikana.

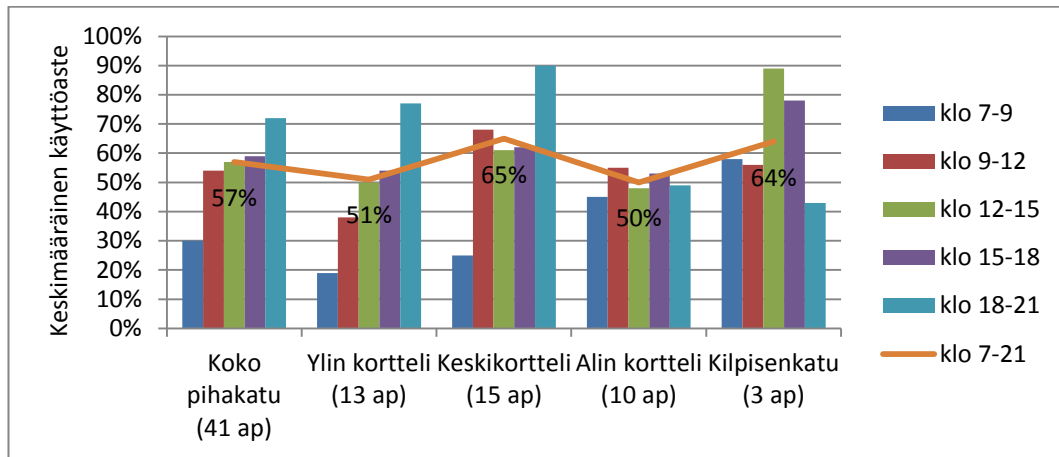
Aamulla pysäköintipaikkojen käyttöasteet olivat jokaisessa korttelissa alhaisimmillaan, 0–13 %. Kello 9–12 keskimääräiset käyttöasteet vaihtelivat 25–44 %:n välillä. Kello 12–15 ylimmän korttelin käyttöaste pysyi matalana, 35 %:ssa, kun muiden kortteleiden käyttöasteet nousivat 63–72 %:iin. Iltapäivällä kello 15–18 ylimmän ja keskimmäisen korttelin käyttöasteet olivat 60–66 %, kun alimman korttelin ja Kilpisenkadun käyttöasteet laskivat 43–44 %:iin. Illalla kello 18–21 ylimmän ja keskimmäisen korttelin käyttöasteet nousivat päivän korkeimpiin lukemiin, 75–77 %:iin, mikä selittyy hyvin todennäköisesti sillä, että pysäköinnin maksullisuus päättyy kello 18. Alimmassa korttelissa ja Kilpisenkadulla pysäköintipaikkojen käyttöasteet olivat illalla 19–37 %. Kokonaisuutena tutkimuspäivän korkein keskimääräinen käyttöaste kortteleittain tarkasteltuna oli keskikorttelissa, jossa käyttöaste oli 56 % ja päivän alhaisin keskimääräinen käyttöaste oli Kilpisenkadulla 38 %.



**Kuva 41.** Pysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste pihakadulla eri aikoina kortteleittain 15.7.2015.

Syyskuun pysäköintitutkimuksen tulokset on esitetty kuvassa 42. Ylimmässä ja keskimmäisessä korttelissa pysäköintipaikkojen käyttöasteet olivat aamulla alhaisimmat, 19–25 %. Alimmassa korttelissa ja Kilpisenkadulla pysäköintipaikkojen käyttöasteet olivat aamulla jo 45–58 %. Kello 9–12 ylimmän korttelin keskimääräinen käyttöaste oli vain 38 %, kun muissa kortteleissa käyttöasteet olivat 55–68 %. Päivällä, kello 12–15, ylimmän korttelin käyttöaste nousi 50 %:iin ja keskimmäisen sekä alimman korttelin käyttöasteet laskivat hieman, 48–61 %:iin. Kilpisenkadun keskimääräinen käyttöaste nousi 89 %:iin. Iltapäivällä ylimmän, keskimmäisen ja alimman korttelin keskimääräiset käyttöasteet säilyivät lähes samalla tasolla, 53–62 %:ssa. Kilpisenkadun keskimääräinen käyttöaste oli silloin 78 %. Kuten heinäkuussa havaittiin, myös syyskuussa ylimmän ja keskimmäisen korttelin käyttöasteet nousivat illalla päivän korkeimmiksi, 77–90 %:iin. Alimmassa korttelissa ja Kilpisenkadulla keskimääräiset käyttöasteet laskivat illalla ja olivat 43–49 %. Kokonaisuutena koko päivän korkeimmat keskimääräiset käyttöasteet

kortteleittain tarkasteltuna olivat keskikorttelissa 65 % sekä Kilpisenkadulla 64 %. Alhaisimmat keskimääräiset käyttöasteet olivat alimmassa korttelissa 50 % ja ylimmässä korttelissa 51 %.



**Kuva 42.** Pysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste pihakadulla eri aikoina kortteleittain 17.9.2015.

Heinäkuun ja syyskuun tutkimuspäivien tuloksia yleisesti vertailtaessa voidaan todeta, että pysäköintipaikkojen keskimääräiset käyttöasteet olivat syyskuussa jonkin verran korkeammat. Tarkemmin eri aikaväleittäin tarkasteltaessa havaitaan kuitenkin, että tiettyinä aikoina heinäkuun tutkimuspäivänä pysäköintipaikkojen käyttöasteet olivat korkeammat kuin syyskuun tutkimuspäivänä. Koko pihakadun osalta heinäkuussa pysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste kello 12–15 oli 59 %, kun syyskuussa vastaavaan aikaan käyttöaste oli 57 %. Asiaa selittää varmasti se, että loma-aikaan heinäkuussa ihmisillä oli iltapäivällä enemmän aikaa asioida keskustassa. Ylimmässä korttelissa kello 15–18 pysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste oli heinäkuussa 60 %, kun taas syyskuussa käyttöaste oli 54 %. Keskimmaisessä korttelissa kello 12–15 pysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste oli heinäkuussa 72 %, kun syyskuussa vastaava käyttöaste oli 61 %. Myös kello 15–18 välisenä aikana heinäkuun käyttöaste keskikorttelissa oli korkeampi kuin syyskuussa, sillä käyttöaste oli heinäkuussa 66 % ja syyskuussa 62 %. Alimmassa korttelissa kello 12–15 välisenä aikana pysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste oli heinäkuussa 63 %, kun vastaavaan aikaan syyskuussa käyttöaste oli 48 %.

Pysäköintitutkimuksen yhteydessä havaittiin jonkin verran väärinpysäköintiä, joko vanhasta tottumuksesta tai piittaamattomuudesta johtuen. Entisiltä pysäköintipaikoilta jyrskityt merkinnät ja liikennemerkkien siirto ilmeisesti aiheuttivat epäselvyyttä joillekin autoilijoille, sillä väärinpysäköintiä havaittiin muun muassa ennen pysäköinnin alkamista osoittavia liikennemerkkejä eikä merkkien jälkeen.

Kaupungin havaintojen mukaan keskustan muilla pysäköintialueilla ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia pysäköinnissä. Keskustassa on riittävästi pysäköintipaikkoja pihakadun toteutuksen jälkeenkin.

Pysäköintitutkimusta ei ole toteutettu tilanteessa ennen pihakatua, joten aiempaa vertailukohtaa tuloksille ei ole. Tulosten perusteella vaikuttaa kuitenkin siltä, että pysäköintipaikkojen määrän vähentämisestä huolimatta pihakadulta löytyy aina pysäköintipaikka. Ylimmän ja keskimmäisen korttelin havaittua käyttöasteiden nousua illalla voidaan tarvittaessa hillitä jatkamalla maksullisuusaikaa kello 20 asti. Aikarajoituksilla ja hinnoittelulla on myös mahdollista vaikuttaa pysäköintien kestoihin, esimerkiksi asiointipysäköintiä suosien. Tulevaisuudessa pysäköintitutkimuksia on mahdollista toteuttaa uudelleen, jolloin tämän tutkimuksen tuloksia voidaan käyttää vertailukohtana.

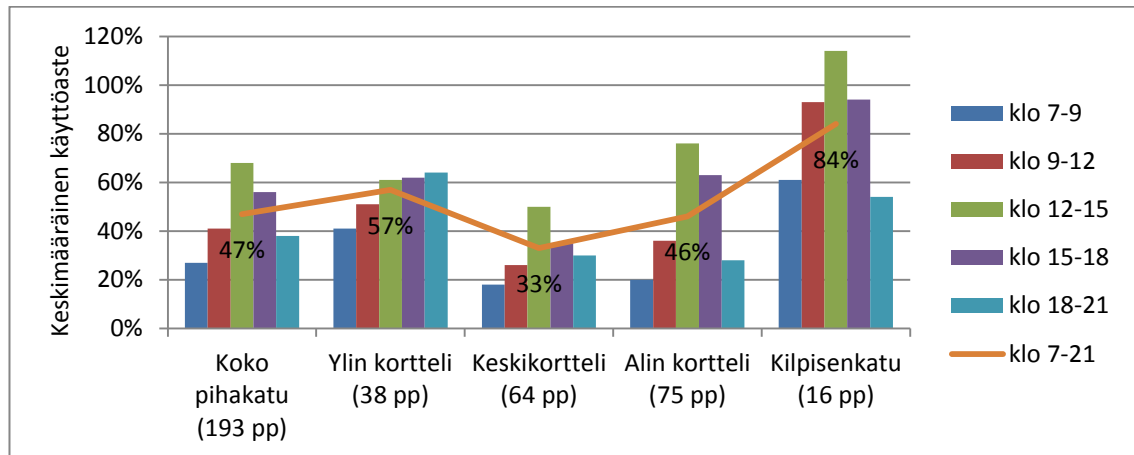
#### 4.2.2 Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköintitutkimusten perusteella pihakadun pyöräpaikkojen keskimääräinen käyttöaste kello 7–21 oli heinäkuun tutkimuspäivänä 47 % ja syyskuun tutkimuspäivänä 68 %. Pihakadun pyöräpaikkojen käyttöasteita tarkemmin tarkasteltaessa havaitaan, että käyttöasteissa on eroja kortteleittain ja eri aikaväleittäin. Heinäkuun tutkimuspäivänä havaitut pyöräpysäköintipaikkojen keskimääräiset käyttöasteet eri aikoina koko pihakadun osalta ja kortteleittain on esitetty kuvassa 43. Kuvassa pylväiden värit kuvaavat eri kellonaikoja ja pylväiden korkeudet pysäköintipaikkojen keskimääräistä käyttöastetta. Viivalla kuvataan koko pihakadun ja erikseen jokaisen korttelin keskimääräistä käyttöastetta koko tutkimusaikana.

Aamulla pyöräpaikkojen keskimääräiset käyttöasteet olivat matalimmillaan koko pihakadun osalta sekä yksittäinkin tarkasteltuna muissa kortteleissa, paitsi Kilpisenkadulla. Kello 7–9 keskimääräiset käyttöasteet vaihtelivat 18–61 %:n välillä ja koko pihakadulla käyttöaste oli keskimäärin 27 %. Kello 9–12 keskimääräiset käyttöasteet vaihtelivat 26–93 %:n välillä ja koko pihakadulla keskimääräinen käyttöaste oli 41 %. Kello 12–15 koko pihakadun pyöräpaikkojen keskimääräinen käyttöaste oli korkeimmillaan, 68 %. Myös kortteleittain tarkasteltuna tutkimuspäivän pyöräpaikkojen suurimmat käyttöasteet saavutettiin muissa kortteleissa, paitsi ylimmässä korttelissa. Keskikorttelin, alimman korttelin sekä Kilpisenkadun pyöräpaikkojen keskimääräiset käyttöasteet olivat 50–114 %. Ylimmässä korttelissa käyttöaste oli 61 %, mutta kello 15–18 käyttöaste oli 62 % ja kello 18–21 käyttöaste oli 64 %. Koko pihakadulla keskimääräinen pyöräpaikkojen käyttöaste kello 15–18 oli 56 %, kun se kortteleittain vaihteli 35–94 %:n välillä. Illalla, kello 18–21 välisenä aikana, koko pihakadun keskimääräinen käyttöaste oli 38 %. Kortteleittain se vaihteli 28–64 %:n välillä.

Kortteleiden keskimääräinen käyttöaste koko tutkimusajan osalta oli heinäkuussa suurimmillaan Kilpisenkadulla, 84 %. Kilpisenkadun pyöräpaikkojen suuri keskimääräinen käyttöaste selittyi varmasti kävelykadun ja ydinkeskustan läheisyydellä sekä sillä, että

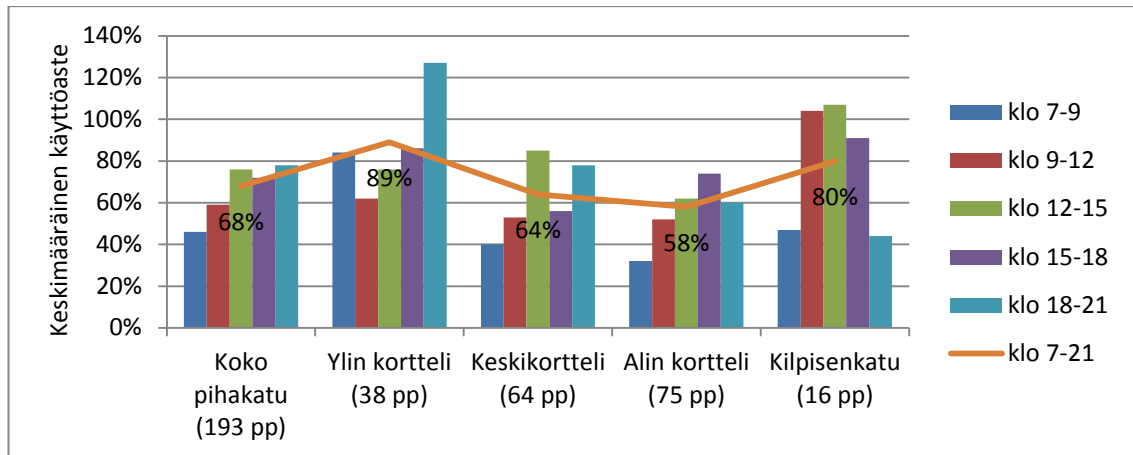
kyseinen pyöräpysäköintipaikka on pienin muihin kortteleihin verrattuna. Kello 12–15 Kilpisenkadun pyöräpysäköintipaikat olivat yli 100-prosenttisesti täynnä ja kello 9–12 sekä kello 15–18 yli 90-prosenttisesti täynnä.



**Kuva 43.** Pyöräpysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste pihakadulla eri aikoina kortteleittain 15.7.2015.

Syyskuun tutkimuspäivänä havaitut pyöräpysäköintipaikkojen keskimääräiset käyttöasteet eri aikoina koko pihakadun osalta ja kortteleittain on esitetty kuvassa 44. Aamulla pyöräpaikkojen keskimääräiset käyttöasteet olivat matalimmillaan koko pihakadun osalta sekä yksittäinkin tarkasteltuna keskikorttelissa ja alimmassa korttelissa. Kello 7–9 keskimääräiset käyttöasteet vaihtelivat 32–84 %:n välillä ja koko pihakadulla käyttöaste oli keskimäärin 46 %. Kello 9–12 keskimääräiset käyttöasteet vaihtelivat 52–104 %:n välillä ja koko pihakadulla keskimääräinen käyttöaste oli 59 %. Kello 12–15 koko pihakadun pyöräpaikkojen keskimääräinen käyttöaste oli 76 %. Kortteleittain tarkasteltuna tutkimuspäivän suurimmat pyöräpaikkojen käyttöasteet saavutettiin keskikorttelissa ja Kilpisenkadulla. Keskimääräiset käyttöasteet vaihtelivat 62–107 %:n välillä. Kello 15–18 pyöräpaikkojen keskimääräinen käyttöaste oli korkeimmillaan, 74 %, alimmassa korttelissa. Muissa kortteleissa käyttöaste vaihteli 56–91 %:n välillä ja koko pihakadulla käyttöaste oli keskimäärin 72 %. Illalla, kello 18–21, käyttöaste oli korkeimmillaan ylimmässä korttelissa, 127 %. Myös koko pihakadun pyöräpaikkojen keskimääräinen käyttöaste oli korkeimmillaan, 78 %. Muissa kortteleissa käyttöaste vaihteli 44–78 %:n välillä.

Kortteleiden keskimääräinen käyttöaste koko tutkimusajan osalta oli syyskuussa suurimmillaan ylimmässä korttelissa, 89 %. Myös Kilpisenkadun pyöräpaikkojen koko tutkimusajan keskimääräinen käyttöaste oli melko korkea, 80 %. Ylimmässä korttelissa kello 18–21 pyöräpaikat olivat keskimäärin yli 100-prosenttisesti täynnä ja pyöriä oli pysäköity telineiden viereenkin. Kilpisenkadulla pyöräpaikat olivat kello 9–15 myös keskimäärin yli 100-prosenttisesti täynnä ja kello 15–18 yli 90-prosenttisesti täynnä.



*Kuva 44. Pyöräpysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste pihakadulla eri aikoina kortteleittain 17.9.2015.*

Kun verrataan heinäkuun ja syyskuun tutkimuspäivien tuloksia, havaitaan, että koko pihakadun pyöräpysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste sekä korttelikohtaiset keskimääräiset käyttöasteet olivat korkeammat syyskuussa, Kilpisenkadun pyöräpysäköintipaikkaa lukuun ottamatta. Sekä heinäkuussa että syyskuussa kello 9–18 Kilpisenkadun pyöräpaikkojen havaittiin olevan noin 100-prosenttisesti täynnä. Pyöräpysäköintipaikkojen täyttyminen aiheuttaa sen, että pyöriä pysäköidään telineiden viereen, jolloin ne voivat olla esimerkiksi jalankulkijoiden esteenä. Pyöräpysäköintiä pihakadulla on esitetty kuvassa 45.



*Kuva 45. Pyöräpysäköintiä pihakadulla (kuvat Saara Aavajoki).*

### 4.3 Pihakadulla oleskelun havainnointitutkimus

Julkisen tilan ja julkisen elämän havainnoinnin tulee olla osa suunnittelua alan pioneerin, Jane Jacobsin mukaan. Aiemmin kaupunkia rakennettiin ihmisten näkökulmasta, mutta autoistuminen ja modernisaatio veivät huomion pois kaupunkielämästä. 1960-luvulla monet tutkijat havahtuivat tapahtuneeseen muutokseen ja alkoivat havainnoida elämää kaupungeissa. Siitä sai alkunsa julkisen elämän tutkimus, jonka havaintojen pohjalta saatiin tietoa kaupunkielämästä. (Gehl & Svarre 2013, s. 70 ja 78)

Jalankulkijoiden suuri määrä ei välttämättä tarkoita, että kaupungin kävelyolosuhteet olisivat laadukkaat ja kävelykokemus hyvä. Ihmisten vapaaehtoisten oleskelutoimintojen määrä ja kesto sen sijaan kertovat enemmän julkisten tilojen laadusta. (New York City DOT 2008, s. 16) Oleskelu on julkisen tilan laadun määrite ja oleskelu eri muodoissaan on kasvava trendi. Pohjoisissakin kaupungeissa tavoitellaan välimerellistä elämäntapaa, jossa ulkona oleskellen vietetään aikaa. Kaupunkien elämänlaatua vertailaan myös kansainvälisesti ja kaupungeja on alettu luokitella sen mukaan. (Sauter 2013)

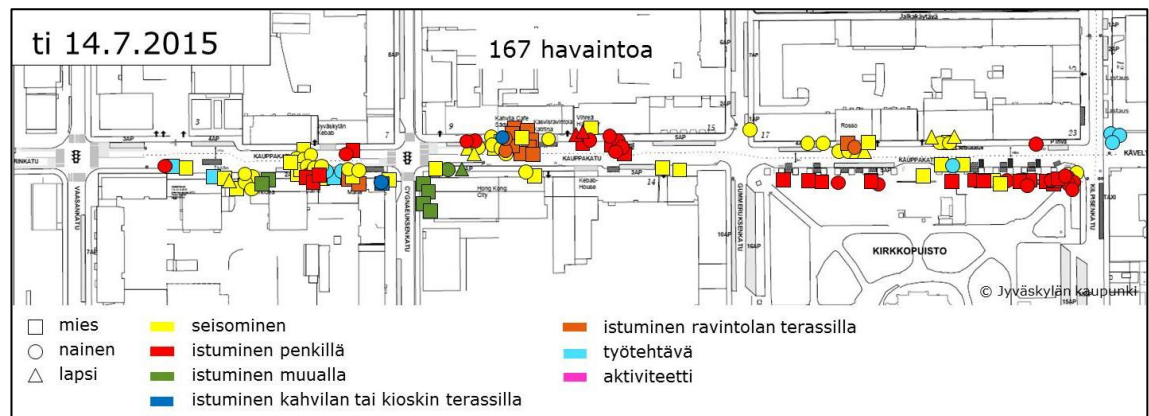
Julkisen elämän ja julkisen tilan vuorovaikutuksen seuraamisen päämenetelmä on suora havainnointi, jossa kaupunkia tarkkaillaan jalankulkijoiden näkökulmasta itse kaupunkitilassa (Gehl & Svarre 2013, s. 78). Havainnointitutkimus voidaan esimerkiksi toteuttaa menetelmällä, jossa tutkimusalue kävellään läpi tietyin aikaväleillä ja havainnot kirjataan ylös. Kyseinen menetelmä soveltuu hyvin suuremmille tutkimusalueille. Havaintoja voidaan tehdä esimerkiksi ihmisten ominaisuuksista, toiminnoista, tilan tarjoamista mahdollisuuksista sekä mahdollisista ongelmista. (Sauter 2013) Oleskeluun on parhaat mahdollisuudet hyvällä säällä, joten havainnointitutkimuksetkin tehdään yleensä silloin. Sää vaikuttaa merkittävästi ihmisten oleskeluun, sillä esimerkiksi märällä penkillä ei kukaan halua istua. (Gehl & Svarre 2013, s. 22)

Kauppakadun muutoksella pihakaduksi pyritään lisäämään ihmisten oleskelua keskustassa, mikä osaltaan tuo keskustaan elävyyttä. Ihmisten oleskelua pihakadulla tutkittiin kahdella havainnointitutkimuksella. Tutkimukset toteutettiin heinäkuussa tiistaina 14.7.2015 ja elokuussa keskiviikkona 5.8.2015. Tutkimuspäivinä pihakatua havainnointiin kahdeksana eri ajankohtana: kello 10.30, 11.30, 12.30, 14.30, 16.30, 18.30, 20.30 sekä 21.30. Havainnointi toteutettiin kävelemällä pihakatu päästä päähän ja kirjaamalla oleskeluhavainnot ja niiden sijainnit ylös. Kadulla oleskelevista henkilöistä kirjattiin ylös sukupuoli ja iän mukaan henkilöt jaoteltiin aikuisiin ja lapsiin. Toimintojen osalta kirjattiin, mitä ihmiset tekivät pihakadulla. Havaittuja toimintoja olivat seisominen, istuminen penkillä, istuminen muualla, istuminen kahvilan tai kioskin terassilla, istuminen ravintolan terassilla, työtehtävä sekä muu aktiviteetti. Oleskeluksi luokiteltiin paikallaan vähintään 20 sekuntia kestänyt toiminto.

Heinäkuun havainnointipäivänä 14.7.2015 kirjattiin yhteensä 167 oleskeluhavaintoa, jotka on esitetty kuvassa 46. Havainnointipäivän sää oli pääosin poutainen, mutta kello 13 aikaan tuli kevyt sadekuuro. Lämpötila oli noin +15–18 astetta. Oleskeluhavainnot jakautuivat melko tasaisesti kaikkien kolmen pihakatukorttelin kesken. Kilpisenkadun osuudelta oleskeluhavaintoja oli muutama. Noin 50 % kadulla oleskelleista henkilöistä oli miehiä, noin 40 % naisia ja noin 10 % lapsia. Seisominen (noin 40 % havainnoista) ja penkillä istuminen (noin 35 % havainnoista) olivat selvästi suosituimmat oleskelutoiminnot pihakadulla. Istuminen ravintolan terassilla (noin 10 % havainnoista) oli myös melko suosittu toiminto. Vähemmän havaintoja tehtiin työtehtävistä, istumisesta muualla sekä istumisesta kahvilan tai kioskin terassilla. Kello 16.30 ja 18.30 olivat suosituimmat oleskeluajat.

Havaintojen sijoittumisesta nähdään, että oleskelu keskittyi pääosin kadun reunoille eli entisille jalkakäytävälle. Keskimmaisessä korttelissa, jossa ajoradan puolella on taideteos sekä erikoispenkki, havaittiin oleskelua myös melko paljon niiden läheisyydessä ajoradan puolella. Kirkkopuiston reunassa olevalla jalkakäytävällä, joka ei varsinaisesti kuulu pihakatuun, on paljon penkkejä, joiden havaittiin olevan hyvin suosittuja, sillä istumishavaintoja tehtiin paljon. Kirkkopuiston viihtyisyys ja vihreys sekä kävelykadun läheisyys varmasti vaikuttavat istumismääriin, sillä pihakadun penkeiltä havaintoja tehtiin vähemmän.

Säällä on suuri merkitys oleskeluun ja erityisesti istumiseen. Tutkimuspäivänä tullut sadekuuro kello 13 aikaan vaikutti ihmisten oleskeluun siten, että havainnointikierroksella kello 14.30 ei havaittu yhtään istumista penkillä, sillä penkit olivat vielä osittain märkiä. Kaikkina muina ajankohtina penkillä istumisen havaintoja tehtiin.

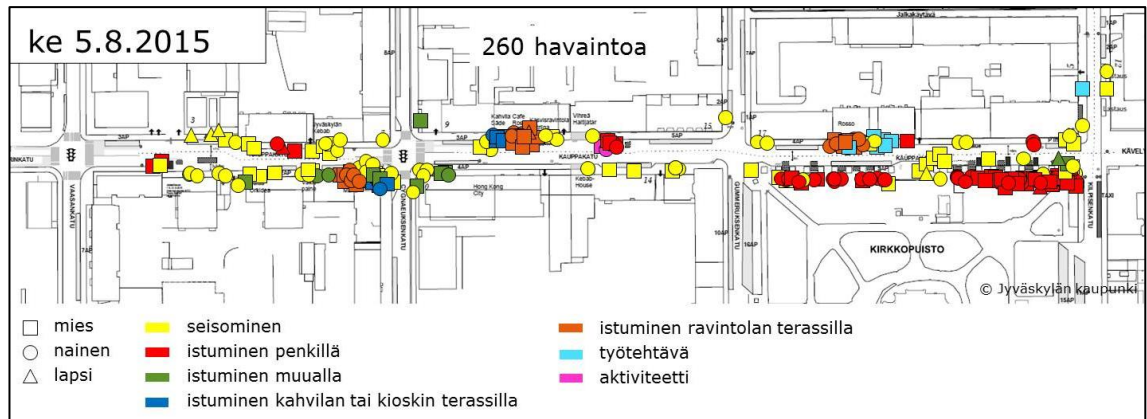


**Kuva 46.** Oleskelututkimuksen havainnot 14.7.2015.

Vastaava oleskelututkimus toistettiin elokuussa 5.8.2015, jolloin kirjattiin 260 oleskeluhavaintoa. Kaikki tutkimuspäivän havainnot on esitetty kuvassa 47. Sää oli havainnointipäivänä täysin poutainen ja pääosin aurinkoinen. Lämpötila oli noin + 20–24 astetta. Oleskeluhavainnoista hieman yli 50 % tehtiin pihakadun alimmassa korttelissa. Ylimmässä korttelissa oleskeluhavainnoista tehtiin noin 25 % ja keskimmaisessa korttelissa noin 20 %. Kilpisenkadun osuudelta havaintoja oli muutama. Hieman yli 50 % pihakadulla oleskelleista oli miehiä, noin 45 % naisia ja noin 5 % lapsia. Seisominen ja penkillä istuminen olivat suosituimpia oleskelutoimintoja, joita kumpiakin oli noin kolmannes kaikista havainnoista. Havaintoja istumisesta ravintolan terassilla tehtiin noin 20 % kaikista havainnoista, joten se oli myös suosittu toiminto. Kello 12.30, 18.30 ja 21.30 olivat suosituimmat oleskeluajat.

Havaintojen sijoittumisesta nähdään, että oleskelu keskittyi edelleen pääosin kadun reunoille. Keskimmaisen korttelin taideteos ja erikoispenkki kuitenkin houkuttelivat edelleen ihmisiä jonkin verran ajoradan puolelle. Kirkkopuiston laidan istumismahdollisuudet olivat hyvin suosittuja, koska sää suosi ulkona oloa. Myös ravintoloiden terasseilla istuminen oli selvästi heinäkuun tutkimuspäivää suosittumpaa.





**Kuva 47.** Oleskelututkimuksen havainnot 5.8.2015.

Molempien havainnointipäivien oleskeluhavainnoista ja niiden sijoittumisesta voidaan havaita, että tietynlaista oleskelua tapahtuu tietyissä paikoissa. Kirkkopuiston laita on suosittua istuskelualueita, todennäköisesti puistomaisuuden ja kävelykadun läheisyyden vuoksi. Kirkkopuisto onkin kokonaisuudessaan perinteinen oleskelupaikka. Ravintoloiden ja kahviloiden levittäytyminen katutilaan terassein on luonut ihmisille uusia oleskelumahdollisuuksia ja ihmiset ovat ottaneet ne käyttöönsä, koska havaintoja oleskelusta tehtiin. Myös uudet istumismahdollisuudet ja taide loivat uutta oleskelua kadulle (kuva 48.). Kauppakadun ja Cygnaeuksenkadun liittymässä ruokakauppa ja kioskio synnyttävät istumishavaintoja toissijaisilla paikoilla, kuten rakennusten seinustoilla ja portailla, sillä penkkejä ei ole kovin lähellä.



**Kuva 48.** Oleskelua pihakadulla (kuva Saara Aavajoki).

Seisoskeluhavainnointia tehtiin, kun ihmiset esimerkiksi pysähtyivät keskustelemaan tuttuja tavatessaan, pysähtyivät katsomaan näyteikkunoita ja tutkimaan myyntipöytiä tai odottelivat. Kahdella antikvariaattiliikkeellä oli myyntipöytiä ulkona ja niiden kohdalta tehtiin havainnointia ihmisistä. Liikkeiden levittäytymismahdollisuudet katutilaan riippuvat yrityksen toimialasta sekä säästä, mutta ohikulkevat ihmiset todennäköisesti huomaavat katutilaan levittäytyneen liikkeen helpommin ja saattavat pysähtyä tutkimaan liikkeen tarjontaa tarkemmin. Kävelijöiden, joita pihakadulla on suuri määrä, on helppoa pysähtyä ja muuttua oleskelijoiksi tai asiakkaiksi. Kesä oli kuitenkin tavanomaista kylmempi elokuuta lukuun ottamatta, joten se ei sään puolesta erityisesti suosinut oleskelua.

Keskimmäisen korttelin itäpäässä, kadun pohjoisreunassa, oli tyhjä liiketila, jonka kohdalta ei kumpanakaan tutkimuspäivänä tehty yhtään oleskeluhavainnointia. Kyseinen kohta kadulla ei siis houkuttele ihmisiä pysähtymään. Samassa korttelissa oli käynnissä myös rakennustöitä kadun eteläreunan rakennuksissa, jonka vuoksi korttelin keskiosassa, kadun eteläreunassa, ei tehty juurikaan havainnointia oleskelusta.

Oleskelun havainnointitutkimusta ei oltu toteutettu ennen pihakatuja, joten tuloksia ei voida verrata kadun aiempaan tilanteeseen. Pihakadun myötä kadun oleskelumahdollisuudet ovat kuitenkin lisääntyneet merkittävästi, joten oleskelukin on varmasti lisääntynyt. Tulevina vuosina on mahdollista tehdä uudet oleskelututkimukset, joiden avulla voidaan seurata pihakadun kehitystä kadusta paikaksi. Koska pihakadun muutos on toteutettu kokeilevasti ja väliaikaisilla järjestelyillä, voidaan oleskelun kehittymistä seurata eri vaiheissa, kun järjestelyt kehittyvät. Pihakadun kehittyvät järjestelyt mahdollistavat todennäköisesti vielä enemmän ja kestoitua pidempää oleskelua tulevaisuudessa.

#### **4.4 Kyselytutkimuksilla tietoa pihakatuun suhtautumisesta**

Kauppakadun pihakatu toteutettiin ensimmäisessä vaiheessa väliaikaisin järjestelyin tarkoituksena kerätä kaupunkilaisten ja yrittäjien kokemuksia kadun jatkosuunnittelua varten. Kaupunkilaisten ja yrittäjien kokemusten ja mielipiteiden selvittämistä varten laadittiin kaksi erillistä kyselytutkimusta. Kaupunkilaisten kysely oli avoinna kaikille Internetissä 24.8.–6.9.2015. Tieto yrittäjien kyselystä jaettiin vain kadun yrittäjille, jonka jälkeen he vastasivat kyselyyn Internetissä. Yrittäjien kysely oli niin ikään avoinna 24.8.–6.9.2015. Molempiin kyselyihin oli mahdollista vastata myös paperilomakkeella.

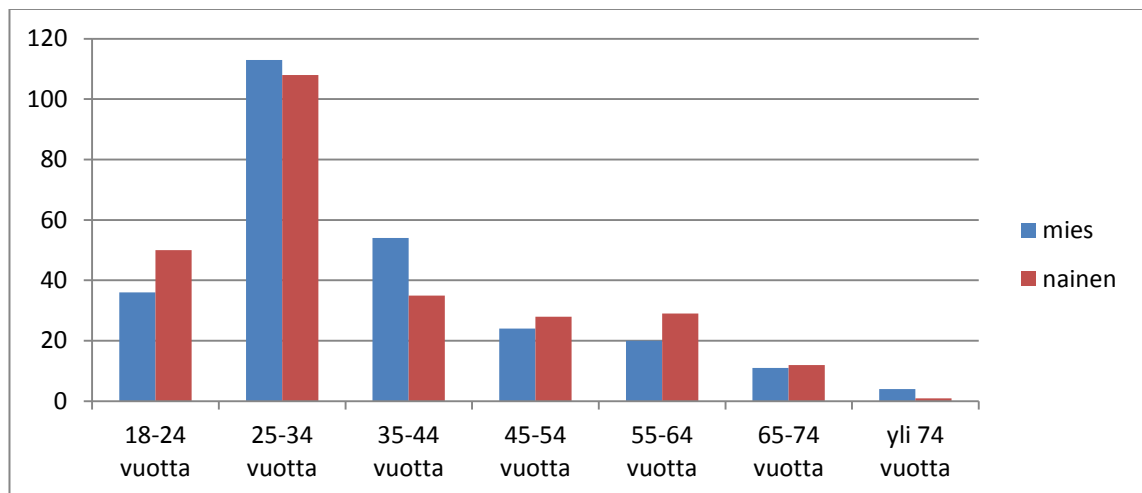
Kaupunkilaiskyselyn teemat olivat suhtautuminen pihakatuun, liikkuminen pihakadulla, turvallisuus, viihtyisyys, oleskelu ja vuorovaikutus. Yrittäjäkyselyssä teemat olivat suhtautuminen pihakatuun, yritysten saavutettavuus, yritystoiminta sekä vuorovaikutus.

Kaupunkilaiskyselyn lomake on liitteenä B ja yrittäjäkyselyn lomake on liitteenä C. Tulosten selkeyttämiseksi ja yksinkertaistamiseksi esimerkiksi erittäin ja jokseenkin myönteiset vastaukset on yhdistetty myönteisiksi vastauksiksi sekä erittäin ja jokseenkin kielteiset vastaukset kielteisiksi. Kyselyjen tuloksista on myös laadittu erilliset raportit.

#### 4.4.1 Pihakatu kaupunkilaisten kokemana

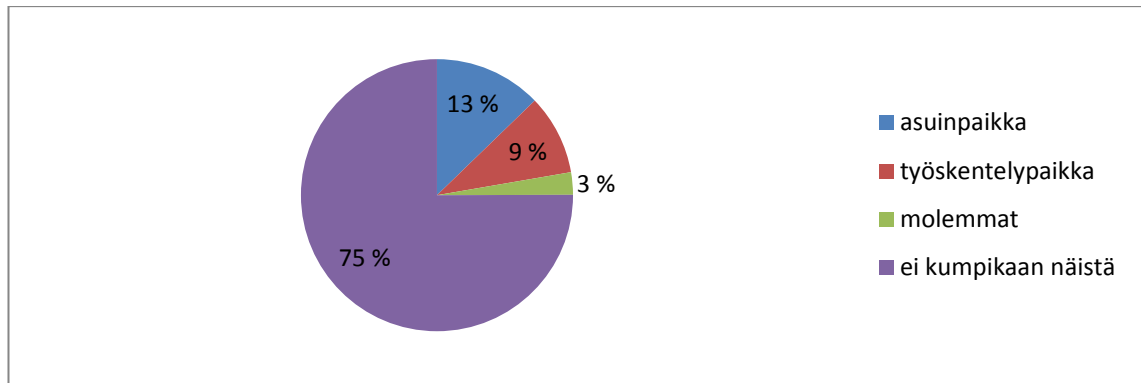
##### Taustatiedot

Kaupunkilaiskyselyyn tuli yhteensä 525 vastausta kahden viikon aikana. Vastaajien sukupuolijakauma oli hyvin tasainen ja vastaajista 49,9 % oli miehiä ja 50,1 % naisia. Suurin ikäryhmä vastaajissa olivat 25–34-vuotiaat, joita oli 42 % vastaajista. Seuraavaksi suurimmat vastaajaryhmät olivat 35–44-vuotiaat, joita oli 17 % vastaajista ja 18–24-vuotiaat, joita oli 16 % vastaajista. 45–54-vuotiaita oli vastaajista 10 % ja 55–64-vuotiaita oli 9 %. 65–74-vuotiaita oli vastaajista 5 % ja 75-vuotiaita tai vanhempia oli 1 % vastanneista. Alle 18-vuotiailta ei saatu vastauksia kyselyyn. Kuvassa 49. on esitetty vastanneiden sukupuoli- ja ikäjakaumat tarkemmin. Tulosten tarkastelua varten 65–74-vuotiaiden ja yli 74-vuotiaiden ikäryhmät on pienten vastausmäärien vuoksi myöhemmissä kuvissa yhdistetty yli 64-vuotiaiden ikäryhmäksi.



**Kuva 49.** Vastaajien lukumäärä iän ja sukupuolen mukaan jaoteltuna.

Vastaajista 64 % asuu kantakaupungin alueella (postinumerot 40100, 40200, 40600, 40700 ja 40720) ja 36 % muualla. Tarkemmin jaoteltuna eniten vastauksia saatiin keskustan, Lutakon, Puistololan ja Tourulan alueilta (40100) 36 %. Mäki-Matin ja Savelan alueilta (40700) vastauksia oli 14 % sekä Kuokkalan alueelta (40520) 10 %. Vastaajilta kysyttiin tarkemmin, että asuvatko tai työskentelevätkö he Kauppakadun pihakatuosuudella ja neljännes vastanneista ilmoitti joko asuvansa ja/tai työskentelevänsä Kauppakadun pihakatuosuudella. Kuvassa 50. on esitetty tarkemmin Kauppakadun pihakatuosuuden merkitys vastaajille.



**Kuva 50.** Kauppakadun pihakatuosuuden merkitys vastanneille.

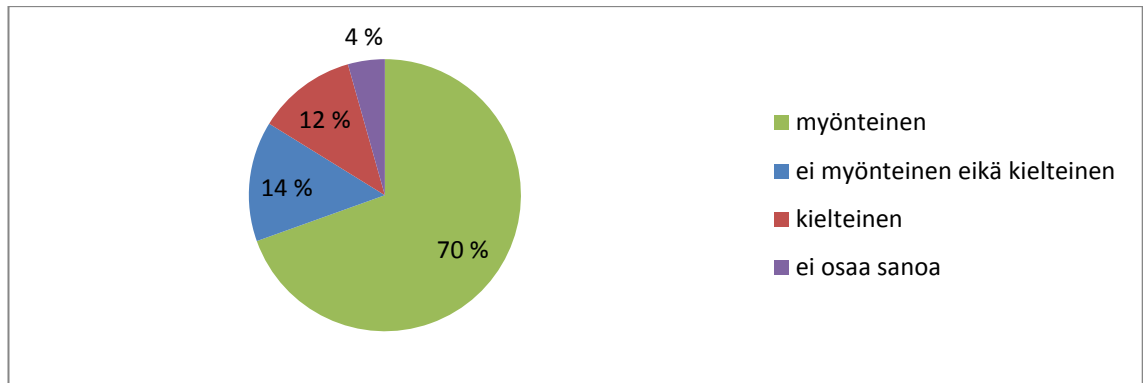
Lisäksi taustatietoina kysyttiin vastaajien liikuntarajoitteita sekä mahdollisuutta käyttää autoa tai polkupyörää. Vastaajista 2 % ilmoitti, että heillä on liikuntarajoite. Autonkäyttömahdollisuus on vastanneista noin kahdella kolmasosalla (67 %) ja pyöränkäyttömahdollisuus on 90 %:lla vastaajista.

## Pihakadusta

Yleisesti pihakatuihin liittyen haluttiin selvittää kaupunkilaisten tuntemusta pihakadusta. Pihakatu oli käsitteenä (kaikkien yhteinen tila, ajoneuvojen alhaiset nopeudet, jne.) ennestään tuttu 70 %:lle vastaajista ja tuntematon 30 %:lle vastanneista. Hieman suuremmalle osalle miehistä pihakatu oli käsitteenä tutumpi kuin naisille. Ikäryhmittäin tarkasteltuna pihakatu oli käsitteenä ennestään tutuin 45–54-vuotiaiden, 55–64-vuotiaiden ja yli 64-vuotiaiden ikäryhmille, joissa vastaajista yli 80 % piti pihakadun käsitettä tutuna. Vähiten tuttu pihakatu oli käsitteenä 18–24-vuotiaiden ikäryhmälle, jossa alle 60 % vastaajista piti käsitettä tutuna.

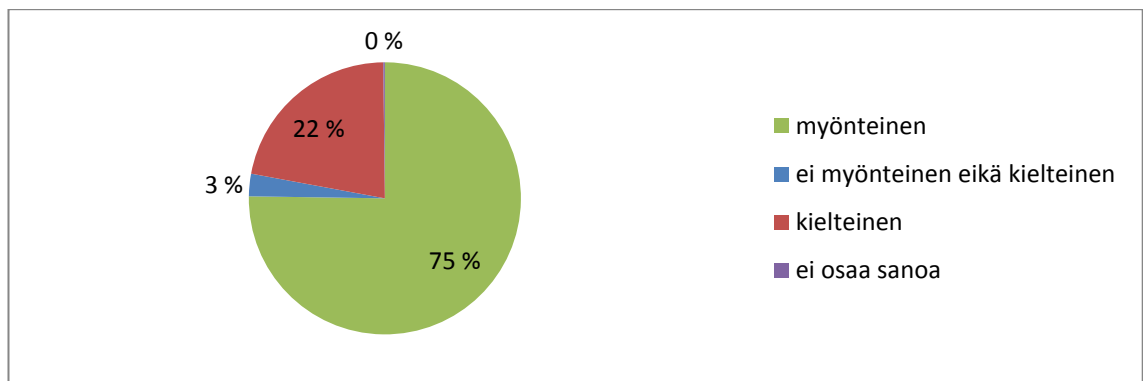
Kyselyssä selvitettiin, onko Kauppakadun pihakatu lisännyt kaupunkilaisten tuntemusta pihakadusta käsitteenä ja tuloksista havaitaan, että nykyään pihakatu on käsitteenä tuttu 97 %:lle vastaajista ja tuntematon enää vain 3 %:lle vastaajista, joten tietoisuus pihakadun käsitteestä on lisääntynyt.

Tutkimuksessa kysyttiin kaupunkilaisten suhtautumista Kauppakadun pihakatuideaan ennen muutosta sekä suhtautumista pihakatuun nykyään, kun muutos on toteutettu väliaikaisilla järjestelyillä. Pihakatuideaan ennen kadun muutosta suhtautui myönteisesti 70 % vastaajista ja kielteisesti 12 % vastaajista. Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuideaan ennen katumuutosta on esitetty kuvassa 51.



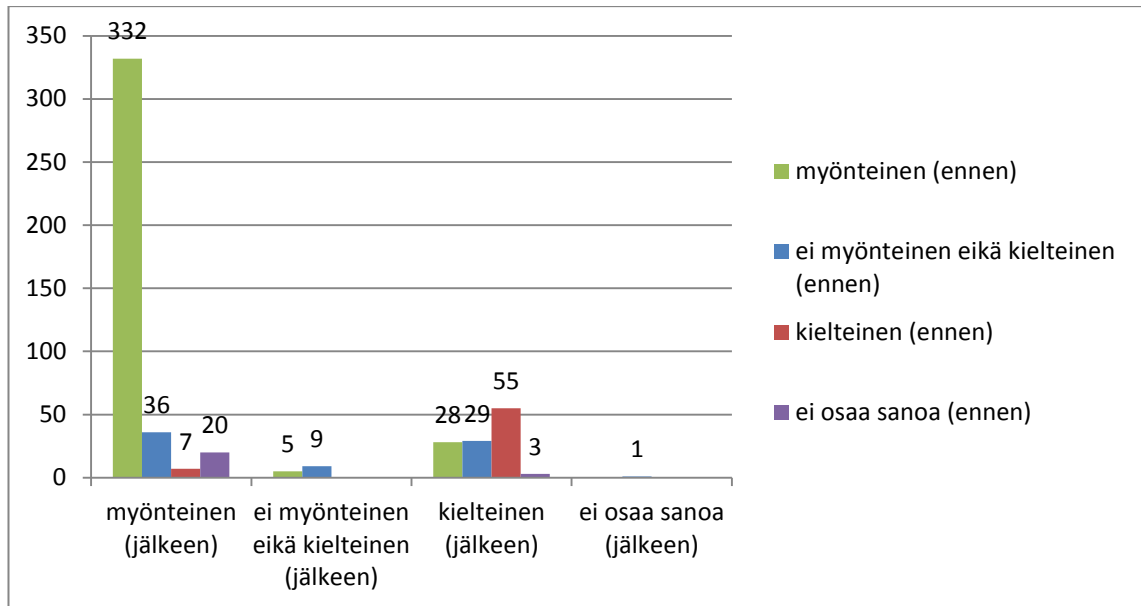
**Kuva 51.** Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuideaan ennen kadun muutosta.

Nykyään, pihakadun toteutuksen jälkeen, pihakatuun suhtautuu myönteisesti 75 % vastaajista ja kielteisesti 22 % vastaajista. Sekä myönteisyys että kielteisyys ovat kasvaneet muutoksen myötä ja vastaavasti ei myönteinen eikä kielteinen suhtautuminen on vähentynyt. Suurimmalla osalla vastaajista on siis pihakatumuutoksen myötä joko myönteinen tai kielteinen mielipide pihakadusta. Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuun nykyään on esitetty kuvassa 52.



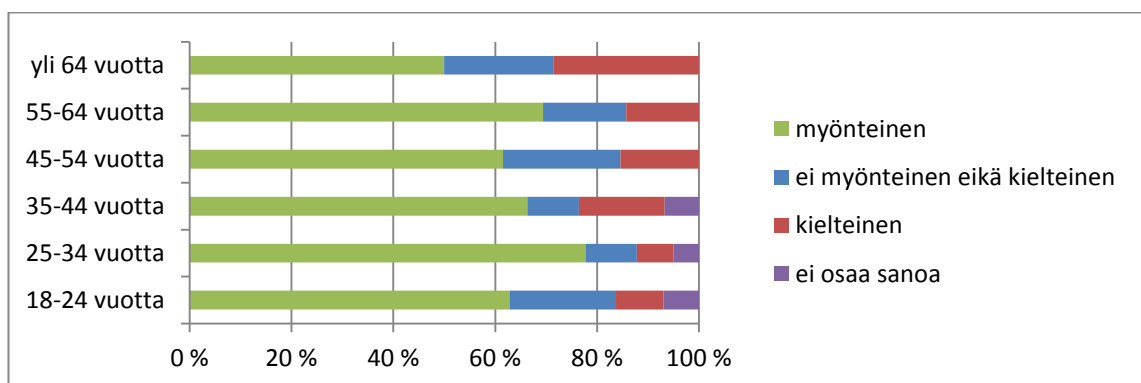
**Kuva 52.** Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuun nykyään.

Kun vastaajien suhtautumista pihakatuun ennen ja jälkeen muutoksen tarkastellaan yhdessä, saadaan selville vastaajien suhtautumisen muuttuminen. Tarkastelusta havaitaan, että vastanneista suurin osa suhtautui pihakatuideaan alun perin myönteisesti ja suhtautuu pihakatuun edelleen myönteisesti. Vastaavasti pihakatuun alun perin kielteisesti suhtautuneista vastaajista suhtautui suurin osa muutoksen jälkeenkin kielteisesti. Osa pihakatuun myönteisesti ennen muutosta suhtautuneista suhtautui muutoksen jälkeen pihakatuun kielteisesti tai neutraalisti. Kielteisesti pihakatuun ennen muutosta suhtautuneista joidenkin suhtautuminen on muuttunut myönteiseksi. Suurin osa vastaajista, jotka suhtautuivat pihakatuideaan neutraalisti tai eivät osanneet sanoa suhtautumisestaan pihakatuideaan ennen muutosta, ilmoittivat suhtautuvansa pihakatuun muutoksen jälkeen myönteisesti. Kaupunkilaisten pihakatuun suhtautumisen muuttumista pihakatuhankkeen aikana on kuvattu tarkemmin kuvassa 53.



**Kuva 53.** Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuun ennen ja jälkeen muutoksen. Värit kuvaavat suhtautumista ennen muutosta ja vaaka-akseli on jaoteltu muutoksen jälkeisen suhtautumisen mukaan.

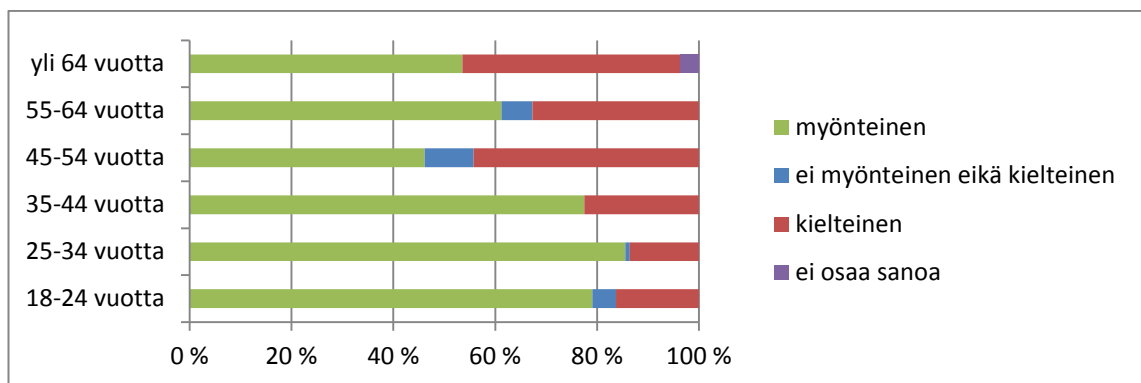
Kun vastaajien suhtautumista pihakatuideaan ennen kadun muutosta tarkastellaan ikäryhmittäin, havaitaan, että pihakatuideaan ennen muutosta myönteisimmin suhtautuivat 25–34-vuotiaat vastaajat. Ikäryhmästä lähes 80 % piti pihakatuideaa myönteisenä. Seuraavaksi myönteisimmin pihakatuideaan suhtautui 55–64-vuotiaiden ikäryhmä, jonka vastaajista noin 70 % piti ideaa myönteisenä. Myös 18–24-vuotiaiden, 35–44-vuotiaiden ja 45–54-vuotiaiden ikäryhmistä yli 60 % vastaajista piti pihakatuideaa myönteisenä. Kielteisimmin pihakatuideaan suhtautui yli 64-vuotiaiden ikäryhmä, jossa noin 30 % vastaajista piti ideaa kielteisenä. Vastaajien suhtautumista pihakatuideaan ennen katu-  
muutosta on kuvattu tarkemmin kuvassa 54.



**Kuva 54.** Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuideaan ikäryhmittäin ennen katu-  
muutosta.

Kun vastaavasti tarkastellaan eri ikäryhmien suhtautumista pihakatuun muutoksen jälkeen, havaitaan, että edelleen myönteisimmin pihakatuun suhtautuvat 25–34-vuotiaiden ikäryhmän vastaajat, joista noin 85 % pitää pihakatuua myönteisenä. Seuraavaksi myön-

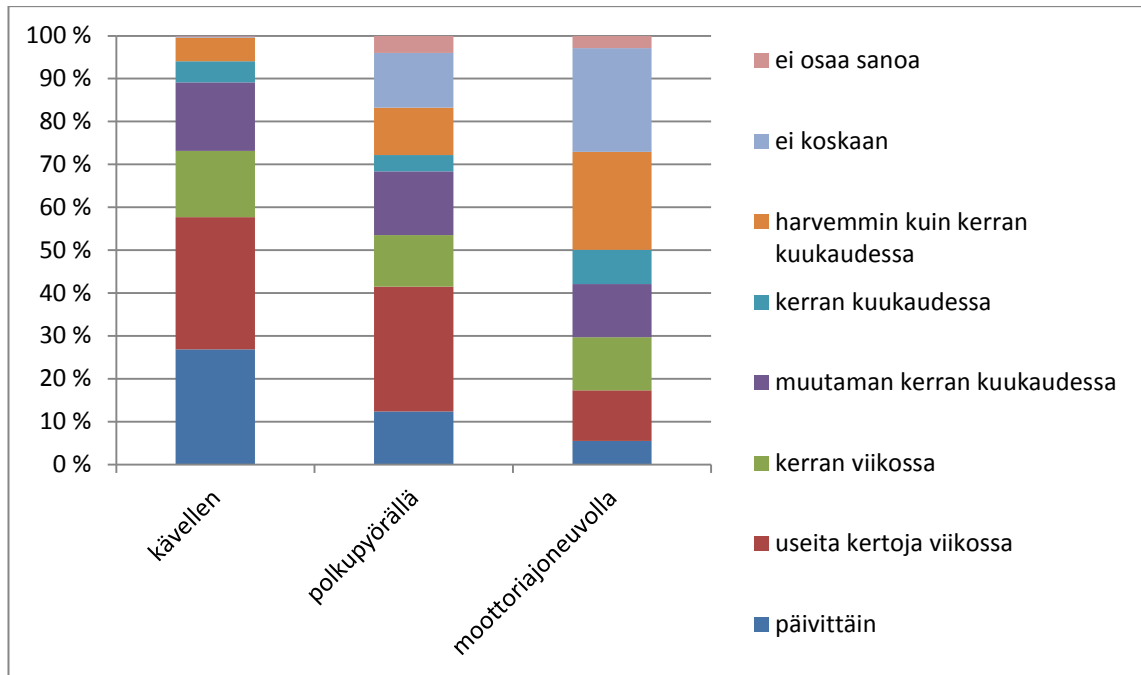
teisimmin pihakatuun suhtautuvat 18–24-vuotiaiden ja 35–44-vuotiaiden ikäryhmät, joiden vastaajista lähes 80 % pitää pihakatua myönteisenä. Kielteisimmin pihakatuun muutoksen jälkeen suhtautuvat 45–54-vuotiaiden ja yli 64-vuotiaiden ikäryhmät, joiden vastaajista lähes 45 % näkee pihakadun kielteisenä. Kielteisyys pihakatua kohtaan on siis kasvanut selvästi yli 44-vuotiaiden ikäryhmissä, joissa alun perin neutraali suhtautuminen on muuttunut kielteiseksi. Alle 45-vuotiaiden ikäryhmissä alkuperäinen neutraali suhtautuminen on muuttunut pääosin myönteiseksi ja myönteisyys on kasvanut. Pihakatu on siis todennäköisesti vastannut paremmin alle 45-vuotiaiden kaupunkilaisten odotuksia kuin vanhempien kaupunkilaisten. Kuvassa 55. on esitetty tarkemmin vastaajien suhtautumista pihakatuun muutoksen jälkeen.



*Kuva 55. Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuun ikäryhmittäin muutoksen jälkeen.*

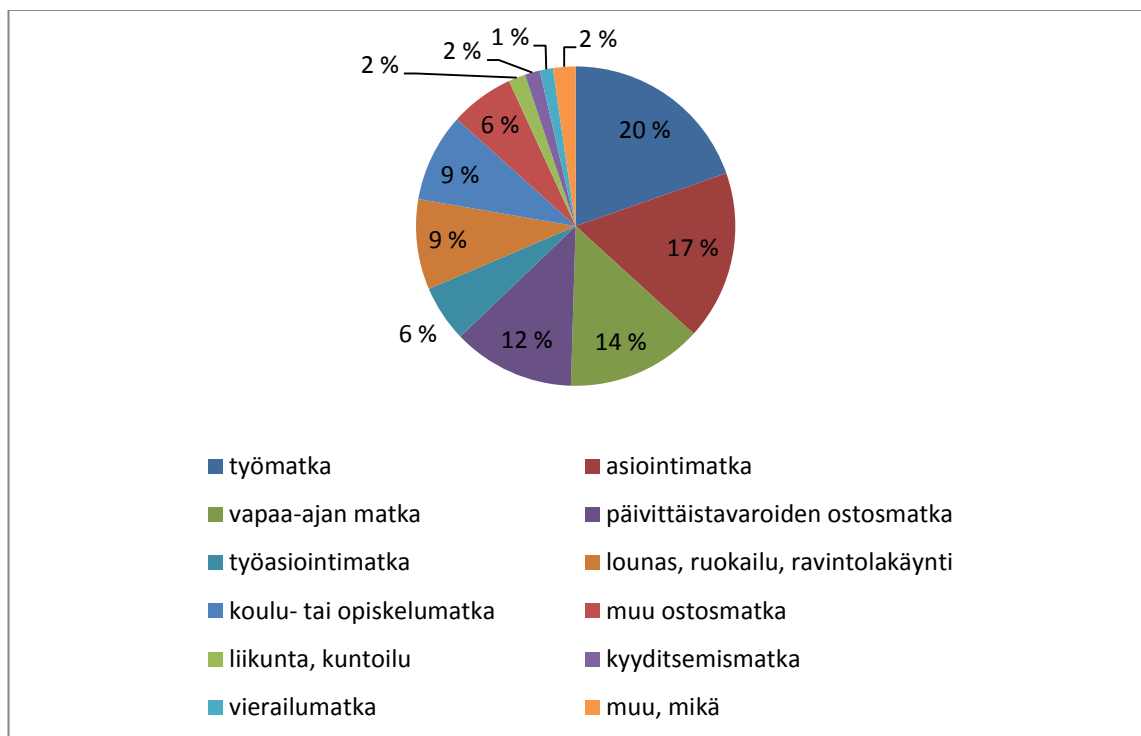
## Liikkuminen

Kyselytutkimuksen liikkumisosiossa selvitettiin kaupunkilaisten liikkumistottumuksia Kauppakadun pihakatuosuudella eri kulkutavoilla. Vastanneista 27 % liikkuu pihakadulla kävellen päivittäin ja 31 % useita kertoja viikossa. Vastaavasti 12 % vastanneista liikkuu pihakadulla päivittäin polkupyörällä ja 29 % useita kertoja viikossa. Moottoriajoneuvolla pihakadulla liikkuu päivittäin 6 % vastaajista ja useita kertoja viikossa 12 % vastaajista. Vastaajista 13 % ei liiku pihakadulla koskaan polkupyörällä ja 24 % ei liiku pihakadulla koskaan moottoriajoneuvolla. Kuvassa 56. on esitetty tarkemmin kaupunkilaisten liikkumista pihakadulla kävellen, polkupyörällä ja moottoriajoneuvolla.



**Kuva 56.** Kaupunkilaisten liikkumistottumukset Kauppakadun pihakatuosuudella.

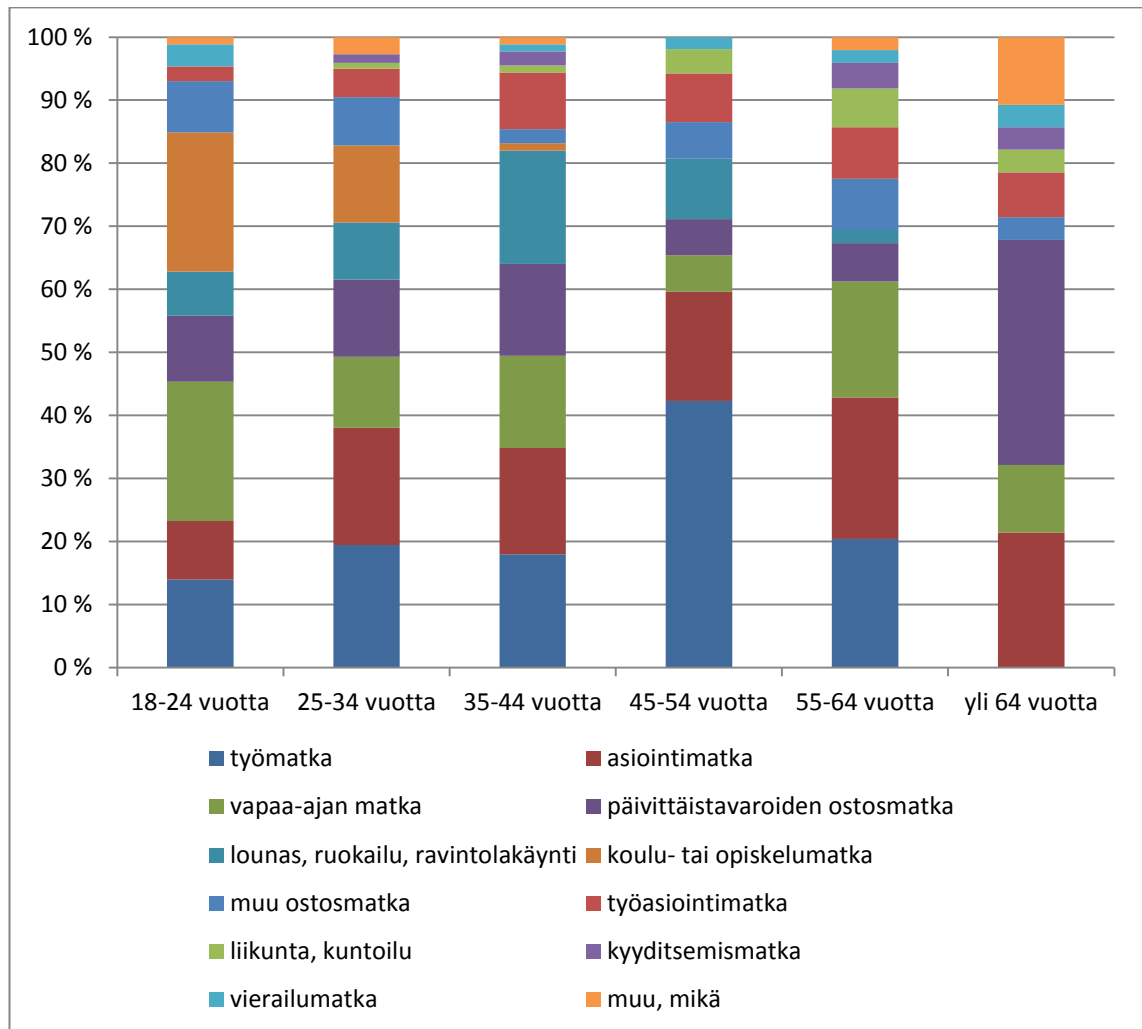
Vastaajien pääsääntöinen matkan tarkoitus pihakadulla on yleisimmin työmatka, sillä viidennes vastaajista valitsi sen. Seuraavaksi yleisimmät pääsääntöiset matkan tarkoitukset pihakatuosuudella ovat asiointimatka (17 %) ja vapaa-ajan matka (14 %). Matkan pääsääntöisen tarkoituksen jakautuminen on esitetty tarkemmin kuvassa 57.



**Kuva 57.** Vastaajien pääsääntöinen matkan tarkoitus Kauppakadun pihakadulla.



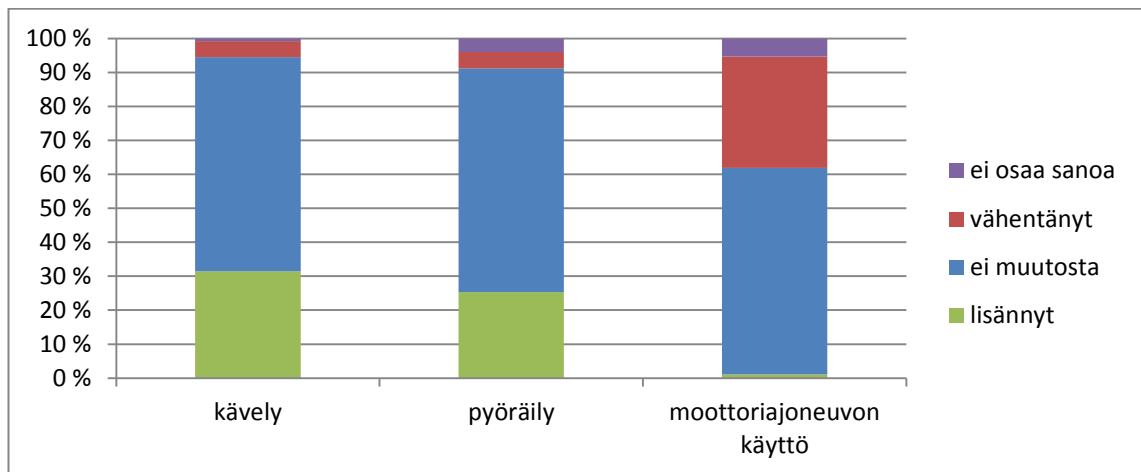
Vastaajien pääsääntöisiä matkan tarkoituksia tarkasteltiin vielä ikäryhmittäin. 18–24-vuotiaiden ryhmässä vapaa-ajan matkat ja koulu- tai opiskelumatkat ovat suosituimmat matkan tarkoitukset, kumpiakin on 22 % matkoista. 25–34-vuotiaiden ikäryhmässä yleisimmät matkan tarkoitukset ovat työmatkat ja asiointimatkat, kumpiakin on 19 % matkoista. 35–44-vuotiaiden ikäryhmässä pihakadulla tehdään useimmiten työmatkoja sekä lounas-, ruokailu- ja ravintolakäyntejä, kumpiakin on 18 % matkoista. 45–54-vuotiaiden ikäryhmässä työmatkat ovat selvästi suosituimpia 42 %:n osuudella ja toiseksi eniten tehdään asiointimatkoja, joita on 17 % matkoista. 55–64-vuotiaiden ikäryhmässä tehdään eniten asiointimatkoja, 22 % matkoista, sekä työmatkoja, 20 % matkoista. Yli 64-vuotiaat vastaajat tekevät pihakadulla päivittäistavaroiden ostosmatkoja selvästi eniten, 36 % matkoista, sekä asiointimatkoja, joita on 21 % matkoista. Vastaajien pääsääntöiset matkojen tarkoitukset pihakadulla ikäryhmittäin jaoteltuna on esitetty tarkemmin kuvassa 58.



**Kuva 58.** Vastaajien pääsääntöinen matkan tarkoitus pihakadulla eri ikäryhmittäin.

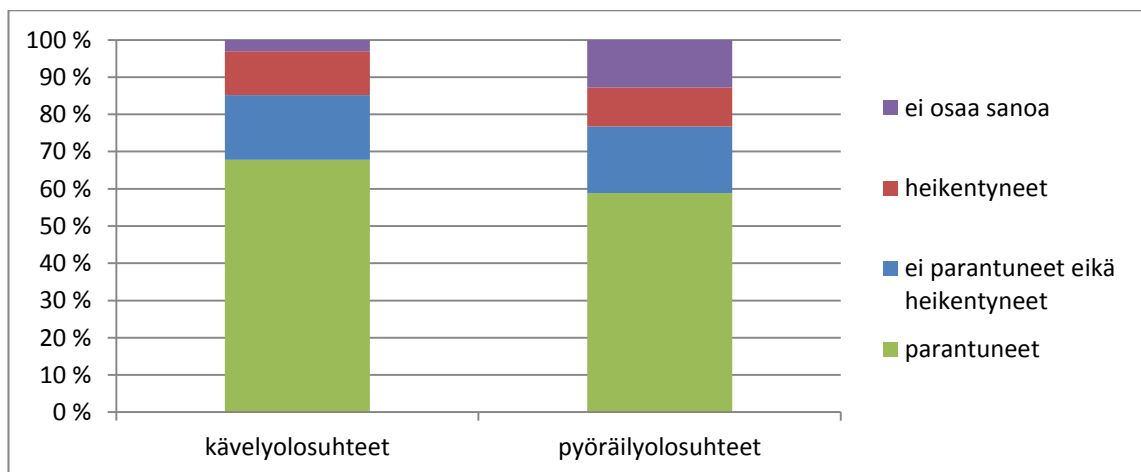
Tutkimuksessa selvitettiin pihakatumuutoksen vaikutusta kaupunkilaisten kävely- ja pyöräilymääriin sekä moottoriajoneuvon käyttömäärään verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua. Tuloksista nähdään, että vastaajista 31 % on lisännyt kävelymääräänsä ja

25 % on lisännyt pyöräilymääräänsä Kauppakadulla pihakatumuutoksen myötä verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua. Moottoriajoneuvon käyttöä on puolestaan vähentänyt 33 % vastaajista. Tulokset tukevat Kauppakadun pihakadun pyrkimystä lisätä kävelyn ja pyöräilyn suosiota kulkutapoina sekä rauhoittaa autoliikennettä keskustassa. Tarkemmin pihakatumuutoksen vaikutusta vastaajien liikkumismääriin on esitetty kuvassa 59. Vastaajista, jotka ovat vähentäneet moottoriajoneuvon käyttöä pihakadulla, ei kuitenkaan 78 % ole vähentänyt asiointiaan pihakadulla. Tämä on liike-elämän kannalta hyvä asia. Liikennelaskentojen tuloksissakin oli havaittavissa pientä moottoriajoneuvojen käytön vähentymistä.



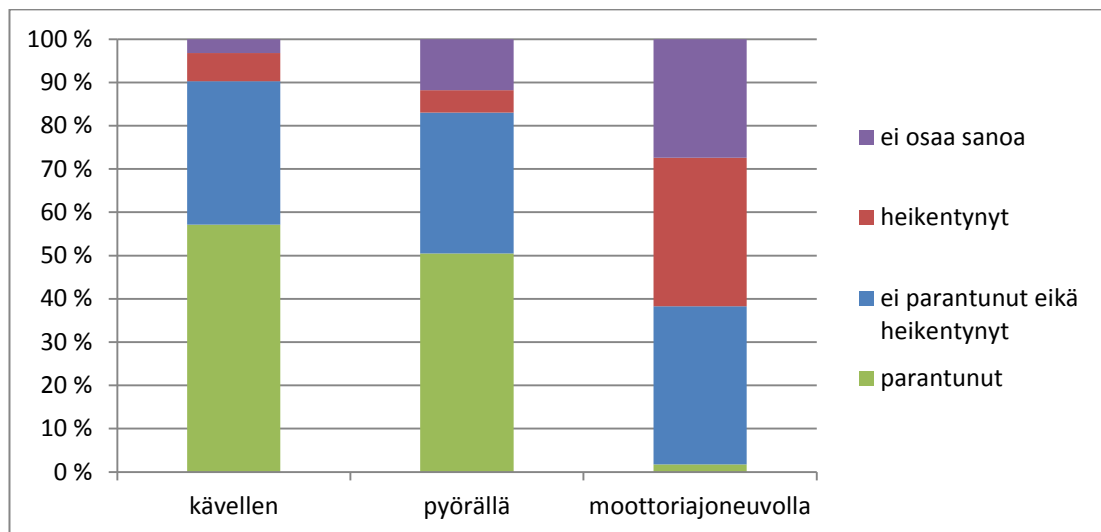
**Kuva 59.** Pihakatumuutoksen vaikutus vastaajien liikkumismääriin Kauppakadulla eri kulkumuodoittain verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua.

Pihakadun myötä Kauppakadun kävelyolosuhteiden koki parantuneen 68 % vastaajista ja pyöräilyolosuhteiden 59 % vastaajista. Pihakatumuutoksella tavoitellaankin kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamista. Vastaajien näkemys kävely- ja pyöräilyolosuhteiden muuttumisesta on esitetty kuvassa 60.



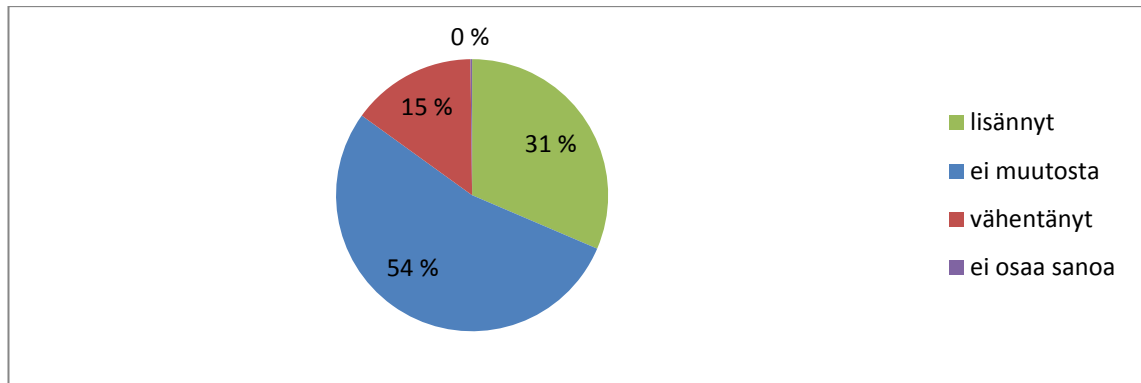
**Kuva 60.** Kauppakadun kävely- ja pyöräilyolosuhteiden muutos pihakadun myötä.

Tutkimuksessa selvitettiin kaupunkilaisten näkemystä kadun liikkeiden saavutettavuuden muuttumisesta kävellen, pyörällä ja moottoriajoneuvolla pihakadun myötä. Tuloksista havaitaan, että vastaajista 57 %:n mielestä liikkeiden saavutettavuus kävellen on parantunut. Liikkeiden saavutettavuus pyörällä on myös parantunut noin 50 %:n mielestä. Liikkeiden saavutettavuus kävellen ja pyörällä on heikentynyt vain harvojen mielestä, 5–6 % vastaajista kokee saavutettavuuden heikentyneen. Liikkeiden saavutettavuus moottoriajoneuvolla on heikentynyt vastaajista 34 %:n mielestä. Kaikkien kulkutapojen osalta liikkeiden saavutettavuus ei ole parantunut eikä heikentynyt vastaajista noin kolmanneksen mielestä. Liikkeiden saavutettavuuteen moottoriajoneuvojen osalta neutraalisti suhtautuvien voidaan ajatella olevan myönteisiä pihakadulle, koska he eivät ole kokeneet pihakadun kuitenkaan heikentäneen liikkeiden saavutettavuutta. Pihakadun vaikutusta liikkeiden saavutettavuuteen eri kulkutavoilla kaupunkilaisten kokemana on kuvattu tarkemmin kuvassa 61.



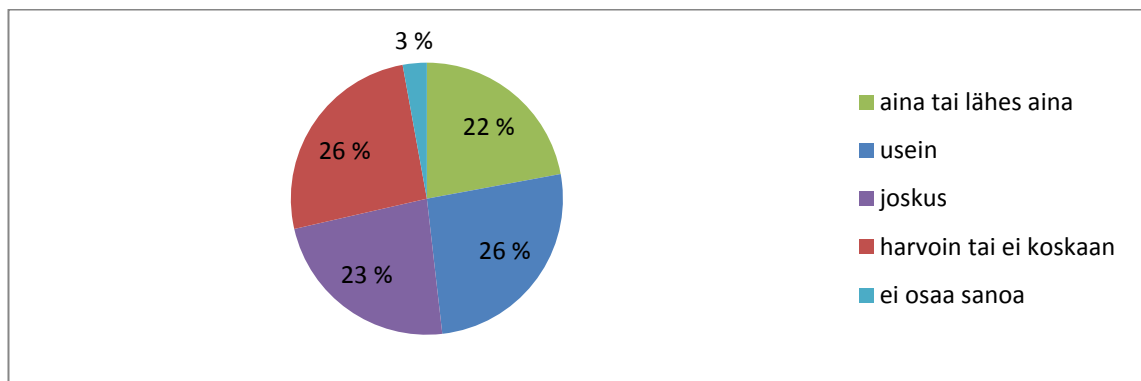
**Kuva 61.** Kauppakadun pihakatuosuuden liikkeiden saavutettavuus eri kulkutavoilla pihakadun myötä.

Tutkimuksessa haluttiin selvittää pihakadun vaikutusta kaupunkilaisten asiointiin Kauppakadun liikkeissä, sillä osa yrittäjistä on kokenut pihakatumuutoksen uhkaksi asiakasmäärille. Tutkimuksessa kysyttiin, onko pihakatu vaikuttanut kaupunkilaisten asiointiin Kauppakadulla verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua. 31 % vastaajista kokee asiointinsa Kauppakadulla lisääntyneen, kun taas 15 % vastanneista kokee asiointinsa Kauppakadulla vähentyneen pihakadun myötä. Enemmistön mielestä heidän asiointimäärissään Kauppakadulla ei ole tapahtunut muutosta verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua. Yhteenvetona vastaajista 85 % ei ole ainakaan vähentänyt asiointiaan Kauppakadulla pihakadun myötä. Vastaajien asiointia Kauppakadulla verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua on esitetty kuvassa 62.



**Kuva 62.** Pihakadun vaikutus vastaajien asiointiin Kauppakadulla verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua.

Kauppakadun pihakatumuutos on toteutettu ensimmäisessä vaiheessa väliaikaisilla järjestelyillä eikä katua ole rakenteellisesti muutettu. Kadulla on siis edelleen rakenteellisesti jalkakäytävät sekä ajorata, mutta jalankulkijalla on oikeus kulkea kaikilla kadunosilla. Lähes koko pihakatuosuudella on edelleen mahdollista kävellä jalkakäytäviä pitkin, mutta kahden terassin kohdalla on siirryttävä ajoradalle. Tutkimuksessa selvitettiin, kuinka usein kaupunkilaiset käyttävät pihakadulla kävellessään ajorataa jalkakäytävien sijaan, muutenkin kuin vain kiertääkseen terassit. Vastaukset jakautuivat hyvin tasaisesti neljän vaihtoehdon kesken: aina tai lähes aina, usein, joskus ja harvoin tai ei koskaan. Vastausten jakautuminen on esitetty tarkemmin kuvassa 63.

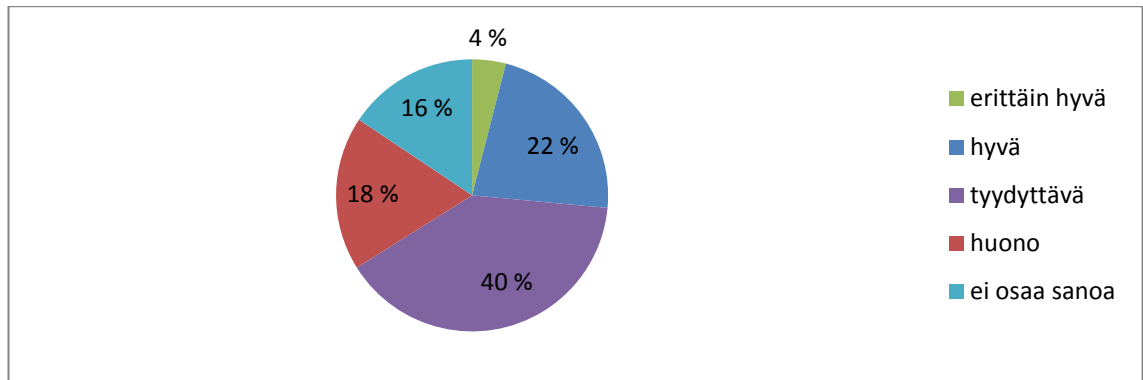


**Kuva 63.** Kuinka usein pihakadulla kävellessään vastanneet käyttävät ajorataa jalkakäytävien sijaan, muutenkin kuin vain terassien kohdalla.

Vastaajilta, jotka kertoivat käyttävänsä ajorataa kävellessään harvoin tai ei koskaan, kysyttiin tarkentavasti, miksi he eivät käytä ajorataa. Yksi yleisimmistä tekijöistä, joiden vuoksi ihmiset eivät halua käyttää ajorataa, oli turvattomuus, koska pihakadun liikennesäännöt eivät ole kaikkien tiedossa ja autoilijat sekä pyöräilijät ajavat lujaa. Vastaajat myös totesivat olevansa tottuneita kävelemään jalkakäytävillä eivätkä halua vaikeuttaa ajoneuvoliikenteen sujuvuutta, koska jalkakäytävillä on hyvin tilaa. Kadun nykyinen ulkoasu ei myöskään riittävän selvästi tuo ilmi kadun olevan pihakatu ja oikeista liikkumiskäytännöistä on epäselvyyksiä. Lisäksi Cygnaeuksenkadun liittymässä on joka tapauksessa siirryttävä jalkakäytävälle pihakadun katketessa. Lapsen kanssa liikkuessa

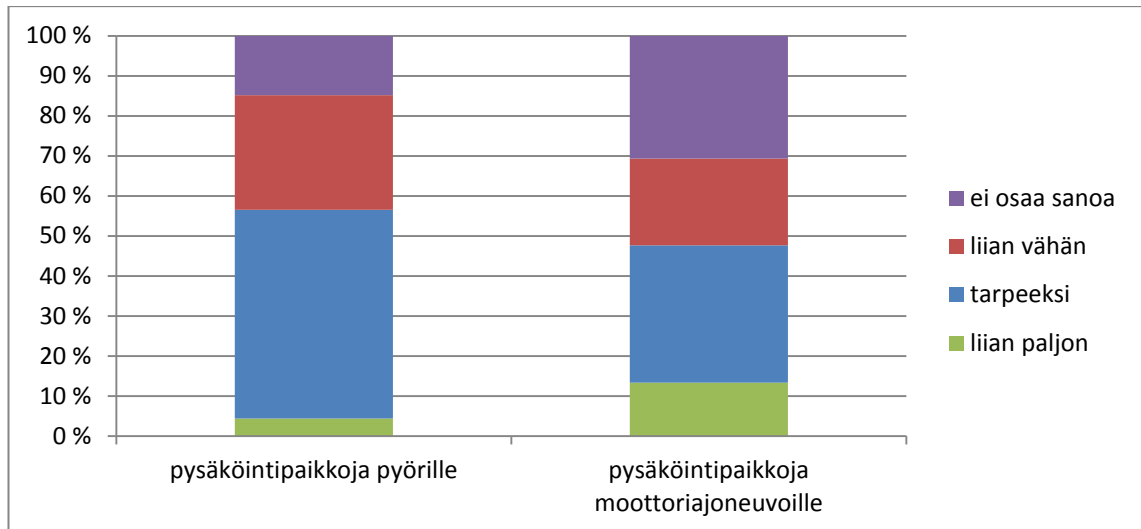
on selkeämpää käyttää jalkakäytävää, jotta lapselle ei tule epäselvyyksiä, kuinka liikenneympäristöissä tavallisesti liikutaan.

Kauppakadun pihakatuosuuden esteettömyys on vastaajista yhteensä 26 %:n mielestä erittäin hyvä tai hyvä. Yhteensä 58 % vastaajista kokee pihakadun esteettömyyden tyydyttäväksi tai huonoksi. Esteettömyyttä heikentävät muun muassa kadun reunakivet, jolloin entisiltä jalkakäytäviltä ajoradalle siirtyminen ja päinvastoin voi olla hankalaa esimerkiksi liikuntarajoitteisille tai lastenvaunujen kanssa liikkuville. Näkövammaisille pihakadun kalusteet ja terassit voivat aiheuttaa ongelmia, mutta ajoneuvoliikenteen seassa ei ole pakko kulkea, koska jalkakäytävillä liikkuminen on edelleen mahdollista. Pihakadun esteettömyys kaupunkilaisten kokemana on esitetty tarkemmin kuvassa 64. Liikuntarajoitteisista vastaajista 55 % koki esteettömyyden tyydyttäväksi, 27 % huonoksi ja 18 % ei osannut sanoa.



**Kuva 64.** Kauppakadun pihakatuosuuden esteettömyys kaupunkilaisten kokemana.

Pihakatumuutoksen myötä Kauppakadun pysäköintipaikkoja vähennettiin moottoriajoneuvoilta ja lisättiin hieman polkupyörille. Vastaajista 52 % on sitä mieltä, että pyörille pysäköintipaikkoja on tarpeeksi ja 34 % on sitä mieltä, että moottoriajoneuvoille pysäköintipaikkoja on tarpeeksi. Pysäköintipaikkoja on pyörille liian vähän 29 %:n mielestä ja liian vähän moottoriajoneuvoille 22 %:n mielestä. Pysäköintipaikkojen riittävyys kaupunkilaisten kokemana on esitetty tarkemmin kuvassa 65.



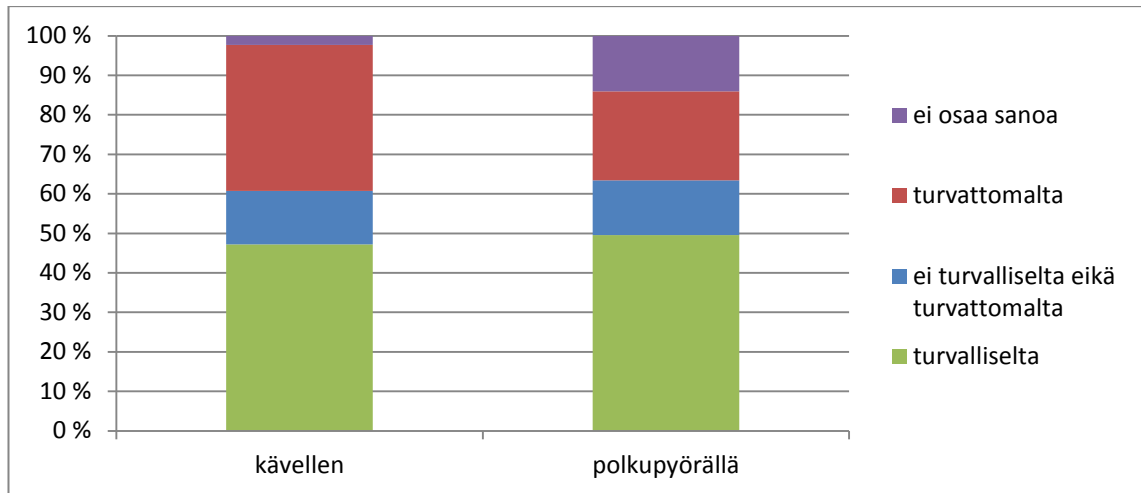
**Kuva 65.** Pysäköintipaikkojen riittävyys pyörille ja moottoriajoneuvoille pihakadulla.

Vastaajilta, jotka vastasivat pysäköintipaikkoja olevan liian vähän, kysyttiin tarkentavasti, minne pysäköintipaikkoja joko pyörille tai autoille tarvittaisiin lisää. Pyörille pysäköintipaikkoja toivottiin lisää kaikkiiin pihakadun kortteleihin sopivin välimatkoin, jotta ei syntyisi suuria, ruuhkaisia pysäköintialueita. Pyöräpysäköinnin sijoittelu tasaisesti koko kadulle helpottaisi myös liikkeissä asiointia. Pysäköintipaikkojen varustelussa nousivat esiin toiveet runkolukitusmahdollisuudesta sekä katetusta tilasta. Pysäköintipaikkoja toivottiin lisää myös ajoradalle rauhoittamaan autoliikennettä.

Vastaavasti pysäköintipaikkoja autoille toivottiin lisää jokaiseen pihakadun kortteliin, mutta erityisesti kahteen ylimpään. Lisäksi toivottiin selkeytystä pysäköintipaikkojen merkintöihin. Esille nousi myös toiveita lyhytaikaisesta, ilmaisesta pysäköinnistä.

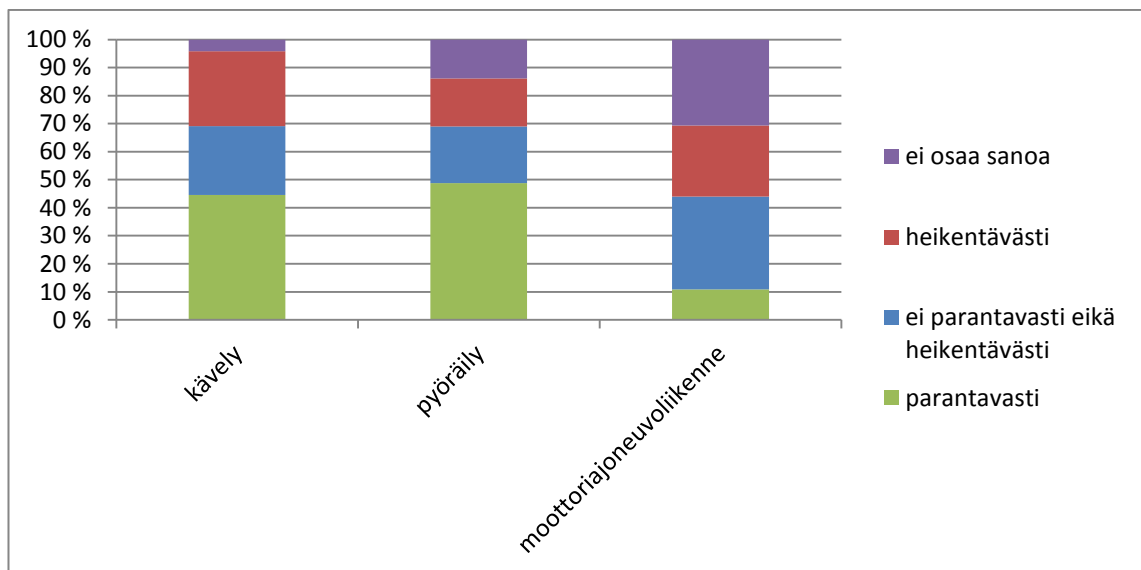
## Turvallisuus

Pihakadun ajoradalla kävely tuntuu vastaajista 47 %:n mielestä turvalliselta. Turvattomalta pihakadun ajoradalla kävely tuntuu vastaajista 37 %:n mielestä. Pyöräilyn osalta vastaajista noin 50 % kokee pyöräilyn pihakadun ajoradalla turvallisiksi. Turvattomaksi ajoradalla pyöräilyn kokee vastaajista 22 %. Kuljuttajien turvallisuus pihakadun ajoradalla vastaajien kokemana on esitetty tarkemmin kuvassa 66.



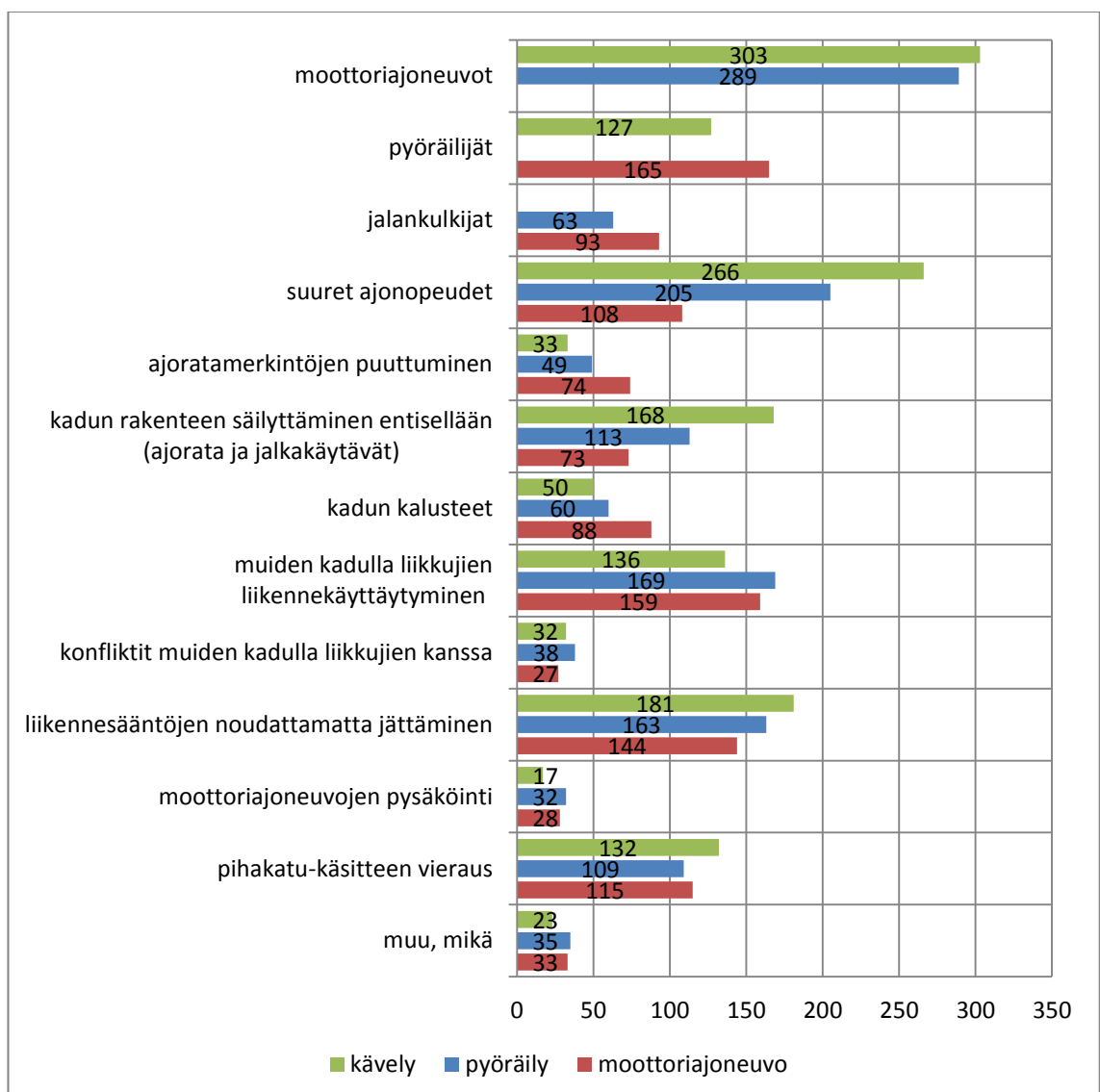
**Kuva 66.** Vastaajien kokema turvallisuus tai turvattomuus pihakadun ajoradalla kävelleen ja pyörällä liikuttaessa.

Pihakatumuutoksen vaikutus eri kulkutapojen liikenneturvallisuuteen on ollut vastaajien mielestä hyvin samankaltainen kävelyllä ja pyöräilyllä. Vastaajista 45 % koki kävelyn liikenneturvallisuuden parantuneen. Pyöräilyn liikenneturvallisuuden koki parantuneen vastaajista 49 %. Kävelyn liikenneturvallisuuden koki heikentyneen 27 % vastanneista ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden koki heikentyneen 17 % vastanneista. Moottoriajoneuvoliikenteen turvallisuuden vastaajista 11 % koki parantuneen ja 25 % koki heikentyneen. 31 % vastanneista ei osannut sanoa, onko pihakatu vaikuttanut moottoriajoneuvoliikenteen turvallisuuteen. Suureen ei osaa sanoa -vastausten osuuteen, verrattuna muihin kulkutapoihin, vaikuttaa varmasti se, että kaikilla vastaajilla ei ollut mahdollisuutta käyttää autoa ja siten ei ehkä kokemusta pihakadun vaikutuksesta moottoriajoneuvoliikenteen turvallisuuteen. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 67.



**Kuva 67.** Pihakatumuutoksen vaikutus eri kulkutapojen liikenneturvallisuuteen.

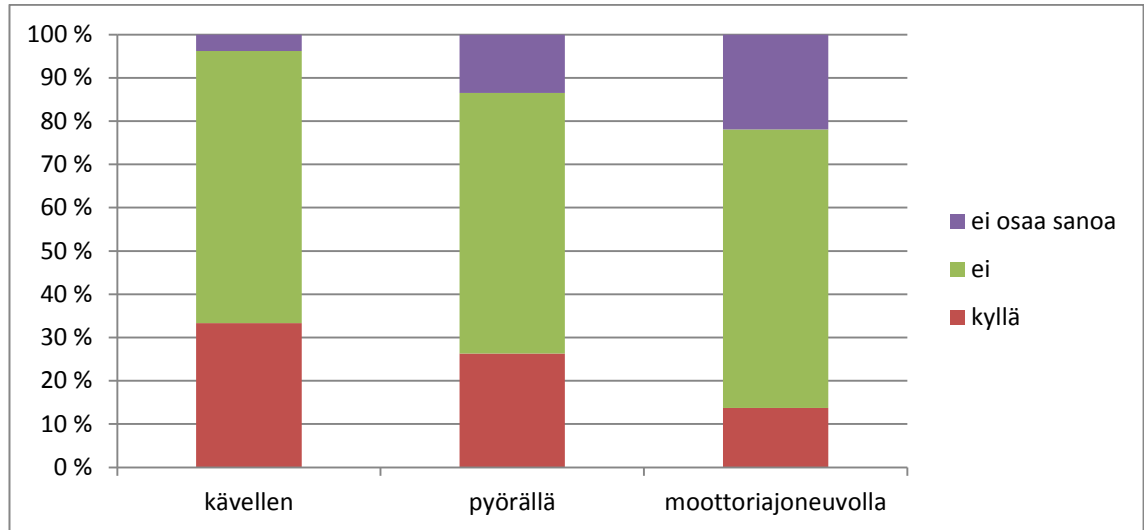
Kyselyssä selvitettiin sekä kävellen, pyörällä että moottoriajoneuvolla pihakadulla liikuttaessa eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttavia tekijöitä. Vastaajat saivat valita jokaiselle kulkutavalle kolme eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttavaa tekijää. Kävellessä kadulla liikuttaessa eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttaviksi tekijöiksi nousivat moottoriajoneuvot, suuret ajonopeudet sekä liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen. Pyörällä liikuttaessa eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttaviksi tekijöiksi nousivat moottoriajoneuvot, suuret ajonopeudet ja muiden kadulla liikkujien liikennekäyttäytyminen. Moottoriajoneuvolla liikuttaessa eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttaviksi tekijöiksi mainittiin pyöräilijät, muiden kadulla liikkujien liikennekäyttäytyminen sekä liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen. Vastausten jakautuminen muidenkin turvattomuutta aiheuttavien tekijöiden kesken on esitetty tarkemmin kuvassa 68.



**Kuva 68.** Vastaajille eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttavat tekijät eri kulkutavoilla pihakadulla liikuttaessa. Vastaajat saivat valita kolme eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttavaa tekijää.



Enemmistö vastaajista ei ole kohdannut vaaratilannetta pihakadulla millään kulkutavalla liikkueessaan. Kuitenkin kävellen liikkueessaan 33 % vastanneista, pyörällä liikkueessaan 26 % vastanneista ja moottoriajoneuvolla liikkueessaan 14 % vastanneista on kohdannut kadulla vaaratilanteen. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 69.



**Kuva 69.** Ovatko vastaajat kohdanneet vaaratilanteen pihakadulla eri kulkutavoilla liikkueessaan.

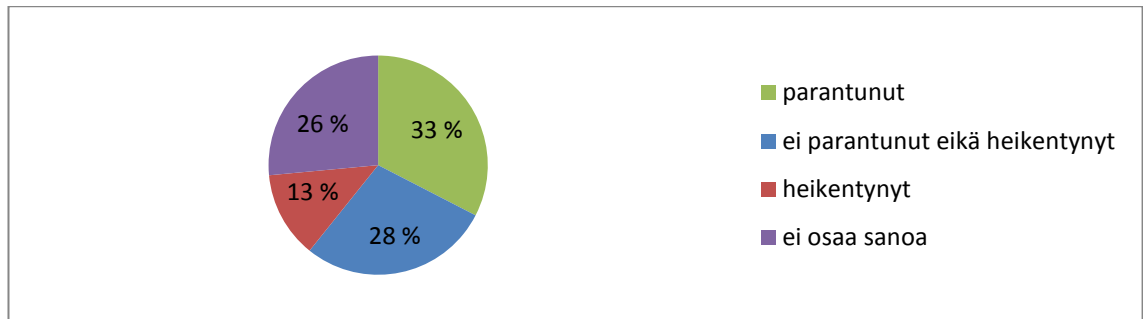
Vastaajilta, jotka kertoivat kohdanneensa pihakadulla vaaratilanteen, kysyttiin tarkentavasti, millaisen vaaratilanteen he ovat kohdanneet. Kävellen liikuttaessa yleisimpiä vaaratilanteita olivat läheltä piti -tilanteet moottoriajoneuvojen kanssa, esimerkiksi kuljettajien piittaamattomuudesta tai suurista ajonopeuksista johtuen. Myös pyöräilijöiden kanssa on aiheutunut vaaratilanteita suurista ajonopeuksista johtuen.

Pyörällä liikuttaessa vaaratilanteita on aiheutunut moottoriajoneuvojen sekä kävelijöiden kanssa. Moottoriajoneuvot ovat esimerkiksi ohittaneet pyöräilijöitä, jolloin on aiheutunut vaaratilanteita. Myös liittymissä on ollut ongelmia, kun autoilijat eivät ole väistäneet oikealta tulevia pyöräilijöitä. Moottoriajoneuvojen pysäköinti aiheuttaa pyöräilijöille vaaratilanteita, kun autoista nousevat ihmiset avaavat autonovia varomattomasti pyöräilijöiden eteen. Kadun kalusteiden väistäminen on myös aiheuttanut joitakin vaaratilanteita.

Moottoriajoneuvolla liikuttaessa vaaratilanteita on aiheutunut pyöräilijöiden sekä kävelijöiden kanssa. Pyöräilijät ovat esimerkiksi ohittaneet autoilijoita ajaessaan lujempaa. Kaikki pyöräilijät eivät myöskään tiedä kuljettavansa ajoneuvoa. Kävelijät aiheuttavat turvattomuutta ja epävarmuutta autoilijoille, koska kävelijät saattavat liikkua arvaamattomasti ja muita väistämättä. Myös toisten moottoriajoneuvojen kanssa on aiheutunut vaaratilanteita kalusteiden kohdalla, kun ei ole tiedetty kumpi väistää. Kalusteisiin on meinattu myös törmätä. Lisäksi kävelijöitä on kohdattu Cygnaeuksenkadun liittymäalueella, joka ei ole pihakatua.

Kauppakadun sosiaalinen turvallisuus, esimerkiksi häiriöiden osalta, on pihakatumuutoksen myötä kaupunkilaisten mielestä muuttunut kuvan 70. mukaisesti. Vastaajista noin kolmasosa koki sosiaalisen turvallisuuden parantuneen pihakadun myötä. Sosiaalinen turvallisuus on puolestaan heikentynyt vastaajista 13 %:n mielestä. 28 % vastaajista koki, että pihakatumuutos ei ole parantanut eikä heikentänyt kadun sosiaalista turvallisuutta ja 26 % vastaajista ei osannut sanoa, onko pihakadulla ollut vaikutusta sosiaaliseen turvallisuuteen.

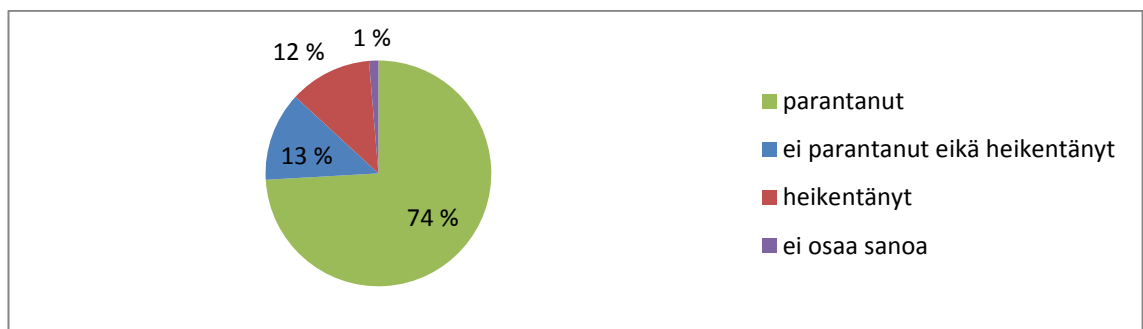
Esimerkiksi pihakadun myötä tulleilla oleskelupaikoilla voi olla kadun sosiaaliseen turvallisuuteen sekä parantava että heikentävä vaikutus. Se, että kadulla voi oleskella, esimerkiksi penkillä istuen, voi lisätä sosiaalista turvallisuutta, sillä kadulla on silloin ihmisiä. Toisaalta oleskelupaikat voivat lisätä häiriökäyttäytymistä, jonka ihmiset kokevat heikentävän sosiaalista turvallisuutta.



*Kuva 70. Kauppakadun sosiaalisen turvallisuuden muuttuminen pihakadun myötä.*

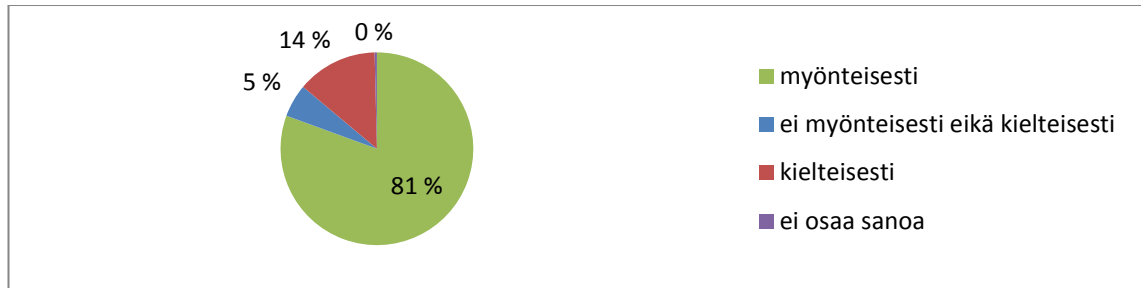
## Viihtyisyys

Kauppakadun pihakadun yhtenä pyrkimyksenä on lisätä keskustan viihtyisyyttä. Pihakatu onkin vastaajista selvän enemmistön mielestä vaikuttanut keskustan viihtyisyyteen parantavasti. Vastaajista 74 % koki pihakadun parantaneen keskustan viihtyisyyttä. Puolestaan 12 % koki pihakadun heikentäneen keskustan viihtyisyyttä. Neutraalisti pihakadun vaikutukseen keskustan viihtyisyyteen suhtautui 13 % vastanneista. Vastaajien näkemys pihakadun vaikutuksesta keskustan viihtyisyyteen on esitetty kuvassa 71.



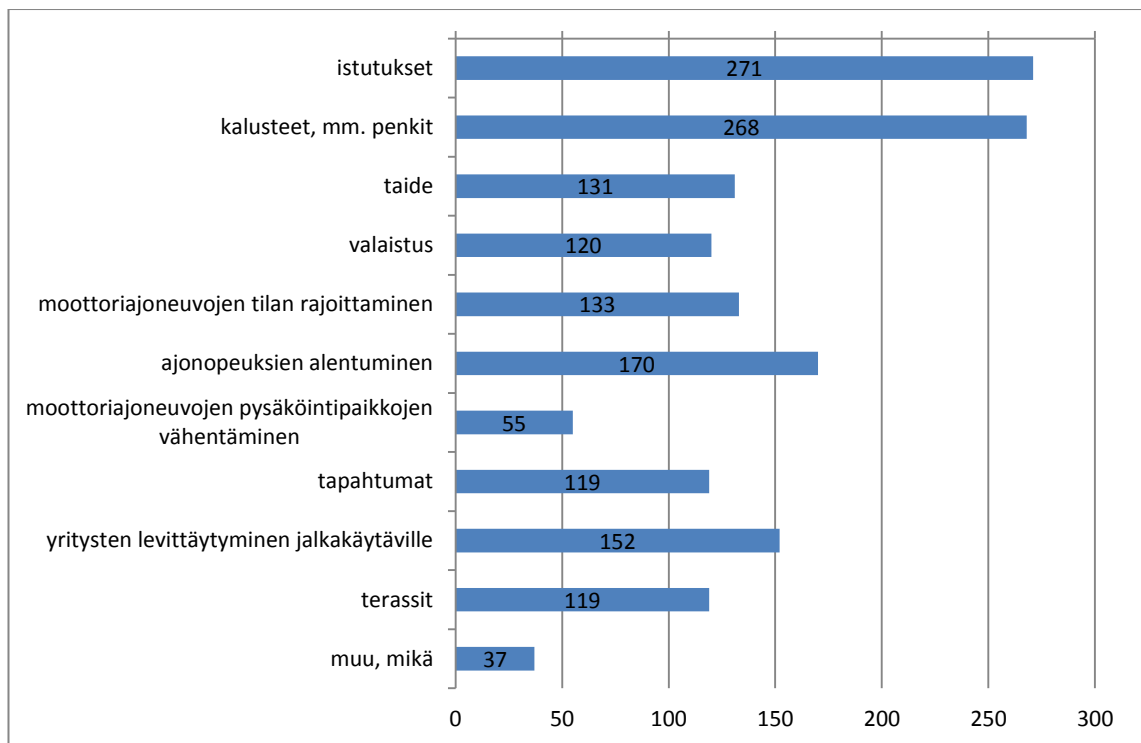
*Kuva 71. Pihakatumuutoksen vaikutus keskustan viihtyisyyteen.*

Selvä enemmistö vastanneista suhtautuu myönteisesti myös pihakadun liikkeiden levittäytymiseen katutilaan, muun muassa terassein ja myyntirekein. Vastaajista 81 % suhtautuu liikkeiden levittäytymiseen kadulle myönteisesti, kun taas 14 % vastaajista suhtautuu asiaan kielteisesti. Neutraalisti liikkeiden levittäytymiseen suhtautuu 5 % vastanneista. Vastaajien suhtautuminen liikkeiden levittäytymiseen on esitetty kuvassa 72.



**Kuva 72.** Kaupunkilaisten suhtautuminen liikkeiden levittäytymiseen katutilaan.

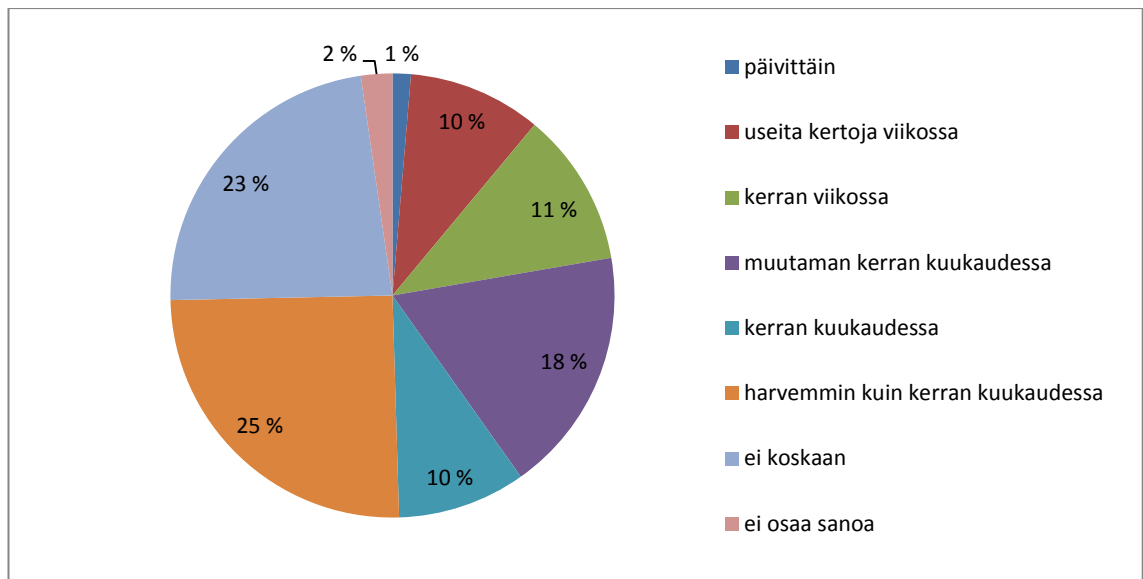
Pihakadun viihtyisäksi tekeviä tekijöitä selvitettiin vielä tarkemmin ja vastaajat saivat valita annetuista vaihtoehdoista kolme eniten viihtyisyyttä lisäävää tekijää. Eniten viihtyisyyttä lisäävinä tekijöinä mainittiin useimmin istutukset, kalusteet ja ajonopeuksien alentuminen. Myös yritysten levittäytyminen jalkakäytävälle oli monien vastaajien mielestä viihtyisyyttä lisäävä tekijä. Vastausten jakautuminen viihtyisyyttä lisäävien tekijöiden kesken on esitetty kuvassa 73.



**Kuva 73.** Vastausten jakautuminen pihakadun viihtyisäksi tekevien tekijöiden kesken. Vastaajat saivat valita kolme eniten viihtyisyyttä lisäävää tekijää.

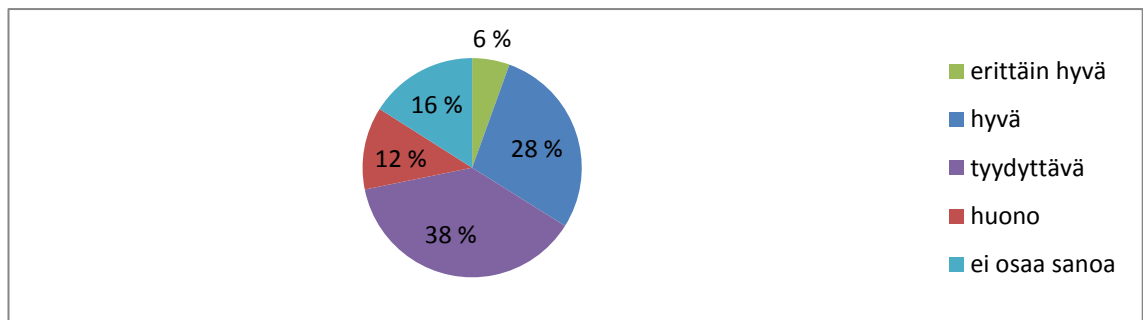
## Oleskelu

Kaupunkilaisten oleskelutottumuksista pihakadulla selvitetiin, viettävätkö he aikaa pihakadulla oleskellen, esimerkiksi penkillä istuen. Vastaajista 1 % oleskelee pihakadulla päivittäin ja 10 % oleskelee useita kertoja viikossa. Kerran viikossa pihakadulla viettää aikaa oleskellen 11 % vastaajista ja muutaman kerran kuukaudessa 18 % vastaajista. Vastaajista 10 % viettää aikaa pihakadulla oleskellen kerran kuukaudessa ja harvemmin kuin kerran kuukaudessa oleskelee 25 % vastaajista. Vastaajista 23 % ei koskaan viettä aikaa pihakadulla oleskellen. Vastausten perusteella kadun oleskelukulttuuri ei ole vielä kovin vahva. Vastaajien oleskelua pihakadulla on esitetty kuvassa 74.



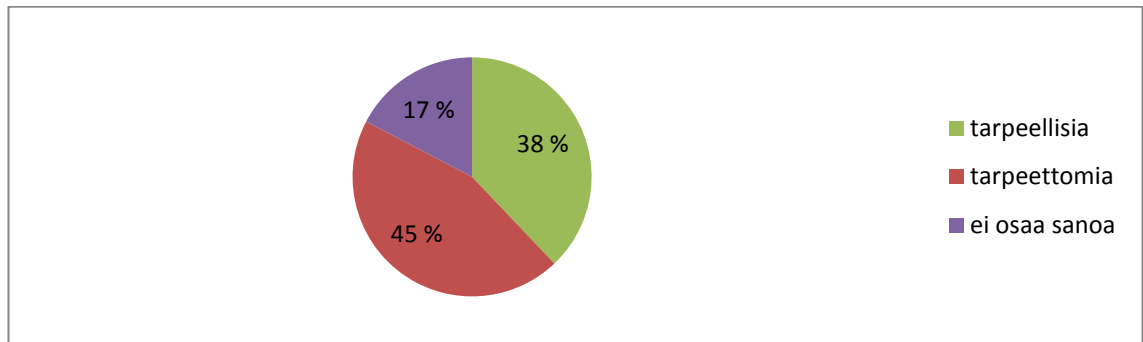
**Kuva 74.** Vastaajien ajanvietto pihakadulla oleskellen.

Pihakadun istumismahdollisuuksien riittävyys on vastaajista 6 %:n mielestä erittäin hyvä ja 28 % vastaajista piti istumismahdollisuuksien riittävyttä hyvänä. Tyydyttävänä istumismahdollisuuksien riittävyttä piti 38 % vastanneista ja huonona 12 %. Puolet vastaajista ei siis pidä kadun istumismahdollisuuksia riittävinä. Vastaajien mielipiteet istumismahdollisuuksien riittävydestä on esitetty kuvassa 75.



**Kuva 75.** Pihakadun istumismahdollisuuksien riittävyys vastaajien kokemana.

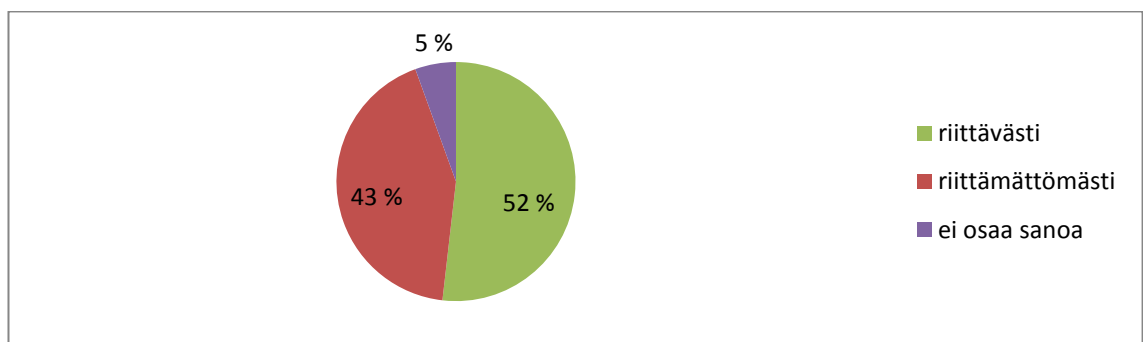
Lasten kiinteästi sijoitettavat leikkivälineet olisivat vastaajista 38 %:n mielestä tarpeellisia pihakadulla. Vastaavasti 45 %:n mielestä leikkivälineet olisivat tarpeettomia. Leikkivälineiden tarpeellisuus pihakadulla vastaajien mielestä on esitetty kuvassa 76.



**Kuva 76.** Lasten kiinteästi sijoitettavien leikkivälineiden tarpeellisuus Kauppakadun pihakadulla vastaajien mielestä.

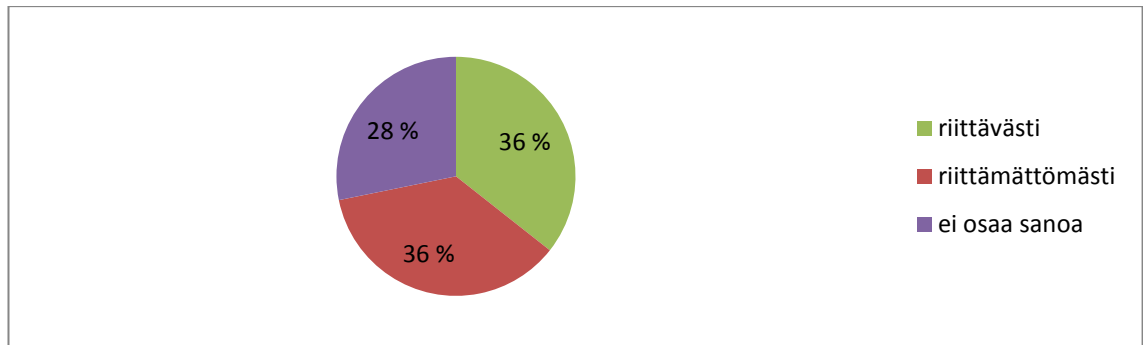
## Vuorovaikutus

Vuorovaikutus kaupungin ja sidosryhmien välillä on tunnistettu tärkeäksi tekijäksi yhteisen tilan -periaatteen hankkeissa. Myös kokeilevissa hankkeissa sillä on tärkeä rooli, koska kadulla liikkujat ovat merkittävä osa hanketta. Kyselyssä selvitettiin kaupunkilaisten näkemyksiä pihakatuhankkeen vuorovaikutuksen onnistumisesta. Vastaajista 52 % koki, että Kauppakadun pihakatumuutoksesta on tiedotettu riittävästi. Riittämättömästi pihakatuhankkeesta on tiedotettu 43 %:n mielestä. Vastaajista 5 % ei ottanut kantaa pihakatumuutoksesta tiedottamiseen. Vastaajien näkemysten jakautuminen on esitetty kuvassa 77.



**Kuva 77.** Kauppakadun pihakatumuutoksesta tiedottamisen riittävyys vastaajien kokemana.

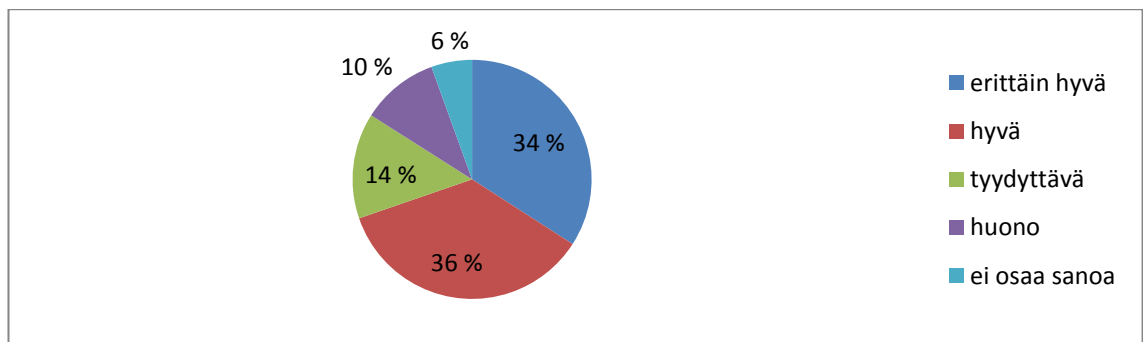
Vuorovaikutukseen liittyen kysyttiin myös, missä määrin kaupunkilaiset ovat mielestään päässeet ilmaisemaan mielipiteensä tai ehdotuksensa pihakadun suhteen. Vastanneista 36 % koki päässeensä ilmaisemaan mielipiteensä pihakadun suhteen riittävästi, kun taas vastaavasti 36 % vastanneista koki päässeensä ilmaisemaan mielipiteensä riittämättömästi. Vastanneista 28 % ei ottanut kantaa asiaan. Tulokset on esitetty kuvassa 78.



**Kuva 78.** Missä määrin vastaajat ovat päässeet ilmaisemaan mielipiteensä tai ehdotuksensa Kauppakadun pihakadun suhteen.

Vain hieman yli puolet vastaajista koki saaneensa riittävästi tietoa pihakatumuutoksesta ja hieman yli puolet koki päässeensä ilmaisemaan mielipiteensä kadun suhteen riittävästi. Hankkeesta on tiedotettu kaupungin toimesta sekä mediassa, mutta kaikki eivät silti olleet saaneet tarpeeksi tietoa. Esimerkiksi ilmoitustaulu kadulla voisi lisätä kulkijoiden tietoisuutta. Mielipiteen ilmaisuun on normaalin palautekanavan lisäksi ollut mahdollisuus järjestetyissä yleisötilaisuuksissa, työpajassa sekä kyselytutkimuksessa.

Kauppakadun pihakatu on toteutettu ensimmäisessä vaiheessa väliaikaisilla järjestelyillä tarkoituksena kerätä tietoa pihakadun toimivuudesta ja palautetta kaupunkilaisilta. Saatavat kokemukset toimivat pohjana kadun jatkosuunnittelulle. Vastaajista 34 % koki tämän muutosprosessin erittäin hyväksi ja 36 % hyväksi. Tyydyttäväksi prosessin koki 14 % vastaajista ja huonoksi 10 % vastaajista. Vastanneista 6 % ei ilmaissut mielipidettään asiasta. Enemmistö vastaajista piti siis myönteisenä prosessia, jossa saa antaa palautetta. Tulokset on esitetty kuvassa 79.



**Kuva 79.** Kaupunkilaisten mielipiteet Kauppakadun pihakatuprosessista, jossa pihakatu on ensin toteutettu väliaikaisilla järjestelyillä ja kuntalaispalautteen jälkeen käynnistetään varsinainen suunnittelu.

## Muuta

Kyselyn viimeiset kysymykset olivat avoimia ja niillä selvitettiin, mitä toimintoja, esimerkiksi oleskelupaikkoja tai ajanviettomahdollisuuksia, pihakadulla tulisi mahdollistaa, miten kaupunkilaiset kehittäisivät pihakatua, puuttuuko kadulta kaupunkilaisten

mielestä joitain tuote- tai palveluliikkeitä ja lisäksi vastaajat saivat antaa muita kommentteja. Vastaajat toivoivat, että pihakadulla mahdollistettaisiin erilaisia toimintoja. Erityisesti toivottiin viihtyisiä oleskelu- ja istuskelupaikkoja. Kalusteiden osalta istumismahdollisuuksien lisäksi toiveissa olivat vapaasti käytettävät pöydät, joilla voisi esimerkiksi syödä, työskennellä tai pelailla. Oleskelupaikat toimisivat myös kohtaamispaikkoina. Osa istuskelupaikoista voisi olla myös katettuja, jolloin saisi suojaa sateelta ja auringolta. Oleskelupaikkojen yhteydessä nousi toive siitä, että oleskelupaikkoja valvottaisiin, jotta päihteenkäyttäjät eivät valtaa niitä. Kaikkien toimintojen suunnittelussa toivottiin huomioitavan kadun asukkaat, jotta asuminen säilyy rauhallisena. Toiminoissa olisi huomioitava myös se, että katu on liikkumistakin varten ja hyvät kulkuväylät tulee säilyttää. Kadun yleisilmeen siistimistä toivottiin ja sitä, että katu saataisiin oikeasti näyttämään pihakadulta.

Tapahtumia ja kulttuuritoimintoja eri muodoissaan toivottiin kovasti. Pihakadulla voisi kaupunkilaisten mielestä olla esimerkiksi esiintymislava, jolla esiintyminen tai tapahtumien järjestäminen olisi helppoa, matalan kynnyksen toimintaa. Katutaidetta, katu-maalauksia, katusoittajia, katuteatteria ja elokuvanäyttöä toivottiin elävöittämään yläkaupunkia. Taide, kuten veistokset, voisivat toimia myös esimerkiksi istuimina tai kiipeilypaikkoina. Puolikiinteitä kalusteita voitaisiin hyödyntää kadulla myös erilaisten tapahtumien järjestämisessä. Esimerkkejä toivotuista tapahtumista ovat viikoittainen tori, markkinat, pihakadun yrittäjien yhteiset tapahtumat sekä pelitapahtumat.

Kaupallisten palveluiden osalta toivottiin lisää terasseja sekä vastaavasti niiden vähentämistä. Myös lämmitettyjä terasseja toivottiin. Katutilaan toivottiin erilaisia myyntikojuja, ruokakojuja, kioskeja ja pop-up myymälöitä. Tori- ja kirpputoritoiminnan mahdollistaminen oli myös monen vastaajan toiveissa. Liikkeiden levittäytymistä katutilaan toivottiin. Pihakadulle toivottiin viihtyisiä kahviloita, myös terasseineen, sekä monipuolisempaa ja laadukkaampaa ravintolatarjontaa. Myös pieniä kivijalkakauppoja, erikoismyymälöitä ja monia muita liikkeitä toivottiin. Lisäksi toivottiin vuodenaikojen mukaan vaihtuvaa toimintaa, kuten kesäkahvila tai glögikoku.

Erilaisia aktiviteettimahdollisuuksia toivottiin lisäämään ihmisten ajanviettoa pihakadulla. Esimerkiksi kiinteät kuntoilulaitteet olivat monen nuoremman sekä vanhemman vastaajan toiveissa. Myös pelipaikkoja erilaisia pieniä katupelejä varten toivottiin. Kadulle toivottiin ympärivuotista toimintaa. Esimerkkejä toivotusta toiminnasta talvella olivat joulutori, lumiveistoskilpailu sekä luistinrata. Lapsille toivottiin tekemistä kadulla, mutta osan vastaajista huolena oli lasten turvallisuus, koska kyseessä on kuitenkin katutila. Vastauksissa nousi esille myös toive ilmoitustaulusta sekä palautteenantomahdollisuudesta. Lisäksi kadulla voisi olla enemmän informaatiota siitä, mikä pihakatu on ja kuinka kadulla tulee toimia. Lisäksi toivottiin wc-tiloja ja roska-astioita.

Pihakadun kehittämisessä tärkeänä asiana nähtiin mahdollisimman pikainen kadun rakenteellinen muutos, jossa erilliset ajorata ja jalkakäytävät yhdistettäisiin samaan ta-

soon. Tällöin katutilan muutos olisi selvemmin nähtävissä, katutilan jäsentely onnistuisi paremmin ja kadusta tulisi kaikille turvallisempi paikka liikkua. Nykyisessä tilanteessa jalkakäytävät ohjaavat kävelijät kadun reunoille ja ajorata ei kerro pyöräilijöille ja autoilijoille kadun muuttuneesta luonteesta tarpeeksi hyvin. Kadulle kaivataan siis enemmän merkkejä siitä, että se on muuttunut pihakaduksi. Nykytilanteessa esteettömyys koetaan huonoksi, koska jalkakäytäviltä ajoradalle siirtyminen ja päinvastoin on hankalaa reunakivien vuoksi. Myös pihakadun katkeaminen Cygnaeuksenkadun liittymässä aiheuttaa epäselvyyttä ja vaikeuttaa pihakadun käyttöä, joten liittymän ottamista mukaan pihakatuun toivottiin ja sen myötä linja-autoliikenteen siirtämistä Vaasankadulle. Yhtenä vaihtoehtona esitettiin myös pihakadun jatkamista lähemmäksi liittymäaluetta tai liikennevalojen korvaamista kolmioilla pihakadulle. Toivottiin myös vaihtoehtoisten reitien osoittamista autoliikenteelle sekä siirtyvän liikenteen huomioimista Yliopistonkadun, Vapaudenkadun, Hannikaisenkadun ja Vaasankadun liikennejärjestelyissä. Muut pihakadun kanssa risteävät kadut koetaan myös osittain hankaliksi, joten pihakatu voisi vastaajien mielestä esimerkiksi olla korotettu niihin nähden tai risteävät kadut voisi katkaista pihakadun kohdalta. Osittain jyrskityt ajoratamerkinnot aiheuttavat epäselvyyttä, joten ylimääräiset ajoratamerkinnot pihakadulta tulisi poistaa.

Osa vastaajista koki väliaikaiset järjestelyt sekaviksi ja kadulle toivottiin yhtenäisempää ja esteetisempää suunnitelmaa. Osa kalusteista koettiin kadulle sopimattomiksi. Kalusteita kuitenkin toivottiin hillitsemään ajonopeuksia, mutta toisaalta niitä ei haluttu sijoitettavaksi niin, että ne vaikeuttavat ajamista. Osa vastaajista kehittäisi katua kokonaan autottomaksi kävelykaduksi ja osa palauttaisi ennalleen normaaliksi kaduksi. Pihakadussa nähtiin tärkeänä korostaa jalankulkijan asemaa sekä osoittaa ajoneuvoliikenteelle selkeästi sen toissijainen asema. Pihakatuvaltuutuksen osalta osa toivoi myös autoliikenteen suurempaa rajoittamista esimerkiksi sallimalla vain tontille ajo sekä huoltoajo tai aikarajoittamalla sitä. Ajoneuvoille ja pyörille esitettiin myös omien kaistojen merkitsemistä katuun.

Viihtyisyyttä lisäämään toivottiin enemmän istutuksia ja vehreyttä, erityisesti puita, jotta katutila näyttäisi vihreämmältä. Istumismahdollisuuksia toivottiin lisää sekä kiinteitä kalusteita, joiden paikat eivät vaihtuisi. Lisäksi toivottiin normaalista poikkeavaa valaistusta. Kadusta toivottiin olohuonemaista ja yläkaupungin omaleimaisuutta esille nostavaa sekä kadulle toivottiin aukiomaista tilaa. Pienillä yksityiskohdilla kadusta voidaan tehdä mielenkiintoinen, esimerkkinä mosaiikkiteokset kadussa ja aaltoileva penkki. Katua toivottiin elävöitettävän väreillä, taiteella, valaistuksella ja tapahtumilla sekä tempauksilla. Kadulle toivottiin jotain vetonaulaa, joka houkuttelisi ihmiset tulemaan sinne. Väriä saataisiin esimerkiksi värillisellä asfaltilla tai katumaalauksilla. Myös katulämmitystä ja muita pintamateriaaleja, kuten alueen kiveämistä, toivottiin. Liikkeiden levittäytyminenkin elävöittäisi katukuvaa. Osa vastaajista koki kuitenkin terasseja olevan liikaa tai niiden vievän liikaa tilaa. Terassien ja ravintoloiden väliin toivottiin jätet-



tävän kulkuyhteydet. Terasseille toivottiin myös yhtenäisempää ilmettä. Tapahtumien järjestämiseen toivottiin innostettavan sekä tapahtumien järjestämistä helpotettavan.

Pysäköintipaikkojen vähentämisestä aiheutuneet muuttuneet pysäköintijärjestelyt koettiin sekaviksi, esimerkiksi ajoratamerkintöjen jyräjääljistä johtuen. Epäselvien pysäköintijärjestelyjen koettiin vähentävän asiointia kadulla. Vastaajat toivoivat, että sallitut pysäköintipaikat osoitettaisiin selkeästi ja jyräjääljet tasoitettaisiin. Autojen pysäköinnin osalta toivottiin sekä sen poistamista kokonaan että sen lisäämistä. Pysäköintiratkaisuksi esitettiin myös pihakadun läheisyyteen ilmaista pysäköintialuetta. Vähennettyjen pysäköintipaikkojen tilalle toivottiin toimintoja, eikä vain tyhjää tilaa, koska silloin pysäköintipaikkojen vähentäminen ei tunnu perustellulta. Pyöräpysäköinnin osalta toivottiin katettuja, runkolukitusmahdollisuudella varustettuja pyöräparkkeja. Moottori- ja mopojen pysäköintipaikan siirtoa pihakadulta pois toivottiin myös.

Tiedotusta ja sen puutetta korostettiin selvästi. Tiedottamista tulee lisätä, jotta kaikki tietävät pihakadun säännöt, kuinka siellä tulee liikkua, ja että siellä saa oleskella. Kaikki eivät esimerkiksi tienneet, että katu on muuttunut pihakaduksi, tai että se on toteutettu nyt väliaikaisilla järjestelyillä. Tiedottamisen tulee olla myös jatkuvaa, jotta esimerkiksi uudet opiskelijat saavat tiedon pihakadusta. Myös pyöräilijöille olisi hyvä muistuttaa, että nopeusrajoitus 20 km/h koskee heitäkin. Kadulla voisi olla suuremmat infotaulut, joista säännöt selviävät. Myös selkeän ohjeistuksen tarpeellisuutta korostettiin, jotta esimerkiksi lastenkin kanssa olisi turvallista liikkua. Esille nousi myös huoli siitä, ettei asukkaita ja yrittäjiä kuunnella tarpeeksi. Osa vastaajista huoletti, kuinka katu toimii talvella. Joitakin vastaajia huoletti myös, että riittääkö Jyväskylän kokoisessa kaupungissa ihmisiä katutilaa täyttämään. Vastaajista osan mielestä keskustassa asiointi autolla on vaikeutunut ja juuri kauempaa autolla tulevat toisivat kadun liikkeille rahaa. Jakelu- ja liikenne toivottiin huomioon otettavan ja linja-autoliikennettä pihakadulla ei tulisi olla. Yhteispelin parannusta kadulla toivottiin siten, että liikkujat huomioisivat toisensa ja antaisivat tilaa, eivätkä tahallaan vaikeuttaisi toistensa kulkua. Myös liikenne- ja nopeusvalvontaa kadulle kaivataan, jotta turvallisuus paranee. Kokonaisuudessaan hankkeen vaiheista olisi myös hyvä tiedottaa ja tuoda pihakadun idea selvemmin kaikkien tietoon.

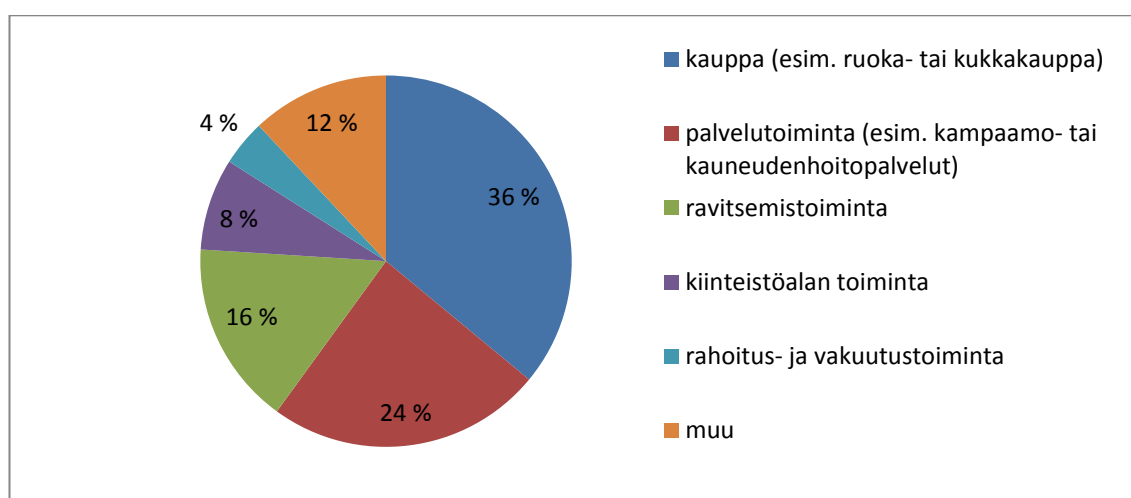
Monet kaupunkilaiset olivat tyytyväisiä kaupungin kehittämiseen ja sanoivatkin keskustan piristyneen ja yläkaupungin muuttuneen elävämmäksi ja viihtyisämmäksi alueeksi. Toivottuna pidettiin kaupunkitilan antamista kävelyn ja pyöräilyn käyttöön. Hyvänä pidettiin myös suunnittelu- ja toteutusprosessien nopeutumista sekä sitä, että kaupunkilaiset saavat antaa palautetta. Nykyistä pihakatua pidettiin hyvänä alkuna ja pihakatua ylipäänsä hyvänä ideana. Monet odottavat mielenkiinnolla, miten pihakatu tästä kehittyy ja toivovat, että se alkaa toimia paremmin. Toisaalta osa vastaajista piti ideaa hyvänä, mutta toteutusta huonona. Hankkeen keskeneräisyyttä ja väliaikaisia järjestelyjä sekä kadun katkeamista pidettiin epäselvänä ja kokeilua huonona tai toivottiin pihakadun toteuttamista kerralla. Osa toivoi myös palaamista takaisin entiseen tai kadun muuttamista kävelykaduksi, sillä nykytilanne koettiin sekavaksi.

## 4.4.2 Pihakatu kadun yrittäjien kokemana

### Taustatiedot

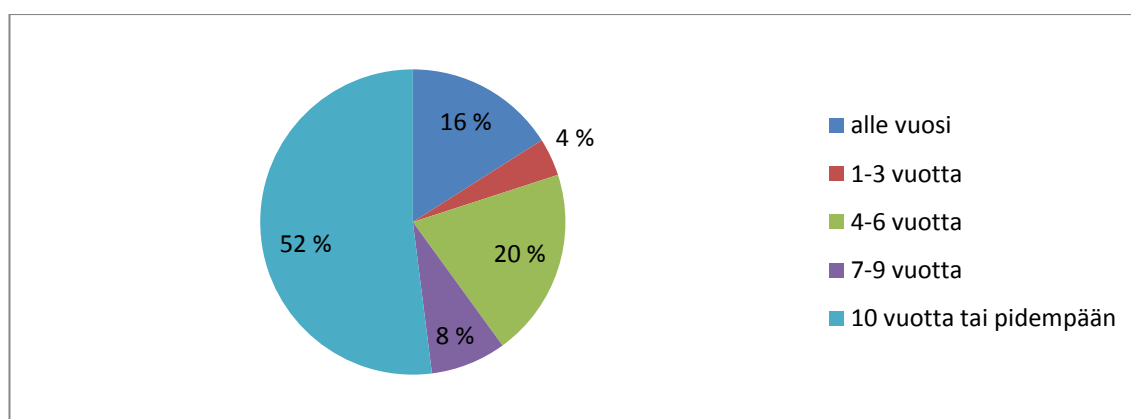
Yrittäjien kyselyyn tuli kahden viikon aikana yhteensä 25 vastausta, joka tarkoittaa noin kolmasosaa pihakadun yrittäjistä. Vastausprosentti oli siis 32 %.

Kyselyn ensimmäisessä osiossa kysyttiin yrittäjien taustatietoja. Vastanneista yrittäjistä 36 % toimii kaupan alalla, 24 % palvelualalla, 16 % ravitsemisalalla, 8 % kiinteistöalalla, 4 % rahoitus- ja vakuutusalailla sekä 12 % muilla aloilla. Vastanneiden yrittäjien toimialajakauma on esitetty kuvassa 80.



**Kuva 80.** Vastanneiden yrittäjien toimialat.

Vastanneista yrityksistä yli puolet on toiminut Kauppakadulla samalla paikalla 10 vuotta tai pidempään. Yrityksistä 16 % on toiminut samalla paikalla alle vuoden, 4 % 1–3 vuotta, 20 % 4–6 vuotta ja 8 % 7–9 vuotta. Yritysten toiminta-ajat samalla paikalla on esitetty kuvassa 81.



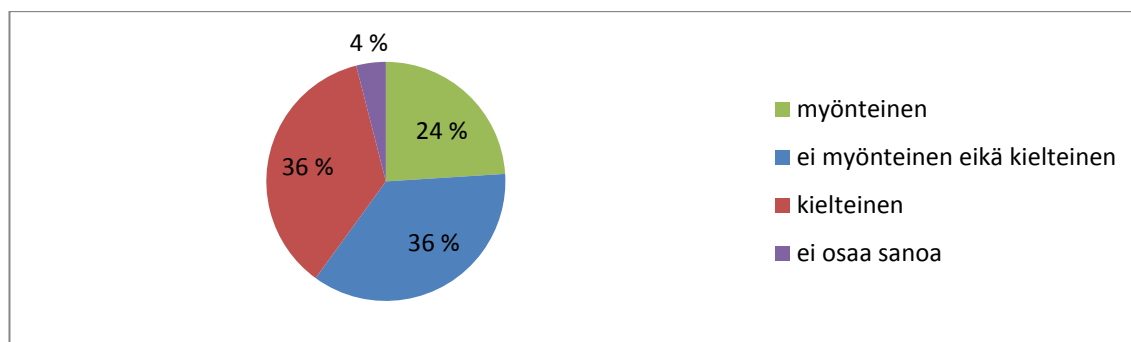
**Kuva 81.** Yritysten toiminta-ajat samalla paikalla.

## Pihakadusta

Yleisesti pihakatuun liittyen yrittäjien tuntemusta pihakadusta selvitettiin kysymällä, oliko pihakatu käsitteenä (kaikkien yhteinen tila, ajoneuvojen alhaiset nopeudet, jne.) yrittäjille ennestään tuttu. Vastaaajista 60 %:lle pihakatu oli käsitteenä ennestään tuttu ja tuntematon se oli 40 %:lle vastanneista.

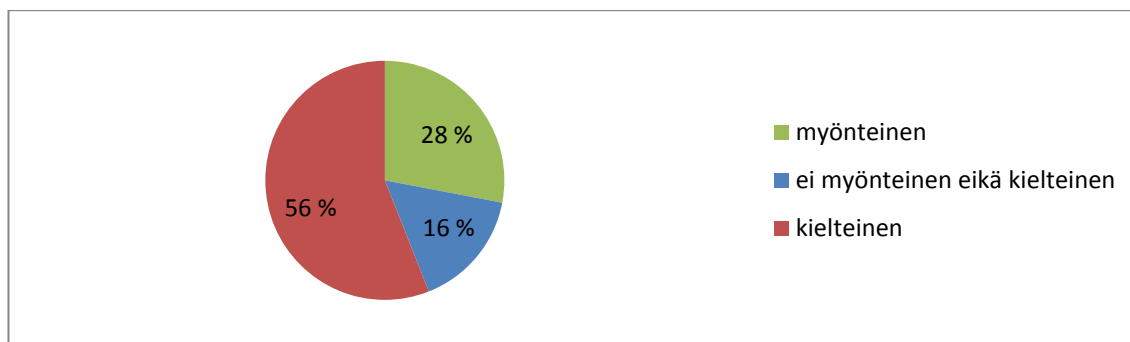
Kyselyssä selvitettiin myös, onko Kauppakadun pihakatu lisännyt yrittäjien tuntemusta pihakadusta käsitteenä. Vastanneista yrittäjistä 96 % ilmoitti, että pihakatu on heille nykyään käsitteenä tuttu, joten tietoisuus pihakadusta on lisääntynyt. Vastanneista 4 % ei osannut sanoa.

Tutkimuksessa kysyttiin yrittäjien suhtautumista Kauppakadun pihakatuideaan ennen muutosta sekä suhtautumista pihakatuun nykyään, kun muutos on toteutettu väliaikaisilla järjestelyillä. Pihakatuideaan ennen katumuutosta suhtautui myönteisesti 24 % vastaajista ja kielteisesti 36 % vastanneista. Ei myönteisesti eikä kielteisesti pihakatuideaan suhtautui 36 % vastaajista. Yrittäjien suhtautuminen pihakatuideaan ennen katumuutosta on esitetty tarkemmin kuvassa 82.



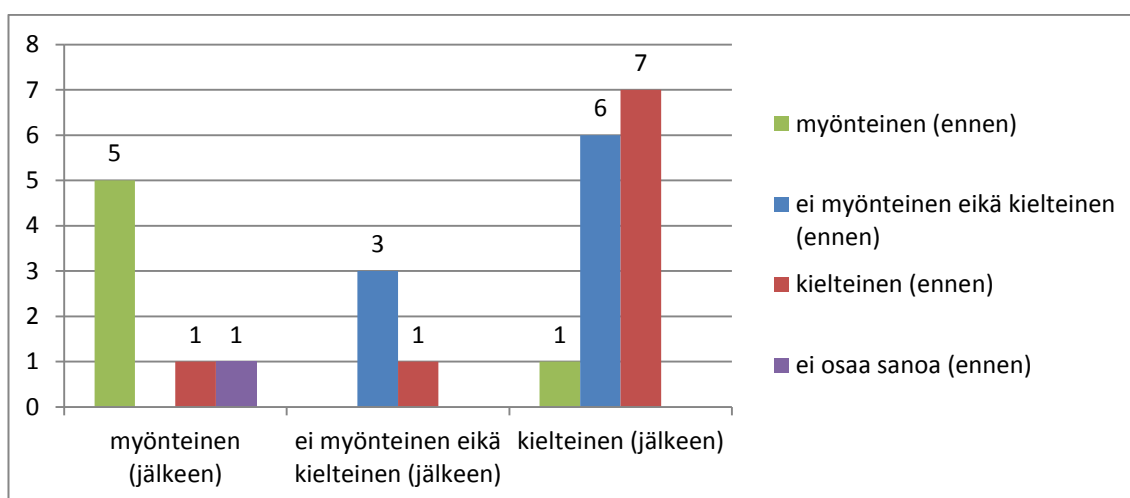
**Kuva 82.** Yrittäjien suhtautuminen pihakatuideaan ennen kadun muutosta.

Nykyään, pihakadun toteutuksen jälkeen, pihakatuun suhtautuu myönteisesti 28 % vastaajista ja kielteisesti 56 % vastaajista. Yrittäjien kielteisyys on kasvanut selvästi, mutta myönteisyyskin on hieman kasvanut muutoksen myötä. Vastaavasti ei myönteinen eikä kielteinen suhtautuminen on vähentynyt. Suurimmalla osalla yrittäjistä on siis nyt joko myönteinen tai kielteinen mielipide pihakadusta. Yrittäjien suhtautuminen pihakatuun nykyään on esitetty kuvassa 83.



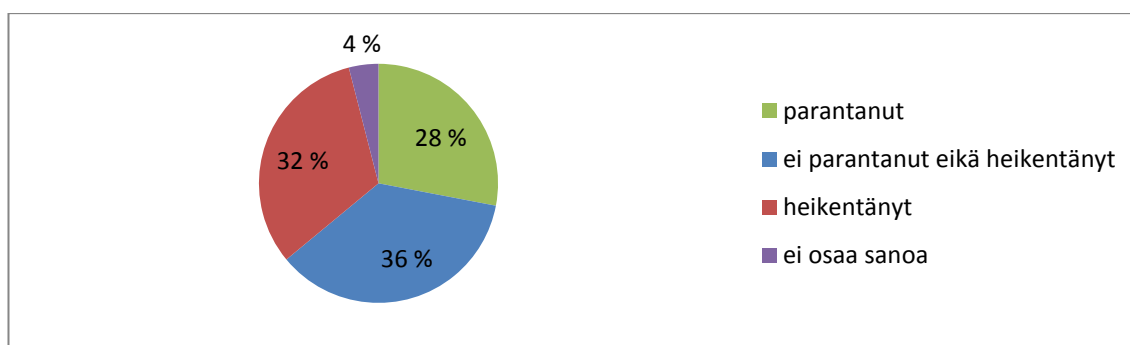
**Kuva 83.** Yrittäjien suhtautuminen pihakatuun nykyään.

Kun yrittäjien suhtautumista pihakatuideaan ennen muutosta ja pihakatuun muutoksen jälkeen tarkastellaan yhdessä, nähdään muutokset yrittäjien suhtautumisessa. Tuloksista havaitaan, että pihakatuideaan ennen muutosta kielteisesti suhtautuneista yrittäjistä enemmistö suhtautuu pihakatuun kielteisesti muutoksen jälkeenkin. Vastaavasti pihakatuideaan alun perin myönteisesti suhtautuneista yrittäjistä enemmistö suhtautuu pihakatuun muutoksen jälkeenkin myönteisesti. Yhden yrittäjän suhtautuminen on muuttunut muutoksen aikana kielteisestä myönteiseksi ja toisen päinvastoin. Enemmistö pihakatuideaan neutraalisti suhtautuneista yrittäjistä on muuttanut suhtautumistaan pihakatu-muutoksen jälkeen kielteiseksi. Yrittäjien pihakatuun suhtautumisen muuttumista pihakatuhankeksen aikana on esitetty tarkemmin kuvassa 84.



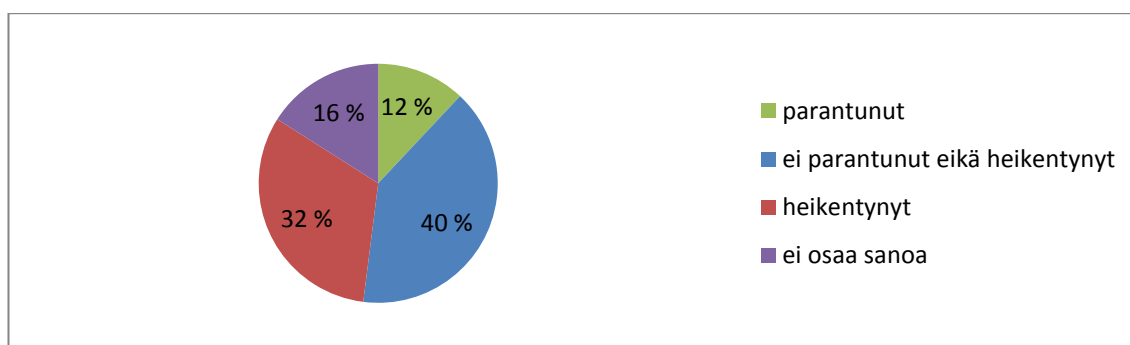
**Kuva 84.** Yrittäjien suhtautuminen pihakatuun ennen ja jälkeen muutoksen. Värit kuvaavat suhtautumista ennen muutosta ja vaaka-akseli on jaoteltu muutoksen jälkeisen suhtautumisen mukaan.

Kauppakadun pihakadun yhtenä pyrkimyksenä on lisätä keskustan viihtyisyyttä. Vastanneista yrittäjistä 28 % koki pihakadun parantaneen keskustan viihtyisyyttä. Puolestaan 32 % yrittäjistä koki pihakadun heikentäneen keskustan viihtyisyyttä. Neutraalisti pihakadun vaikutukseen keskustan viihtyisyyteen suhtautui 36 % yrittäjistä. Yrittäjien näkemys pihakadun vaikutuksesta keskustan viihtyisyyteen on esitetty kuvassa 85.



**Kuva 85.** Pihakatumuutoksen vaikutus keskustan viihtyisyyteen.

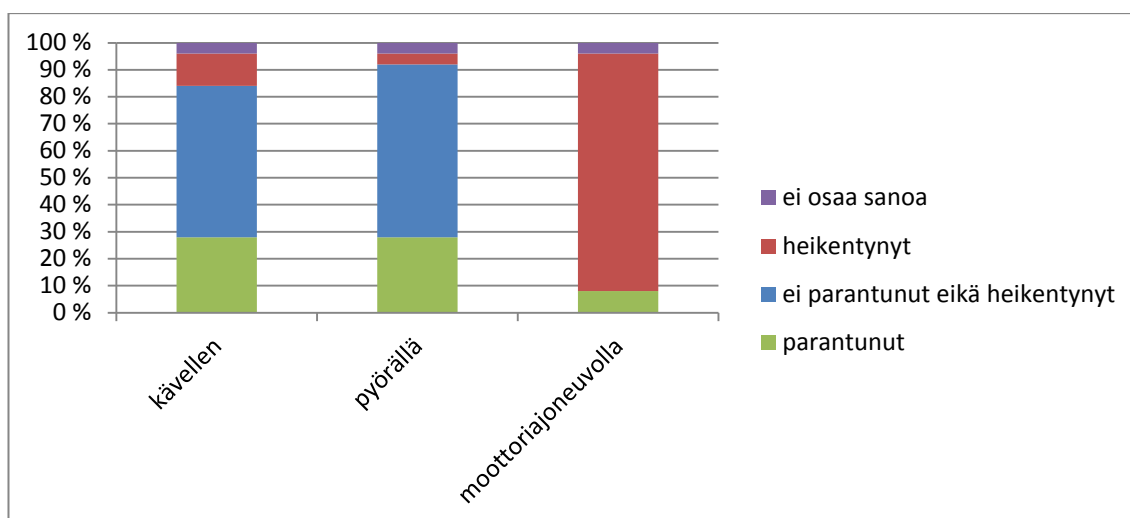
Kauppakadun sosiaalinen turvallisuus, esimerkiksi häiriöiden osalta, on pihakatumuutoksen myötä yrittäjien mielestä muuttunut kuvan 86. mukaisesti. Vastanneista yrittäjistä 12 % koki sosiaalisen turvallisuuden parantuneen pihakadun myötä. Sosiaalinen turvallisuus on puolestaan heikentynyt yrittäjistä 32 %:n mielestä. Yrittäjistä 40 % koki, että pihakatumuutos ei ole parantanut eikä heikentänyt kadun sosiaalista turvallisuutta ja 16 % yrittäjistä ei osannut sanoa.



**Kuva 86.** Kauppakadun sosiaalisen turvallisuuden muuttuminen pihakadun myötä yrittäjien kokemana.

## Yritysten saavutettavuus

Tutkimuksessa selvitettiin yrittäjien näkemystä pihakadun yritysten saavutettavuuden muuttumisesta kävellen, pyörällä ja moottoriajoneuvolla pihakadun myötä. Tuloksista havaitaan, että yrittäjistä 28 %:n mielestä yritysten saavutettavuus sekä kävellen että pyörällä on parantunut. Yritysten saavutettavuus kävellen on heikentynyt yrittäjistä 12 %:n mielestä ja saavutettavuus pyörällä on heikentynyt 4 %:n mielestä. Yritysten saavutettavuus moottoriajoneuvolla on heikentynyt selkeän enemmistön, 88 % yrittäjistä, mielestä. Saavutettavuus moottoriajoneuvolla on kuitenkin myös parantunut yrittäjistä 8 %:n mielestä. Kävelyn ja pyöräilyn osalta yritysten saavutettavuus ei ole parantunut eikä heikentynyt suurimman osan vastaajista mielestä. Neutraalisti pihakadun vaikutukseen yritysten saavutettavuuteen kävellen suhtautui 56 % vastaajista ja pyörällä 64 % vastaajista. Pihakadun vaikutusta yritysten saavutettavuuteen eri kulutavoilla yrittäjien kokemana on kuvattu tarkemmin kuvassa 87.

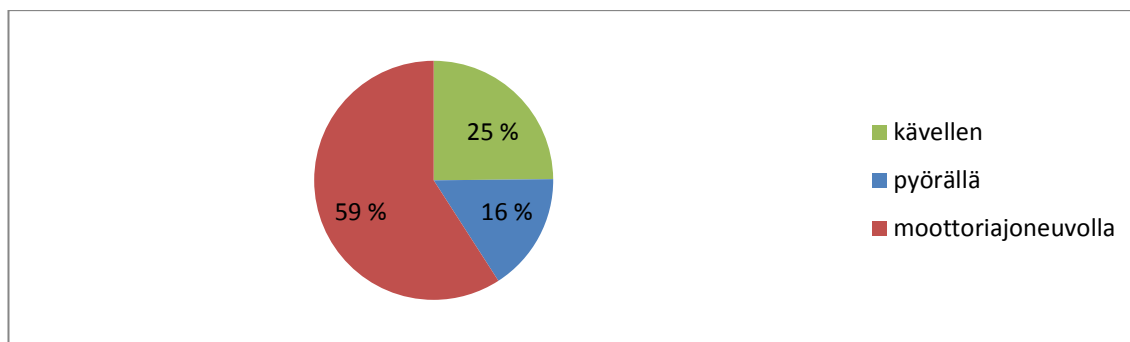


**Kuva 87.** Pihakadun vaikutus yritysten saavutettavuuteen eri kulkutavoilla yrittäjien kokemana.

Yrittäjiä pyydettiin arvioimaan asiakkaidensa kulkutapajakaumaa eli kuinka monta prosenttia yritysten asiakkaista saapuu kävellessä, pyörällä ja moottoriajoneuvolla. Yrittäjistä 19 antoi arvion asiakkaidensa kulkutapajakaumasta, ja kun arvioista otetaan jokaisen kulkutavan osalta keskiarvo, saadaan kuvan 88. mukainen jakauma. Kysymykseen vastanneiden yrittäjien arvioissa keskimäärin neljäsosa asiakkaista saapuu kävellessä, 16 % pyörällä ja 59 % moottoriajoneuvolla. Yrittäjien arvioissa on kuitenkin merkittäviäkin eroja ja arviot kävellessä saapuvien asiakkaiden osuuksista vaihtelivat 2–70 %:n välillä, pyörällä saapuvien asiakkaiden osuudet vaihtelivat 0–35 %:n välillä ja moottoriajoneuvolla saapuvien asiakkaiden osuudet vaihtelivat 10–98 %:n välillä.

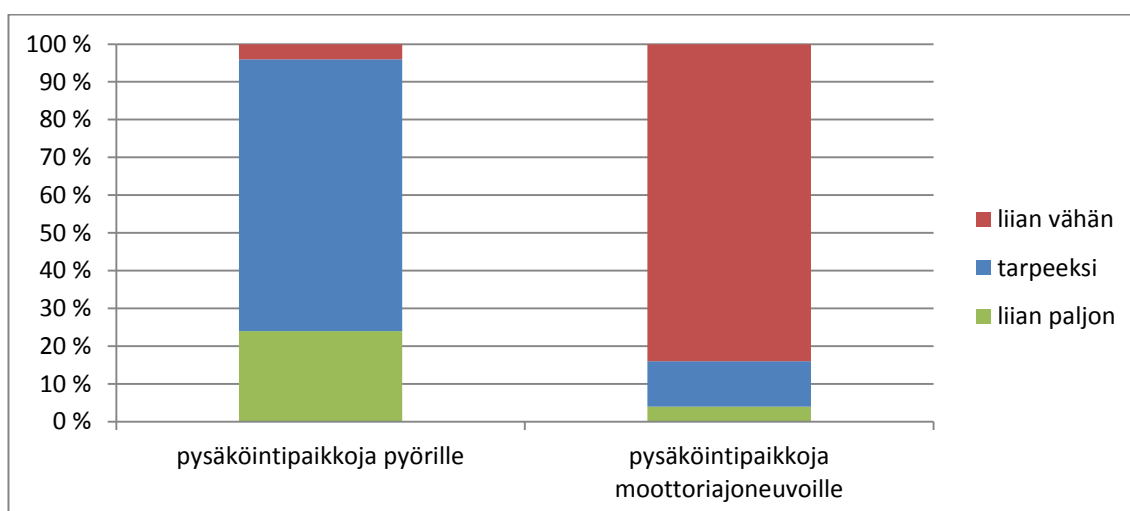
Jyväskylän seudun liikennetutkimuksen mukaan keskustaan suuntautuvista ostosmatkoista 34 % tehdään kävellessä, 12 % pyörällä ja 42 % autolla. Huvi- ja harrastusmatkoista 36 % tehdään kävellessä, 18 % pyörällä ja 39 % autolla. Asiointimatkoista 24 % tehdään kävellessä, 10 % pyörällä ja 55 % autolla. Jos joukkoliikenteellä saapuvat lasketaan liikennetutkimuksen kävellessä saapuviin, ovat kävellessä saapuvien osuudet vielä suuremmat. Kun näitä tuloksia verrataan yrittäjien arvioimaan kulkutapajakaumaan, on auton osuus suurempi kuin liikennetutkimuksen tuloksissa. Yrittäjien arvio kävellessä saapuvien asiakkaiden osuudesta on puolestaan pienempi kuin liikennetutkimuksen tuloksissa. Sekä kansainvälisissä että suomalaisissa tutkimuksissa on havaittu yrittäjien usein yliarvioivan autolla saapuvien asiakkaiden osuuden.

Liikennelaskentatulosten huipputunnin kulkumuotojakaumaan verrattuna yrittäjien arvio asiakkaiden kulkutapajakaumasta on erilainen. Keskimäärin yrittäjien asiakkaista enemmistö saapuu heidän mielestään autolla, mutta liikennelaskentatulosten mukaan auto-liikennettä on kadulla vähiten. Jos yrittäjät saisivat houkutelua kävelijöistä yhä useamman asioimaan liikkeissä, olisi siinä potentiaalia kasvattaa asiakasmääriä. Kävelijät on myös muita liikennemuotoja helpompi saada pysähtymään ja asioimaan. Sitä voidaan vielä edistää houkuttelevilla näyteikkunoilla sekä levittäytymällä katutilaan.



**Kuva 88.** Yrittäjien arvioimien asiakkaiden kulutapajakaumien keskimääräinen kulutapajakauma.

Pihakatumuutoksen myötä Kauppakadun pysäköintipaikkoja vähennettiin moottoriajoneuvoilta ja lisättiin hieman polkupyörille. Pyöräpysäköinnin osalta selvä enemmistö, 72 % vastanneista yrittäjistä, oli sitä mieltä, että pyöräpaikkoja on tarpeeksi. Vastaajista 24 % oli sitä mieltä, että pyörille pysäköintipaikkoja on jopa liikaa, ja 4 %:n mielestä pyöräpaikkoja on liian vähän. Moottoriajoneuvojen pysäköinnin osalta selvä enemmistö, 84 % vastanneista yrittäjistä, koki, että pysäköintipaikkoja moottoriajoneuvoille on liian vähän. Moottoriajoneuvoille pysäköintipaikkoja on tarpeeksi vastaajista 12 %:n mielestä ja liian paljon 4 %:n mielestä. Pysäköintipaikkojen riittävyyttä yrittäjien kokema on esitetty tarkemmin kuvassa 89.



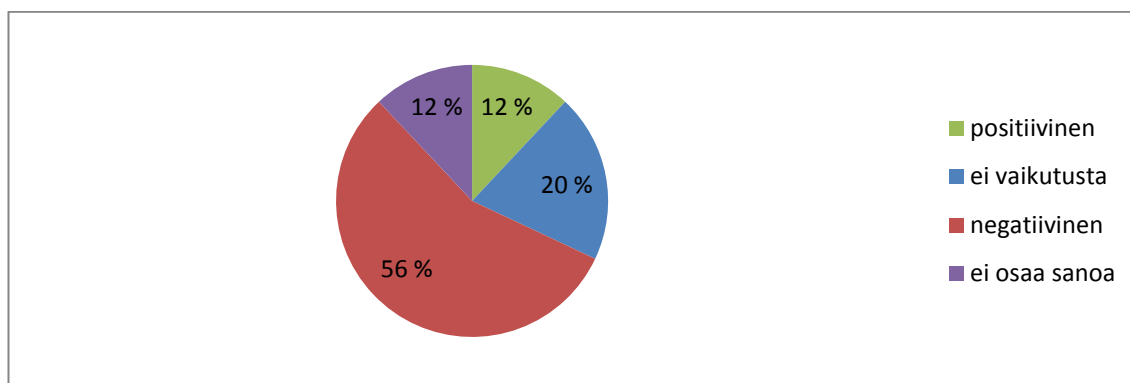
**Kuva 89.** Pihakadun pysäköintipaikkojen riittävyys pyörille ja moottoriajoneuvoille.

Yrittäjiltä, jotka vastasivat pysäköintipaikkoja olevan liian vähän, kysyttiin tarkentavasti, minne pysäköintipaikkoja joko pyörille tai autoille tarvittaisiin lisää. Yrittäjät toivoivat autopaikkoja lisää tasaisesti koko pihakadun matkalle, jotta asiakkaiden olisi helppoa asioida yrityksissä. Vastauksissa nousi esille myös toive autojen pysäköintipaikkojen selkeyttämisestä, sillä pysäköintivirhemaksun saaneet asiakkaat ovat asiasta harmissaan ja yrittäjät pelkäävät, että asiakkaat eivät tule uudelleen asioimaan.

## Yritystoiminta

Yrittäjät ovat tärkeä osa keskustan elinvoimaisuutta, joten katumuutoksen yhteydessä on mielenkiintoista selvittää vaikutuksia yritystoimintaan. Katumuutoksen vaikutuksia ei kuitenkaan voida tulkita täysin yksiselitteisesti, sillä ei voida osoittaa varmaksi, mitkä vaikutukset ovat aiheutuneet nimenomaan pihakadun myötä.

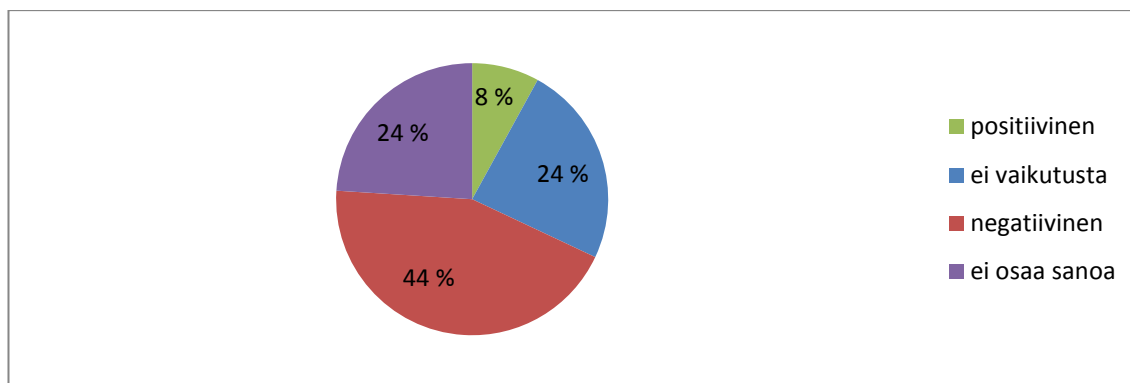
Yrittäjiä pyydettiin kuitenkin arvioimaan pihakatumuutoksen vaikutusta yritysten kesän 2015 asiakasmääriin verrattuna vastaavaan kesään ennen muutosta. Vastanneiden yrittäjien kokemuksen mukaan 56 %:lla yrittäjistä pihakadun vaikutus asiakasmääriin oli ollut negatiivinen. Positiivinen vaikutus asiakasmääriin pihakadulla oli ollut 12 %:lla yrittäjistä. Yrittäjistä 20 % koki, että pihakadulla ei ole ollut vaikutusta asiakasmääriin ja 12 % yrittäjistä ei osannut sanoa. Yrittäjien arviot pihakadun vaikutuksesta asiakasmääriin on esitetty kuvassa 90. Asiakasmäärän muutokset ovat yrittäjien arvioita, eivätkä perustu todellisiin lukuihin.



**Kuva 90.** Yrittäjien kokemus pihakadun vaikutuksesta kesän 2015 asiakasmääriin verrattuna vastaavaan kesään ennen muutosta.

Lisäksi yrittäjiä pyydettiin arvioimaan pihakatumuutoksen vaikutusta yritysten kesän 2015 liikevaihtoon verrattuna vastaavaan kesään ennen muutosta. Yrittäjien kokemuksen mukaan 44 %:lla yrittäjistä pihakadun vaikutus liikevaihtoon oli ollut negatiivinen. Positiivinen vaikutus liikevaihtoon pihakadulla oli ollut 8 %:lla yrittäjistä. Yrittäjistä 24 % arvioi, että pihakadulla ei ole ollut vaikutusta liikevaihtoon ja 24 % yrittäjistä ei osannut sanoa. Yrittäjien arviot pihakadun vaikutuksesta liikevaihtoon on esitetty kuvassa 91. Kesä 2015 ei sään osalta suosinut esimerkiksi yritysten levittäytymistä katutilaan, mikä pihakadun puolesta olisi ollut mahdollista. Pihakadun vaikutukset liikevaihtoon ovat yrittäjien arvioita, eivätkä perustu todellisiin lukuihin.

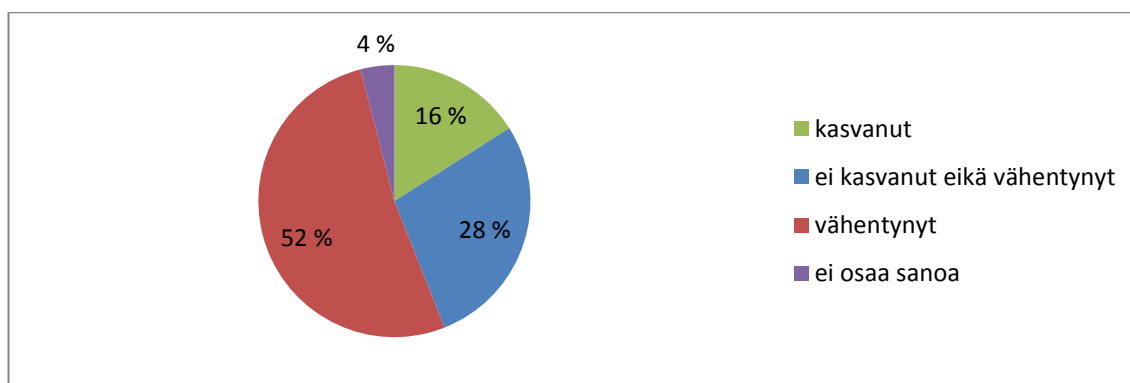




**Kuva 91.** Yrittäjien kokemus pihakadun vaikutuksesta kesän 2015 liikevaihtoon verrattuna vastaavaan kesään ennen muutosta.

Kävelyalueiden ja liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden toteuttamisen on yleisesti havaittu vaikuttavan positiivisesti liike-elämään. Tutkimuksissa on kuitenkin havaittu, että ensimmäisten kahden vuoden siirtymäaikana yritysten liikevaihto on voinut laskea, kun katumuutos on ollut vielä käynnissä. On siis mahdollista, että yrittäjien arvioima liikevaihdon lasku johtuu Kauppakadun pihakadun tapauksessakin muutoksen uutuudesta, kun kadun käytännöt eivät ole vielä vakiintuneet. Tutkimuksissa on myös todettu, että päätelmiä liikevaihdosta ei tulisi tehdä liian nopeasti muutosten toteuttamisen jälkeen.

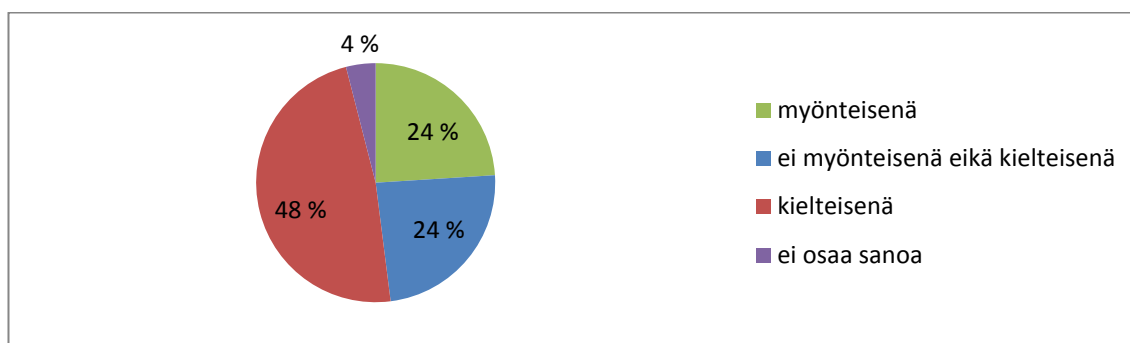
Yrittäjiltä kysyttiin, onko alueen houkuttelevuus kauppapaikkana heidän mielestään muuttunut pihakadun myötä. Vastaajista 16 % koki, että alueen houkuttelevuus kauppapaikkana on kasvanut, kun taas 52 % oli sitä mieltä, että alueen houkuttelevuus kauppapaikkana on vähentynyt. Yrittäjistä 28 % koki, että alueen houkuttelevuus kauppapaikkana ei ole muuttunut. Yrittäjien näkemykset alueen houkuttelevuuden muuttumisesta kauppapaikkana on esitetty kuvassa 92.



**Kuva 92.** Muutos alueen houkuttelevuudessa kauppapaikkana pihakadun myötä.

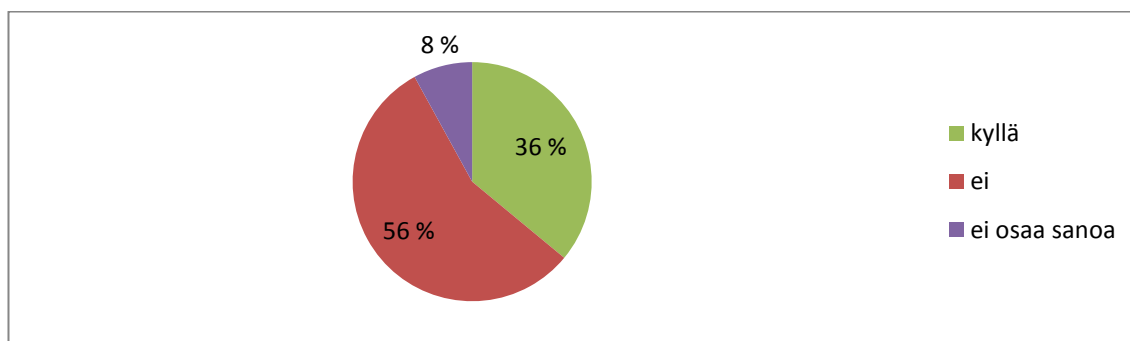
Tutkimuksessa selvitettiin, kuinka myönteisenä tai kielteisenä yrittäjät kokevat pihakadun yritystoimintansa kannalta. Yrittäjistä 24 % pitää pihakatua yritystoiminnalleen myönteisenä, kun taas 48 % yrittäjistä kokee pihakadun yritystoiminnalleen kielteisenä. Yrittäjistä 24 % ei pidä pihakatua myönteisenä eikä myöskään kielteisenä yritystoimintansa kannalta. Noin puolet vastaajista kokee siis pihakadun kielteisenä ja toinen puoli

vastaajista ei koe pihakatua kielteisenä yritystoiminnalleen. Yrittäjien kokemus pihakadusta yritystoimintansa kannalta on esitetty kuvassa 93.



**Kuva 93.** *Kuinka myönteisenä tai kielteisenä yrittäjät kokevat pihakadun yritystoimintansa kannalta.*

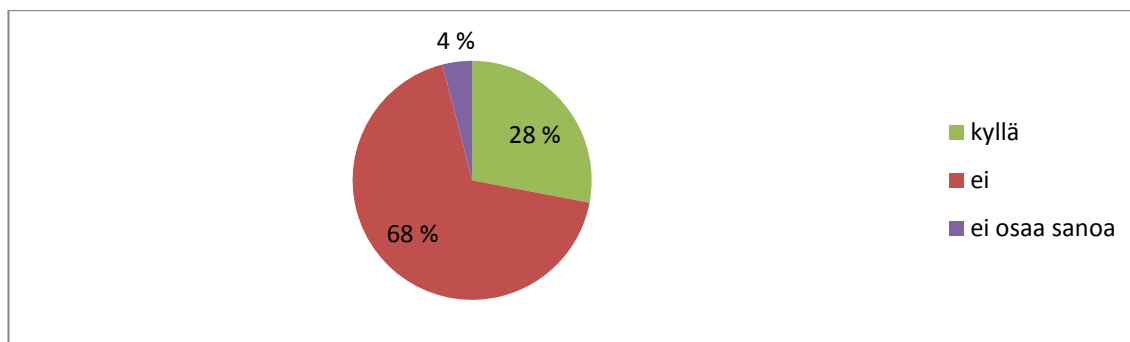
Pihakatu tarjoaa yrittäjille mahdollisuuksia hyödyntää katutilaa liiketoiminnassa. Yrittäjiltä kysyttiin, ovatko he hyödyntäneet pihakadun mahdollisuuksia, esimerkiksi avanneet terassin, tuoneet kalusteita tai myyntipöytiä ulos tai käyttäneet muuten jalkakäytäviä yritystensä toiminnassa. Yrittäjistä 36 % ilmoitti hyödyntäneensä pihakadun mahdollisuuksia ja 56 % yrittäjistä ilmoitti, että he eivät ole hyödyntäneet pihakatua yritystoiminnassaan. Yrittäjistä 8 % ei osannut sanoa. Kuvassa 94. on esitetty, kuinka suuri osa yrittäjistä on hyödyntänyt ja ei ole hyödyntänyt pihakatua yritystoiminnassaan.



**Kuva 94.** *Kuinka suuri osa yrittäjistä on hyödyntänyt pihakadun mahdollisuuksia yritystoiminnassaan.*

Yrittäjiltä, jotka eivät olleet hyödyntäneet pihakadun mahdollisuuksia yritystoiminnassaan, kysyttiin tarkentavasti, miksi he eivät olleet hyödyntäneet pihakatua. Syitä, miksi yrittäjät eivät olleet hyödyntäneet pihakatua, olivat, että pihakadun käyttö ei tuo yritystoimintaan hyötyä tai yritystoiminta ei sovellu kadulle, ajanpuute, ei tiedetty kuinka katua voisi hyödyntää, sateinen kesä sekä se, että kalusteet olisivat liikkujien tiellä.

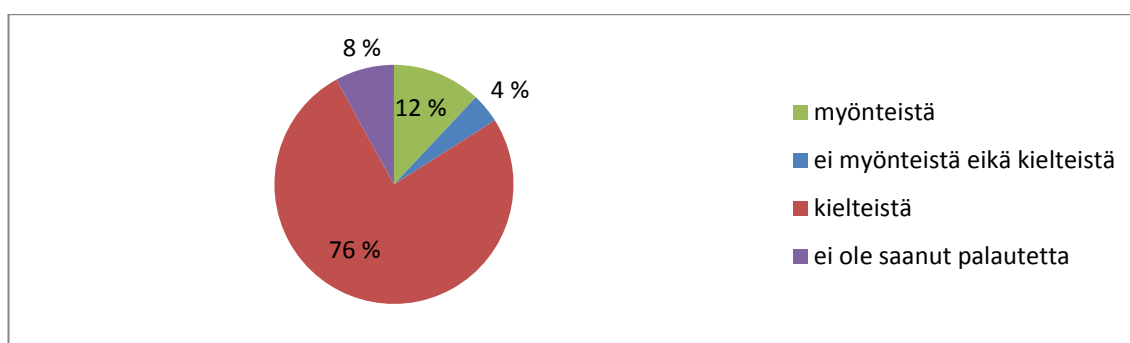
Yrittäjiltä kysyttiin, ovatko he tehneet yhteistyötä pihakadun muiden yrittäjien kanssa. Selvä enemmistö, 68 % yrittäjistä, vastasi, että he eivät ole tehneet yhteistyötä pihakadun muiden yrittäjien kanssa. Yrittäjistä 28 % kuitenkin on tehnyt yhteistyötä. Vastusten jakautuminen on esitetty tarkemmin kuvassa 95.



**Kuva 95.** *Kuinka suuri osa yrityksistä on tehnyt yhteistyötä pihakadun muiden yrittäjien kanssa.*

Yrittäjiltä, jotka ovat tehneet yhteistyötä, kysyttiin tarkentavasti, millaista yhteistyötä he ovat tehneet. Yhteistyötä tehneet yrittäjät kertoivat käyttäneensä toistensa palveluja sekä olleensa tekemisissä rakennusten korjaustöiden vuoksi. Pihakatuun liittyen muutama yrittäjä kertoi keskustelleensa toisten yrittäjien kanssa, että pysäköintipaikkoja pitäisi olla enemmän, ja että kokeilu ei ole ollut kovin toimiva yritysten kannalta. Yrittäjien mielestä katukuvaa pitäisi kyllä parantaa, mutta pihakadun järjestelyt eivät ole vastanneet kaikkien yrittäjien käsitystä kaupunkikuvan kohottamisesta.

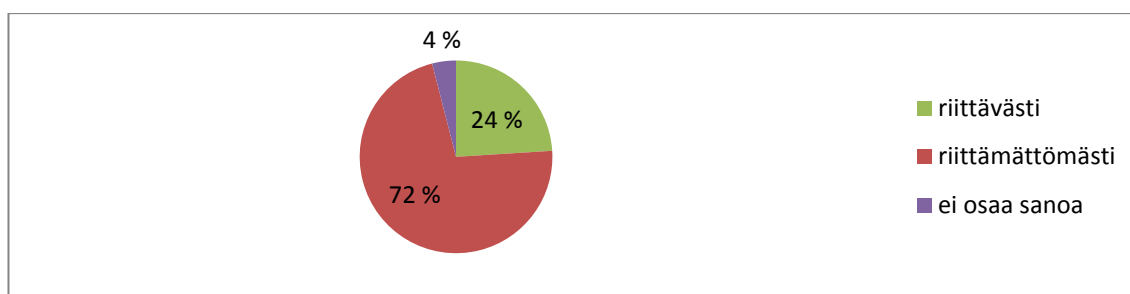
Yrittäjiltä kysyttiin, ovatko he saaneet asiakkailtaan palautetta pihakadusta, ja jos ovat niin millaista palaute pääosin on ollut. Suurin osa, 76 % yrittäjistä, ilmoitti saaneensa pääosin kielteistä palautetta. Pääosin myönteistä palautetta oli saanut 12 % yrittäjistä. Pääosin neutraalia palautetta oli saanut 4 % yrittäjistä ja 8 % yrittäjistä ei ollut saanut palautetta asiakkailtaan. Yrittäjien asiakkailtaan pääasiassa saama palaute on esitetty kuvassa 96.



**Kuva 96.** *Yrittäjien asiakkailta pihakadusta saaman palautteen pääasiallinen laatu.*

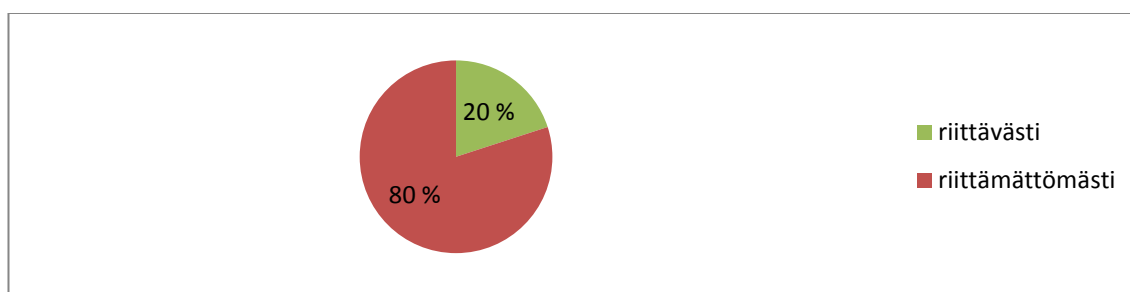
## Vuorovaikutus

Kyselyssä selvitettiin yrittäjien näkemyksiä pihakatuhankkeen vuorovaikutuksen onnistumisesta. Yrittäjistä suurin osa, 72 %, koki, että Kauppakadun pihakatumuutoksesta on informoitu riittämättömästi. Riittävästi pihakatumuutoksesta informoitiin yrittäjistä 24 %:n mielestä. Yrittäjien näkemysten jakautuminen on esitetty tarkemmin kuvassa 97.



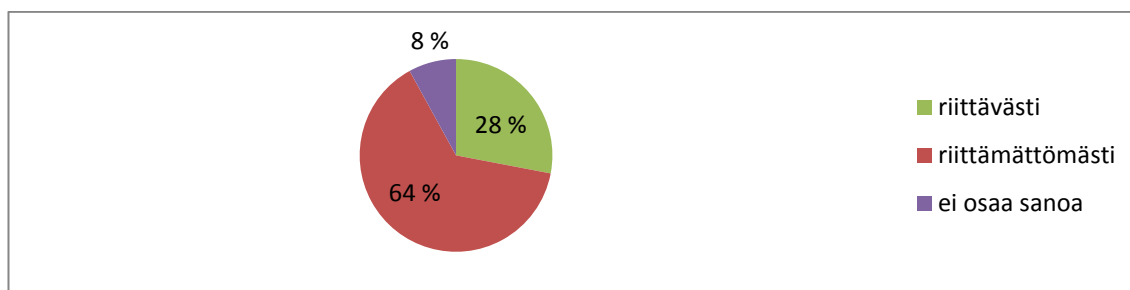
**Kuva 97.** Pihakatumuutoksesta informoinnin riittävyys yrittäjien kokemana.

Vuorovaikutukseen liittyen kyselyssä kysyttiin yrittäjien kokemusta myös siitä, missä määrin yrittäjille kerrottiin, mitä pihakatumuutos käytännössä mahdollistaa yrityksille. Selvä enemmistö, 80 % yrittäjistä, koki, että heille on kerrottu riittämättömästi siitä, mitä pihakatu yrityksille mahdollistaa. Yrittäjistä 20 % kuitenkin koki, että heille pihakadun mahdollisuuksista on kerrottu riittävästi. Tulokset on esitetty kuvassa 98.



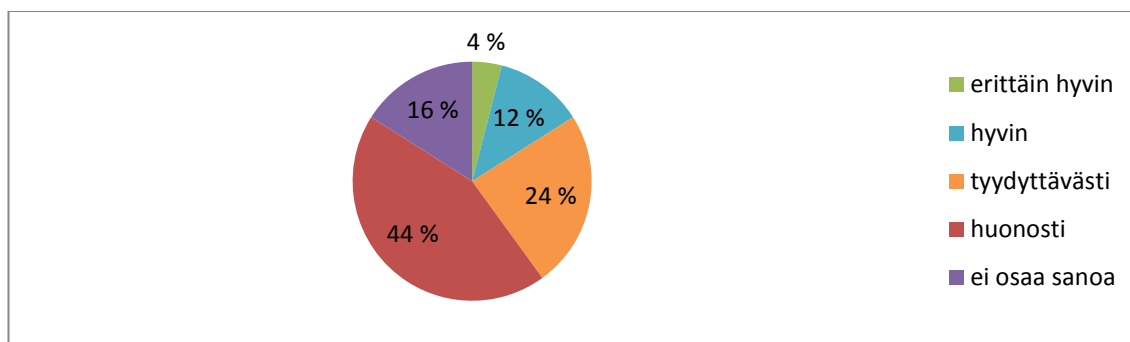
**Kuva 98.** Yrittäjien kokemus siitä, missä määrin heille kerrottiin, mitä pihakatumuutos käytännössä mahdollistaa yrityksille.

Yrittäjiltä kysyttiin, missä määrin he ovat päässeet ilmaisemaan mielipiteensä tai ehdotuksensa yrityksensä näkökulmasta Kauppakadun pihakadun suhteen. Enemmistö, 64 % yrittäjistä, koki päässeensä ilmaisemaan mielipiteensä tai ehdotuksena yrityksensä näkökulmasta pihakadun suhteen riittämättömästi. Riittävästi mielipiteensä tai ehdotuksensa on puolestaan päässyt ilmaisemaan 28 % yrittäjistä. Yrittäjistä 8 % ei osannut sanoa. Vastausten jakautuminen on esitetty kuvassa 99.



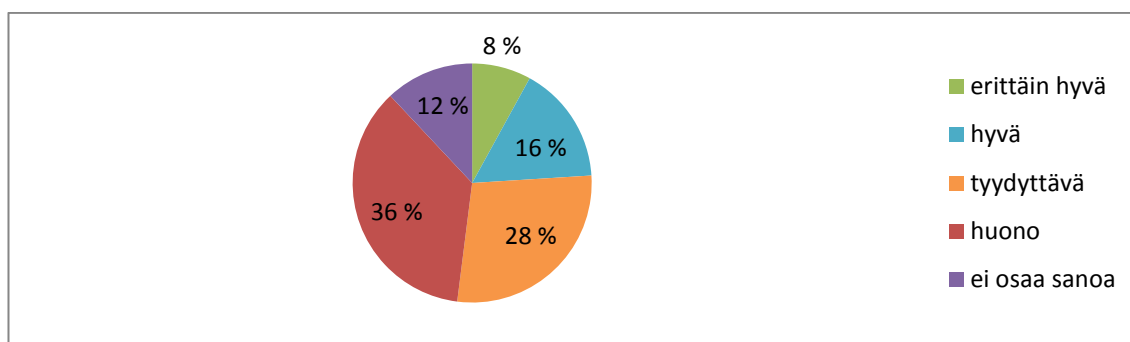
**Kuva 99.** Yrittäjien kokemus siitä, missä määrin he ovat päässeet ilmaisemaan mielipiteensä tai ehdotuksensa yritystensä näkökulmasta pihakadun suhteen.

Lisäksi yrittäjiltä kysyttiin, miten pihakatumuutoshankkeen vuorovaikutus on yritysten näkökulmasta sujunut. Erittäin hyvin hankkeen vuorovaikutuksen koki sujuneen 4 % yrittäjistä ja hyvin 12 % yrittäjistä. Tyydyttävästi hankkeen vuorovaikutuksen koki sujuneen 24 % yrittäjistä ja huonosti 44 % yrittäjistä. Yrittäjistä 16 % ei osannut sanoa. Vuorovaikutuksen sujuminen yritysten näkökulmasta on esitetty kuvassa 100.



**Kuva 100.** Miten pihakatumuutoshankkeen vuorovaikutus on yritysten näkökulmasta sujunut.

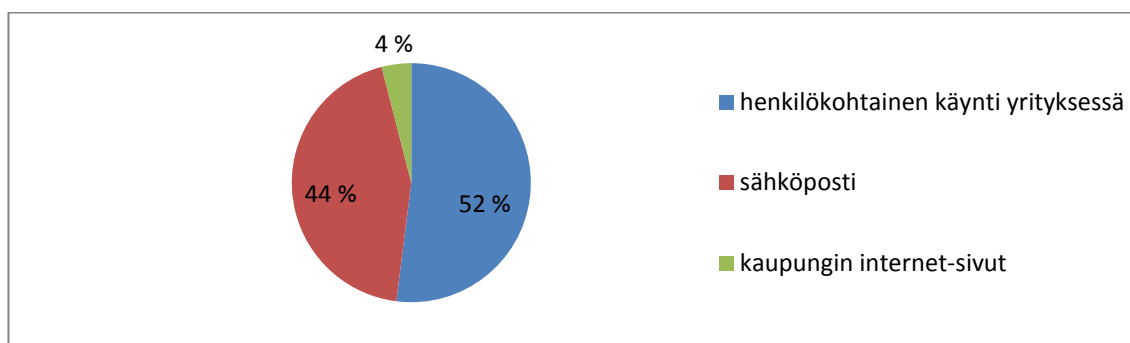
Kauppakadun pihakatu on toteutettu ensimmäisessä vaiheessa väliaikaisilla järjestelyillä tarkoituksena kerätä tietoa pihakadun toimivuudesta ja palautetta yrittäjiltä, kaupunkilaisten ohella. Saatavat kokemukset toimivat pohjana kadun jatkosuunnittelulle. Yrittäjistä 8 % koki tämän muutosprosessin erittäin hyväksi ja 16 % hyväksi. Tyydyttäväksi prosessin koki 28 % yrittäjistä ja huonoksi 36 % yrittäjistä. Yrittäjistä 12 % ei osannut sanoa. Tulokset on esitetty kuvassa 101.



**Kuva 101.** Yrittäjien mielipiteet Kauppakadun pihakatuprosessista, jossa pihakatu on ensin toteutettu väliaikaisilla järjestelyillä ja palautteen jälkeen käynnistetään varsinainen suunnittelu.

Jatkoa varten yrittäjiltä tiedusteltiin lisäksi, mikä heidän mielestään on tehokkain tapa kaupungin taholta tiedottaa keskustan muutoksista yrittäjille. Yrittäjistä 52 % kokee henkilökohtaisen käynnin yrityksessä tehokkaimmaksi tavaksi tiedottaa. Moni, 44 % yrittäjistä, kokee myös sähköpostin tehokkaaksi tavaksi. Yrittäjistä 4 % kokee kaupungin Internet-sivuilla tiedottamisen tehokkaaksi. Vastausvaihtoehtoina olivat lisäksi keskustelutilaisuudet ja jokin muu tapa, mutta niitä ei kukaan yrittäjistä valinnut tehok-

kaimmiksi tiedotustavoiksi. Tehokkaimmat tiedotustavat yrittäjien mielestä on esitetty kuvassa 102.



**Kuva 102.** Yrittäjien mielestä tehokkain tapa kaupungin taholta tiedottaa keskustan muutoksista yrittäjille.

## Muuta

Kyselyn viimeiset kysymykset olivat avoimia ja niillä selvitettiin, miten yrittäjät kehittäisivät pihakatua sekä lisäksi yrittäjät saivat antaa muita kommentteja. Yrittäjien kehittämissuhteissa mainittiin pihakadun selkeyttäminen niin katutilan kuin informaationkin osalta. Kadun rakenteellinen muutos, jossa entinen ajorata ja jalkakäytävät olisivat samassa tasossa, saisi kadun näyttämään pihakadulta. Kadun viihtyisyyttä tulisi lisätä puilla, istutuksilla ja penkeillä sekä kävelykadun valaistusta voisi jatkaa pihakadulle. Vanhoja kalusteita kadulle ei toivota, vaan kadusta halutaan siisti. Katukuvan elävöittämistä visuaalisesti ja kaupunkikuvan parantamista toivottiin. Myös tapahtumia pihakadulle kaivataan enemmän.

Autojen pysäköinnin osalta esitettiin erilaisia ratkaisuja: pysäköintipaikkojen lisääminen, pysäköintipaikkojen palauttaminen ennalleen, pysäköintipaikkojen pitäminen vähintään nykyisessä määrässä, pysäköintipaikkojen muuttaminen kiekkoapaikoiksi lyhyttä pysäköintiä varten tai mahdollisuus pysähtyä liikkeen eteen lastauksen ajaksi. Pysäköintijärjestelyt ovat olleet epäselvät ja autoilijat ovat saaneet pysäköintivirhemaksuja. Yrittäjien huolena onkin, että pysäköintivirhemaksun saaneet eivät tule uudelleen asioimaan uuden virhemaksun pelossa. Pysäköintiin kaivataan siis selkeyttä, esimerkiksi ajorata-merkinnöin. Pysäköintijärjestelyt koettiin sekaviksi senkin vuoksi, että kaikki terassiluvan saaneet eivät avanneet terassia ja pysäköintiä oli osin suunniteltu terassien mukaan. Pyöräpysäköinnin osalta esitettiin liikojen pyörätelineiden poistamista, jotta ne eivät houkuttele asukkaita jättämään pyöriään kadun puolelle talojen pihojen sijasta.

Osa yrittäjistä kokee pihakadun negatiivisena ja tarpeettomana, kun taas osa on tyytyväisiä ja näkee pihakadun kehityskelpoisena ratkaisuna. Pihakadun katkeaminen aiheuttaa epäselvyyksiä siitä, mitkä katuosuudet ovat pihakatua ja mitkä eivät. Pihakadun alkamista esitettiin heti Vaasankadun liittymän jälkeen sekä sen jatkumista Cygnaeuskadun liittymän yli. Muutama yrittäjä palauttaisi kadun ennalleen normaaliksi kaduksi

tai ainakin lyhentäisi pihakatuosuutta. Kadulle toivottiin autoliikenteen sujuvoittamista ja vastaavasti töyssyillä hidastamista. Pyöräilijöiltä toivottiin jalankulkijoiden parempaa huomioimista ja myös suojateitä toivottiin takaisin. Näkövammaisille esteettömyys on huono, sillä kadulla on kalusteita. Eräs yrittäjä mainitsi asiakasmäärien vähentyneen ja kadulla olleen enemmän alkoholinkäyttäjiä. Talvihoidon osalta huolettua aurauksen onnistuminen, kun kadulle on sijoitettu penkkejä ja pyörätelineitä. Pihakadun kehittämiseksi ehdotettiin yhteistyöprojektia yrittäjien kesken. Yhtenä kehittämisehdotuksena esitettiin, että kaupunki loisi pihakadulle hyvän laatutason ja rungon, jonka päälle kaupunkilaiset voisivat rakentaa ympäristöönsä. Toiveena esitettiin, että kaupungin taholta tiedotettaisiin suunnitteluvaiheessa yrittäjille aktiivisemmin, ja että yrittäjiä tuotaisiin yhteen suunnittelemaan yhteistä katua.

Yleisesti keskustan haastajana koetaan ulkopuolella sijaitsevat kauppakeskukset, joiden helppous vetää asiakkaita puoleensa. Monet kaupunkilaiset eivät vain halua tulla keskustaan ja monien mielestä ilmainen autopaikka tulisi löytyä aivan oven edestä. Yläkaupunkiin pitäisi saada monenlaisia yrityksiä, jotta alueesta tulisi vetovoimainen. Erään yrittäjän mielestä Kauppakatu ei nimenä enää kuvaa tarkoitustaan palvella jyväs-kyläläisiä ja kauempaa tulevia monipuolisilla ja laadukkailla kauppa- ja palveluliikkeillä. Liikkeiden pelätään kuolevan, jos yläkaupungista tulee vain opiskelijoiden paikka. Kadun suunnitteluun ehdotettiin palkattavaksi suunnittelijaa, jolla on kokemusta vastaavasta suunnittelusta. Kadun viihtyisyyttä lisäämään tarvitaan enemmän vihreyttä ja istutuksia. Nopeusrajoituksen alentamista pidetään hyvänä, kunhan vain kaikki vielä alkavat noudattaa sitä, jotta vaaratilanteita ei syntyisi.

#### **4.4.3 Eroja kaupunkilaisten ja yrittäjien kokemuksissa**

Kyselytutkimuksissa havaittiin selviä eroja kaupunkilaisten ja yrittäjien kokemuksissa pihakadusta. Kokemuksien vertailu on esitetty kootusti taulukossa 2. Yleisesti suurempi osa kaupunkilaisista kuin yrittäjistä koki pihakatumuutokseen liittyvät asiat positiivisesti. Tuntemus pihakadusta käsitteenä oli sekä kaupunkilaisille että yrittäjille tuttu lähes samassa suhteessa. Pihakatuideaan ennen muutosta kaupunkilaisista suhtautui myönteisesti 70 %, kun taas yrittäjistä vain 24 %. Muutoksen toteutuksen jälkeen kaupunkilaisista myönteisesti suhtautui 75 % ja yrittäjistä 28 %. Myös keskustan viihtyisyyden osalta vastaukset jakautuivat hyvin samanlaisesti: kaupunkilaisista 74 % koki viihtyisyyden parantuneen ja yrittäjistä vain 28 % koki viihtyisyyden parantuneen. Sosiaalisen turvallisuuden koki myös parantuneen jonkin verran suurempi osa kaupunkilaisista kuin yrittäjistä.

Yritysten saavutettavuutta tarkasteltaessa havaitaan, että kaupunkilaisista noin puolet koki saavutettavuuden kävellen ja pyörällä parantuneen, kun taas yrittäjistä vain vajaa kolmannes koki saavutettavuuden parantuneen näillä kulkumuodoilla. Yrittäjistä 88 %:n mielestä saavutettavuus autolla on heikentynyt, kun vastaavasti koki kaupunkilaisista vain 34 %. Yrittäjistä suurempi osa kuin kaupunkilaisista koki, että pyöräpysäköinti-

paikkoja on tarpeeksi. Autopaikkojen osalta selvästi suurempi osa yrittäjistä kuin kaupunkilaisista koki, että niitä on liian vähän. Kaupunkilaisista suurempi osa kuin yrittäjistä koki tiedotusta hankkeesta olleen riittävästi. Myös mielipiteen ilmaisumahdollisuuden koki riittäväksi kaupunkilaisista hieman suurempi osa kuin yrittäjistä. Selvä ero oli kaupunkilaisten ja yrittäjien suhtautumisessa koko pihakatuprosessiin. Kaupunkilaisista 70 % piti prosessia erittäin hyvänä tai hyvänä, kun vastaavasti yrittäjistä vain 24 % piti prosessia erittäin hyvänä tai hyvänä.

*Taulukko 2. Vertailu kaupunkilaisten ja yrittäjien kokemuksista.*

	<b>Kaupunkilaiset</b>	<b>Yrittäjät</b>
<b>Suhtautuminen pihakatuideaan ennen kadun muutosta</b>	70 % myönteinen 12 % kielteinen	24 % myönteinen 36 % kielteinen
<b>Suhtautuminen pihakatuun nykyään</b>	75 % myönteinen 22 % kielteinen	28 % myönteinen 56 % kielteinen
<b>Vaikutus keskustan viihtyisyyteen</b>	74 % parantunut 12 % heikentynyt	28 % parantunut 32 % heikentynyt
<b>Vaikutus sosiaaliseen turvallisuuteen</b>	33 % parantunut 13 % heikentynyt	12 % parantunut 32 % heikentynyt
<b>Vaikutus yritysten saavutettavuuteen</b>	57 % kävellen parantunut 50 % pyörällä parantunut 34 % autolla heikentynyt	28 % kävellen parantunut 28 % pyörällä parantunut 88 % autolla heikentynyt
<b>Pysäköintipaikkojen riittävyys</b>	52 % pyörille tarpeeksi 29 % pyörille liian vähän 34 % autoille tarpeeksi 22 % autoille liian vähän	72 % pyörille tarpeeksi 4 % pyörille liian vähän 12 % autoille tarpeeksi 84 % autoille liian vähän
<b>Tiedottamisen riittävyys</b>	52 % riittävästi 43 % riittämättömästi	24 % riittävästi 72 % riittämättömästi
<b>Mahdollisuus ilmaista mielipide</b>	36 % riittävästi 36 % riittämättömästi	28 % riittävästi 64 % riittämättömästi
<b>Mielipide pihakatuprosessista</b>	70 % erittäin hyvä tai hyvä 24 % tyydyttävä tai huono	24 % erittäin hyvä tai hyvä 64 % tyydyttävä tai huono

Kauppakadun pihakatuhankkeen kaltaisia havaintoja kaupunkilaisten ja yrittäjien suhtautumisesta on saatu muissakin tutkimuksissa. Yleisesti on havaittu, että kaupunkilaiset usein odottavat muutoksia innolla ja yrittäjät ovat epäileviä. Jyväskylän kävelykatuhankkeenkin alussa oli yrittäjien taholta vastustusta, mutta myöhemmin kävelykadusta tuli yrittäjille tärkeä. Noin 70 %:n myönteisten vastausten osuus kaupunkilaisten suhtautumisessa julkisten tilojen kehittämiseen vaikuttaa olevan yleistä, sillä esimerkiksi New Yorkissa on havaittu vastaavia tuloksia. Myös Helsingin kävelykatukokeilun yhteydessä toteutetun kyselyn mukaan vastaajista noin 70 % piti kävelykatukokeilun ideaa hyvänä ja kokeilun jälkeen noin 60 % piti kokeilun onnistumista hyvänä.



Sekä kansainvälisissä että suomalaisissa tutkimuksissa on havaittu, että yrittäjien vastauksissa korostuu usein pysäköintipaikkojen merkitys ja tämänkin kyselyn tulosten mukaan yrittäjistä selvästi suuremman osan mielestä autoille on pysäköintipaikkoja liian vähän. Kaupunkilaiskyselyyn vastanneista selvästi pienemmän osan mielestä autopaikkoja on liian vähän. Kaupunkilaisista suurempi osa on sitä mieltä, että pyöräpaikkoja on liian vähän, kun taas yrittäjistä vain hyvin pienen osan mielestä pyöräpaikkoja on liian vähän. Yrittäjät arvostavat usein alueen hyvää saavutettavuutta autolla ja niin varmasti pihakadun yrittäjätkin, sillä pihakadun myötä selvä enemmistö on kokenut saavutettavuuden autolla heikentyneen. Se vaikuttaa todennäköisesti myös yrittäjien kielteiseen suhtautumiseen pihakatuun ylipäätään. Kaupunkilaisten on havaittu arvostavan kävelyystävällisyyttä, joka näyttää pitävän paikkansa myös pihakadun tapauksessa, sillä pihakatuun suhtautuminen on myönteistä. Selvästi pienempi osa kaupunkilaisista kuin yrittäjistä koki yritysten saavutettavuuden autolla heikentyneen.

Vuorovaikutuksen osalta sekä kaupunkilaisten että yrittäjien vastausten perusteella tiedottamista ja mahdollisuuksia ilmaista mielipide voisi olla enemmän. Yritysten kannalta tiedottaminen ja vuorovaikutus keskustan hankkeista on tärkeää, koska kyseessä on heidän liiketoimintaympäristönsä. Kaupunkilaisille keskusta voi olla asuin-, työ- ja asiointiympäristö, joten myös heidän on tärkeää kuulla keskustan kehityksestä ja päästä vaikuttamaan siihen. Yrittäjillä ja kaupunkilaisilla on usein myös arvokasta tietoa toimintaympäristöstään. Pihakatuhankkeesta on tiedotettu kaupungin toimesta sekä mediassa, joten tiedotusta on ollut, mutta kaikkia ihmisiä tieto ei aina tavoita. Mielipiteen ilmaisuun on yleisen palautekanavan lisäksi ollut mahdollisuus järjestetyssä yleisötilaisuudessa, työpajassa sekä kyselytutkimuksessa. Pihakadun tapauksessa tiedotusta ja mahdollisuus mielipiteen ilmaisuun voisi lisäksi olla itse kadulla, esimerkiksi ilmoitusnäytön muodossa. Helsingin Vaasankadun kävelykatukokeilun kyselytutkimuksessa vuorovaikutuskysymysten vastaukset jakautuivat hyvin samalla tavalla kuin Jyväskylän kaupunkilaiskyselyssäkin. Noin puolet vastaajista koki molemmissa kyselyissä tiedottamista olleen riittävästi, kun taas noin 30–40 % koki tiedottamista olleen riittämättömästi. Myös mahdollisuudet mielipiteen ilmaisuun koettiin hyvin samalla tavalla Helsingin kokeilussa ja Jyväskylän pihakatuhankkeen kaupunkilaiskyselyssä. Noin kolmannes vastaajista koki mahdollisuudet riittäviksi ja noin kolmannes riittämättömiksi.

Kaupunkilaiskyselyyn saivat vastata kaikki halukkaat kaupunkilaiset, joten on mahdollista, että vastauksissa korostuu hankkeesta eniten kiinnostuneiden näkemykset. Eniten kiinnostuneilla on usein joko hyvin positiivinen tai negatiivinen kuva hankkeista, jolloin neutraalimmin suhtautuvien mielipiteet voivat jäädä todellisuutta pienempään osaan. Kyselyyn saatujen vastausten arvioitiin kuitenkin kuvaavan melko todenmukaisesti laajemman kaupunkilaisjoukon näkemyksiä, sillä vastaukset jakautuivat sekä myönteisiin ja kielteisiin että neutraaleihin näkemyksiin. Kyselyyn oli vastausmahdollisuus sekä Internetissä että paperilomakkeella, millä pyrittiin mahdollistamaan kattava vastaajien ikäjakauma. Kyselystä myös tiedotettiin kaupungin Internet-sivujen lisäksi lehdissä.

Kyselylomake laadittiin mahdollisimman neutraaliksi, jotta kysymykset eivät johdattelisi myönteiseen tai kielteiseen suuntaan. Kyselytutkimus käsitti monta aihealuetta pihakatuun liittyen, joten kysymyksiä oli melko paljon. Toisaalta laajan kysymysvalikoiman avulla saatiin hyvä käsitys kaupunkilaisten suhtautumisesta pihakatuun ja koko pihakatu-prosessiin. Lyhyt kysely olisi ollut mahdollista toteuttaa itse katutilassa, jolloin vastaajat olisi voitu pysäyttää suoraan kadulla ja olisi mahdollisesti saatu kattavampi otos kadun käyttäjistä. Mutta tällöin aiheen käsittely olisi jäänyt suppeammaksi, mikä tämän tutkimuksen kannalta olisi ollut huonompi asia, sillä tarkoituksena oli muodostaa laaja käsitys pihakadun eri vaikutuksista kaupunkilaisten näkökulmasta.

Kaupunkilaiskyselyn vastausmäärä oli 525, joka on kaupungin väkilukuun suhteutettuna hyvin pieni osa. Mutta kun arvioidaan Kauppakadun pihakadun kanssa tekemisissä olevien henkilöiden määrää, on vastausmäärä arvioitu riittävän kattavaksi johtopäätösten tekemiseen. Myös muualla tehtyjen tutkimusten tulokset tukevat päätelmää siitä, että suurin osa kaupunkilaisista suhtautuu vastaaviin hankkeisiin usein myönteisesti.

Tieto yrittäjäkyselystä jaettiin henkilökohtaisesti kaikkiin pihakadun yrityksiin, millä varmistettiin kaikkien yrittäjien saavan tiedon kyselystä. Kyselylomake oli laadittu mahdollisimman neutraaliksi, ja se erosi osittain kaupunkilaiskyselyn lomakkeesta, jotta yrittäjiltä saatiin tietoa pihakadun vaikutuksista liike-elämän kannalta. Vastausmahdollisuus tarjottiin sekä Internetissä että paperilomakkeella. Yrittäjäkyselyn vastausprosentti oli 32 %, joka on samaa tasoa kuin muuallakin suoritetuissa vastaavissa kyselyissä, joten vastausten määrä arvioitiin riittävän kattavaksi. Myös yrittäjäkyselyssä on mahdollista, että eniten hanketta vastustavien tai kannattavien mielipiteet korostuvat, mutta koska yrittäjien tapauksessa on kuitenkin kyse heidän liiketoimintaympäristöstään, on todennäköistä, että vastauksia on saatu kattavasti eri mielipiteet omaavilta yrittäjiltä. Vastauksia saatiin myös usean eri alan yrityksistä, mikä on tulosten ja niiden hyödyntämisen kannalta hyvä asia. Yrittäjäkyselynkin kysymysmäärä oli melko suuri, mutta sillä mahdollistettiin aiheen monipuolinen käsittely. Lyhyt kysely olisi voitu toteuttaa yrityskäyntien yhteydessä, jolloin vastausprosentti olisi voinut nousta korkeammaksi, mutta tällöin kysymysmäärää olisi täytynyt pienentää.

## 5. KADUN KÄVELYPAINOTTEISUUDEN LISÄÄMISEN PROSESSI JA KIPUPISTEET

### 5.1 Lähtökohdat

Keskustan kävelyolosuhteita parantavien hankkeiden suunnittelu tulee aloittaa selvittämällä, millaisilla toimenpiteillä kävelijöille saadaan luotua parhaimmat olosuhteet kyseessä olevassa kaupungissa ja juuri kohteena olevalla kadulla sen ominaispiirteet huomioiden. Kävelykatu, joka voi soveltua hyvin ydinkeskustaan, ei välttämättä ole oikea ratkaisu ydinkeskustan reuna-alueella. Parempia vaihtoehtoja voivat olla esimerkiksi jalkakäytävien leventäminen tai kävelypainotteisuuden lisääminen pihakadun avulla. Koska liikennejärjestelmä on laajempi kokonaisuus, on tärkeää huomioida kaikki liikennemuodot. Keskusta-alueiden suunnittelussa oikea järjestys on kävelijöiden ensisijainen huomioiminen, jonka jälkeen pyöräilijät. Näiden jälkeen seuraavana tulee kiinnittää huomiota joukkoliikennejärjestelyihin ja sitten autoliikenteeseen. (Rantala et al. 2014, s. 20) Keskustan elinvoimaisuuden ja liike-elämän kannalta kävely ja oleskelu ovat suositeltavia toimintoja.

Monet kaupungit ovat laatineet keskustavisioita, joissa suunnitellaan keskustojen elinvoimaista tulevaisuutta. Visioiden laatiminen on tärkeää tehdä yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa, jotka kaikki ovat osa keskustaa. Kaupunkien keskustojen liikennesuunnitelmissa määritellään puolestaan keskustan katuverkon hierarkia. Suunnitelmissa tunnistetaan eri katujen funktiot ja merkitykset eri liikennemuodoille. Nykyään autoliikenne pyritään usein ohjaamaan keskustaa kiertäville kaduille ja kehän sisäpuoliset kadut rauhoittamaan kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle. Kun laajemmassa suunnittelussa on tunnistettu katujen eri roolit, voidaan yksityiskohtaisempaa suunnittelua viedä eteenpäin. Laaditut visiot ja suunnitelmat voivat edesauttaa myös yhteisymmärryksen löytämistä jatkosuunnittelussa.

Laajat, alueelliset liikennesuunnitelmat ovat yleensä pitkiä prosesseja eri vaiheineen. Yksityiskohtaisemmat yleis-, katu- ja rakennussuunnitelmat vievät myös paljon aikaa ja ennen kuin itse kadulla päästään rakentamaan tai siellä tapahtuu mitään nähtävää muutosta kaupunkilaisen silmissä, on aikaa todennäköisesti kulunut useita vuosia. Viime aikoina lisääntynyt kokeileva lähestymistapa on syntynyt sekä nopeuttamaan nähtävien muutosten toteuttamista että mahdollistamaan toimenpiteiden todellisen kokeilemisen. Kokeellisen muutoksen kohde tulee yleensä jäädäkseen ja kehittyä suunnittelun ja toteutuksen aikana kohti pysyvämpää muotoaan. Kauppakadun pihakatuhanke on esimerkki kokeellisen ja vaiheittaisen lähestymistavan hyödyntämisestä, jonka avulla ede-

tään kohti pysyvämpiä järjestelyjä. Muutoksia voidaan toteuttaa tietyn ajan kokeiluinaikin, joista kerätään tietoa mahdollisia tulevaisuuden muutoksia tai toimintatapojen kehittämistä varten. Tällöin tarkoituksena ei välttämättä ole kokeilukohteen vaihteellinen kehittäminen, vaan kokeilun jälkeen palataan vanhoihin järjestelyihin ennen myöhempiä päätöksiä jatkosta. Kokeiluja voidaan toteuttaa myös tapahtumaluonteisina.

Kokeelliset, väliaikaiset ja kevyet ratkaisut mahdollistavat sen, että kerralla ei tarvita suuria investointeja. Järjestelyjen avulla muutosten toimivuutta voidaan tarkastella käytännössä ja järjestelyjä voidaan tarpeen mukaan muuttaa. Kaupunkilaiset pääsevät myös todelliseksi osaksi muutosta. Väliaikaisilla järjestelyillä voidaan herättää ihmiset huomaamaan, että katujen ei tarvitse olla vain autoille. Kun ihmiset pääsevät kokeilemaan katuja erilaisessa käytössä, voi syntyä uusia ehdotuksia kadun toiminnoiksi, jotka saadaan mukaan myöhempään suunnitteluun ja toteutukseen. Kokeellisen muutoksen yhteydessä kadun toimivuuden ja liike-elämän kehittymisen seuraaminen sekä kaupunkilaisten ja yrittäjien palautteen kerääminen on tärkeää, jotta jatkokehityksen pohjaksi on todellista tietoa olemassa.

Keskustan kehittämisessä, ja tässä tapauksessa erityisesti kävelypainotteisuuden lisäämisessä kehittyvillä järjestelyillä, oleellista on kommunikaatio ja vuorovaikutus alueen toimijoiden kanssa. Niitä ovat kaupungin lisäksi muun muassa alueen asukkaat, yrittäjät ja kiinteistön omistajat. Kommunikaatio heidän kanssaan on avaintekijä hankkeen onnistumisessa, ja sen tulisi olla luonnollinen osa prosessia. Heillä voi olla alueesta tärkeää tietoa, jota voidaan hyödyntää kehitystyössä. Vuorovaikutuksen tulisi tapahtua suoraan kaupungin ja eri sidosryhmien kesken. Median avulla on mahdollista saavuttaa suuri yleisö tehokkaasti ja nopeasti, mikä myös on tärkeää, koska kyseessä on keskustaan kohdistuva muutos, joka koskettaa lähes kaikkia kaupunkilaisia. On siis tärkeää, että kaikki saavat tiedon muutoksesta, ja siten osaavat toimia kadulla oikein. Mediassa kyse on kuitenkin enemmän yksisuuntaisesta tiedottamisesta eikä niinkään vuorovaikutuksesta, joka tulee toteuttaa muilla keinoilla.

Konflikteja syntyy usein tilanteissa, joissa tiedonkulku on ollut vajavaista ja ollaan epä-tietoisia siitä, mitä on tapahtunut tai tapahtumassa. Tiedonpuute voi myös laittaa liikkeelle vääriä tietoja, jotka levitessään voivat aiheuttaa negatiivisuutta hanketta kohtaan, ja niitä voi olla jälkeenpäin hankalaa ja hidasta korjata. Yrittäjät ovat tärkeitä kaupungin elinvoimaisuudelle ja heille laadukas toimintaympäristö on liiketoiminnan elinehto. Yrittäjillä on usein myös tarkat näkemyksensä siitä, millainen on heille paras liiketoimintaympäristö. Siksi onkin tärkeää, että he pääsevät vaikuttamaan alueen kehittämiseen ja saavat siitä riittävästi tietoa. Vaikka vastustustakin esiintyy, eivät kaikki yrittäjät välttämättä suhtaudu hankkeeseen kielteisesti, vaan kyseessä voi olla vain äänekkäin mielipide. Yhteisymmärryksen saavuttamisessa voi toimia tukena aiemmin laadittu keskustavisiio, jonka yhteydessä sidosryhmien kanssa on kommunikoitu.

## 5.2 Toteutus ja mahdollisuudet

Kadun muuttamiseen kävelypainotteiseksi, ilman välittömiä rakenteellisia muutoksia, on Suomessa käytännössä kaksi vaihtoehtoa: kävelykatu ja pihakatu. Molemmat osoitetaan omilla liikennemerkeillään. Kävelykadulla autoliikenne on muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta kielletty, kun taas pihakadulla autoliikenne on sallittua kävelijöiden ehdoilla. Kauppakadun tapauksessa kyse on ydinkeskustan kävelykadulle johtavasta katuosasta, jolla autoliikenteen täysi kieltäminen ei ole tarpeen, joten pihakatu on paras vaihtoehto. Kun muutosta ei toteuteta rakenteellisesti ainakaan heti alussa, on tärkeää, että kadun muuttunut käyttötarkoitus voidaan osoittaa liikennemerkillä. Pelkät liikennemerkit eivät kuitenkaan yksinään riitä, vaan kadun ulkoasun tulee tukea muuttunutta käyttötarkoitusta, esimerkiksi erilaisten kalusteiden avulla. Mitään valmista mallia kadun järjestelyjen toteuttamiseen ei ole olemassa, vaan jokaisessa hankkeessa kehitetään parhaat mahdolliset järjestelyt muutoksen kohteena olevalle kadulle.

Jos katu haluttaisiin muuttaa shared space -alueeksi ilman, että se osoitetaan pihakaduksi, tulisi kadun rakenteen tukea yhteistä käyttötarkoitusta niin vahvasti, että ilman liikennemerkkiä liikkuja tietäisi olevansa yhteisessä tilassa. Shared space -alueen toteuttaminen keveillä ja väliaikaisilla järjestelyillä olisi siis huomattavasti hankalampaa. Käytännössä kadulle pitäisi tehdä heti myös rakenteellisia muutoksia. Shared space -alueella jalankulkijalla ei ole prioriteettiasemaa, joten pihakadulla jalankulkijan asema korostuu enemmän.

Koska pihakatu perustuu shared space eli yhteisen tilan -periaatteeseen ja jalankulkija saa käyttää kadun kaikkia osia, on tärkeää, että ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat riittävän alhaiset. Pihakadulla ajonopeus saa olla enintään 20 km/h ja kadun järjestelyjen tulee tukea nopeusrajoitusta. Alhaiset ajonopeudet ovat hyvin oleellinen asia pihakadun toimivuuden kannalta, sillä kuten tutkimuksissakin on todettu, ne vaikuttavat eniten kävelijöiden käyttäytymiseen kadulla. Jos nopeudet eivät ole riittävän alhaisia, eivät kävelijät uskalla levittäytyä kadulle. Ja jos kävelijät eivät uskalla kulkea muualla kuin kadun reunoilla, eivät ajonopeudet todennäköisesti ainakaan laske ja autoilijat käyttäytyvät normaalin katu ympäristön tapaan. Väliaikaisten järjestelyjen aikana katu ympäristö muistuttaa vielä melko paljon tavallista katua, koska ajorata ja jalkakäytävät ovat rakenteellisesti ennallaan. Kauppakadun pihakadulla ajonopeudet ovat olleetkin jonkin verran ongelmana, mikä on saanut kävelijät pysymään enimmäkseen entisillä jalkakäytävillä. Asiointi ja ostosten teko kävellen on kuitenkin pihakadun ansiosta helpompaa, sillä kävelijät saavat ylittää kadun missä tahansa kohdassa, eikä vain liittymissä.

Pihakadun kokeellinen toteutus antaa mahdollisuuden testata kadulla erilaisia järjestelyjä. Pihakadun toimivuuden kannalta oleellista on löytää sopiva tasapaino kalusteiden ja liikenteen sujuvuuden välillä. Pihakadulla liikenteen tulisi olla sujuvaa alhaisilla nopeuksilla, mutta alhaisten nopeuksien saavuttamiseksi tulee kalusteita ja muita katujärjestelyjä olla tarpeeksi ja oikein sijoiteltuina. Kalusteiden tulee myös olla oikean kokoisia

katutilaan nähden. Kalusteiden sijoittelulla voidaan vaikuttaa kuljettajien käyttäytymiseen siten, että he joutuvat kalusteiden kohdalla esimerkiksi hidastamaan, tekemään sivuttaissiirtymiä tai kommunikoimaan toisten liikkujien kanssa siitä, kuka väistää. Kalusteiden sijoittelu voi vaikuttaa myös koettuun liikenneturvallisuuteen. Kauppakadun pihakadulla osa kadun käyttäjistä koki kalusteet vaarallisina, koska niitä joudutaan väistämään. Jos kalusteet tulevat yllättäen eteen, on ajonopeus kuitenkin todennäköisesti ollut liian suuri. Kalusteiden yhtenä tarkoituksena onkin juuri alentaa ajonopeuksia.

Kalusteilla mahdollistetaan myös kadulle toivotut oleskelutoiminnot, joiden parissa ihmisten toivotaan viipyvän kadulla kauemmin. Kun ihmisiä on kaupungissa rajallinen määrä, voidaan kadun elävyyttä lisätä helpommin saamalla ihmiset viipymään kadulla kauemmin kuin lisäämällä ihmismäärää. Istumismahdollisuudet ovat merkittävässä asemassa, kun oleskelua halutaan lisätä, sillä ne sopivat kaikenikäisille. Myös liike-elämän kannalta oleskelu on toivottu toiminto keskustassa. Oleskelun kääntöpuolena nousee kuitenkin usein esiin sosiaalinen turvallisuus. Oleskelupaikat saattavat toivotun ajanvieron lisäksi lisätä häiriökäyttäytymistä, esimerkiksi nuorisoryhmien tai laitapuolenkulkijoiden toimesta. Näiden mahdollisten häiriöiden ei kuitenkaan tulisi johtaa istumismahdollisuuksien vähentämiseen, josta kärsivät kaikki kadulla liikkujat. Istumismahdollisuuksien osalta tulisikin löytää sopiva tasapaino niiden määrän ja sijoittelun suhteen. Jotta oleskelupaikat säilyvät siisteinä ja niitä on miellyttävää käyttää, tulee myös roska-astioita olla riittävästi. Kauppakadun pihakadulla häiriökäyttäytymisen ei ole havaittu lisääntyneen ja kalusteisiin ei ole kohdistunut ilkivaltaa.

Kokeellisen toteutustavan etuna on nopeasti aikaansaattava, näkyvä muutos itse katutilassa. Kaupungeilla on varmasti varastoissa erilaisia kalusteita, joita kadulla voitaisiin nopeasti ja edullisesti hyödyntää, mutta järjestelyjen suunnittelussa tulee kuitenkin säilyttää keskeiseen kaupunkiympäristöön sopiva laatutaso ja kaupunkikuvallinen ilme, vaikka kyse onkin väliaikaisista järjestelyistä. Kalusteiden on tärkeää miellyttää niiden käyttäjiä eli kaupunkilaisia. Yrittäjien kannalta kyseessä on liiketoimintaympäristö, jolta odotetaan tiettyä tasokkuutta. Onnistuneilla kalustevalinnoilla voidaan vaikuttaa merkittävästi katutilan ulkoasuun ja käyttäjien viihtyvyyteen. Erikoisista kalusteista tai viihtyisistä oleskelupaikoista voi tulla vetonauloja, joilla ihmiset saadaan paikalle ja katu erottuu muista kaduista. Kauppakadun tapauksessa kalusteiden yhteensopimattomuudesta saatiin jonkin verran palautetta, erityisesti yrittäjiltä, mutta hieman erikoisempaa designia olevat kalusteet saivat puolestaan kehuja kaupunkilaisilta. Jos järjestelyt eivät miellytä käyttäjiä, voi suhtautuminen muuttua kielteiseksi, vaikka pihakatuideaa pidettäisiinkin hyvänä.

Kaupungin eri toimijoiden yhteispeli on tärkeää järjestelyjen toteuttamisessa. Rakennusvalvonnan ja kaupungin muiden asiantuntijoiden tulee muodostaa yhteinen kuva kadun kehityksestä. Kun katua kehitetään väliaikaisilla järjestelyillä, voi olla tarpeen joutaa esimerkiksi normaaleista laatutaso- ja muista vaatimuksista, jotta nopea toteuttaminen onnistuu. Rakennusvalvonnan rooli korostuu myös liikkeiden terassilupa-

asioissa. Jos terassin toteutukselle on hyvin tarkat vaatimukset, on vaarana, että kaikki halukkaat ravintolan tai kahvilan pitäjät eivät toteuta terasseja, kun kadun jatkokehityksestä ei vielä ole tietoa. Esimerkiksi terasseja koskevista ulkonäkörajoituksista joustaminen voi toimia yrittäjille kannustimena katutilan hyödyntämiseen. Tietty kaupunkikuvallinen taso tulee kuitenkin luonnollisesti säilyttää. Terassilupahakemusprosessia voi olla mahdollisuuksien mukaan hyvä myös nopeuttaa, koska kokeellisen hankkeen toteutus voi tulla hyvin nopealla aikataululla.

Pihakatu mahdollistaa yritysten toiminnan laajentamisen katutilaan, jolloin kadusta tulee omaleimainen ja kiinnostava. Kun kadulla varsinkin on eri alan yrityksiä, on katutilasta mahdollista toteuttaa hyvin monipuolinen. Erilaisilla tapahtumilla on lisäksi mahdollista houkutella lisää ihmisiä tutustumaan alueeseen. Kauppakadulla kaupunki on tarjonnut pihakatutoteutuksella katutilan käyttömahdollisuuden kadun yrittäjille, mutta katutilan käyttöönotto on sen jälkeen suurelta osin yrittäjien vastuulla. Yrittäjien suhtautumisella pihakatutoteutukseen on suuri merkitys myös koko pihakadun toimivuuden ja onnistumisen kannalta. Kadun käyttäjät havaitsevat kadun muuttumisen pihakaduksi sitä paremmin, mitä enemmän katu poikkeaa niin sanotusta normaalista autokadusta, esimerkiksi juuri katutilan käytöltään.

Kokeellinen toteutus väliaikaisin järjestelyin on mahdollinen nopealla aikataululla. Päätöksen jälkeen järjestelyt voidaan saada kadulle hyvinkin nopeasti. Ihmisten käyttäytyminen muuttuu kuitenkin hitaasti ja heti ei voida olettaa, että ihmiset alkaisivat käyttäytyä kadulla eri tavalla. Järjestelyjen tulee kuitenkin tukea käyttäytymisen muuttumista mahdollisimman hyvin. Kaupungeissa, joissa ennestään on jo kävelykatuja tai kävelypainotteisia katuja, voi kävelykulttuurin levittäytyminen uudelle kadulle olla nopeampaa. Muutokselle tulee antaa aikaa ja johtopäätöksiä hankkeen onnistumisesta ei voida tehdä heti. Suomessa kesä on luonnollisesti paras ajankohta toteuttaa oleskelun lisäämiseen pyrkiviä hankkeita. Yksi kesäkausi on kuitenkin lyhyt aika muutokselle ja sen vaikutusten arvioinnille, joten johtopäätösten tekeminen Kauppakadun hankkeen pidemmän aikavälin vaikutuksista on vielä melko hankalaa. Suuntaa antavia päätelmiä kuitenkin voidaan, ja kannattaa, tehdä. Toteutetuista tutkimuksista ja kyselyistä saadaan arvokasta tietoa jatkokehitystä varten. Jos käytössä on esimerkiksi liikennelaskentatuloksia tai oleskelututkimuksen havaintoja tilanteesta ennen katumuutosta, voidaan niitä verrata muutoksen jälkeisiin tuloksiin. Hankkeen kokeellisen toteutuksen onnistumiseen vaikuttavat merkittävästi myös monet hankkeesta riippumattomat tekijät, kuten sääolosuhteet ja muut yleiset tekijät, joten johtopäätösten tekeminen ei ole aina yksiselitteistä. Kävelyolosuhteiden parantamisen on kansainvälisissä tutkimuksissa havaittu lisäävän kävelijämääriä ja oleskelua sekä vaikuttavan positiivisesti yritysten liikevaihtoon, kun kadun olosuhteet ovat vakiintuneet. Suomessa toteutettavilla hankkeilla voi siis myös olla vastaavia vaikutuksia. Katumuutos voi lisäksi vaikuttaa esimerkiksi liiketilojen vuokriin, tyhjien liiketilojen määrään sekä kiinteistöjen arvoon, mutta ne näkyvät vasta myöhemmin.

### 5.3 Haasteet

Muutosprosessin kannalta keskeistä on yhteisymmärryksen löytäminen eri keskustatoimijoiden kesken. Kaikkien päämääränä on kuitenkin todennäköisesti keskustan kehittäminen mahdollisimman elinvoimaiseksi ja viihtyisäksi paikaksi, vaikka toivottavat keinot saattavat erota toisistaan. Kaupunkilaisille ja yrittäjille on tärkeää perustella, miksi muutoksia tehdään ja mitä hyötyjä muutokset voivat heille tuoda. Yhtä tärkeää on, että he pääsevät osallistumaan prosessiin ja kertomaan mielipiteensä ja ehdotuksensa. Jos vuorovaikutus epäonnistuu, niin tietämättömyys lisää helposti negatiivisuutta muutoksia kohtaan. Mitä enemmän ihmiset tietävät pihakadusta ja yhteisen lan -periaatteesta, sitä positiivisemmin he todennäköisesti suhtautuvat muutokseen. Muutosprosessi kokeellisilla järjestelyillä voi lähteä liikkeelle hyvin nopeasti, mutta vuorovaikutukselle tulisi kuitenkin varata oikeissa kohdissa aikaa. Yrittäjien mukaan saaminen on tärkeää, jotta heidän toimintansa näkyisi katukuvassa ja elävöittäisi sitä. Nopea muutos voi kuitenkin olla yrittäjien kannalta hankala, sillä esimerkiksi katutilan hyödyntämiseen tähtäävät terassilupahakemukset tai terasseihin investointi voivat jäädä tekemättä, jos kadun jatkokehityksestä ei ole tietoa. Muutos katutilassa olisi näkyvämpi, jos yrittäjät osallistuisivat alusta alkaen katutilan käyttöön. Kaikille yrittäjille toiminnan laajentaminen kadulle ei ole toimialan puolesta mahdollista, mutta silloin yritys voisi kehittää oman liikkeensä edustaa tai näyteikkunoitaan.

Jyväskylän Kauppakadun pihakatuhankkeen ensimmäisessä vaiheessa suurimmiksi haasteiksi osoittautuivat itse katutilassa eri kulkumuotojen yhteispelin löytyminen ja ajoneuvojen korkeat nopeudet. Vaikka ulkoiset järjestelyt saadaan kadulle nopeasti, ja niitä voidaan muuttaa, muutokset ihmisten käyttäytymisessä ja kävelykulttuurissa eivät tapahdu hetkessä, vaan kehitystä tapahtuu vähitellen ja yhteispeli parantuu. Pihakadun ajonopeus on kuitenkin säädetty tieliikennelaissa, joten ajonopeuksien tulisi heti muutoksen jälkeen alentua. Liikennevalvonnalla voitaisiin tehostaa kuljettajien ajonopeuksien laskemista. Korkeat ajonopeudet ovat liikenneturvallisuusriski, koska kaikki kulkumuodot liikkuvat samassa tilassa, joten ajonopeuksien alentaminen on ensiarvoisen tärkeää pihakadun koko kehityksen kannalta. Pihakatu-liikennemerkki ei välttämättä ole kaikille tuttu, mikä aiheuttaa myös oman haasteensa kadun liikenteelliselle toimivuudelle. Liikennemerkillä ei lue nopeusrajoitusta, vaan se tulee tietää, joten tietämättömyys varmasti vaikutti osaltaan Kauppakadun pihakadun ajonopeuksiin, vaikka 20 km/h -ajoratamerkinnoilla tehostettiin nopeusrajoituksen havaitsemista. Myöskään jalankulkijan ensisijainen asema pihakadulla ei välttämättä ole kaikkien tiedossa.

Pysäköintipaikkojen vähentäminen on usein keskustelua ja vastustusta herättävä asia. Monet yrittäjät toivoisivat, että heidän liikkeensä edessä olisi autopaikkoja. Jotta kadulle saadaan enemmän tilaa ihmisille, on autopaikkoja yleensä kuitenkin vähennettävä. Kun pysäköintipaikkoja vähennetään, tulisi niiden tilalle tarjota muita toimintoja, koska muuten vähentäminen ei välttämättä tunnu perustellulta yrittäjien näkökulmasta. Muutuneet pysäköintijärjestelyt on tärkeää osoittaa selkeästi, jotta väärinpysäköinniltä väl-



tyttäisiin. Jos pysäköintijärjestelyt ovat epäselvät ja kadun liikkeissä asioivat kuljettajat saavat pysäköintivirhemaksuja, voi yrittäjien kannalta olla vaarana, että autolla liikkuvat asiakkaat eivät halua tulla uudelleen asioimaan.

Esteettömyys on yksi esille nouseva asia, kun perinteisestä katutilasta muokataan kaikkien kulkumuotojen yhteistä tilaa ilman varsinaisia rakenteellisia muutoksia. Esteettömyys säilyy sinällään ennallaan, koska entiset jalkakäytävät reunakivilinjoinen jäävät paikoilleen. Jalkakäytävälle ja ajoradalle ilmestyy kuitenkin erilaisia esteitä liikkeiden levittäytymisen ja kalusteiden vuoksi. Jos esimerkiksi terassi täyttää koko jalkakäytävän siten, että terassi on pakko kiertää ajoradan kautta, voi esteettömyys nousta ongelmaksi. Reunakiviä voidaan kuitenkin loiventaa terassin kohdalta niin, että ajoradalle siirtyminen on helpompaa. Turvallisin ratkaisu olisi kuitenkin jättää liikkeen ja terassin väliin tila, jota pitkin pääsee ohittamaan terassin jalkakäytävällä. Näkövammaisten liikkuminen ajoneuvojen seassa on hankalaa, joten heidän olisi turvallisempaa käyttää entisiä jalkakäytäviä. Jalkakäytävät voivat toimia yhteisen tilan turva-alueina. Jalkakäytävien reunakivet toimivat myös liikkumista ohjaavina elementteinä näkövammaisille. Liikuntarajoitteisille pihakadun kalusteet ja oleskelupaikat tarjoavat levähdysmahdollisuuksia.

Suomessa vuodenajat asettavat omat haasteensa pihakadun käyttöön, mutta toisaalta ne tarjoavat kaupungille, kaupunkilaisille ja yrittäjille mahdollisuuden keksiä uusia käyttötapoja kadulle eri aikoina. Kadun talviaikaiset toiminnot voivat olla myös keino erottua keskustan muista alueista tai jopa muista kaupungeista. Talvella terassit eivät Suomessa välttämättä ole paras ratkaisu, mutta esimerkiksi valoilla on mahdollista luoda hyvinkin näyttävää katutilaa. Talvella kadulla voitaisiin myös järjestää erilaisia tapahtumia, esimerkiksi joulutoreja tai lumiveistoskilpailu. Talvikunnossapito voi kadun kalusteiden tai muiden toimintojen vuoksi olla haasteellisempaa kuin normaalilla kadulla, mutta sen onnistuminen ei kuitenkaan saisi olla esteenä kadun kehittymiselle paikaksi. Sopivan kunnossapitokaluston hankkiminen on kuitenkin vain järjestelykysymys. Monet kalusteet voidaan myös viedä talveksi pois, jolloin ne eivät ole kunnossapidon tiellä ja niiden paikkoja voidaan käyttää lumen varastointiin. Kadun muuttuessa pihakaduksi kunnossapitovastuut voivat jakautua eri tavalla kuin normaalilla ajoradalla ja jalkakäytävillä, sillä kaupunki ja kiinteistönomistajat voivat sopia kunnossapidosta.

Johtopäätöksiä hankkeiden onnistumisesta ei pidä tehdä liian äkkiä, vaan vaikutusten arvioiminen vaatii pidemmän ajan. Esimerkiksi liiketoimintaan kohdistuvat vaikutukset voivat olla aluksi negatiivisia, mutta useat tutkimukset ovat osoittaneet kävelyolosuhteiden kehittämisen olevan positiivista liike-elämän kannalta, kun muutoksen jälkeinen tilanne alueella vakiintuu. Liikenneturvallisuusvaikutusten arvioiminen vaatii useamman havaintovuoden, jotta esimerkiksi liikenneonnettomuuksien määrän muuttumisesta voidaan tehdä päätelmiä ilman liian suurta satunnaisuuden mahdollisuutta. Kauppakadun pihakadulla on vuonna 2015 joulukuun alkuun mennessä tapahtunut yksi poliisin tietoon tullut kahden auton välinen lievä, omaisuusvahinkoon johtanut peräänajo-onnettomuus. Keskimäärin viiden edellisen vuoden aikana Kauppakadulla on tapahtunut

kolme liikenneonnettomuutta vuodessa, joten määrä on alhaisempi. Satunnaisuuden mahdollisuutta ei kuitenkaan täysin voida sulkea pois, sillä viiden aiemman vuoden aikana eräänä vuonna tapahtui vain yksi liikenneonnettomuus. Monen kaupunkilaisen huolena oli kadun liikenneturvallisuus, koska kaikki kulkutavat käyttävät yhteistä tilaa. Useat kaupunkilaiset kertoivat kohdanneensa vaaratilanteita, mutta ihmisten oppiessa paremmin huomioimaan toisensa, yhteispeli kadulla varmasti paranee.

## 5.4 Päämäärän saavuttaminen

Keskustan kävelypainotteisuuden lisäämisen hanke on liikenteellinen, sosiaalinen ja taloudellinen prosessi. Liikenteellisesti pyritään suosimaan kestäviä kulkutapoja ja sosiaalisesta näkökulmasta pyritään lisäämään sosiaalista vuorovaikutusta ja toimintoja. Taloudellisesti pyritään parantamaan keskustan elinvoimaisuutta. Hankkeen tavoitteiden ja toteutuksen tulee olla riittävän kunnianhimoisia, jotta todellisia muutoksia ja tuloksia saavutetaan. Yhteisen tilan toimivuudessa keskeistä on eri kulkumuotojen välinen kunnioitus ja arvostus. Kun eri kulkutavoilla liikkuvat huomioivat toisensa hyvin, on yhteisellä alueella liikkuminen turvallista ja miellyttävää.

Kauppakadun kävelijämäärät ovat Jyväskylän suurimpia, joten kadulla on potentiaalia pihakaduksi. Vaikka kävelijöitä on paljon, se ei kuitenkaan yksinään tee kadusta elävää, jos ihmiset vain kävelevät ohi. Kaupunkilaiset täytyy saada hiljentämään vauhtia ja viipymään kadulla, jotta siitä todella tulee elävä paikka. Tässä on rooli sekä kaupungilla että yrittäjillä, sillä molemmat voivat osaltaan vaikuttaa kadun paikantunnon lisäämiseen. Kun oleskeluun on houkuttelevat olosuhteet, niin ihmiset kyllä pysähtyvät. Liike-elämän kannalta oleskelu on tärkeää, koska ihmisten viipyessä kauemmin, käyttävät he todennäköisesti myös alueen palveluja ja kuluttavat enemmän. Houkutteleva katu voi saada paikalle myös uusia kävijöitä, joiden myötä kulutus voi kasvaa entisestään.

Jyväskylässä kaupunkilaisten ja yrittäjien suhtautuminen pihakatuhankkeeseen erosi selvästi toisistaan. Kaupunkilaiset suhtautuivat yrittäjiä myönteisemmin kävelypainotteisuuden lisäämiseen ja vastaavia eroja on havaittu muissakin tutkimuksissa. Yrittäjien myönteisyys kuitenkin tyypillisesti lisääntyy hankkeen aikana, jos muutos havaitaan liiketoiminnan kannalta hyväksi. Vaikka Jyväskylässä on elinvoimainen kävelykatu, ei se riittänyt ainakaan aluksi vakuuttamaan kaikkia yläkaupungin yrittäjiä kävelypainotteisuuden lisäämisestä. Kun kaupunkilaisten ja yrittäjien näkemyksiä selvitetään ensimmäisten järjestelyjen toteuttamisen jälkeen, voidaan kerätyn tiedon pohjalta kohdistaa tulevia toimenpiteitä ja vuorovaikutusta erityisesti niille sidosryhmille, jotka kokivat, että vuorovaikutusta ei ole ollut tarpeeksi. Siten pyritään lisäämään myönteisyyttä hanketta kohtaan.

Kun muutoksen yhteydessä kerätään kaupunkilaisten ja yrittäjien näkemyksiä hankkeesta, on tärkeää, että tuloksia ei jätetä vain kaupungin tietoon, vaan ne raportoidaan myös julkisesti. Siten kaupunkilaiset ja yrittäjät saavat tiedon, kuinka hankkeeseen yleisesti

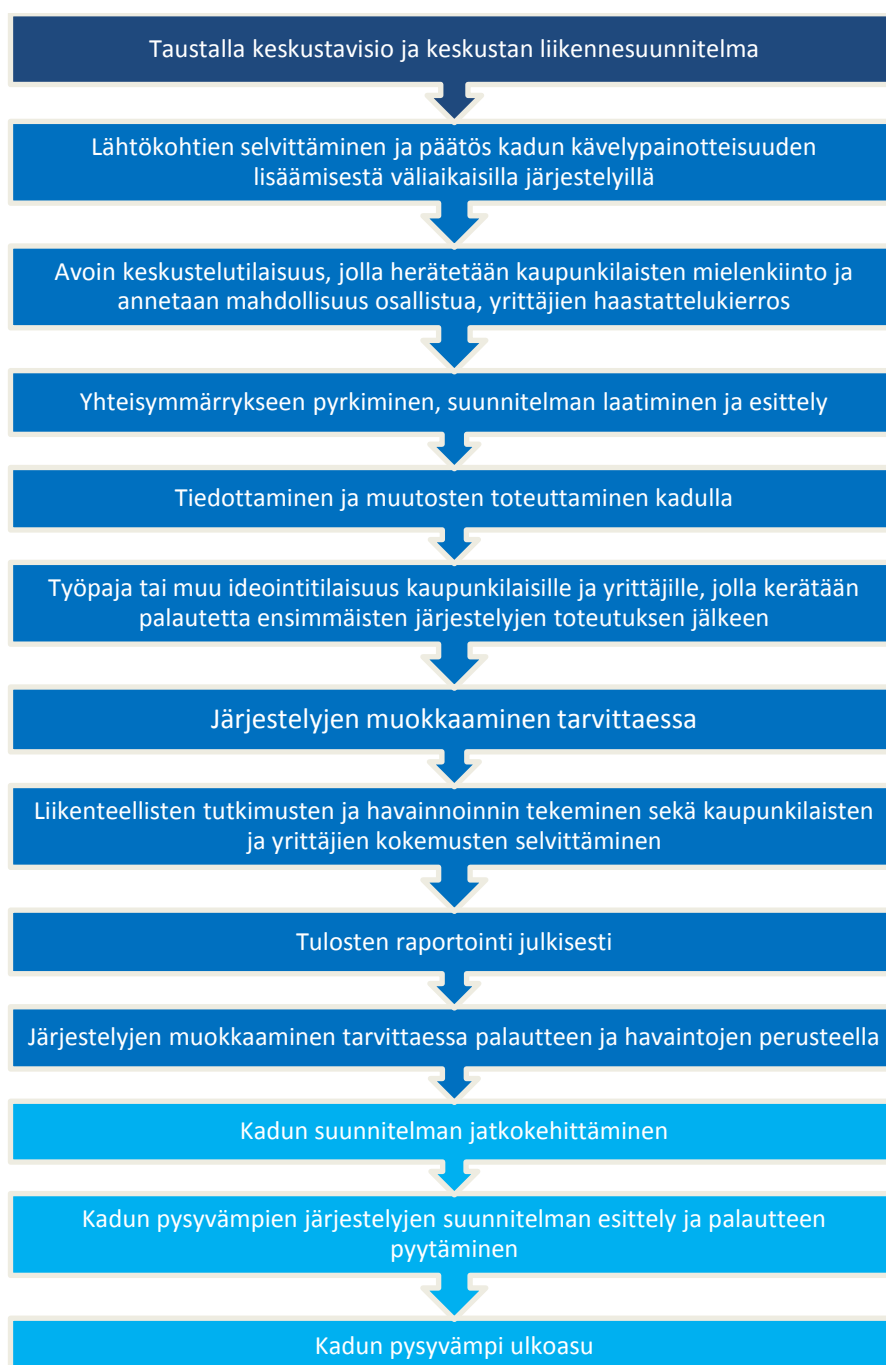
suhtaudutaan, ja he huomaavat todella päässeensä ilmaisemaan mielipiteensä ja vaikuttamaan hankkeeseen. Kaupunkilaisten myönteisen suhtautumisen tiedostaminen lisää mahdollisesti myönteisyyttä yrittäjien keskuudessa, jos he huomaavat asiakkaidensa pitävän muutoksesta. Hankkeella on hyvä olla myös esimerkiksi Internet-sivusto, jolta kehitystä voi jatkuvasti seurata ja halutessaan jättää palautetta tai kehitysehdotuksia kadusta. Vastaavasti voisi toimia ilmoitustaulu itse kadulla.

Hankkeen seurannasta saadaan tärkeää tietoa muutosten vaikutuksista ja tiedon perusteella voidaan suunnitella tulevia toimenpiteitä. Seurantatietojen avulla uusia hankkeita on myös helpompi perustella muualle kaupunkiin. Muutokset ihmisten liikkumistottumuksissa ja kaupungin kulkutapajakaumassa voidaan havaita vasta pidemmän ajan kulluttua. Tavoitteena on kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien nostaminen sekä oleskelun lisääminen kaupunkia elävöittämään.

Kuvassa 103. on esitetty Kauppakadun pihakatuhankkeen pohjalta laadittu prosessi, jossa keskustavision ja keskustan liikennesuunnitelman pohjalta katu muutetaan kävelypainotteiseksi, mutta väliaikaisilla järjestelyillä. Prosessissa tähdätään kevyiden järjestelyjen perusteella hankitun kokemuksen avulla pysyvämpään, mutta ei kuitenkaan rakenteellisesti muutettuun, kadun ulkoasuun. Prosessi on jaettu kolmeen vaiheeseen:

- ensimmäinen vaihe on aiemmin laadittu keskustavision ja keskustan liikennesuunnitelma, jotka toimivat prosessin taustana
- toinen vaihe muodostuu päätöksestä muuttaa katu kävelypainotteiseksi väliaikaisilla järjestelyillä ja etenee vuorovaikutuksen avulla suunnitelman laatimiseen, katumuutoksen toteuttamiseen ja kadun toimivuuden seuraamiseen
- kolmannessa vaiheessa kadun suunnitelmaa kehitetään edellisen vaiheen kokemusten perusteella ja kadulle muodostetaan pysyvämpi, mutta ei kuitenkaan lopullinen, ulkoasu

Prosessin tarkoituksena on palvella muita kohteita, joissa on tunnistettu mahdollisuus kehittää katu kävelypainotteiseksi pihakaduksi. Prosessi ei sisällä väliaikaisten järjestelyjen jälkeen todennäköisesti tapahtuvaa kadun rakenteellista muutosta, vaan keskittyy kokeileviin vaiheisiin. Prosessin viimeisessä vaiheessa oleva kadun pysyvämpi ulkoasu ei siis tarkoita kadun rakenteellista muutosta, vaan väliaikaisten järjestelyjen pysyvää vaihetta. Prosessin toinen vaihe on mahdollista toteuttaa noin yhden vuoden aikana, jolloin järjestelyt ovat hyvin väliaikaiset. Kolmannessa vaiheessa kadun pysyvämpi ulkoasu on edelleen väliaikainen, mutta se voi olla kadulla useamman vuoden. Niiden vuosien aikana on mahdollista kehittää kadun käytäntöjä edelleen. Tiedotusta ja seuranta on tärkeää toteuttaa säännöllisesti prosessin aikana.



**Kuva 103.** *Kauppakadun pihakatuhankkeen pohjalta kehitetty prosessi kadun muuttamiseen kävelypainotteiseksi väliaikaisin järjestelyin.*

Kuvaan 104. on koottu huomioita kadun kävelypainotteisuuden lisäämisen hankkeisiin, jotka toteutetaan väliaikaisilla järjestelyillä. Huomioita on nostettu esiin sekä kirjallisuudesta että Kauppakadun pihakatuhankkeen kokemuksista. Muistilistan tarkoituksena on palvella tulevia hankkeita, jotta ne onnistuisivat mahdollisimman hyvin. Kaikki hankkeet ovat kuitenkin kohdekohtaisia, joten huomioita täytyy soveltaa olosuhteiden mukaan.

## Muistilista kadun kävelypainotteisuuden lisäämiseen väliaikaisilla järjestelyillä:

Ei ole olemassa yhtä ainoaa ratkaisumallia, vaan kohdekohtaisesti etsitään parhaat järjestelyt

Herätetään ihmiset huomaamaan, että katujen ei tarvitse olla vain autoille ja katuja voi käyttää muuhunkin kuin liikkumiseen

Ajonopeuksien alentaminen on kriittistä kadun todellisen muutoksen ja liikenneturvallisuuden kannalta

Jos pysäköintipaikkoja poistetaan, on jotain hyvä tuoda tilalle, jotta vähentämistä on helpompi perustella

Selkeät pysäköintijärjestelyt asioinnin helpottamiseksi

Järjestelyjen toteuttamisessa tulee muistaa keskustaan sopiva laatutaso ja kaupunkikuva

Kadun ulkoasun tulee kertoa riittävästi muutoksesta pihakaduksi, pelkkä liikennemerkki ei riitä

Istumismahdollisuudet ovat merkittävä tekijä oleskelun mahdollistamisessa kaikenikäisille

Ihmisten paikalle houkuttelemisessa ja kadun tekemisessä enemmän paikaksi kuin läpikulkureitiksi voi auttaa jokin vetonaula kadulla

Vihreys ja liikkeiden levittäytyminen ovat toivottu lisä harmaaseen katutilaan

Kadulla tulee olla ihmisille jotain katseltavaa

Yrittäjät ja kaupunkilaiset täytyy ottaa mukaan kadun kehitystyöhön

Muutokselle on annettava aikaa

Kaupunkilaisilta ja yrittäjiltä on kerättävä palautetta

Muutosta tulee seurata ja tuloksia raportoida

Yksittäisen pihakatuhankkeen vaikutusten arvioiminen on hankalaa, koska monilla muillakin tekijöillä on vaikutuksia

**Kuva 104.** Muistilista kadun kävelypainotteisuuden lisäämisen hankkeisiin.

## 6. YHTEENVETO

Kävelyn ja oleskelun tärkeä merkitys keskustoille on tunnistettu. Kävely ja oleskelu ovat elävän ja elinvoimaisen keskustan edellytyksiä, joten siksi niitä kannattaa suosia keskustassa. Kävely on ympäristöystävällinen ja terveellinen kulkutapa, jonka olosuhteiden parantumisella on havaittu olevan positiivisia vaikutuksia myös liike-elämään. Oleskelun suosio on kasvanut merkittävästi viime vuosina ja ihmiset odottavat kaupunkikeskustoilta viihtyisiä julkisia tiloja ja elämyksiä. Oleskelu on tärkeä toiminto myös keskustan liike-elämän kannalta.

Kaupunkikeskustoja on alettu kehittää kävely-ystävällisemmiksi erilaisilla ratkaisulla. Kaupunkikeihin on rakennettu kävelykatuja, jotka ovat myöhemmin voineet laajentua kävelykeskustoiksi, kuten Jyväskylässä. Kävelykatu ei kuitenkaan ole kaikille keskustan kaduille paras tai mahdollinen ratkaisu, vaan katujen kävelyolosuhteita voidaan parantaa muillakin tavoilla. Shared space -periaatteeseen perustuva pihakatu on hyvä ratkaisu kävelykadun jatkeeksi. Pihakatu korostaa periaatteidensa puolesta jalankulkijan asemaa, kuten keskusta-alueilla suositeltavaa onkin. Toisaalta pihakatu tarjoaa myös mahdollisuuden moottoriajoneuvojen liikkumiselle. Läpiajon salliminen pihakadulla on ollut merkittävä tekijä pihakatuja toteuttamisen mahdollistamiseksi suomalaisissa keskuksissa.

Pihakatu voidaan pitää shared space -alueen ja normaalin liikenneympäristön välimuotona, sillä kadulla liikutaan yhteisen tilan vuorovaikutukseen ja kommunikointiin perustuen, mutta taustalla on olemassa tietyt liikennesäännöt. Se, että pihakatu voidaan osoittaa liikennemerkillä, on väliaikaisen toteutuksen kannalta tärkeää, jotta kadun muuttunut käyttötarkoitus selviää muutenkin kuin vain kadun kalusteiden välityksellä. Liikennemerkki ei kuitenkaan yksinään riitä muuttamaan katua pihakaduksi, vaan todellinen muutos on toteutettava kalusteiden ja muiden järjestelyjen avulla. Kadun käyttäjien on myös muutettava käyttäytymistään uuteen katu ympäristöön sopivaksi, ja jotta niin tapahtuu, tulee kadun viestiä ihmisille mahdollisimman hyvin uudesta käyttötarkoituksesta. Jotta myös liikennemerkestä on todellista hyötyä kadun toiminnan ohjaamisessa, tulisi sen sisältö olla kaikkien liikkujien tiedossa. Pihakadun liikennemerkki ei välttämättä kerro kadun toimintatavasta kovin hyvin, jos liikkujalla ei ole ennalta tietoa pihakadun periaatteesta. Nopeusrajoitusta liikennemerkeissä ei lue, mikä toisaalta on hyvä, koska ajonopeus pitää muutenkin sopeuttaa jalankulkijoiden mukaan. Jos nopeusrajoitus lukisi merkissä, saattaisivat kuljettajat pitää siitä kiinni, eivätkä laskisi nopeuksiaan sen alle. Ulkomailla on vastaavia pihakatu-liikennemerkejä, joissa nopeusrajoitus 20 km/h on kerrottu.

Perinteisten suunnittelu- ja toteutusprosessien rinnalle on syntynyt uusia tapoja, joilla kävely- ja oleskeluolosuhteiden parantaminen ja keskustan elävöittäminen onnistuu nopeammin. Aina ei ole mahdollista investoida kerralla suuriin ja kalliisiin hankkeisiin, jolloin kokeileva ja väliaikaisilla järjestelyillä toteutettava lähestymistapa on tervetullut mahdollistamaan muutokset pienemmistä resursseista huolimatta. Kehittyvät toimintatavat korostavat sidosryhmien mukaan ottamisen tärkeyttä. Kaupunkilaiset pääsevät todelliseksi osaksi muutosta ja kadusta tulee ikään kuin laboratorio, jossa ihmisten käyttäytymistä voidaan seurata reaaliajassa simulointien tai muiden arvioiden sijasta. Kun muutoksia toteutetaan kevyillä järjestelyillä, voidaan niitä tarpeen mukaan muuttaa toimivuuden perusteella. Väliaikaisilla järjestelyillä herätetään ihmiset huomaamaan, että kaduilla voi olla muitakin toimintoja kuin liikennettä. Kun ihmiset pääsevät osallistumaan, on todennäköisempää, että he todella innostuvat kadun kehittämisestä. Väliaikaisia järjestelyjä ei kuitenkaan tule muuttaa liian usein, jotta kaupunkilaisilla on aikaa omaksua ne. Järjestelyjen jatkuva muuttuminen voi tuntua raskaalta, mikä saattaa johtaa kadun välttelyyn.

Jyväskylän Kauppakadun pihakatumuutos toteutettiin väliaikaisilla järjestelyillä, mutta hankkeen taustalla on Jyväskylän keskustavisiio sekä keskustan liikennesuunnitelma. Pihakatu toimii kävelykadun jatkeena yläkaupungissa. Pihakatuhankkeessa on pyritty ottamaan kadun asukkaat, yrittäjät ja muut sidosryhmät mahdollisimman hyvin mukaan, jotta pihakadusta tulisi eri sidosryhmiä miellyttävä. Varsinainen muutos kadulla tapahtui huhtikuussa 2015, kun katu osoitettiin pihakaduksi ja väliaikaiset järjestelyt toteutettiin. Kadulla ei tehty rakenteellisia muutoksia, vaan kalusteiden, istutusten ja kylttien avulla katu muutettiin kaikkien kulkumuotojen yhteiseksi alueeksi. Pihakatu mahdollistaa myös liikkeiden levittäytymisen katutilaan. Kauppakadun yläosan luonteen kannalta kävelypainotteisuuden lisäämisen toteutus pihakadun avulla oli hyvä ratkaisu, koska kadulla on kivijalkaliikkeitä, joissa asiointi autolla on edelleen mahdollista. Kadulla on myös paljon asutusta ja rakennusten sisäpihoille kuljetaan Kauppakadun kautta, joten kadulla on käytännössä jatkuvaa autoliikennettä kiinteistöille, mikä ei sopisi kävelykadulle.

Pihakadulla toteutettiin kesän 2015 aikana useita tutkimuksia, joilla selvitettiin pihakadun liikenteellistä tilannetta ja väliaikaisten järjestelyjen toimivuutta. Liikennelaskentatuloksista kävi hyvin selkeästi ilmi, että kävely on pihakadun suosituin kulkutapa ja pyöräily toiseksi suosituin. Iltapäivän huipputunnin poikkileikkausliikenteestä kävelyn osuus oli yli 50 % ja pyöräilyn osuus oli noin kolmannes. Moottoriajoneuvoja oli vain 15 % pihakadun liikenteestä. Kauppakadulla on siis hyvät edellytykset kehittyä toimivaksi pihakaduksi, kun kävelijät vain ottaisivat katutilan laajemmin käyttöönsä ja kaikki kulkutavat omaksuisivat jalankulkijan prioriteettiaseman. Kävelijöiden levittäytymisen tärkein edellytys on kuitenkin ajonopeuksien todellinen alentuminen. Myös yhteispelin ja liikenneturvallisuuden kannalta alhaiset nopeudet ovat tärkeitä. Vuoden 2015 aikana kaikki kuljettajat eivät omaksuneet pihakadun nopeusrajoitusta, joten siihen on hyvä

jatkossa kiinnittää huomiota, esimerkiksi liikennevalvonnan avulla. Kahden henkilöauton välisen lievän peräänajo-onnettomuuden lisäksi pihakadulta ei ole tilastoitu muita onnettomuuksia, mikä on hyvä asia. Nopeusrajoitus esitettiin kadussa ajoratamerkintänä, koska pihakatu liikennemerkeissä nopeusrajoitusta ei näy. Kaikkien pihakadulla ajaneiden olisi siis pitänyt huomata nopeusrajoitus. Kyselytutkimusten mukaan pihakatu osoittautui periaatteena aluksi tuntemattomaksi osalle kaupunkilaisista, vaikka keskustassa on ennestäänkin muutamia pihakatuja. Epätietoisuus luonnollisesti vaikeuttaa ihmisten käyttäytymisen muuttumista. Jos ei tiedetä, kuinka kadulla tulee käyttäytyä, saatetaan katua alkaa vältellä tai hanketta vastaan nousee vastustusta. Tietoisuus pihakadun periaatteesta hankkeen aikana kuitenkin lisääntyi kyselytutkimuksen mukaan, ja jos pihakatuja toteutetaan tulevaisuudessa enemmän, kasvaa tietoisuuskin.

Pihakatumuutoksen myötä autojen pysäköintipaikkoja vähennettiin, mutta pyöräpysäköintipaikkoja lisättiin hieman. Pysäköintipaikkojen vähentäminen herätti yrittäjissä vastustusta, joten pihakadun pysäköintitilannetta selvitettiin kahdella pysäköintitutkimuksella. Autopaikkojen tutkimusten perusteella pysäköintipaikkojen keskimääräiset käyttöasteet olivat maltilliset, 47 % ja 57 %. Pääosan pysäköinnistä havaittiin olevan lyhytaikaista pysäköintiä, mikä on kadulla asioivien kannalta hyvä ja tavoiteltava asia. Pihakadun pyöräpysäköinnin osalta keskimääräisiksi käyttöasteiksi havaittiin 47 % ja 68 %, joten myös ne olivat maltilliset. Muutamissa pyöräpysäköintipaikoissa käyttöaste ylitti 100 % tiettyinä aikoina.

Koska oleskelu on keskustan kannalta toivottu toiminto, haluttiin pihakadun oleskelutoimintoja selvittää havainnointitutkimuksilla. Oleskelututkimuksissa havaittiin uutta oleskelua kadulla muun muassa terrassien ja kalusteiden ansiosta. Jotta kadun roolin painopiste todella siirtyisi liikenneväylästä erilaisia toimintoja suosivaksi sosiaalisemmaksi paikaksi, tarvitaan katutilaan näkyvämpi muutos. Kadulla liikkuu jo nykyisin paljon ihmisiä, mutta heidät tulisi saada pysähtymään, jotta kadun elävyys lisääntyy.

Kauppakadun pihakadun kehittymisen kannalta kaupunkilais- ja yrittäjäkyselyissä nousi esille vuorovaikutuksen parantamisen tarve, vaikka hankkeen aikana on useita vuorovaikutusmahdollisuuksia tarjottukin. Erityisesti yrittäjät kokivat vuorovaikutusta ja tiedotusta olleen liian vähän, joten vuorovaikutuksen kohdistaminen heihin on tärkeää pihakatukehityksen seuraavassa vaiheessa. Yrittäjät on tärkeää saada mukaan muutokseen, koska he voivat toiminnallaan vaikuttaa kadun kehittymiseen, esimerkiksi levittämällä liikkeidensä toimintaa katutilaan. Vuorovaikutuksen kohdentaminen yrittäjiin todennäköisesti myös lisää myönteisyyttä heidän keskuudessaan, koska nyt suurin osa kyselyyn vastanneista yrittäjistä koki pihakadun negatiivisena erilaisista syistä johtuen.

Jos kaupunkilaiset eivät ole osallistuneet pihakatu prosessin alkuvaiheeseen tai muuten kuulleet siitä, ovat kadulle ilmestyvät ensimmäiset pihakatu järjestelyt todennäköisesti ne, joiden pohjalta muodostetaan ensivaikutelma pihakadusta. Jos kaupunkilaiset eivät tiedä, että pihakatu on toteutettu väliaikaisilla järjestelyillä ja kehittyä kokemusten myö-



tä, voi olla vaarana, että keveät järjestelyt koetaan pettymyksenä: ”Tässäkö tämä nyt oli”. Siksi väliaikaisiinkin järjestelyihin on panostettava riittävästi. Tiedottamalla voidaan myös lisätä kaupunkilaisten tietoisuutta siitä, että kyseessä on väliaikainen toteutus ja heitä toivotaan mukaan kehitystyöhön.

Yleisesti kaupunkilaiset suhtautuivat pihakatuun yrittäjiä myönteisemmin. Kaupunkilaiskyselyyn vastanneista noin kaksi kolmesta piti pihakatuprosessia hyvänä, kun taas yrittäjäkyselyyn vastanneista noin kaksi kolmesta piti prosessia tyydyttävänä tai huonona. Toteutettu pihakatuprosessi osoittautui siis vastaamaan paremmin kaupunkilaisten odotuksiin. Monissa muissakin tutkimuksissa on havaittu yrittäjien suhtautuvan epäilevästi katujen kävelypainotteisuuden lisäämiseen, sillä he pelkäävät asiakkaiden häviävän autoilun roolin pienentyessä. Osa Kauppakadun yrittäjistä arvioi asiakasmäärän ja liikevaihdon laskeneen verrattuna vastaavaan kesään ennen pihakatua, mutta useissa tutkimuksissa on kuitenkin todettu yritysten liikevaihdon ja asiakasmäärien yleensä kasvavan, kun alueita muutetaan kävelypainotteisiksi. Niiden tutkimusten nojalla Kauppakadunkin liike-elämän voidaan olettaa piristyvän pihakadun tilanteen vakiintuessa. Muutama yrittäjä jo arvioikin liikevaihdon ja asiakasmäärien kasvaneen.

Pihakatuun kielteisesti suhtautuvat saattavat nähdä katumuutoksen kompromissiratkaisuna ja kokea sekä jalankulkijoiden että ajoneuvojen aseman heikentyneen, kun kulkutavat on yhdistetty samaan tilaan. Kyselytutkimusten vastauksissa esitettiin joitakin ehdotuksia, joiden mukaan katu tulisi muuttaa kävelykaduksi tai palauttaa ennalleen normaaliksi kaduksi, koska pihakatujärjestelyt koettiin sekaviksi. Liikennemuotojen yhdistäminen voi herättää vastustusta, jos yhteispeli kadulla ei toimi. Vuorovaikutus eri kulkutapojen välillä kuitenkin varmasti kehittyy ajan myötä, jolloin pihakatu voidaan nähdä toimivana ratkaisuna kaikille kulkutavoille, eikä kompromissina. Vaikka autoilun asema pienenee pihakadun myötä, ei pihakadun tarkoituksena ole vaikeuttaa sen asemaa liikaa. Pihakadun liikkeiden kannalta on hyvä, että autoilusta ei tehdä liian vaikeaa, jotta myös autoilijat uskaltavat jatkossakin tulla asioimaan.

Kauppakadun pihakatuhankkeen ensimmäinen toteutusvaihe väliaikaisilla järjestelyillä onnistui tarkoituksessaan aloittaa yläkaupungin elävöittäminen. Tutkimuksista saatiin tärkeää tietoa pihakatuhankkeen prosessista, siihen suhtautumisesta sekä pihakadun tilanteesta ja toimivuudesta ensimmäisessä toteutusvaiheessa. Tutkimusten perusteella kadulla havaittiin muun muassa tiettyjä toimintatapoja sekä saatiin selville huomioita, jotka jatkokehityksessä on hyvä tiedostaa. Kehityksen pohjaksi on oltava todellista tietoa järjestelyjen toimivuudesta, jotta osataan tehdä oikeita ratkaisuja. Tutkimuksilla kerättyä tietoa hyödynnetään pihakadun jatkosuunnittelussa, kun kadulle suunnitellaan pysyvämpää ilmettä vuodeksi 2016. Koska toteutus etenee kokeilevasti ja järjestelyt kehittyvät, on hankkeen toimivuutta tärkeää seurata jatkossa. Seurattavia asioita on niin liikenteen, kaupunkielämän kuin liike-elämänkin osalta. Saman kesäkauden aikana toteutetusta muutoksesta ja tutkimuksista ei voida vielä tehdä varmoja johtopäätöksiä, sillä esimerkiksi ihmisten käyttäytymisen muuttuminen vaatii aikaa, ja siten myös pi-

demmän seuranta-ajan. Ensimmäiset tutkimustulokset toimivatkin tulevien vuosien seurannan vertailukohtana. Hankkeiden arvioinnissa on myös muistettava, että yksittäisen kävelyolosuhteita parantavan hankkeen vaikutuksia on mahdotonta tutkia täysin tarkasti, sillä monilla hankkeen ulkopuolisillakin tekijöillä on vaikutuksia.

Väliaikaiset pihakatujärjestelyt vaikuttaisivat sopivan katutilan muutosprosessin käynnistämismenetelmäksi, ja niiden avulla etenevää toteutustapaa voidaan pitää suositeltavana, koska kaupunkilaiset pääsevät osaksi muutosta. Perinteisessä hankeprosessissa, jossa suunnitelmia usein vain esitellään, on vaarana, että yleisö ei ymmärrä, mitä kadulle on tulossa tai oikeastaan edes tiedä, mitä toivoa kadulta. Väliaikaiset järjestelyt ja kehittyvä toteutus tarjoavat hyvän mahdollisuuden vaiheittaiseen muutokseen, jossa sidosryhmät saadaan todella huomioitua. Kehittyvät järjestelyt minimoivat myös mahdolliset väärät ratkaisut ja investoinnit sekä nopeuttavat muutoksien toteutumista. Tavoitteet muutoksille on kuitenkin asetettava riittävän korkealle alusta lähtien, jotta tuloksia voidaan saavuttaa.

Työssä tehdyillä tutkimuksilla oli toinenkin tarkoitus, nimittäin Jyväskylän pihakatuhankeeseen pohjalta tässä työssä on kehitetty katutilan muutosprosessi, jota voitaisiin myöhemmin soveltaa muissa vastaavissa hankkeissa. Pihakadun toteutus on aina kohdekohtainen ja valmiita ratkaisumalleja ei ole olemassa, mutta työssä on nostettu esiin huomioita, hyviä käytäntöjä ja mahdollisesti kohdattavia ongelmia teoriataustan ja Jyväskylän kokemusten perusteella. Konkreettinen tutkimustyö pihakadulla ja kirjallisuuden lähteet ovat toimineet hyvänä materiaalina prosessin ja muistilistan kehittämisessä. Pyrkimyksenä on ollut, että mahdollisuudet ja haasteet tunnistamalla muissa hankkeissa voidaan tulevaisuudessa hyödyntää työn oppeja ja kehitettyä prosessia. Prosessia voidaan mukauttaa eri kohteisiin sopivaksi ja laaditun muistilistan tavoitteena on edesauttaa kävelyolosuhteiden parantamista. Muistilistassa on huomioita esimerkiksi kadun järjestelyjen suunnitteluun. Tämä työ ja kehitetty prosessi ovat myös pyrkineet nostamaan esiin kokeelliseen toteutukseen perustuvia menetelmiä ja edistämään niiden käyttöönottoa. Kokeilukulttuurin lisääminen voisi olla hyvä ratkaisu nykyaikana.

Prosessin ideana on tähdätä väliaikaisista järjestelyistä hankittavan kokemuksen perusteella etenevään pysyvämpään, mutta ei kuitenkaan rakenteellisesti muutettuun, kadun ulkoasuun. Prosessi on jaettu kolmeen vaiheeseen, joista ensimmäinen on taustalla oleva keskustavisiio ja keskustan liikennesuunnitelma. Toinen vaihe alkaa päätöksestä toteuttaa kadun kävelypainotteisuuden lisääminen väliaikaisilla järjestelyillä ja etenee vuorovaikutuksen avulla kevyen suunnitelman laatimiseen, katumuutoksen toteuttamiseen ja kadun toimivuuden seuraamiseen. Kolmannessa vaiheessa katua suunnitellaan ja kehitetään edellisen vaiheen kokemusten avulla ja kadulle muodostetaan pysyvämpi, mutta ei kuitenkaan lopullinen, ulkoasu. Vuorovaikutus on tässäkin vaiheessa tärkeää.

Tulevaisuudessa Kauppakadun pihakatuhankkeen kehityksestä saadaan lisää tietoa, jonka pohjalta myös kadun kävelypainotteisuuden lisäämisen prosessia on mahdollista ke-

hittää edelleen. Jos prosessi ja muistilistalle kootut huomiot toimivat apuna joissakin kadun kävelypainotteisuuden lisäämisen hankkeessa, voidaan tämän työn katsoa onnistuneen tarkoituksessaan.

## LÄHTEET

Bech, L. & Ballhorn Provstgaard, T. 2009. “More people to walk more and more people to stay longer” – A strategy for pedestrian traffic in Copenhagen. Walk21 New York City, 2009. Saatavissa:

[http://www.walk21.com/papers/Lotte\\_Bech\\_and\\_Tanja\\_Ballhorn\\_Provstgaardsmall.pdf](http://www.walk21.com/papers/Lotte_Bech_and_Tanja_Ballhorn_Provstgaardsmall.pdf)

Begegnungszonen. 2015. Begegnungszonen [WWW]. [Viitattu 1.12.2015]. Saatavissa: <http://begegnungszonen.ch/>.

Ben-Joseph, E. 1995. Changing the residential street scene: Adapting the Shared Street (Woonerf) Concept to the Suburban Environment. *Journal of the American Planning Association*, Vol. 61(4), pp. 504–515.

Biddulph, M. 2010. Evaluating the English Home Zone Initiatives. *Journal of the American Planning Association*, Vol. 76(2), pp. 199–218.

City of Copenhagen. 2009. A metropolis for people, Visions and goals for urban life in Copenhagen 2015. City of Copenhagen, The Technical and Environmental Administration, Copenhagen, 2009. Saatavissa:

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/646\\_mIr0dQ6Wdu.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/646_mIr0dQ6Wdu.pdf).

City of Copenhagen. 2011a. More people to walk more, The Pedestrian strategy of Copenhagen. City of Copenhagen, The Technical and Environmental Administration, Copenhagen, 2011. Saatavissa:

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/944\\_kJ1jmWQff0.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/944_kJ1jmWQff0.pdf).

City of Copenhagen. 2011b. Urban Life Accounts, Trends in Copenhagen’s urban life 2010. City of Copenhagen, The Technical and Environmental Administration, Copenhagen, 2011. Saatavissa:

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/1003\\_s9zlA59CXG.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1003_s9zlA59CXG.pdf).

City of Copenhagen. 2013. Urban Life Account, Trends in Copenhagen’s urban life 2012. City of Copenhagen, The Technical and Environmental Administration, Copenhagen, 2013. Saatavissa:

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/1087\\_xAnvbSUY16.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1087_xAnvbSUY16.pdf).

City of Copenhagen. 2014. Urban Life Account, Trends in Copenhagen’s urban life 2013. City of Copenhagen, The Technical and Environmental Administration, Copenhagen, 2014. Saatavissa:

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/1258\\_0B5eEF1cF5.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1258_0B5eEF1cF5.pdf).

- Department for Transport. 2011. Shared space. Local Transport Note 1/11, October 2011. Saatavissa: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/3873/ltn-1-11.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3873/ltn-1-11.pdf).
- Der Österreichische Verein für FussgängerInnen. 2015. Walk-space.at [WWW]. [Viitattu 1.12.2015]. Saatavissa: <http://www.walk-space.at/>.
- Futudesign. 2015. Uusi Jyväskylä jatkuu, Uusi Kauppakatu [WWW]. Uusi Kaupunki. [Viitattu 4.11.2015]. Saatavissa: <http://uusi-kaupunki.fi/tyopajat/uusi-jyvaskyla-jatkuu/>.
- Gehl, J. 1998. The form and use of public space. Paper for European Transport Conference, Loughborough University, England, 16 sept. 1998, pp. 193–198. Saatavissa: <http://abstracts.aetransport.org/paper/download/id/719>.
- Gehl, J. 2010. Cities for People. Island Press. 269 p.
- Gehl, J. & Svarre, B. 2013. How to study public life. Island Press. 179 p.
- Hamilton-Baillie, B. 2008a. Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. Built Environment, Vol. 34(2), pp. 161–181.
- Hamilton-Baillie, B. 2008b. Towards shared space. Urban Design International, Special Issue: An international review of liveable street thinking and practice, 2008, Vol. 13(2), pp. 130–138.
- Hamilton-Baillie, B. & Jones, P. 2005. Improving traffic behaviour and safety through urban design. Proceedings of ICE, Civil Engineering 158, May 2005, pp. 39–47.
- Hass-Klau, C. 1993. Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing, A review of the evidence from Germany and the UK. Transport Policy, 1993, Vol. 1(1), pp. 21–31.
- Havik, E. M., Melis-Dankers, B. JM., Steyvers, F. JJM. & Kooijman, A. C. 2012. Accessibility of Shared Space for visually impaired persons: An inventory in the Netherlands. The British Journal of Visual Impairment, 2012, Vol. 30(3), pp. 132–148.
- HE 48/2010 vp. 2010. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta. Saatavissa: <http://www.eduskunta.fi/valtiopaivaasiat/he+48/2010>.
- Helsingin kaupunki. 2013a. Vaasankadun kävelykatukokeilu [WWW]. KSV Forum, Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki. [Viitattu 27.8.2015]. Saatavissa: [http://www.ksv.hel.fi/keskustelut/aiheet/vaasankadun\\_kavelykatukokeilu](http://www.ksv.hel.fi/keskustelut/aiheet/vaasankadun_kavelykatukokeilu).

Helsingin kaupunki. 2013b. Vaasankadusta kävelykatukokeilu. Kaupunkisuunnittelu-  
lautakunta 32/26.11.2013, Helsingin kaupunki, 2013. Saatavissa:  
[http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paatos/2013/  
Ksv\\_2013-11-26\\_Kslk\\_32\\_Pk/52AE54D2-0F22-4C0D-A786-  
A9B3AE734049/Vaasankadusta\\_kavelykatukokeilu.pdf](http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paatos/2013/Ksv_2013-11-26_Kslk_32_Pk/52AE54D2-0F22-4C0D-A786-A9B3AE734049/Vaasankadusta_kavelykatukokeilu.pdf).

Jalkanen, R. 2013. Jalankulku- ja pyöräilyväylien edulliset ratkaisut. Liikenneviraston  
tutkimuksia ja selvityksiä 28/2013, Liikennevirasto, Helsinki, 2013. 78 s. Saatavissa:  
[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts\\_2013-  
28\\_jalankulku\\_pyorailyvaylien\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2013-28_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf).

Jyväskylän kaupunki. 2005. Keskustavisio 2020. Saatavissa:  
[http://www2.jkl.fi/kaavakartat/keskusta\\_visio\\_2020\\_uusi.pdf](http://www2.jkl.fi/kaavakartat/keskusta_visio_2020_uusi.pdf).

Jyväskylän kaupunki. 2013. Puistokadun alkuosa muuttuu pihakaduksi – kadunvarren  
pysäköintipaikat vähenevät kolmeen [WWW]. [Viitattu 5.11.2015]. Saatavissa:  
<http://www.jyvaskyla.fi/ajankohtaista/arkisto/1/0/62246>.

Jyväskylän kaupunki. 2015a. Jyväskylän kaupunkikeskustan kehittäminen [WWW].  
[Viitattu 25.10.2015]. Saatavissa: <http://www.jyvaskyla.fi/kaupunkikeskusta>.

Jyväskylän kaupunki. 2015b. Karttapalvelu [WWW]. [Viitattu 4.11.2015]. Saatavissa:  
<http://kartta.jkl.fi/ims>.

Jyväskylän kaupunki. 2015c. Kauppakadun muuttaminen pihakaduksi välillä Kilpisen-  
katu-Vaasankatu sekä Kilpisenkadulla välillä Kauppakatu-Keskustie. Kaupunkirakenne-  
lautakunta 10.3.2015, Jyväskylän kaupunki, 2015. Saatavissa:  
[http://www.jyvaskyla.fi:8081/ktwebbin/ktproxy2.dll?doctype=2&filename=25549369.d  
oc&pykno=64&elin=KARLTK&lis=0&pvm=10%2e3%2e2015%2016%3a30%3a00](http://www.jyvaskyla.fi:8081/ktwebbin/ktproxy2.dll?doctype=2&filename=25549369.doc&pykno=64&elin=KARLTK&lis=0&pvm=10%2e3%2e2015%2016%3a30%3a00).

Jyväskylän kaupunki. 2015d. Keskustan kehittäminen [WWW]. [Viitattu 25.10.2015].  
Saatavissa: <http://www.jyvaskyla.fi/kaavoitus/keskusta>.

Jyväskylän kaupunki. 2015e. Kävelykatu [WWW]. [Viitattu 4.11.2015]. Saatavissa:  
<http://www.jyvaskyla.fi/kadut/kavelykatu>.

Jyväskylän kaupunki. 2015f. Kävelykeskustan väliaikaisjärjestelyin toteutetun laajen-  
tamisen vaikutuksia selvitettiin Jyväskylässä [WWW]. [Viitattu 4.11.2015]. Saatavissa:  
<http://www.jyvaskyla.fi/ajankohtaista/arkisto/1/0/78373>.

Jyväskylän kaupunki. 2015g. Onnettomuustiedot 2010–2014. Julkaisematon tilasto.

Jyväskylän kaupunki. 2015h. Opetus ja koulutus [WWW]. [Viitattu 5.12.2015]. Saata-  
vissa: [http://www.jyvaskyla.fi/opetus\\_ja\\_koulutus](http://www.jyvaskyla.fi/opetus_ja_koulutus).

Jyväskylän kaupunki. 2015i. Tietoja Jyväskylästä suuralueittain [WWW]. [Viitattu 25.10.2015]. Saatavissa: [http://www.jyvaskyla.fi/info/tietoja\\_jyvaskylasta/suuralueet](http://www.jyvaskyla.fi/info/tietoja_jyvaskylasta/suuralueet).

Jyväskylän kaupunki. 2015j. Valon kaupunki [WWW]. [Viitattu 18.11.2015]. Saatavissa: <http://valonkaupunki.jyvaskyla.fi/valokartta>.

Jyväskylän kaupunki. 2015k. Väestötiedot 2015. Julkaisematon tilasto.

Jyväskylän kaupunki, Keski-Suomen ELY-keskus & Keski-Suomen liitto. 2010. Jyväskylän seudun liikennetutkimus 2009, Osaraportti 1, Henkilöliikennetutkimus. Saatavissa:

[http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/44318\\_Henkilohaastattelu\\_b.pdf](http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/44318_Henkilohaastattelu_b.pdf).

Jyvä-Parkki. 2015. Jyväskylän keskustan liikennekartta. Saatavissa: <http://www.jyvasparkki.fi/img/pdf/liikennekartta.pdf>.

Keski-Suomen museo. 2015. Kauppakadun laudatur [WWW]. [Viitattu 21.8.2015]. Saatavissa: <http://www.kauppakadunlaudatur.fi/>.

Knoflach, H. 2007. Success and failures in urban transport planning in Europe - understanding the transport system. *Sadhana*, Vol. 32(4), August 2007, pp. 293–307.

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta. L 31.8.1978/669. 1978. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780669>.

Lehtinen, K. 2008. Kevyen liikenteen laskenta Jyväskylässä 2007. Saatavissa: [http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/22998\\_kevlaskraportti07.pdf](http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/22998_kevlaskraportti07.pdf).

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM). 2011. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Ohjelmia ja strategioita 4/2011. Helsinki, 2011. 30 s. Saatavissa: [http://www.lvm.fi/documents/20181/814192/Ohjelmia+ja+strategioita+4-2011\\_K%C3%A4velyn+ja+py%C3%B6r%C3%A4ilyn+strategia+2020/1598cf68-2d3d-478e-8221-4185215c3f27?version=1.0](http://www.lvm.fi/documents/20181/814192/Ohjelmia+ja+strategioita+4-2011_K%C3%A4velyn+ja+py%C3%B6r%C3%A4ilyn+strategia+2020/1598cf68-2d3d-478e-8221-4185215c3f27?version=1.0).

Liikennevirasto. 2012a. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011, Alueelliset tunnusluvut, Tietoja suurimpien kuntien asukkaiden liikkumisesta. Saatavissa: [http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/150139/Suuret\\_kunnat\\_20.xlsx/099ab345-2f6c-4e48-9d8f-343c0febf508](http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/150139/Suuret_kunnat_20.xlsx/099ab345-2f6c-4e48-9d8f-343c0febf508).

Liikennevirasto. 2012b. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011, Jalankulku ja pyöräily, Faktakortti. Saatavissa: [http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/147702/F2\\_kavely\\_pyoraily.pdf/68324bec-9119-4e3b-ba39-d3d16b44c78d](http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/147702/F2_kavely_pyoraily.pdf/68324bec-9119-4e3b-ba39-d3d16b44c78d).

Liikennevirasto. 2012c. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011, Suomalaisten liikkuminen. Liikennevirasto, Helsinki, 2012. 98 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr\\_2012\\_henkiloliikennetutkimus\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkiloliikennetutkimus_web.pdf)

Liikennevirasto. 2012d. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012. Helsinki, 2012. 71 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls\\_2012-02\\_kavelyn\\_ja\\_pyorailyn\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls_2012-02_kavelyn_ja_pyorailyn_web.pdf).

Liikennevirasto. 2015. Liikennemerkit [WWW]. [Viitattu 4.11.2015]. Saatavissa: <http://www.liikennevirasto.fi/tieverkko/liikennemerkit>.

Luukkonen, T. 2011. Pyöräilyn ja kävelyn laskennat – ohjeita käytännön työhön. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 50/2011. Liikennevirasto, Helsinki, 2011. 64 s. Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts\\_2011-50\\_pyorailyn\\_ja\\_kavelyn\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2011-50_pyorailyn_ja_kavelyn_web.pdf).

Lydon, M. 2012. Tactical Urbanism: Short-Term Action, Long-Term Change, Volume 2. Street Plans, 2012. Saatavissa: [http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical\\_urbanism\\_vol\\_2\\_final](http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final).

Lydon, M. 2013. What IS Tactical Urbanism? Planetizen courses [WWW]. [Viitattu 27.10.2015]. Saatavissa: <https://courses.planetizen.com/course/tactical-urbanism-1/3>.

Mattsson, R-M. 2010. Shared Space -suunnittelumetodin soveltaminen ja käyttömahdollisuudet Suomessa. Diplomityö. Tampere, Tampereen teknillinen yliopisto, Rakennetun ympäristön tiedekunta, Rakennustekniikan koulutusohjelma. 137 s.

Mäntynen, J., Ernvall, T. & Hartikainen, O-P. 1983. Pihakadut ja hidaskadut. Tampereen teknillinen korkeakoulu, Tie- ja liikennetekniikka, Tampere, 1983. 85 s.

New York City DOT. 2008. World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm. The City of New York. Saatavissa: [http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/World\\_Class\\_Streets\\_Gehl\\_08.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/World_Class_Streets_Gehl_08.pdf).

New York City DOT. 2012. Measuring the Street: New Metrics for 21<sup>st</sup> Century Streets. The City of New York. Saatavissa: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf>.

New York City DOT. 2013. Sustainable Streets: 2013 and Beyond. The City of New York. Saatavissa: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2013-dot-sustainable-streets-lowres.pdf>.



New York City DOT. 2015a. NYC Plaza Program [WWW]. The City of New York. [Viitattu 23.11.2015]. Saatavissa: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/nyc-plaza-program.shtml>.

New York City DOT. 2015b. NYC Plaza Program, Application Guidelines 2015. The City of New York. Saatavissa: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2015-plaza-program-guidelines.pdf>.

New York City DOT. 2015c. Street Seats [WWW]. The City of New York. [Viitattu 24.11.2015]. Saatavissa: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/streetseats.shtml>.

Niemi, T. 2011. Shared Space -kadun suunnittelu kaupunkikeskustaan, esimerkkinä Jyväskylän Kauppakatu. Opinnäytetyö. Tampere, Tampereen ammattikorkeakoulu, Rakennustekniikan koulutusohjelma, Infrarakentamisen suuntautumisvaihtoehto. 54s.

Pharoah, T. 2008. Shared Space in Action. Breakout Session, Walk21 Barcelona, October 2008.

Pharoah, T. 2013. Traffic in Towns: 50 years of hard lessons 1963–2013. Walk21 München, 2013. Saatavissa: [http://www.walk21.com/papers/BS304\\_TimPharoah.pdf](http://www.walk21.com/papers/BS304_TimPharoah.pdf).

Porin kaupunki. 2015. Placemaking for cities – P4C, Karjarannan Makasiinitorin käytön ja ilmeen parantaminen. P4C -hankkeen Porin loppuraportti. Saatavissa: <http://www.pori.fi/kaupunkisuunnittelu/placemaking/hankeentulokset.html>.

Project for Public Spaces. 2015a. Project for Public Spaces [WWW]. [Viitattu 27.10.2015]. Saatavissa: <http://www.pps.org/about/>.

Project for Public Spaces. 2015b. The Power of 10+: Applying Placemaking at Every Scale [WWW]. [Viitattu 27.10.2015]. Saatavissa: <http://www.pps.org/reference/the-power-of-10/>.

Project for Public Spaces. 2015c. What is Placemaking? [WWW]. [Viitattu 27.10.2015]. Saatavissa: [http://www.pps.org/reference/what\\_is\\_placemaking/](http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/).

Project for Public Spaces. 2015d. When ”Lighter, Quicker, Cheaper” Is Not Enough [WWW]. [Viitattu 27.10.2015]. Saatavissa: <http://www.pps.org/blog/lighter-quicker-cheaper-not-enough/>.

Project for Public Spaces. 2015e. Where the Sidewalk Doesn't End: What Shared Space has to Share [WWW]. [Viitattu 20.11.2015]. Saatavissa: <http://www.pps.org/reference/shared-space/>.

Ramboll. 2012. Jyväskylän keskustan liikennesuunnitelma. Saatavissa: [http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylastructure/52491\\_Jyvaskylan\\_keskustan\\_liikennesuunnitelma\\_web.pdf](http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylastructure/52491_Jyvaskylan_keskustan_liikennesuunnitelma_web.pdf).

Rantala, T., Luukkonen, T., Karhula, K., Vaismaa, K., Mäntynen, J. & Metsäpuro, P. 2014. Kävelystä elinvoimaa. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampere, 2014. 141 s.

Reid, S., Kocak, N. & Hunt, L. 2009. DfT Shared Space Project, Stage 1: Appraisal of Shared Space. Report for Department of Transport. November 2009. Saatavissa: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20120607215651/http://www.dft.gov.uk/publications/shared-space-appraisal>.

RIL. 1988. Liikenne ja väylät II. RIL 165-2. Helsinki. 558 s.

Saastamoinen, K., Kärki, J-L. & Lahtisalmi, H-K. 2005. Kevyen liikenteen määrien laskentajärjestelmän kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki, 2005. 50 s. Saatavissa: [http://www.lvm.fi/documents/20181/819315/Julkaisuja+35\\_2005.pdf/70e74f4e-cd54-4fe9-96d2-497ffa96bf79?version=1.0](http://www.lvm.fi/documents/20181/819315/Julkaisuja+35_2005.pdf/70e74f4e-cd54-4fe9-96d2-497ffa96bf79?version=1.0).

Sandelin, A. 2015. Jyväskylän keskusta 3.0 [WWW]. Jyväskylän kaupunki. [Viitattu 25.10.2015]. Saatavissa: <http://www.slideshare.net/JKLkeskustakehitys/jyvaskyln-keskusta-kehittyy?related=1>.

Sauter, D. 2013. Measuring Walking and Sojourning. Transport Research Centre Verne Workshop, Tampere University of Technology, Finland, Helsinki, 7<sup>th</sup> November 2013. Saatavissa: <http://www.kulkulaari.fi/sites/default/files/measuring-walking-and-sojourning.pdf>.

Schlappa, H. 2014. Placemaking for Cities, Pilot project on the transfer of good practice between four European cities. Baseline study, Placemaking for cities P4C, URBACT II, April 2014. Saatavissa: [http://urbact.eu/sites/default/files/p4c\\_baseline\\_study\\_final\\_01.pdf](http://urbact.eu/sites/default/files/p4c_baseline_study_final_01.pdf).

Schwab, A. 2013. Legal settings for Shared Spaces. Walk21 Munich, September 11<sup>th</sup> 2013. Saatavissa: [http://www.walk21.com/papers/BS203\\_ArndtSchwab.pdf](http://www.walk21.com/papers/BS203_ArndtSchwab.pdf).

Shared Space. 2008a. Shared Space, From project to process, A task for everybody. The Interreg IIIB project Shared Space, The Netherlands, February 2008. Saatavissa: <http://shared-space.org/wp-content/uploads/2014/10/From-project-to-process.pdf>.

Shared Space. 2008b. Shared Space, Final Evaluation and Results, It takes Shared Space to create shared understanding. The Interreg IIIB project Shared Space, The Netherlands, October 2008. Saatavissa: [http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Def.Final\\_Evaation31\\_okt.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Def.Final_Evaation31_okt.pdf).

Suomen kuntatekniikan yhdistys (SKTY). 2003. Katu 2002, Katusuunnittelun ja -rakentamisen ohjeet. Suomen kuntatekniikan yhdistys, Jyväskylä, 2003. 281 s.

The City of New York. 2010. plaNYC Progress Report 2010: A Greener, Greater New York. Saatavissa: [http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/planyc\\_progress\\_report\\_2010.pdf](http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/planyc_progress_report_2010.pdf).

Tieliikennelaki. L 267/1981. 1981. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1981/19810267>.

Tieliikennelaki. L 3.4.1981/267. 1981. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>.

Tilastokeskus. 2015. Suomi lukuina, väestö [WWW]. [Viitattu 25.10.2015]. Saatavissa: [http://www.tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk\\_vaesto.html](http://www.tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk_vaesto.html).

Tyréns. 2007. Trafiksäkerhet vid Shared Space. Vägverket, December 2007. Saatavissa: [http://www.trafikverket.se/contentassets/1149002e149244faa123f5b8a009ea03/trafiksa\\_kerhet-vid-shared-space.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/1149002e149244faa123f5b8a009ea03/trafiksa_kerhet-vid-shared-space.pdf).

Vaismaa, K. 2011. Euroopan parhaat käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämässä. Seminaariesitys Helsinki pyöräilykaupungiksi – oppia Euroopasta 16.2.2011. Saatavissa: [http://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/seminaarit/helsinki\\_pyorailykaupungiksi/pykala.pdf](http://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/seminaarit/helsinki_pyorailykaupungiksi/pykala.pdf).

Vaismaa, K., Mäntynen, J., Metsäpuro, P., Luukkonen, T., Rantala, T. & Karhula, K. 2011a. Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämässä. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampere, 2011. 269 s.

Vaismaa, K., Rantala, T., Karhula, K., Luukkonen, T., Metsäpuro, P. & Mäntynen, J. 2011b. Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa, Toimenpidesuosituksia kaupungeille. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampere, 2011. 171 s.

Valtonen, S. & Ojajärvi, S. 2013. Vaasankadun kävelykatukokeilu, Hyvä idea, josta hyötyivät ennen muuta vierailijat. Helsingin yliopisto, 2013. Saatavissa: [http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paatos/2013/Ksv\\_2013-11-26\\_Kslk\\_32\\_Pk/537B1020-EBDD-430C-BE46-6BA81F99883C/Liite.pdf](http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paatos/2013/Ksv_2013-11-26_Kslk_32_Pk/537B1020-EBDD-430C-BE46-6BA81F99883C/Liite.pdf).

Yle. 2013. Vaasankadun kävelykatu hohkaa ankeaa harmautta [WWW]. [Viitattu 27.8.2015]. Saatavissa: [http://yle.fi/uutiset/vaasankadun\\_kavelykatu\\_hohkaa\\_ankeaa\\_harmautta/6687856](http://yle.fi/uutiset/vaasankadun_kavelykatu_hohkaa_ankeaa_harmautta/6687856).

Ympäristöministeriö. 1995. Rakennettu ympäristö, rikollisuus ja turvattomuus. Rikoksentorjunnan neuvottelukunnan julkaisu 3, 1995. Ympäristöministeriö, Yhdyskuntasuunnittelu- ja rakennustutkimuksen neuvottelukunnan julkaisu 1/1995. Saatavissa: <http://www.rikoksentorjunta.fi/fi/index/julkaisut/tutkimuksiaajaselvityksia/rakennettuymparistorikollisuusjaturvattomuus.html>.

Zimmerman, M. 2015. We own this city. American Planning Association, Planning 7/2015, pp. 30–34.



## LIITE B: KAUPUNKILAISKYSELYN LOMAKE

Sivu 1/11



### Kysely Kauppakadun pihakatumuutoksesta kaupunkilaisille

Kyselyn tarkoituksena on kerätä tietoa Kauppakadun pihakatumuutoksesta kaupunkilaisten näkökulmasta pihakadun jatkosuunnittelua varten. Kauppakatu muutettiin keväällä pihakaduksi väliaikaisin järjestelyin välillä Kilpisenkatu – Vaasankatu. Muutos liittyy keskustan kehittämiseen ja sen elinvoimaisuuden ja viihtyisyyden parantamiseen. Taustalla on myös kaupunginhallituksen vuonna 2012 tekemä päätös kyseisen katujakson muuttamisesta kävelypainotteiseksi kaduksi.

Kadun käyttötarkoituksen muuttaminen väliaikaisin järjestelyin antaa oivan tilaisuuden selvittää muutoksen vaikutuksia keskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden lisääntymiseen sekä asukkaiden, yrittäjien ja kaupungissa vierailevien suhtautumiseen. Samalla avautuu mahdollisuus erilaisille kokeiluille, joita voidaan tarvittaessa räätälöidä uudelleen nopealla aikataululla.

Kauppakadun pihakatuun liittyy tutkimus, jossa selvitetään katutilan käyttötarkoituksen muutosprosessin onnistuminen kipupisteineen. Sen tuottamaa tietoa voidaan hyödyntää vastaavissa, tulevissa hankkeissa. Tutkimus tehdään diplomityönä Tampereen teknilliseen yliopistoon ja se on saanut Liikenneviraston ja Ympäristöministeriön myöntämää rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tukeviin hankkeisiin.

Kyselyyn vastaaminen kestää noin 10 minuuttia.

### Taustatiedot

#### 1. Sukupuoli \*

- mies
- nainen

**2. Ikä \***

- alle 15 vuotta
- 15–17 vuotta
- 18–24 vuotta
- 25–34 vuotta
- 35–44 vuotta
- 45–54 vuotta
- 55–64 vuotta
- 65–74 vuotta
- yli 75 vuotta

**3. Asuinalueenne postinumero \***

- 40100
- 40200
- 40600
- 40700
- 40720
- Muu, mikä?

**4. Onko teillä mahdollisuus käyttää \***

Kyllä Ei

autoa             polkupyörää    **5. Onko teillä liikuntarajoitteita? \***

- Kyllä
- Ei

**6. Onko Kauppakatu pihakatuosuudelta teille \***

- asuinpaikka
- työskentelypaikka
- ei kumpikaan näistä
- molemmat

**Pihakadusta**

**7.** Oliko pihakatu käsitteenä (kaikkien yhteinen tila, ajoneuvojen alhaiset nopeudet jne.) teille tuttu ennen Kauppakadun muutosta pihakaduksi? \*

- erittäin tuttu
- jokseenkin tuttu
- jokseenkin tuntematon
- täysin tuntematon
- en osaa sanoa

**8.** Kuinka tuttu pihakatu on käsitteenä teille nykyään? \*

- erittäin tuttu
- jokseenkin tuttu
- jokseenkin tuntematon
- täysin tuntematon
- en osaa sanoa

**9.** Miten suhtauduitte Kauppakadun pihakatuideaan ennen kadun muutosta? \*

- erittäin myönteisesti
- jokseenkin myönteisesti
- en myönteisesti enkä kielteisesti
- jokseenkin kielteisesti
- erittäin kielteisesti
- en osaa sanoa

**10.** Miten suhtaudutte Kauppakadun pihakatuun nykyään? \*

- erittäin myönteisesti
- jokseenkin myönteisesti
- en myönteisesti enkä kielteisesti
- jokseenkin kielteisesti
- erittäin kielteisesti
- en osaa sanoa





**14.** Ovatko Kauppakadun kävely- ja pyöräilyolosuhteet mielestänne muuttuneet pihakatu-  
tumuutosten myötä? \*

	selvästi parantu- neet	jonkin verran parantu- neet	ei parantu- neet eikä heikenty- neet	jonkin ver- ran heiken- tyneet	selvästi heikenty- neet	en osaa sa- noa
kävelysolosuhteet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pyöräilyolosuhteet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**15.** Ovatko kulkuyhteydet Kauppakadun pihakatuosuuden liikkeisiin seuraavilla kulku-  
tavoilla mielestänne muuttuneet pihakadun myötä? \*

	selvästi parantu- neet	jonkin verran parantu- neet	ei parantu- neet eikä heikenty- neet	jonkin ver- ran heiken- tyneet	selvästi heikenty- neet	en osaa sa- noa
kävellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
polkupyörällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mootoriajoneu- volla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**16.** Onko pihakatu vaikuttanut asiointiinne Kauppakadulla verrattuna tilanteeseen ennen  
pihakatua? \*

- lisännyt paljon
- lisännyt jonkin verran
- ei muutosta
- vähentänyt jonkin verran
- vähentänyt paljon
- en osaa sanoa



23. Onko pihakatumuutos mielestänne vaikuttanut seuraavien kulkutapojen liikenneturvallisuu-teen Kauppakadulla? \*

	selvästi parantavasti	jonkin verran parantavasti	ei parantavasti eikä heikentävästi	jonkin verran heikentävästi	selvästi heikentävästi	en osaa sanoa
kävely	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pyöräily	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mootoriajoneuvo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24. Mitkä tekijät aiheuttavat eniten turvattomuuden tunnetta liikkuessanne Kauppakadun pihakadulla kävellessä. Valitkaa kolme eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttavaa tekijää

- mootoriajoneuvot
- pyöräilijät
- suuret ajonopeudet
- ajoratamerkintöjen puuttuminen
- kadun rakenteen säilyttäminen entisellään (ajorata ja jalkakäytävät)
- kadun kalusteet
- muiden kadulla liikkujien liikennekäyttäytyminen
- konfliktit muiden kadulla liikkujien kanssa
- liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen
- mootoriajoneuvojen pysäköinti
- pihakatu-käsitteen vieraus
- muu, mikä?

**25.** Mitkä tekijät aiheuttavat eniten turvattomuuden tunnetta liikkuessanne Kauppakadun pihakadulla polkupyörällä. Valitkaa kolme eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttavaa tekijää

- moottoriajoneuvot
- jalankulkijat
- suuret ajonopeudet
- ajoratamerkintöjen puuttuminen
- kadun rakenteen säilyttäminen entisellään (ajorata ja jalkakäytävät)
- kadun kalusteet
- muiden kadulla liikkujien liikennekäyttäytyminen
- konfliktit muiden kadulla liikkujien kanssa
- liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen
- moottoriajoneuvojen pysäköinti
- pihakatu-käsitteen vieraus
- muu, mikä?

**26.** Mitkä tekijät aiheuttavat eniten turvattomuuden tunnetta liikkuessanne Kauppakadun pihakadulla moottoriajoneuvolla. Valitkaa kolme eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttavaa tekijää

- pyöräilijät
- jalankulkijat
- suuret ajonopeudet
- ajoratamerkintöjen puuttuminen
- kadun rakenteen säilyttäminen entisellään (ajorata ja jalkakäytävät)
- kadun kalusteet
- muiden kadulla liikkujien liikennekäyttäytyminen
- konfliktit muiden kadulla liikkujien kanssa
- liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen
- moottoriajoneuvojen pysäköinti
- pihakatu-käsitteen vieraus
- muu, mikä?

**27.** Oletteko kohdannut Kauppakadun pihakadulla vaaratilanteen seuraavilla kulkutavoilla liikkuessanne? \*

kyllä ei en osaa sanoa

- |                     |                       |                       |                       |
|---------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| kävellen            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| pyörällä            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| moottoriajoneuvolla | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**28.** Millaisen vaaratilanteen olette kohdannut?

**29.** Onko Kauppakadun sosiaalinen turvallisuus mielestänne muuttunut pihakatumuutoksen myötä (esim. häiriöiden osalta)? \*

- selvästi parantunut
- jonkin verran parantunut
- ei parantunut eikä heikentynyt
- jonkin verran heikentynyt
- selvästi heikentynyt
- en osaa sanoa

### Viihtyisyys

**30.** Onko Kauppakadun pihakatu mielestänne vaikuttanut keskustan viihtyisyyteen? \*

- selvästi parantavasti
- jonkin verran parantavasti
- ei parantavasti eikä heikentävästi
- jonkin verran heikentävästi
- selvästi heikentävästi
- en osaa sanoa

**31.** Miten suhtaudutte Kauppakadun pihakatuosuuden liikkeiden levittäytymiseen jalkakäytävälle (mm. terassit, myyntirekit)? \*

- erittäin myönteisesti
- jokseenkin myönteisesti
- en myönteisesti enkä kielteisesti
- jokseenkin kielteisesti
- erittäin kielteisesti
- en osaa sanoa

**32.** Mitkä tekijät mielestänne tekevät pihakadusta viihtyisän? Valitkaa kolme eniten viihtyisyyttä lisäävää tekijää. \*

- istutukset
- kalusteet, mm. penkit
- taide
- valaistus
- moottoriajoneuvojen tilan rajoittaminen
- ajonopeuksien alentuminen
- moottoriajoneuvojen pysäköintipaikkojen vähentäminen
- tapahtumat
- yritysten levittäytyminen jalkakäytävälle
- terassit
- muu, mikä?

### Oleskelu

**33.** Vietättekö Kauppakadun pihakadulla aikaa oleskellen, esim. istuen penkillä? \*

- päivittäin
- useita kertoja viikossa
- kerran viikossa
- muutaman kerran kuukaudessa
- kerran kuukaudessa
- harvemmin kuin kerran kuukaudessa
- en koskaan
- en osaa sanoa

**34.** Miten arvioitte Kauppakadun pihakadun istumismahdollisuuksien riittävyyden? \*

- erittäin hyvä
- hyvä
- tyydyttävä
- huono
- en osaa sanoa

**35.** Mitä mieltä olette lasten kiinteästi sijoitettavien leikkivälineiden tarpeellisuudesta Kauppakadun pihakadulla? \*

- erittäin tarpeellisia
- jokseenkin tarpeellisia
- jokseenkin tarpeettomia
- täysin tarpeettomia
- en osaa sanoa

**Vuorovaikutus**

**36.** Missä määrin Kauppakadun pihakatumuutoksesta on mielestänne tiedotettu? \*

- täysin riittävästi
- melko riittävästi
- melko riittämättömästi
- täysin riittämättömästi
- en osaa sanoa

**37.** Missä määrin olette päässyt ilmaisemaan mielipiteenne/ehdotuksenne Kauppakadun pihakadun suhteen? \*

- täysin riittävästi
- melko riittävästi
- melko riittämättömästi
- täysin riittämättömästi
- en osaa sanoa

**38.** Mitä mieltä olette tästä prosessista, jossa Kauppakadun pihakatu on toteutettu ensin väliaikaisilla järjestelyillä ja kuntalaispalautteen jälkeen käynnistetään varsinainen suunnittelu? \*

- erittäin hyvä
- hyvä
- tyydyttävä
- huono
- en osaa sanoa

**Muuta**

**39.** Mitä toimintoja (esim. oleskelupaikat, ajanviettomahdollisuudet, kaupalliset toiminnot) Kauppakadun pihakadulla pitäisi mahdollistaa?

**40.** Miten kehittäisitte Kauppakadun pihakatua?

**41.** Puuttuuko Kauppakadun pihakadulta mielestänne joitain tarvitsemanne tuote- tai palveluliikkeitä?

**42.** Muita kommentteja?



## LIITE C: YRITTÄJÄKYSSELYN LOMAKE

Sivu 1/7



### Kysely Kauppakadun pihakatumuutoksesta kadun yrittäjille

Kyselyn tarkoituksena on kerätä tietoa Kauppakadun pihakatumuutoksesta kadun yrittäjien näkökulmasta pihakadun jatkosuunnittelua varten. Kauppakatu muutettiin keväällä pihakaduksi väliaikaisin järjestelyin välillä Kilpisenkatu – Vaasankatu. Muutos liittyy keskustan kehittämiseen ja sen elinvoimaisuuden ja viihtyisyyden parantamiseen. Taustalla on myös kaupunginhallituksen vuonna 2012 tekemä päätös kyseisen katujakson muuttamisesta kävelypainotteiseksi kaduksi.

Kadun käyttötarkoituksen muuttaminen väliaikaisin järjestelyin antaa oivan tilaisuuden selvittää muutoksen vaikutuksia keskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden lisääntymiseen sekä asukkaiden, yrittäjien ja kaupungissa vierailevien suhtautumiseen. Samalla avautuu mahdollisuus erilaisille kokeiluille, joita voidaan tarvittaessa räätälöidä uudelleen nopealla aikataululla.

Kauppakadun pihakatuun liittyy tutkimus, jossa selvitetään katutilan käyttötarkoituksen muutosprosessin onnistuminen kipupisteineen. Sen tuottamaa tietoa voidaan hyödyntää vastaavissa, tulevissa hankkeissa. Tutkimus tehdään diplomityönä Tampereen teknilliseen yliopistoon ja se on saanut Liikenneviraston ja Ympäristöministeriön myöntämää rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tukeviin hankkeisiin.

Kyselyyn vastaaminen kestää noin 10 minuuttia.

### Taustatiedot

#### 1. Millä alalla yrityksenne toimii? \*

- kauppa (esim. ruoka- tai kukkakauppa)
- palvelutoiminta (esim. kampaamo- tai kauneudenhoitopalvelut)
- ravitsemistoiminta
- kiinteistöalan toiminta
- rahoitus- ja vakuutustoiminta
- kulttuuri- ja viihdetoiminta
- koulutustoiminta
- muu, mikä?

2. Kuinka kauan yrityksenne on toiminut samalla paikalla? \*

- alle vuoden
- 1-3 vuotta
- 4-6 vuotta
- 7-9 vuotta
- 10 vuotta tai pidempään

### **Pihakadusta**

3. Oliko pihakatu käsitteenä (kaikkien yhteinen tila, ajoneuvojen alhaiset nopeudet jne.) teille tuttu ennen Kauppakadun muutosta pihakaduksi? \*

- erittäin tuttu
- jokseenkin tuttu
- jokseenkin tuntematon
- täysin tuntematon
- en osaa sanoa

4. Kuinka tuttu pihakatu on käsitteenä teille nykyään? \*

- erittäin tuttu
- jokseenkin tuttu
- jokseenkin tuntematon
- täysin tuntematon
- en osaa sanoa

5. Miten suhtaudutte Kauppakadun pihakatuideaan ennen kadun muutosta? \*

- erittäin myönteisesti
- jokseenkin myönteisesti
- en myönteisesti enkä kielteisesti
- jokseenkin kielteisesti
- erittäin kielteisesti
- en osaa sanoa

6. Miten suhtaudutte Kauppakadun pihakatuun nykyään? \*

- erittäin myönteisesti
- jokseenkin myönteisesti
- en myönteisesti enkä kielteisesti
- jokseenkin kielteisesti
- erittäin kielteisesti
- en osaa sanoa

**7.** Onko Kauppakadun pihakatu mielestänne vaikuttanut keskustan viihtyisyyteen? \*

- selvästi parantavasti
- jonkin verran parantavasti
- ei parantavasti eikä heikentävästi
- jonkin verran heikentävästi
- selvästi heikentävästi
- en osaa sanoa

**8.** Onko Kauppakadun sosiaalinen turvallisuus mielestänne muuttunut pihakatumuutoksen myötä (esim. häiriöiden osalta)? \*

- selvästi parantunut
- jonkin verran parantunut
- ei parantunut eikä heikentynyt
- jonkin verran heikentynyt
- selvästi heikentynyt
- en osaa sanoa

### Yrityksenne saavutettavuus

**9.** Onko yrityksenne saavutettavuus seuraavilla kulutavoilla mielestänne muuttunut pihakadun myötä? \*

	selvästi parantunut	jonkin verran parantunut	ei parantu- nut eikä heikentynyt	jonkin ver- ran heiken- tynyt	selvästi heikentynyt	en osaa sanoa
kävellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
polkupyörällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mootoriajoneuvolla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**10.** Miten arvioisitte asiakkaidenne kulutapajakauman eli kuinka monta prosenttia asiakkaistanne saapuu (Jos ette pysty arvioimaan osuuksia, voitte jättää vastaamatta kysymykseen.)

kävellen \_\_\_\_\_

polkupyörällä \_\_\_\_\_

mootoriajoneuvolla \_\_\_\_\_

**11.** Missä määrin Kauppakadun pihakadulla on mielestänne pysäköintipaikkoja yrityksenne läheisyydessä? \*

liian paljon tarpeeksi liian vähän en osaa sanoa

- |                      |                       |                       |                       |                       |
|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| polkupyörille        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| moottoriajoneuvoille | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**12.** Minne pysäköintipaikkoja tarvitaan lisää?

### Yritystoiminta

**13.** Millainen vaikutus pihakatumuutoksella on ollut yrityksenne kesän 2015 asiakasmääriin verrattuna vastaavaan kesään ennen muutosta? \*

- merkittävä positiivinen
- positiivinen
- ei vaikutusta
- negatiivinen
- merkittävä negatiivinen
- en osaa sanoa

**14.** Millainen vaikutus pihakatumuutoksella on ollut yrityksenne kesän 2015 liikevaihtoon verrattuna vastaavaan kesään ennen muutosta? \*

- merkittävä positiivinen
- positiivinen
- ei vaikutusta
- negatiivinen
- merkittävä negatiivinen
- en osaa sanoa

**15.** Onko alueen houkuttelevuus kauppapaikkana mielestänne muuttunut pihakadun myötä? \*

- merkittävästi kasvanut
- jonkin verran kasvanut
- ei kasvanut eikä vähentynyt
- jonkin verran vähentynyt
- merkittävästi vähentynyt
- en osaa sanoa

**16.** Kuinka myönteisenä tai kielteisenä koette pihakadun yritystoimintanne kannalta? \*

- erittäin myönteisenä
- jokseenkin myönteisenä
- en myönteisenä enkä kielteisenä
- jokseenkin kielteisenä
- erittäin kielteisenä
- en osaa sanoa

**17.** Onko yrityksenne hyödyntänyt pihakadun mahdollisuuksia, esim. avannut terassin, tuonut kalusteita tai myyntipöytiä ulos tai käyttänyt muuten jalkakäytävää yrityksen toiminnassa? \*

- kyllä
- ei
- en osaa sanoa

**18.** Miksi ette ole hyödyntäneet?

**19.** Onko yrityksenne tehnyt yhteistyötä pihakadun muiden yrittäjien kanssa? \*

- kyllä
- ei
- en osaa sanoa

**20.** Millaista yhteistyötä olette tehneet?

**21.** Jos olette saanut asiakkailtanne palautetta Kauppakadun pihakadusta, niin millaista palaute on pääasiassa ollut? \*

- erittäin myönteistä
- jokseenkin myönteistä
- ei myönteistä eikä kielteistä
- jokseenkin kielteistä
- erittäin kielteistä
- en osaa sanoa
- en ole saanut palautetta

**Vuorovaikutus**

**22.** Missä määrin yritystänne informoitiin Kauppakadun pihakatumuutoksesta? \*

- täysin riittävästi
- melko riittävästi
- melko riittämättömästi
- täysin riittämättömästi
- en osaa sanoa

**23.** Missä määrin teille kerrottiin, mitä pihakatumuutos käytännössä mahdollistaa yrityksellenne? \*

- täysin riittävästi
- melko riittävästi
- melko riittämättömästi
- täysin riittämättömästi
- en osaa sanoa

**24.** Missä määrin olette päässyt ilmaisemaan mielipiteenne/ehdotuksenne yrityksenne näkökulmasta Kauppakadun pihakadun suhteen? \*

- täysin riittävästi
- melko riittävästi
- melko riittämättömästi
- täysin riittämättömästi
- en osaa sanoa

**25.** Miten Kauppakadun pihakatumuutoshankkeen vuorovaikutus on yrityksenne näkökulmasta sujunut? \*

- erittäin hyvin
- hyvin
- tyydyttävästi
- huonosti
- en osaa sanoa

**26.** Mitä mieltä olette tästä prosessista, jossa Kauppakadun pihakatu on toteutettu ensin väliaikaisilla järjestelyillä ja kuntalaispalautteen jälkeen käynnistetään varsinainen suunnittelu? \*

- erittäin hyvä
- hyvä
- tyydyttävä
- huono
- en osaa sanoa

**27.** Mikä on mielestänne tehokkain tapa kaupungin taholta tiedottaa keskustan muutoksista yrittäjille? \*

- kaupungin internet-sivut
- keskustelutilaisuudet
- sähköposti
- henkilökohtainen käynti yrityksessä
- muu, mikä?

### **Muuta**

**28.** Miten kehittäisitte Kauppakadun pihakatua?

**29.** Muita kommentteja?