



JYVÄSKYLÄN
KAUPUNKI

Jyväskylän kaupunki

Kauppakadun pihakatumuutos

Kaupunkilaiskyselyn tulokset

Saara Aavajoki
FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy
13.10.2015

Kysely Kauppakadun pihakatumuutoksesta kaupunkilaisille

Kyselyn tarkoituksena oli 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 kaupungin hallituksen 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, tulevaisuuden hankkeissa. Tutkimus tehdään diplomityönä Tampereen teknilliseen yliopistoon ja se on saanut Liikenneviraston ja Ympäristöministeriön myöntämää rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tukeviin hankkeisiin.

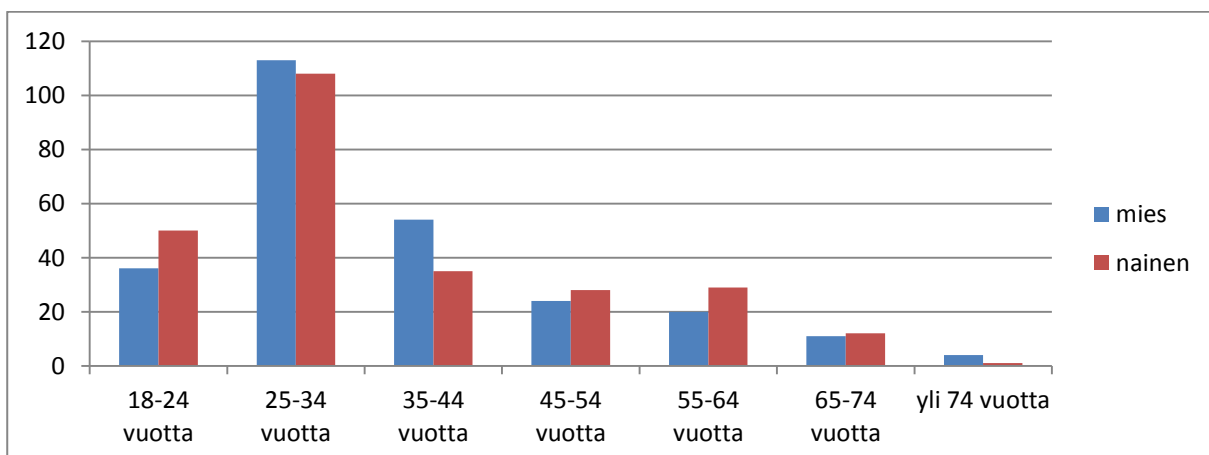
Kyselytutkimus kaupunkilaisille toteutettiin verkkokyselynä, joka oli kaikille avoin 24.8.–6.9.2015. Kyselyyn oli mahdollista vastata myös paperilomakkeella Kirkkopuiston kioskissa sekä Jyväskylä-infossa.

Kyselyyn tuli yhteensä 525 vastausta kahden viikon aikana. Tulosten selkeyttämiseksi esimerkiksi erittäin ja jokseenkin myönteiset vastaukset on yhdistetty myönteisiksi vastauksiksi sekä erittäin ja jokseenkin kielteiset vastaukset kielteisiksi. Tulokset on esitetty tässä raportissa.

Tulokset

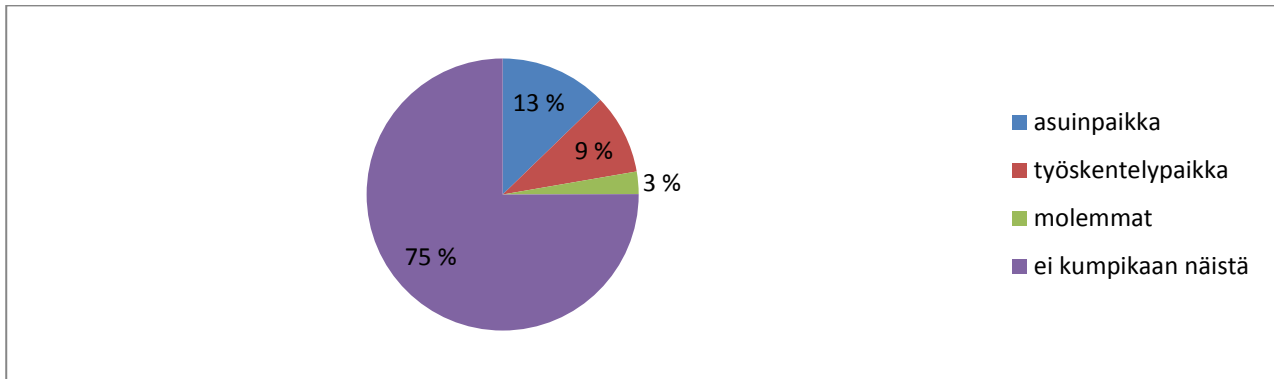
Taustatiedot

Kyselyn ensimmäisessä osiossa kysyttiin vastaajien taustatietoja. Vastaajien sukupuolijakauma oli hyvin tasainen ja vastaajista 49,9 % oli miehiä ja 50,1 % naisia. Suurin ikäryhmä vastaajissa oli 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 1. on esitetty vastanneiden sukupuoli- ja ikäjakaumat tarkemmin. Tulosten tarkastelua varten 65–74-vuotiaiden ja yli 74-vuotiaiden ikäryhmät on pienten vastausmäärien vuoksi jatkossa yhdistetty yli 64-vuotiaiden ikäryhmäksi.



Kuva 1. Vastaajien lukumäärä iän ja sukupuolen mukaan jaoteltuna.

Vastaajista 64 % asuu kantakaupungin alueella (postinumerot 40100, 40200, 40600, 40700 ja 40720) ja 36 % asuu muualla. Tarkemmin jaoteltuna eniten vastauksia eli 36 % vastauksista saatiin keskustan, Lutakon, Puistolan ja Tourulan alueelta (40100). Mäki-Matin ja Savelan alueelta (40700) vastauksia oli 14 % sekä Kuokkalan alueelta (40520) 10 %. Kun vastaajilta kysyttiin tarkemmin, että asuvatko tai työskentelevätkö he Kauppakadun pihakatuosuudella, saatiin tulokseksi, että neljännes vastanneista joko asuu ja/tai työskentelee Kauppakadun pihakatuosuudella. Kuvassa 2. on esitetty tarkemmin Kauppakadun pihakatuosuuden merkitys vastaajille.

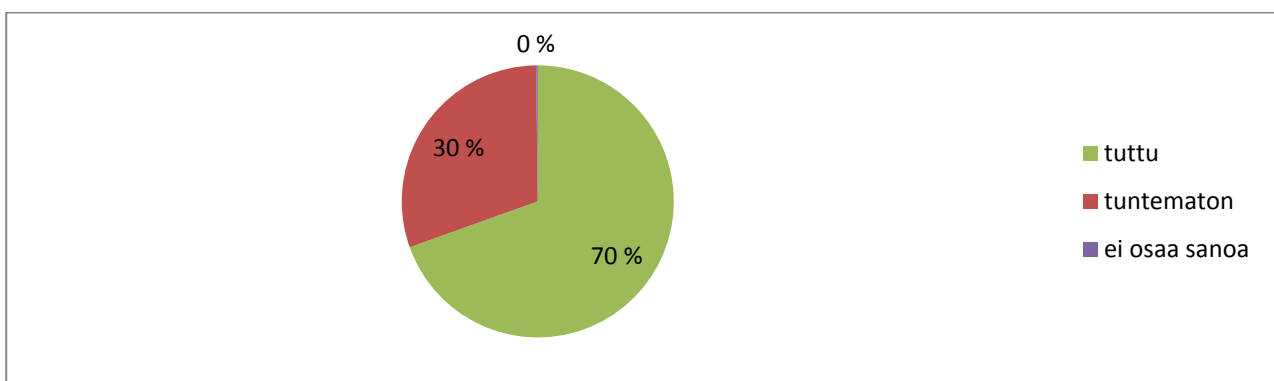


Kuva 2. Kauppakadun pihakatuosuuden merkitys vastaajille.

Lisäksi taustatietoina kysyttiin vastaajien liikuntarajoitteita sekä mahdollisuutta käyttää autoa tai polkupyörää. Vastaajista 2 %:lla on liikuntarajoite. Auton käyttömahdollisuus on vastanneista kahdella kolmasosalla (67 %) ja pyöräkäyttömahdollisuus on 90 %:lla vastaajista.

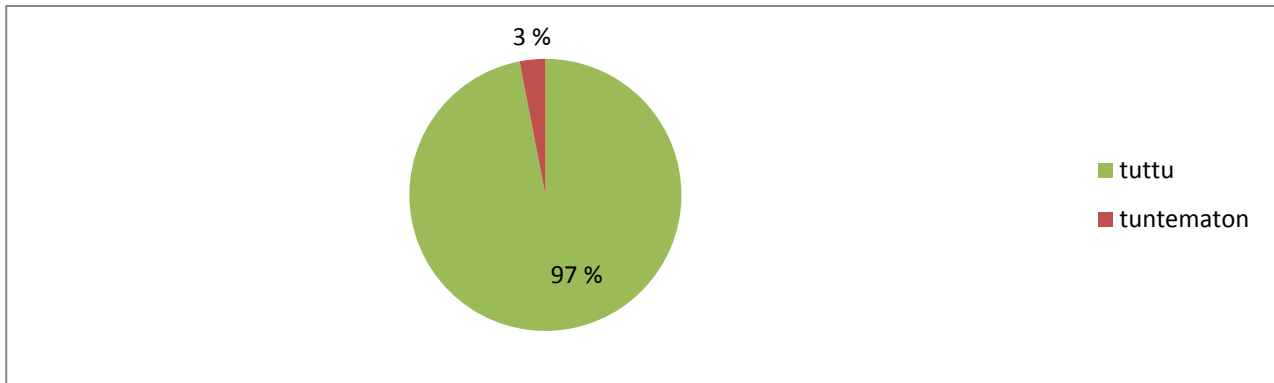
Pihakadusta

Yleisesti pihakatuihin liittyen kaupunkilaisten tuntemusta pihakadusta selvitettiin kysymällä, oliko pihakatu käsitteenä (kaikkien yhteinen tila, ajoneuvojen alhaiset nopeudet, jne.) kaupunkilaisille ennestään tuttu. Vastaajista noin 70 %:lle pihakatu oli käsitteenä ennestään tuttu ja tuntematon se oli noin 30 %:lle vastanneista. Käsitteen tuttuus on esitetty kuvassa 3. Miehille pihakatu oli käsitteenä hieman tutumpi kuin naisille.



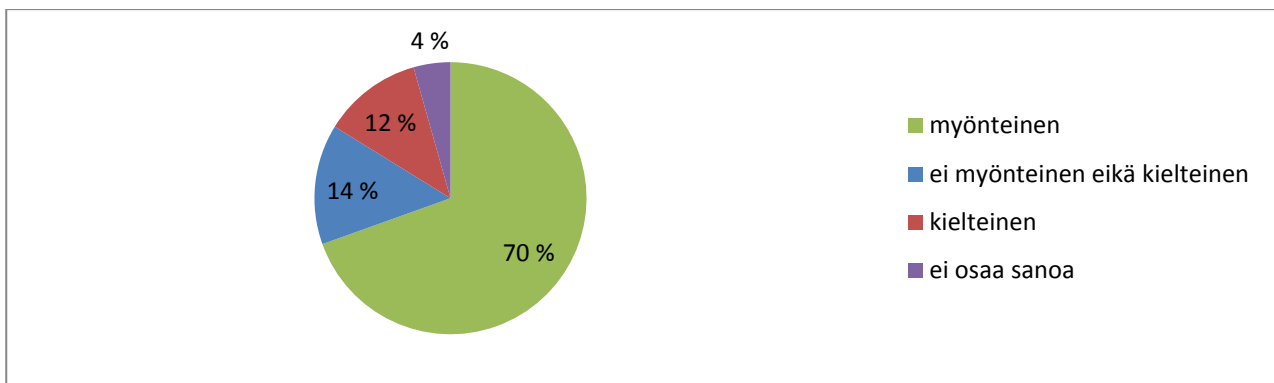
Kuva 3. Pihakatu -käsitteen tuttuus ennen Kauppakadun pihakatumuutosta.

Kyselyssä selvitettiin myös, onko Kauppakadun pihakatu lisännyt kaupunkilaisten tuntemusta pihakadusta käsitteenä. Kun vastaajilta kysyttiin, kuinka tuttu pihakatu on käsitteenä heille nykyään, huomataan, että pihakatu on tuttu noin 97 %:lle vastanneista (kuva 4.).



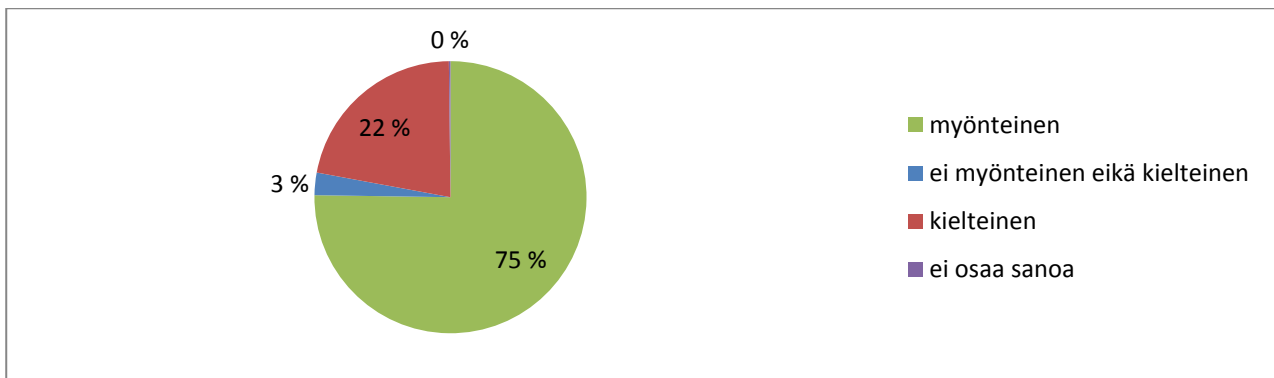
Kuva 4. Pihakatu -käsitteen tuttuus nykyään.

Tutkimuksessa kysyttiin kaupunkilaisten suhtautumista Kauppakadun pihakatuideaan ennen muutosta sekä suhtautumista pihakatuun nykyään, kun muutos on toteutettu väliaikaisilla järjestelyillä. Pihakatuideaan ennen katumuutosta suhtautui myönteisesti noin 70 % vastaajista ja kielteisesti noin 12 % vastanneista. Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuideaan ennen katumuutosta on esitetty tarkemmin kuvassa 5.



Kuva 5. Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuideaan ennen kadun muutosta.

Nykyään pihakatuun suhtautuu myönteisesti noin 75 % vastaajista ja kielteisesti noin 22 % vastaajista. Sekä myönteisyys että kielteisyys ovat kasvaneet muutoksen myötä ja vastaavasti ei myönteinen eikä kielteinen suhtautuminen on vähentynyt. Suurimmalla osalla vastaajista on siis nyt joko myönteinen tai kielteinen mielipide pihakadusta. Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuun nykyään on esitetty kuvassa 6.

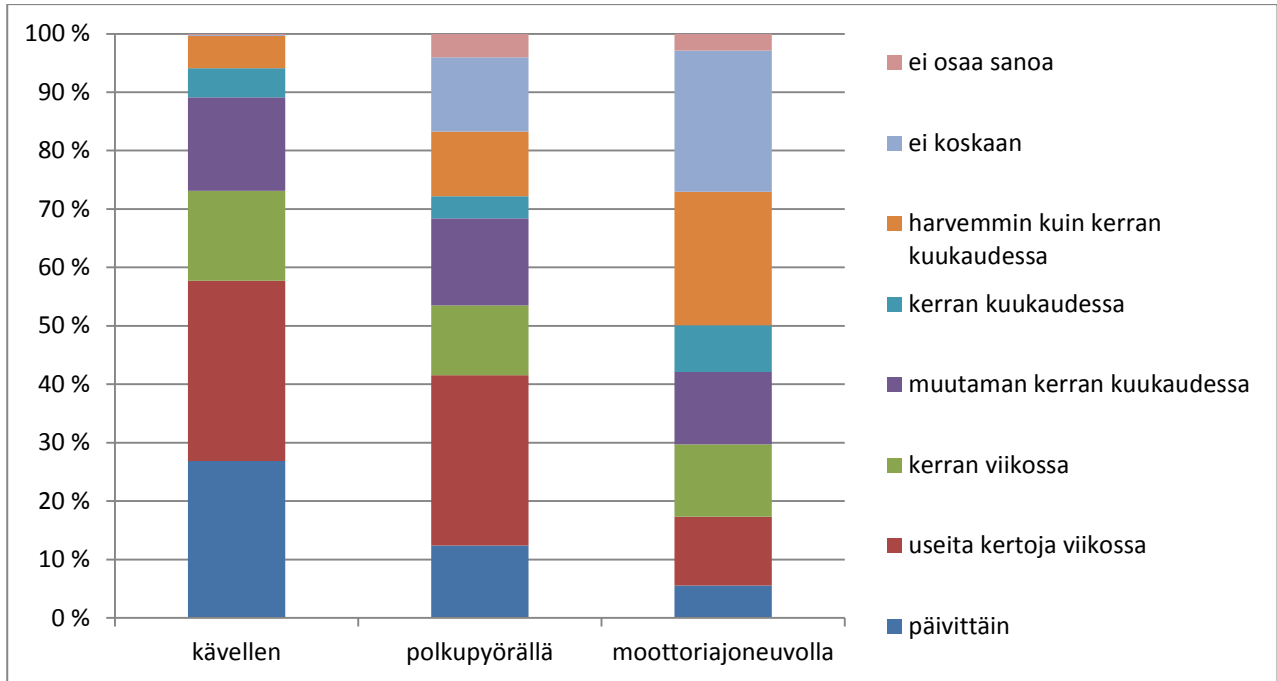


Kuva 6. Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakatuun nykyään.

Liikkuminen

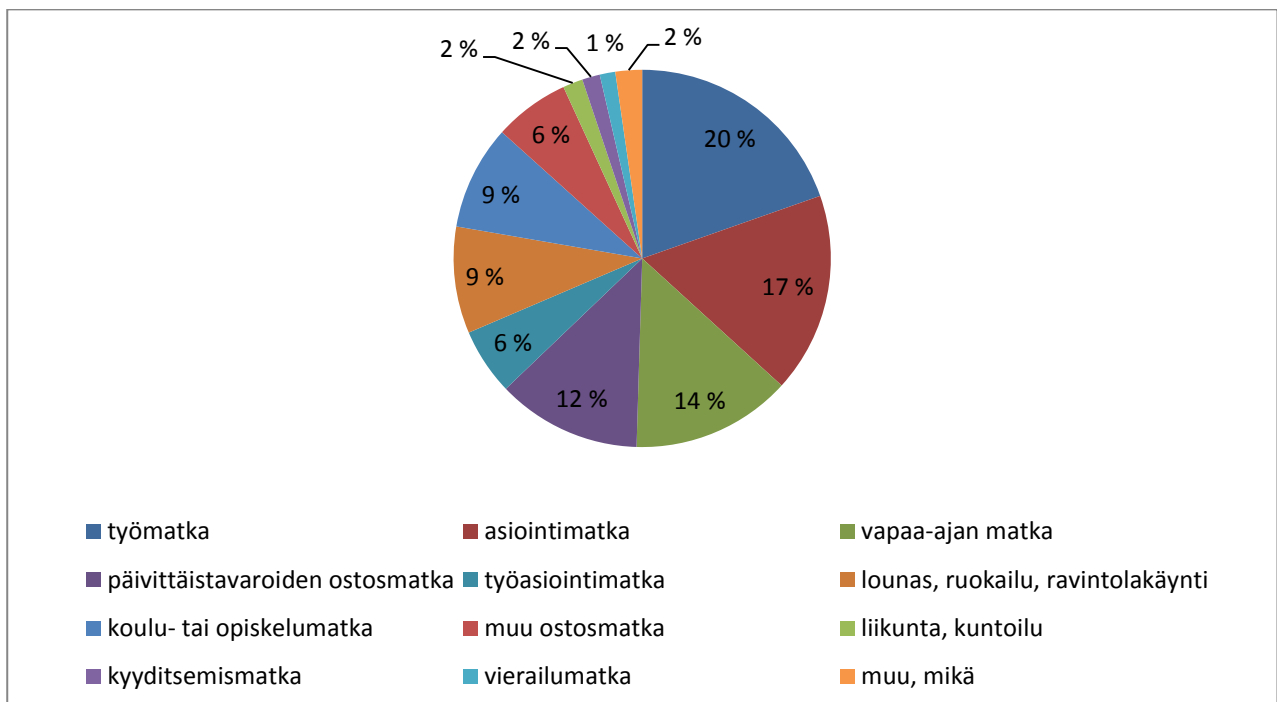
Kyselytutkimuksen liikkumisosiossa selvitettiin kaupunkilaisten liikkumistottumuksia Kauppakadun pihakatuosuudella. Vastanneista 27 % liikkuu pihakadulla kävellen päivittäin ja 31 % useita kertoja viikossa. Vastaavasti 12 % vastanneista liikkuu pihakadulla päivittäin polkupyö-

rällä 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 7. on esitetty tarkemmin kaupunkilaisten liikkuminen pihakadulla kävellen, polkupyörällä ja moottoriajoneuvolla.



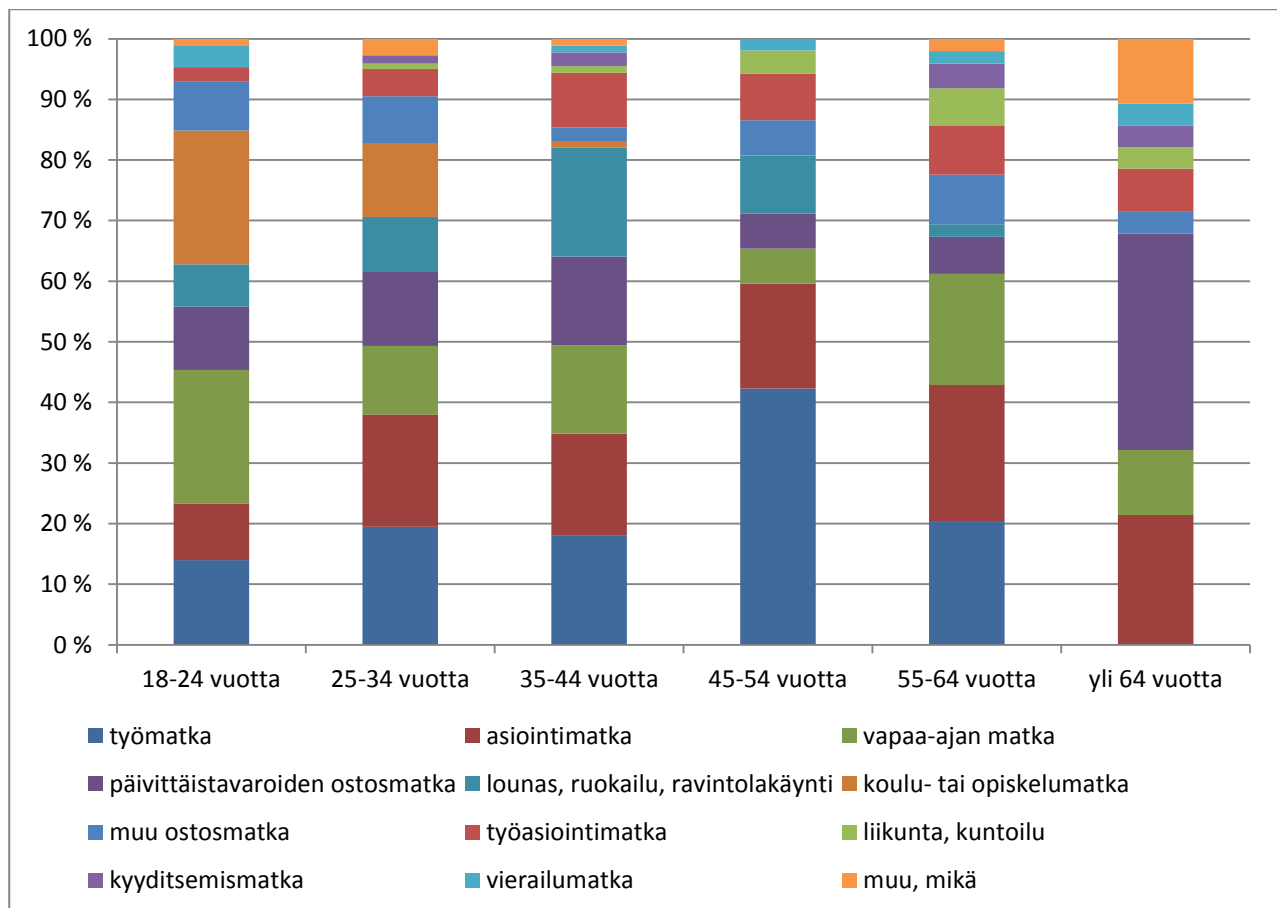
Kuva 7. Kaupunkilaisten liikkumistottumukset Kauppakadun pihakatuosuudella.

Kyselytutkimuksen mukaan vastaajien pääsääntöinen matkan tarkoitus Kauppakadun pihakadulla on yleisimmin työmatka, sillä viidennes vastaajista valitsi sen. Seuraavaksi yleisimmät pääsääntöiset matkan tarkoitukset Kauppakadun pihakatuosuudella ovat asiointimatka (17 % vastaajista) ja vapaa-ajan matka (14 % vastaajista). Vastaajien pääsääntöinen matkan tarkoituksen jakautuminen on esitetty tarkemmin kuvassa 8.



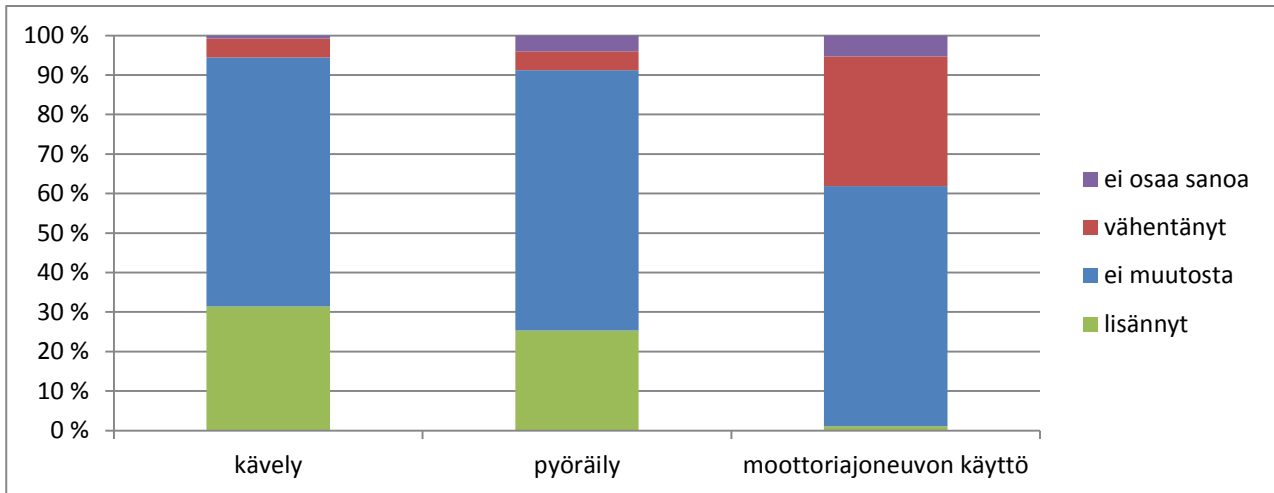
Kuva 8. Vastaajien pääsääntöinen matkan tarkoitus Kauppakadun pihakadulla.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna 18–24-vuotiaiden ryhmässä vapaa-ajan matkat ja koulu- tai opiskelumatkat ovat suurimmat matkaryhmät, kumpiakin on 22 % matkoista. 25–34-vuotiaiden ikäryhmässä yleisimmät matkat ovat työmatkoja ja asiointimatkoja, kumpiakin on 19 % matkoista. 35–44-vuotiaiden ikäryhmässä pihakadulla tehdään useimmiten työmatkoja (18 % matkoista) sekä lounas-, ruokailu- ja ravintolakäyntejä (18 % matkoista). 45–54-vuotiaiden ikäryhmässä työmatkat ovat selvästi suosituimpia 42 %:n osuudella ja toiseksi eniten tehdään asiointimatkoja (17 % matkoista). 55–64-vuotiaiden ikäryhmässä tehdään eniten asiointimatkoja (22 % matkoista) sekä työmatkoja (20 % matkoista). Yli 64-vuotiaat vastaajat tekevät selvästi eniten päivittäistavaroiden ostosmatkoja (36 % matkoista) sekä asiointimatkoja (21 % matkoista) Kauppakadun pihakadulla. Tulokset on esitetty ikäryhmittäin tarkemmin kuvassa 9.



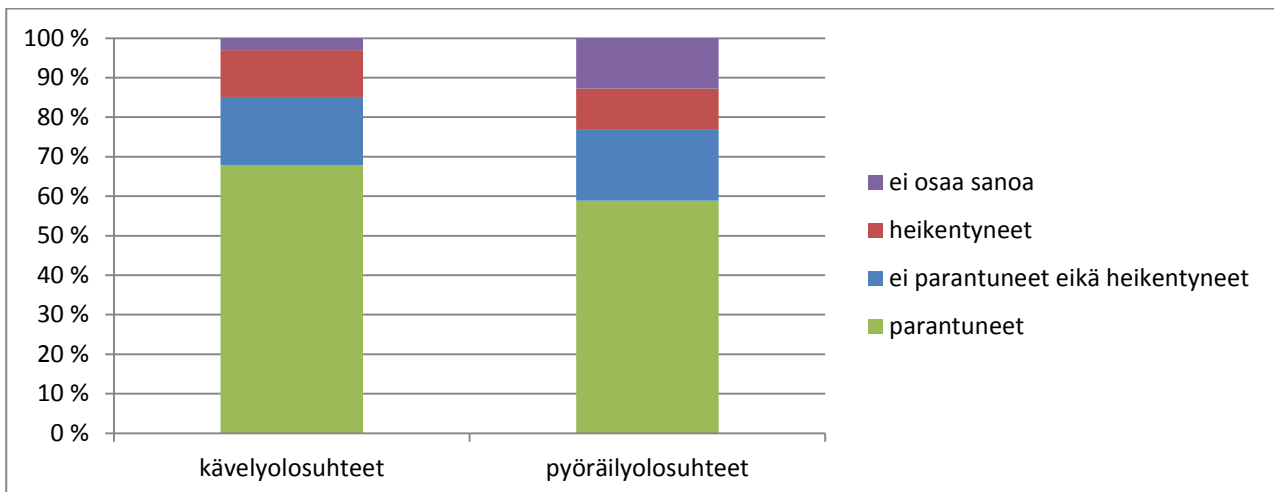
Kuva 9. Vastaajien pääsääntöinen matkan tarkoitus Kauppakadun pihakadulla ikäryhmittäin jaoteltuna.

Tutkimuksessa selvitettiin pihakatumuutoksen vaikutusta kaupunkilaisten kävely- ja pyöräilymääriin sekä moottoriajoneuvon käyttömäärään verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua. Tuloksista nähdään, että vastaajista noin 31 % on lisännyt kävelymääräänsä ja noin 25 % on lisännyt pyöräilymääräänsä Kauppakadulla pihakatumuutoksen myötä verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua. Moottoriajoneuvon käyttöä on puolestaan vähentänyt noin 33 % vastaajista. Tulokset tukevat siis pihakadun pyrkimystä lisätä kävelyn ja pyöräilyn suosiota kulkutapoina sekä autoliikenteen rauhoittamista Kauppakadulla. Tarkemmin pihakatumuutoksen vaikutusta vastaajien liikkumismääriin on kuvattu kuvassa 10. Vastaajista, jotka ovat vähentäneet moottoriajoneuvon käyttöä pihakadulla, ei kuitenkaan 78 % ole vähentänyt asiointiaan pihakadulla.



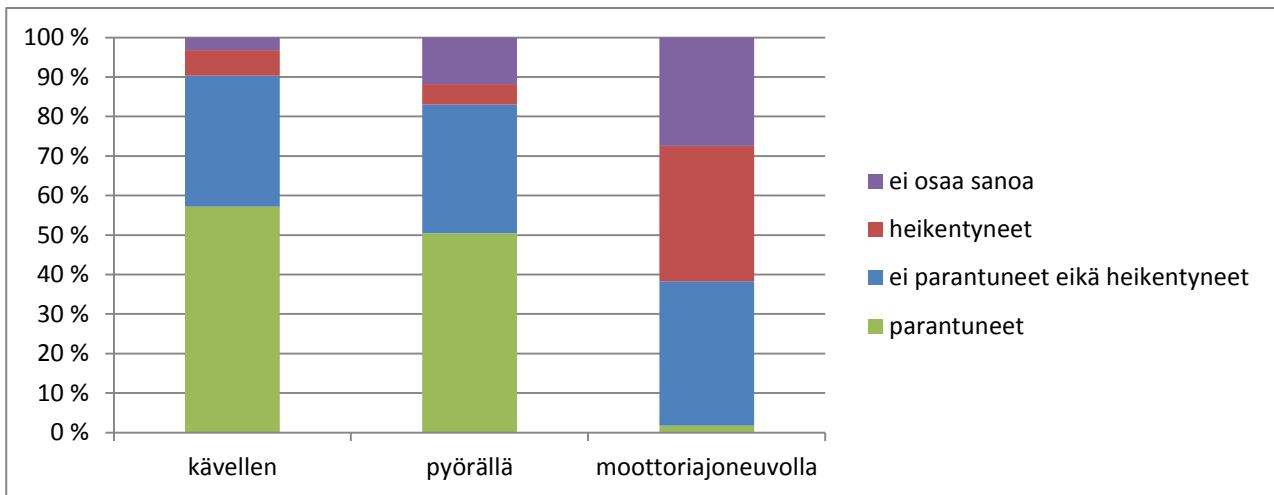
Kuva 10. Pihakatumuutoksen vaikutus vastaajien liikkumismääriin Kauppakadulla eri kulkumuodoittain verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua.

Pihakadun myötä Kauppakadun kävelyolosuhteiden koki parantuneen vastaajista noin 68 % ja pyöräilyolosuhteiden noin 59 % vastaajista. Vastaajien näkemys kävely- ja pyöräilyolosuhteiden muuttumisesta on esitetty kuvassa 11.



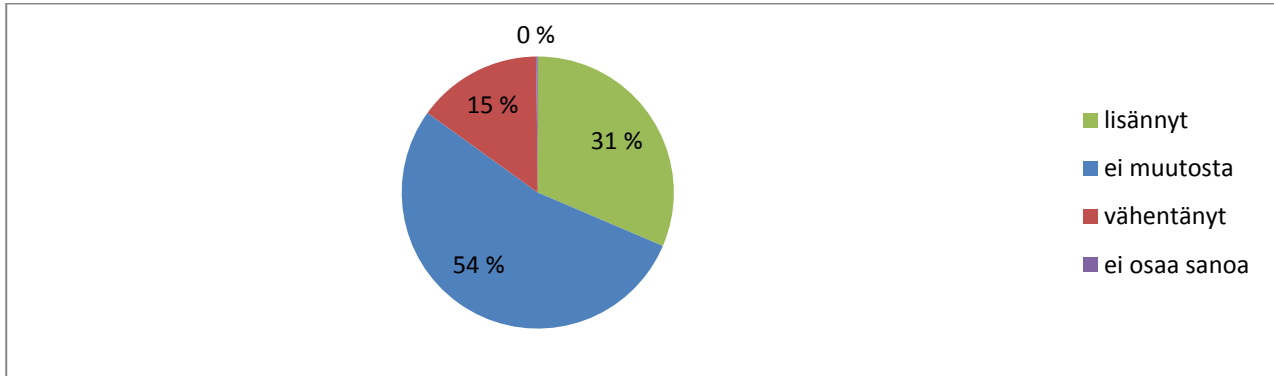
Kuva 11. Kauppakadun kävely- ja pyöräilyolosuhteiden muutos.

Tutkimuksessa selvitettiin kaupunkilaisten näkemystä pihakadun liikkeiden kulkuyhteyksien muuttumisesta kävellen, pyörällä ja moottoriajoneuvolla pihakadun myötä. Tuloksista havaitaan, että vastaajista noin 57 %:n mielestä kulkuyhteydet liikkeisiin kävellen ovat parantuneet. Kulkuyhteydet liikkeisiin pyörällä ovat myös parantuneet noin 50 %:n mielestä. Kulkuyhteydet liikkeisiin kävellen ja pyörällä ovat heikentyneet vain harvojen mielestä, noin 5–6 % vastaajista koki kulkuyhteyksien heikentyneen. Kulkuyhteydet liikkeisiin moottoriajoneuvolla ovat heikentyneet vastaajista noin 34 %:n mielestä. Kaikkien kulkutapojen osalta kulkuyhteydet liikkeisiin eivät ole parantuneet eivätkä heikentyneet vastaajista noin kolmanneksen mielestä. Neutraalisti pihakadun myötä liikkeiden kulkuyhteyksiin kävellen suhtautui 33 % vastaajista, pyörällä 33 % vastaajista ja moottoriajoneuvolla 37 % vastaajista. Liikkeiden kulkuyhteyksiin moottoriajoneuvojen osalta neutraalisti suhtautuvien voidaan ajatella olevan myönteisiä pihakadulle, koska he eivät ole kokeneet pihakadun kuitenkään heikentäneen kulkuyhteyksiä liikkeisiin. Pihakadun vaikutusta liikkeiden kulkuyhteyksiin eri kulkutavoilla kaupunkilaisten kokemana on kuvattu tarkemmin kuvassa 12.



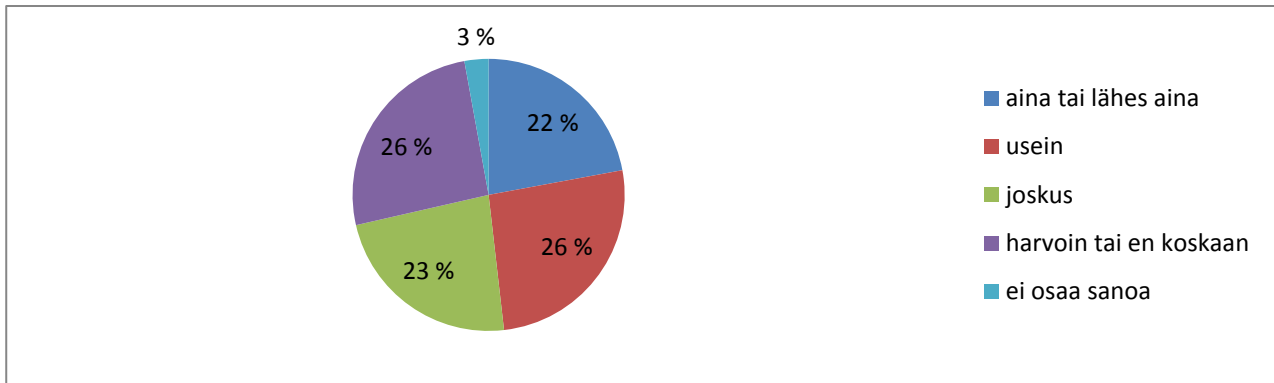
Kuva 12. Kauppakadun pihakatuosuuden vaikutus liikkeiden kulkuyhteyksiin eri kulkutavoilla pihakadulla.

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. Noin 31 % vastaajista koki asiointinsa Kauppakadulla lisääntyneen, kun taas noin 15 % vastanneista koki asiointinsa Kauppakadulla vähentyneen pihakadun myötä. Enemmistön (noin 54 % vastaajista) mielestä heidän asiointimäärissään Kauppakadulla ei ole tapahtunut muutosta verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua. Yhteenvetona vastaajista noin 85 %:n asiointi ei ole ainakaan vähentynyt Kauppakadulla pihakadun myötä. Vastaajien asiointia Kauppakadulla verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua on esitetty kuvassa 13.



Kuva 13. Pihakadun vaikutus vastaajien asiointiin Kauppakadulla verrattuna tilanteeseen ennen pihakatua.

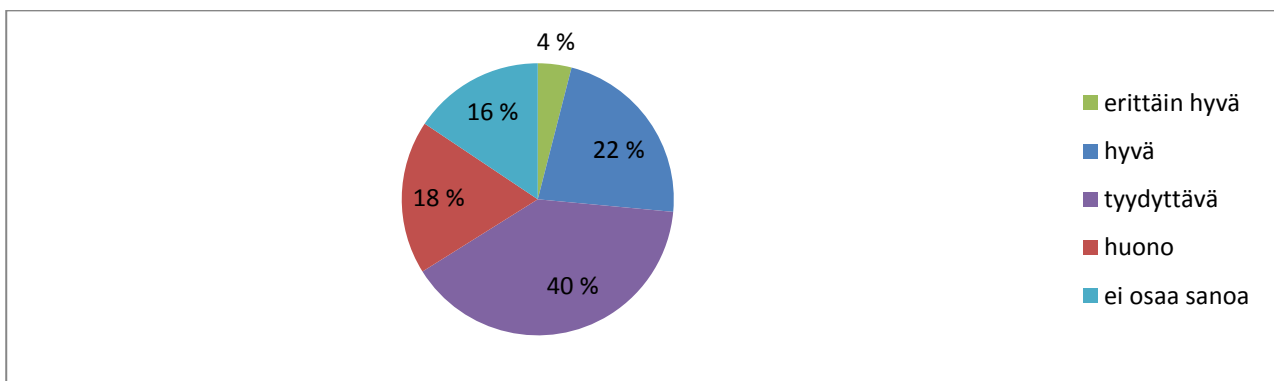
Kauppakadun pihakatumuutos on toteutettu ensimmäisessä vaiheessa väliaikaisilla järjestelyillä eikä katua ole rakenteellisesti muutettu. Kadulla on siis edelleen rakenteellisesti jalkakäytävät sekä ajorata, mutta jalankulkijalla on oikeus kulkea kaikilla kadunosilla. Lähes koko pihakatuosuudella on edelleen 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. Noin 3 % vastaajista ei osannut sanoa. Vastausten jakautuminen on esitetty tarkemmin kuvassa 14.



Kuva 14. Kuinka usein vastanneet käyttävät ajorataa jalkakäytävien sijaan, muutenkin kuin vain terrassien kohdalla, kävellessään pihakadulla.

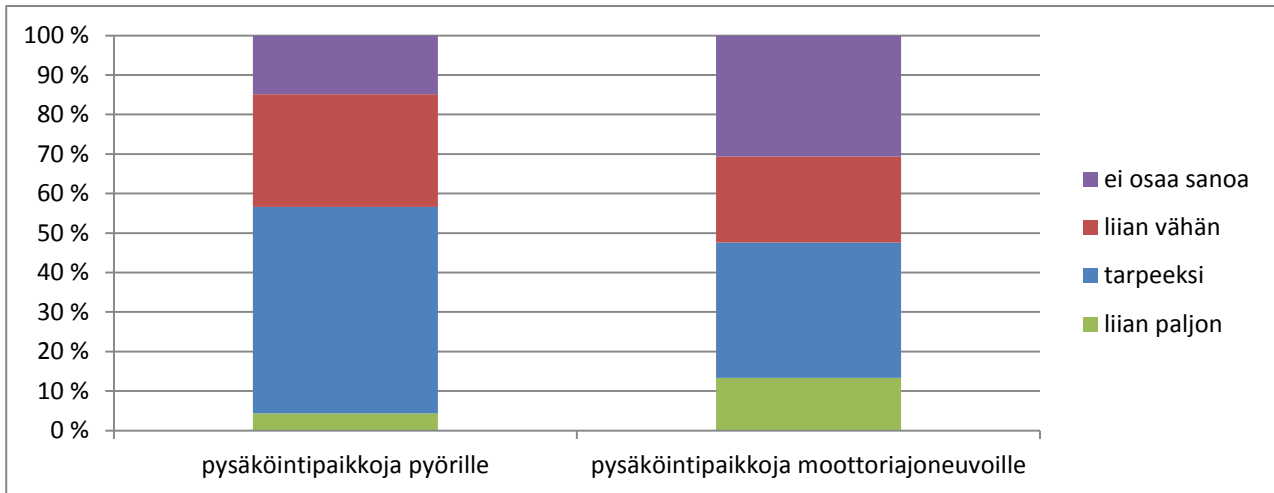
Vastaajilta, jotka kertoivat käyttävänsä ajorataa harvoin tai ei koskaan, kysyttiin tarkentavasti, miksi he eivät käytä ajorataa kävellessään. Yleisimpiä tekijöitä, joiden vuoksi ihmiset eivät halua käyttää ajorataa olivat muun muassa turvattomuus, koska pihakadun liikennesäännöt eivät ole kaikkien tiedossa 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 liikkuesssa on selkeämpää käyttää jalkakäytävää, jotta lapselle ei tule epäselvyyksiä, kuinka liikenneympäristöissä tavallisesti liikutaan.

Kauppakadun pihakatuosuuden esteettömyys on vastaajista yhteensä noin 26 %:n mielestä erittäin hyvä tai hyvä. Yhteensä noin 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. Pihakadun esteettömyys kaupunkilaisten kokemana on esitetty tarkemmin kuvassa 15. Liikuntarajoitteisista vastaajista 55 % koki esteettömyyden tyydyttäväksi, 27 % huonoksi ja 18 % ei osannut sanoa.



Kuva 15. Kauppakadun pihakatuosuuden esteettömyys kaupunkilaisten kokemana.

Pihakatumuutoksen myötä Kauppakadun pysäköintipaikkoja vähennettiin moottoriajoneuvoilta ja lisättiin hieman polkupyörille. Vastaajista noin 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 riittävyyttä kaupunkilaisten kokemana on esitetty tarkemmin kuvassa 16.



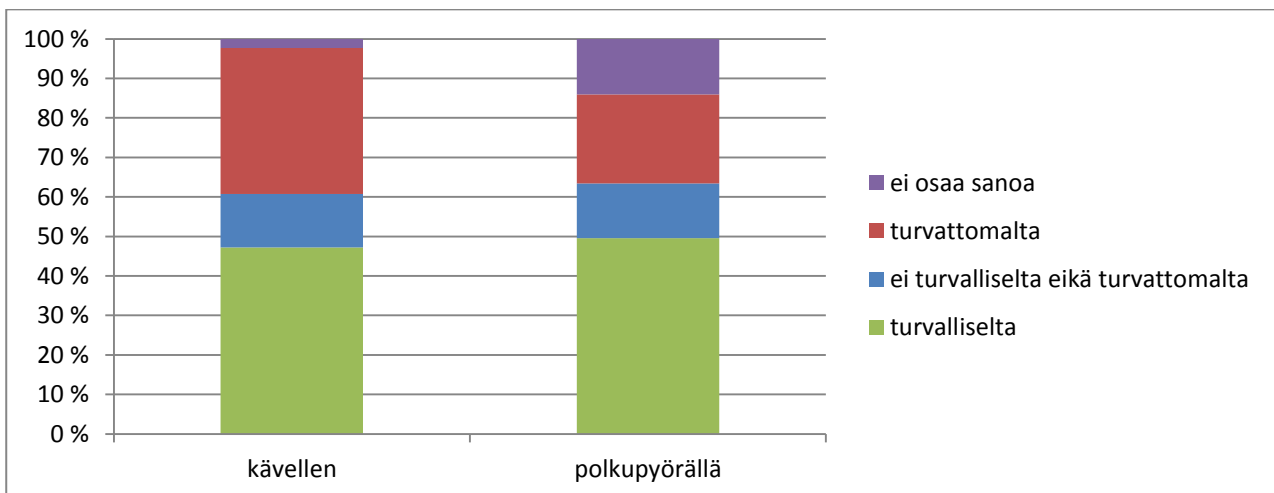
Kuva 16. Pysäköintipaikkojen riittävyys polkupyörille ja moottoriajoneuvoille pihakadulla.

Vastaajilta, jotka vastasivat pysäköintipaikkoja olevan liian vähän, kysyttiin tarkentavasti, minne pysäköintipaikkoja joko polkupyörille tai autoille tarvittaisiin lisää. Polkupyörille pysäköintipaikkoja toivottiin lisää kaikkiin pihakadun kortteleihin sopivin välimatkoin, jotta ei syntyisi suuria, ruuhkaisia pysäköintialueita. Pyöräpysäköinnin sijoittelu tasaisesti koko kadulle helpottaisi myös liikkeissä asiointia. Tarkempia mainintoja saivat esimerkiksi K-Marketin, Kasvisravintola Katriinan, Vakiopaineen sekä R-kioskin edustat, joissa nykyiset pyörätelineet ovat usein täynnä. Pysäköintipaikkoja toivottiin myös Kirkkopuistoon sekä Kauppakadun ja Cygnauksenkadun liittymän läheisyyteen. 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 selkeytystä pysäköintipaikkojen merkintöihin toivottiin. Esille nousi myös toiveita lyhytaikaisesta, ilmaisesta pysäköinnistä.

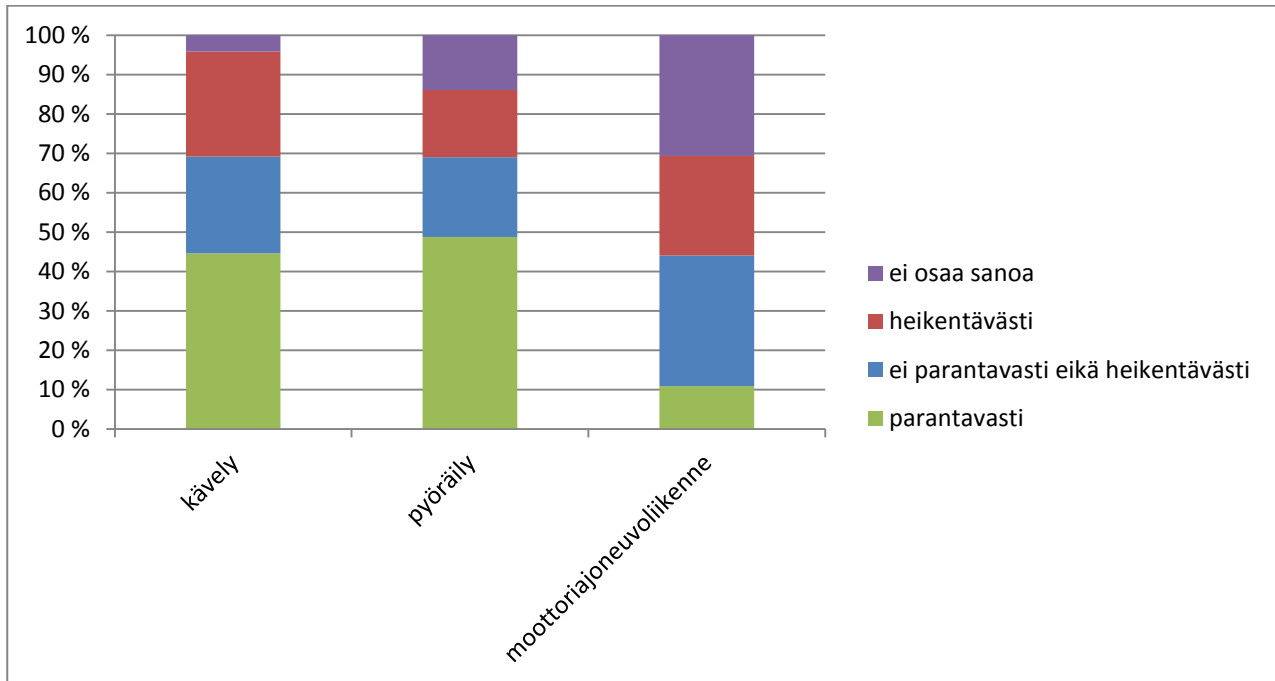
Turvallisuus

Pihakadun ajoradalla kävely tuntuu vastaajista noin 47 %:n mielestä turvalliselta. Turvattomalta pihakadun ajoradalla kävely tuntuu vastaajista noin 37 %:n mielestä. Pyöräilyn osalta vastaajista noin 50 % kokee pyöräilyn pihakadun ajoradalla turvallisiksi. Turvattomaksi ajoradalla pyöräilyn kokee vastaajista noin 22 %. Kuljetapojen turvallisuus pihakadun ajoradalla vastaajien kokemana on esitetty tarkemmin kuvassa 17.



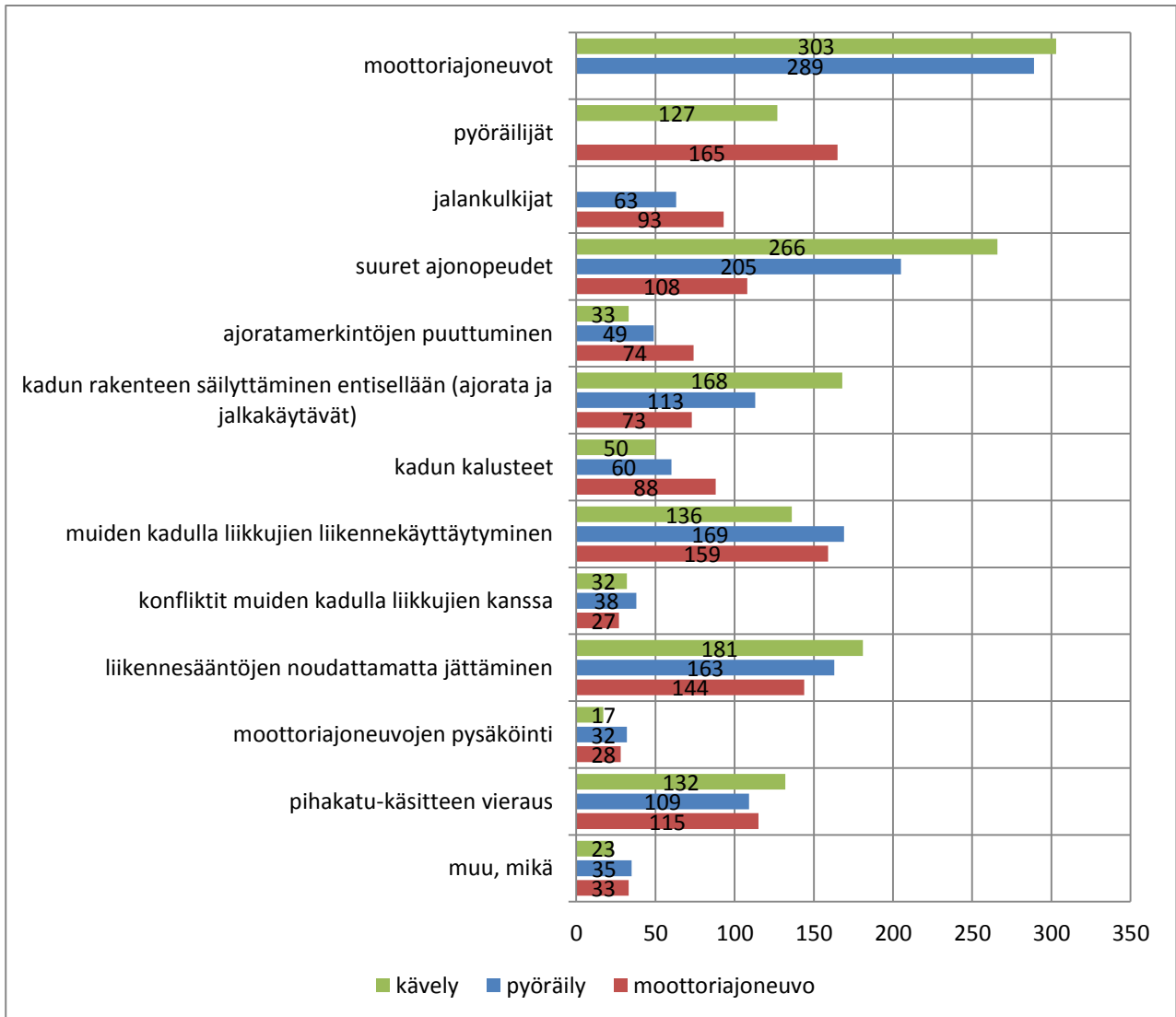
Kuva 17. Vastaajien kokema turvallisuus tai turvattomuus pihakadun ajoradalla kävellessä ja polkupyörällä liikuttaessa.

Pihakatumuutoksen vaikutus eri kulkutapojen liikenneturvallisuuteen on ollut vastaajien mielestä hyvin samankaltainen kävelylle ja pyöräilylle. Vastaajista noin 45 % koki kävelyn liikenneturvallisuuden parantuneen. Pyöräilyn liikenneturvallisuuden koki parantuneen vastaajista noin 49 %. Kävelyn liikenneturvallisuuden koki heikentyneen noin 27 % vastanneista ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden koki heikentyneen noin 17 % vastanneista. Moottoriajoneuvoliikenteen turvallisuuden vastaajista noin 11 % koki parantuneen ja 25 % koki heikentyneen. Noin 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 18.



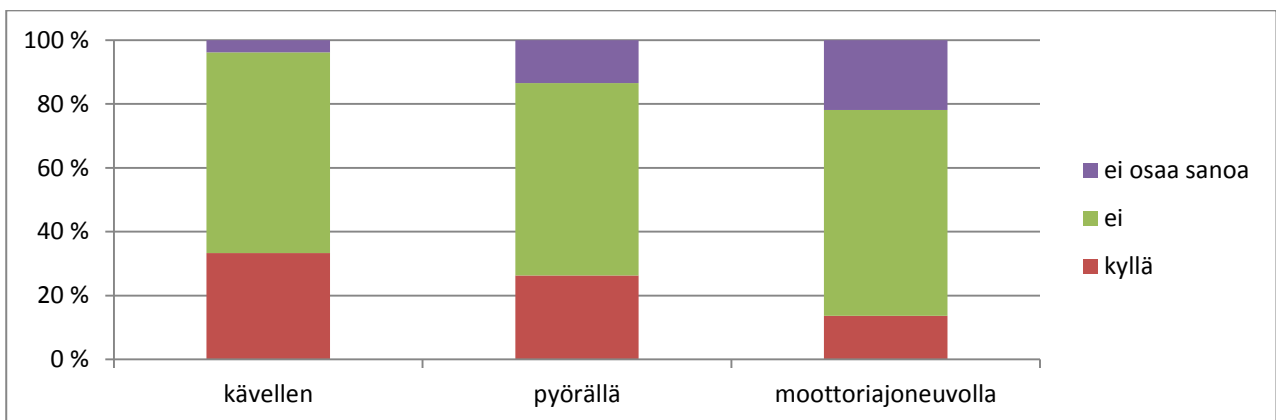
Kuva 18. Pihakatumuutoksen vaikutus eri kulkutapojen liikenneturvallisuuteen vastaajien kokemana.

Kyselyssä kysyttiin sekä kävellessä, 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 kadulla 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 19.



Kuva 19. Vastaajille eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttavat tekijät eri kulkutavoilla pihakadulla liikuttaessa. Vastaajat saivat valita kolme eniten turvattomuutta aiheuttavaa tekijää jokaiselle kulkutavalle.

Enemmistö vastaajista ei ole kohdannut vaaratilannetta pihakadulla millään kulkutavalla liikkueessaan. Kuitenkin kävellen liikkueessaan noin 33 % vastanneista, pyöräillen liikkueessaan noin 26 % vastanneista ja moottoriajoneuvolla liikkueessaan noin 14 % vastanneista on kohdannut kadulla vaaratilanteen. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 20.



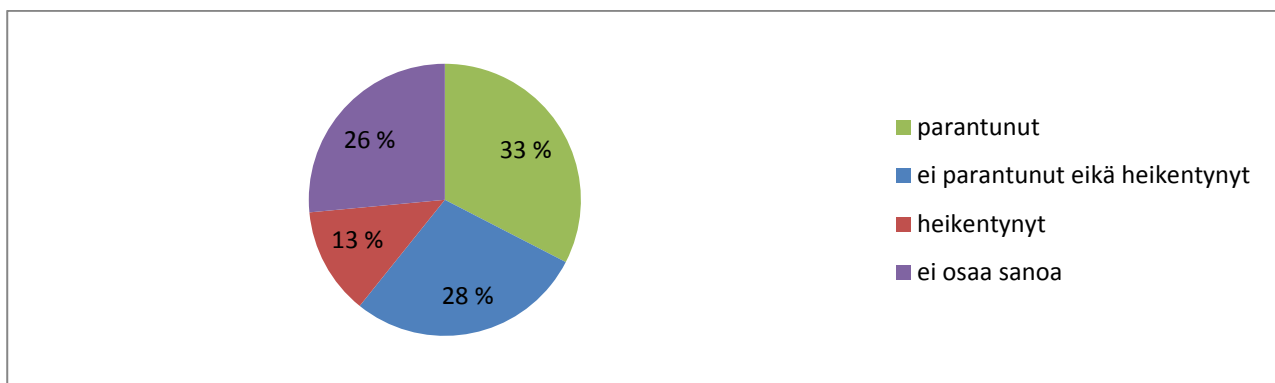
Kuva 20. Ovatko vastaajat kohdanneet vaaratilanteen pihakadulla eri kulkutavoilla liikkueessaan.

Vastaajilta, jotka kertoivat kohdanneensa pihakadulla vaaratilanteen, kysyttiin tarkentavasti, millaisen vaaratilanteen he ovat kohdanneet. Kävellessä 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 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. Kävelijöitä on myös kohdattu Cygnaeuksenkadun liittymäalueella, joka ei ole pihakatu.

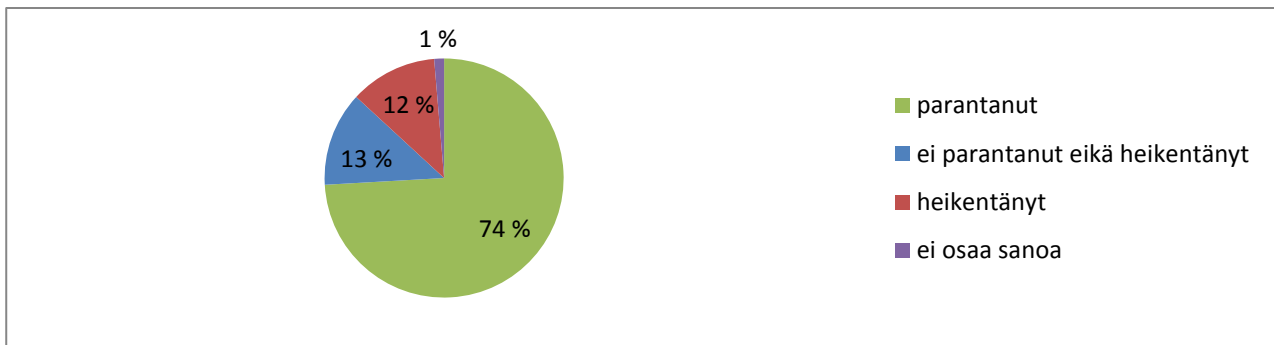
Kauppakadun sosiaalinen turvallisuus, esimerkiksi häiriöiden osalta, on pihakatumuutoksen myötä kaupunkilaisten mielestä muuttunut kuvan 21. mukaisesti. Vastaajista noin 33 % koki sosiaalisen turvallisuuden parantuneen pihakadun myötä. Sosiaalinen turvallisuus on puolestaan heikentynyt vastaajista noin 13 %:n mielestä. Noin 28 % vastaajista koki, että pihakatumuutos ei ole parantanut eikä heikentänyt kadun sosiaalista turvallisuutta ja 26 % vastaajista ei osannut sanoa. 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 21. Kauppakadun sosiaalisen turvallisuuden muuttuminen pihakadun myötä kaupunkilaisten kokemana.

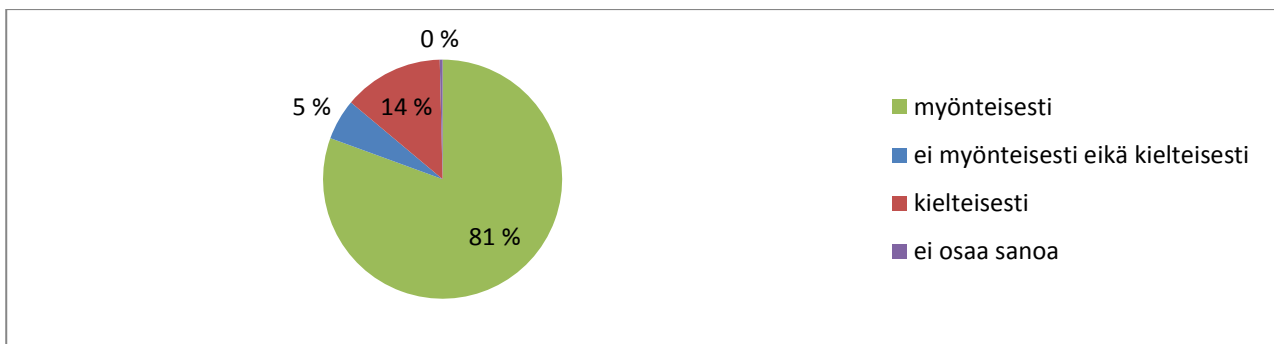
Viihtyisyys

Kauppakadun pihakadun yhtenä pyrkimyksenä on lisätä keskustan viihtyisyyttä. Pihakatu onkin vastaajista enemmistön mielestä vaikuttanut keskustan viihtyisyyteen parantavasti. Vastaajista noin 74 % koki pihakadun parantaneen keskustan viihtyisyyttä. Puolestaan noin 12 % vastaajista koki pihakadun heikentäneen keskustan viihtyisyyttä. Neutraalisti pihakadun vaikutukseen keskustan viihtyisyyteen suhtautui noin 13 % vastanneista ja mielipidettään ei osannut kertoa noin 1 % vastanneista. Vastaajien näkemys pihakadun vaikutuksesta keskustan viihtyisyyteen on esitetty tarkemmin kuvassa 22.



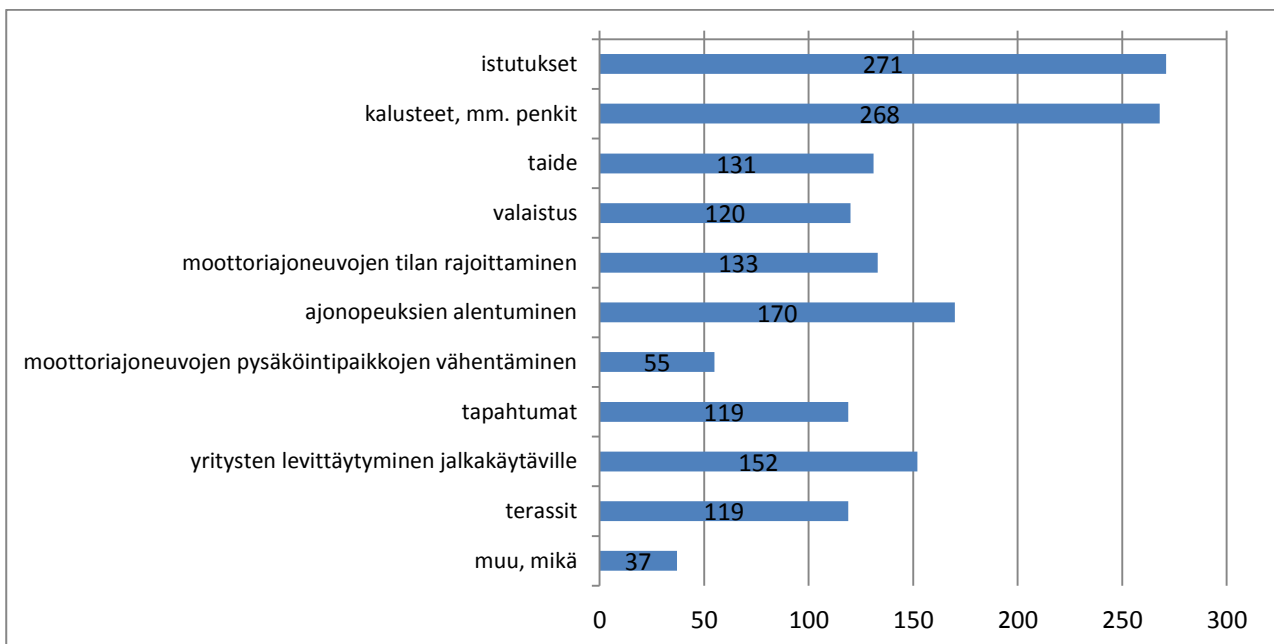
Kuva 22. Pihakatumuutoksen vaikutus keskustan viihtyisyyteen.

Selvä enemmistö vastanneista suhtautuu myönteisesti pihakadun liikkeiden levittäytymiseen katutilaan muun muassa terassein ja myyntirekein. Vastaajista noin 81 % suhtautuu liikkeiden levittäytymiseen kadulle myönteisesti, kun taas noin 14 % vastaajista suhtautuu asiaan kielteisesti. Neutraalisti liikkeiden levittäytymiseen suhtautuu noin 5 % vastanneista. Vastaajien suhtautumista liikkeiden levittäytymiseen katutilaan on kuvattu tarkemmin kuvassa 23.



Kuva 23. Kaupunkilaisten suhtautuminen pihakadun liikkeiden levittäytymiseen katutilaan.

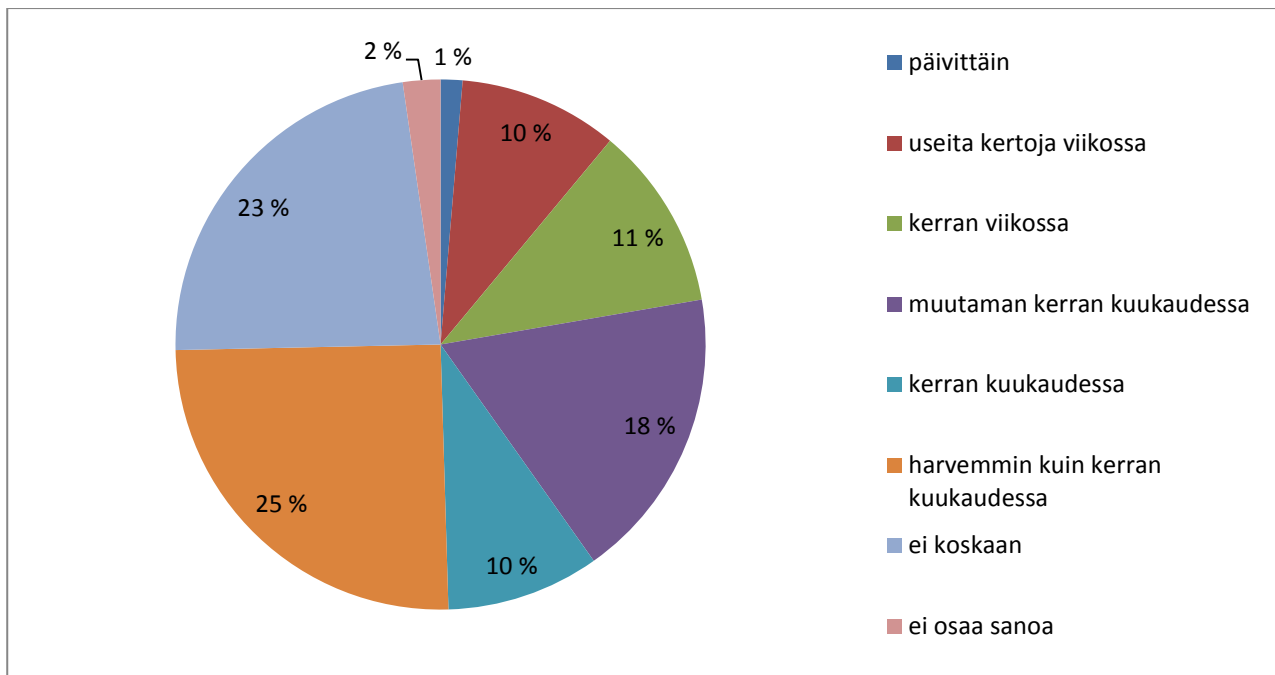
Viihtyisyydestä kysyttiin vielä tarkemmin ja vastaajat saivat valita kolme eniten viihtyisyyttä lisäävää tekijää. Eniten viihtyisyyttä lisäävänä tekijänä mainittiin useimmin istutukset, kalusteet ja ajonopeuksien alentuminen. Muutkin viihtyisyyttä lisäävät tekijät on esitetty kuvassa 24.



Kuva 24. Tekijät, jotka vastaajien mielestä tekevät pihakadusta viihtyisän. Vastaajat saivat valita kolme eniten viihtyisyyttä lisäävää tekijää.

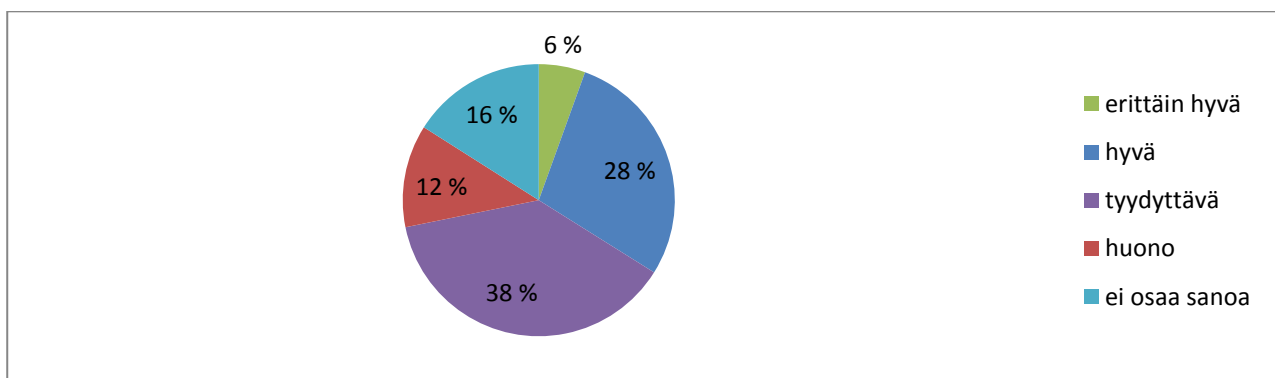
Oleskelu

Kaupunkilaisten oleskelutottumuksia pihakadulla selvitettiin kysymällä, viettävätkö he aikaa pihakadulla oleskellen, esimerkiksi penkillä istuen. Vastaajista noin 1 % oleskelee pihakadulla päivittäin ja noin 10 % vastaajista useita kertoja viikossa. Kerran viikossa pihakadulla viettää aikaa oleskellen noin 11 % vastaajista ja muutaman kerran kuukaudessa noin 18 % vastaajista. Noin 10 % vastaajista viettää aikaa pihakadulla oleskellen kerran kuukaudessa ja harvemmin kuin kerran kuukaudessa noin 25 % vastaajista. Noin 23 % vastaajista ei koskaan viettä aikaa pihakadulla oleskellen. Vastaajista 2 % ei osannut sanoa. Vastaajien oleskelua pihakadulla on esitetty kuvassa 25.



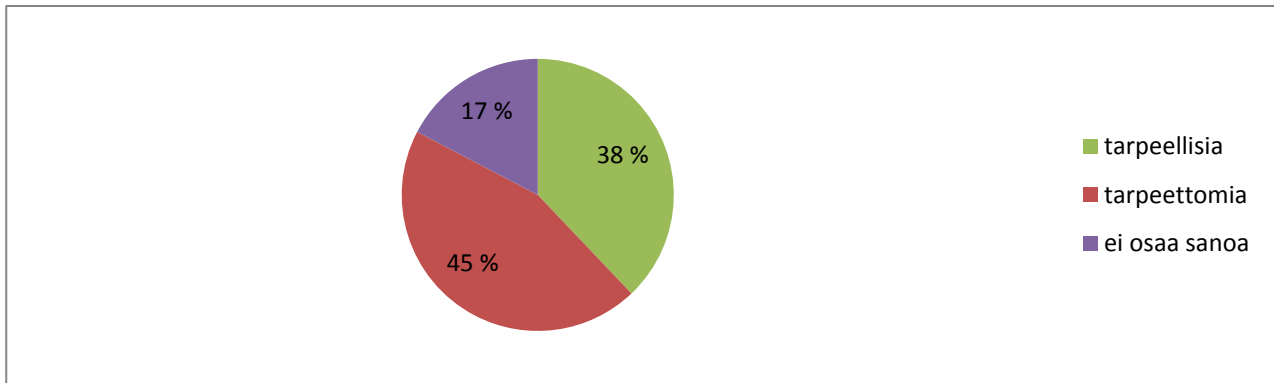
Kuva 25. Vastaajien ajanvietto pihakadulla oleskellen.

Kauppakadun pihakadun istumismahdollisuuksien riittävyys on vastaajista noin 6 %:n mielestä erittäin hyvä. Noin 28 % vastaajista piti istumismahdollisuuksien riittävyttä hyvänä. Tyydyttävänä istumismahdollisuuksien riittävyttä piti 38 % vastanneista ja huonona 12 % vastanneista. Vastaajista noin 16 % ei ottanut kantaa istumismahdollisuuksien riittävyteen. Vastaajien mielipiteet istumismahdollisuuksien riittävydestä on esitetty tarkemmin kuvassa 26.



Kuva 26. Pihakadun istumismahdollisuuksien riittävyys vastaajien kokemana.

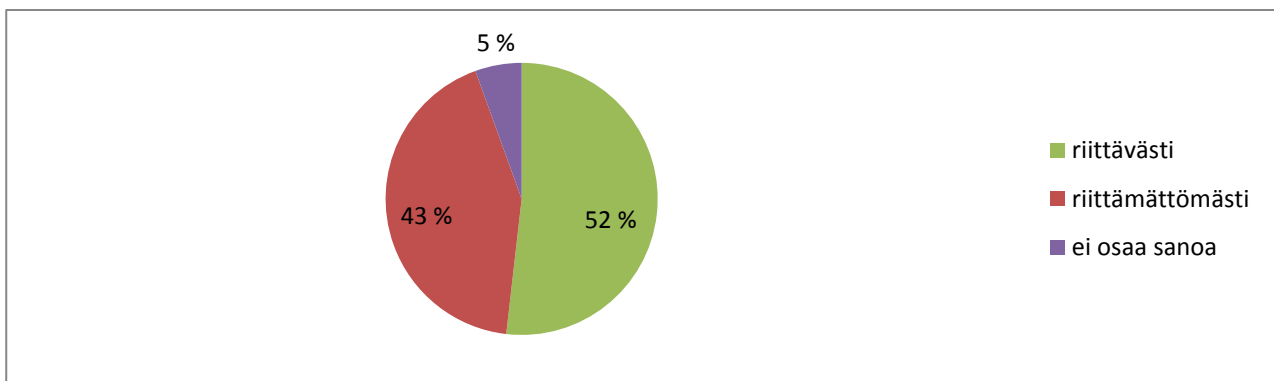
Lasten kiinteästi sijoitettavat leikkivälineet pihakadulla olisivat vastaajista noin 38 %:n mielestä tarpeellisia. Vastaavasti noin 45 %:n mielestä leikkivälineet olisivat tarpeettomia. Vastanneista 17 % ei ottanut kantaa leikkivälineiden tarpeellisuuteen. Leikkivälineiden tarpeellisuus pihakadulla vastaajien mielestä on esitetty kuvassa 27.



Kuva 27. Lasten kiinteästi sijoitettavien leikkivälineiden tarpeellisuus Kauppakadun pihakadulla vastaajien mielestä.

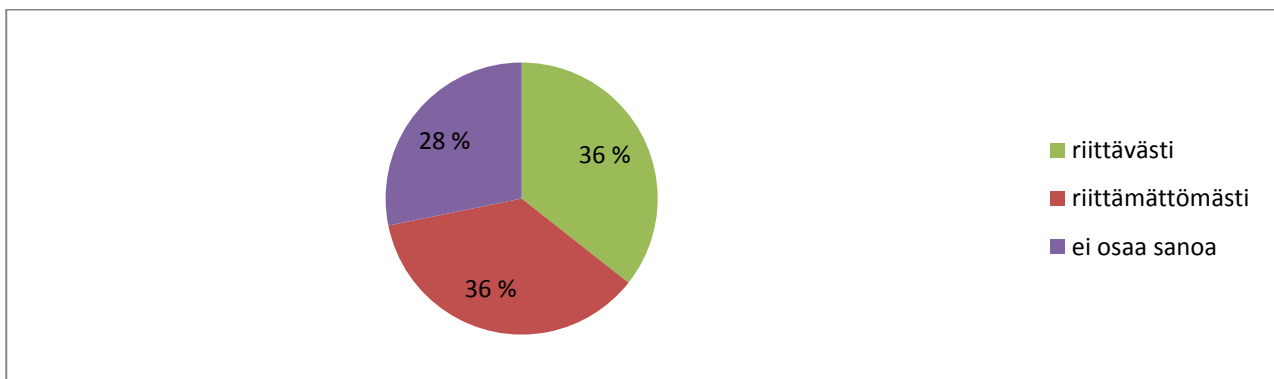
Vuorovaikutus

Kyselyssä selvitettiin myös kaupunkilaisten näkemyksiä pihakatuhankkeen vuorovaikutuksen onnistumisesta. Vastaajista noin 52 % koki, että Kauppakadun pihakatumuutoksesta on tiedotettu riittävästi. Riittämättömästi pihakatuhankkeesta on tiedotettu noin 43 %:n mielestä. Vastaajista 5 % ei ottanut kantaa pihakatumuutoksesta tiedottamiseen. Vastaajien näkemysten jakautuminen on esitetty tarkemmin kuvassa 28.



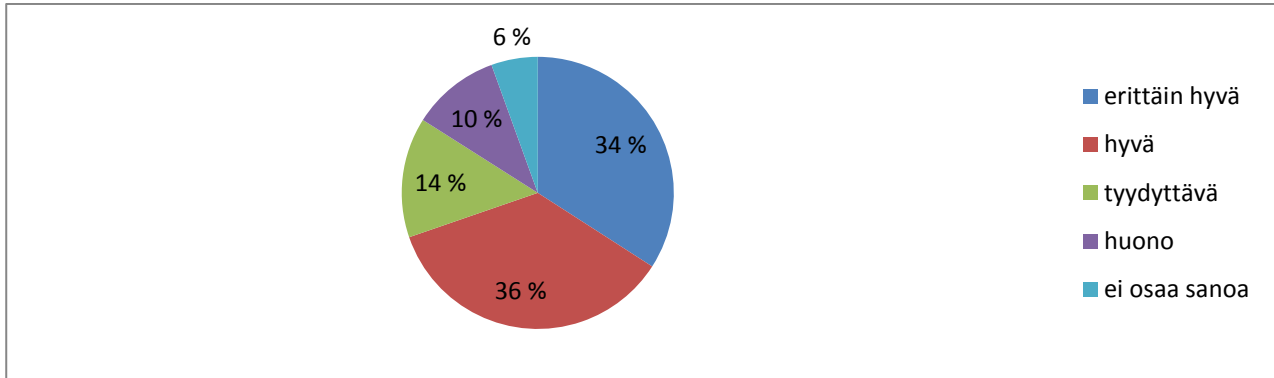
Kuva 28. Kauppakadun pihakatumuutoksesta tiedottamisen riittävyys vastaajien kokemana.

Vuorovaikutukseen liittyen kyselyssä kysyttiin myös, missä määrin kaupunkilaiset ovat päässeet ilmaisemaan mielipiteensä tai ehdotuksensa Kauppakadun pihakadun suhteen. Vastanneista noin 36 % koki päässeensä ilmaisemaan mielipiteensä pihakadun suhteen riittävästi. Riittämättömästi mielipiteensä on päässyt mielestään ilmaisemaan niin ikään noin 36 % vastanneista. Noin 28 % vastanneista ei ottanut kantaa asiaan. Tulokset on esitetty tarkemmin kuvassa 29.



Kuva 29. Missä määrin vastaajat ovat päässeet ilmaisemaan mielipiteensä tai ehdotuksensa Kauppakadun pihakadun suhteen.

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 kuvattu tarkemmin kuvassa 30.



Kuva 30. Kaupunkilaisten mielipiteet Kauppakadun pihakatuprosessista, jossa pihakatu on ensin toteutettu väliaikaisilla järjestelyillä ja kuntalaispalautteen jälkeen käynnistetään varsinainen suunnittelu.

Muuta

Toiminnot

Kyselyn viimeiset kysymykset olivat avoimia ja niillä selvitettiin, mitä toimintoja (esimerkiksi oleskelupaikkoja tai ajanviettomahdollisuuksia) pihakadulla tulisi mahdollistaa, miten kaupunkilaiset kehittäisivät pihakattua, puuttuuko kadulta kaupunkilaisten mielestä joitain tuote- tai palveluliikkeitä sekä lisäksi vastaajat saivat antaa muita kommentteja.

Vastaajat toivoivat, että pihakadulla mahdollistettaisiin erilaisia toimintoja. Erityisesti toivottiin viihtyisiä oleskelu- ja istuskelupaikkoja. Kalusteiden osalta istuinmahdollisuuksien lisäksi toiveissa olivat vapaasti käytettävät pöydät, joilla voisi esimerkiksi syödä, työskennellä tai pelaila. Oleskelupaikat toimisivat myös kohtaamispaikkoina. Osa istuskelupaikoista voisi olla myös katettuja, jolloin saisi suojaa sateelta ja auringolta. Esimerkkejä muista toivotuista kalusteista ovat myös keinut, aurinkotuolit sekä pyöräpumput. Oleskelupaikkojen yhteydessä nousi toive, että oleskelupaikkoja valvottaisiin, jotta päihteidenkäyttäjät eivät valtaa niitä.

Tapahtumia ja kulttuuritoimintoja eri muodoissaan toivottiin myös kovasti. Pihakadulla voisi kaupunkilaisten mielestä olla esimerkiksi esiintymislava, jolla esiintyminen tai tapahtuminen järjestäminen olisi helppoa, matalan kynnyksen toimintaa. Katutaidetta, katumaalauksia, katusoittajia, katuteatteria ja elokuvanäyttöä toivottiin elävöittämään yläkaupunkia. Voisipa kadulla olla kirjastokontti tai kirjastokärrytkin. Taide, kuten veistokset, voisivat toimia myös esimerkiksi istuimina tai kipeilypaikkoina. 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. Lisäksi toivottiin erikoiskauppoja. Kadulle toivottiin myös erilaisia myyntikojuja, ruokakojuja, kioskeja ja pop-up-myyvälöitä. Tori- ja kirpputori-toiminnan mahdollistaminen oli myös monen vastaajan toiveissa. Liikkeiden levittäytymistä katutilaan toivottiin.

Erilaisia aktiviteettimahdollisuuksia toivottiin lisäämään ihmisten ajanviettoa pihakadulla. Esimerkiksi kiinteät kuntoilulaitteet, kuten roikkumistanko, olivat monen nuoremman sekä van-

hemman vastaajan toiveissa. Myös pelipaikkoja esimerkiksi mölkkyä, katushakkia tai katuristinollaa varten toivottiin.

Lapsille toivottiin tekemistä kadulle, mutta osan vastaajista huolena oli lasten turvallisuus, koska kyseessä on kuitenkin katutila. Esimerkkejä mainituista lasten toiminnoista ovat ruutuhyppelyruudukko tai katujalkapallokenttä. Myös suuri osa vastaajista ei toivonut leikkipaikkoja.

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.

Kadulle toivottiin ympärivuotista toimintaa. Esimerkkejä toivotusta toiminnasta talvella olivat joulutori, lumiveistoskilpailu sekä luistinrata.

Kaikkien toimintojen suunnittelussa toivottiin kuitenkin huomioitavan kadun asukkaat, jotta asuminen säilyy rauhallisena. Toiminnoissa 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.

Pihakadun kehittäminen

Pihakadun kehittämisessä tärkeimpänä asiana nähtiin mahdollisimman pikainen kadun rakenteellinen muutos, jossa erilliset ajorata ja jalkakäytävät yhdistettäisiin samaan tasoon. 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 Cygnaeuskadun liittymässä aiheuttaa epäselvyyttä ja vaikeuttaa pihakadun käyttöä, joten sen 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 reittien osoittamista autoliikenteelle sekä siirtyvän liikenteen huomioimista Yliopistonkadun, Vapaudenkadun, Hannikaisenkadun ja Vaasankadun liikennejärjestelyissä. Muut pihakadun kanssa risteävät kadut koetaan myös osittain hankaliksi, joten pihakatu voisi 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 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.

Pysäköintipaikkojen vähentämisestä aiheutuneet muuttuneet pysäköintijärjestelyt koettiin sekaviksi, esimerkiksi ajoratamerkinnot jyrskityiltä johtuen. Vastaajat toivoivat, että sallitut pysäköintipaikat osoitettaisiin selkeästi ja jyrskityt tasoitettaisiin. Autojen pysäköinnin osalta toivottiin sekä sen poistamista kokonaan että sen lisäämistä. Vähennettyjen pysäköintipaikkojen tilalle toivottiin jotain järkevää, eikä vain tyhjää tilaa, koska silloin pysäköintipaikkojen vähentäminen ei tunnu perustellulta. Pyöräpysäköinnin osalta toivottiin katettuja runkolukitusmahdollisuudella varustettuja pyöräparkkeja. Moottoripyörien ja mopojen pysäköintipaikan siirtoa pihakadulta pois toivottiin myös. Pysäköintiratkaisuksi esitettiin myös pihakadun läheisyyteen ilmaista pysäköintialuetta.

Osa vastaajista koki väliaikaiset järjestelyt sekaviksi ja kadulle toivottiin yhtenäisempää ja esteettisempää suunnitelmaa. Osa kalusteista, kuten nahkasohvat ja jäätelökioski, sekä auto-aideteos koettiin kadulle sopimattomiksi. Kalusteita kuitenkin toivottiin hillitsemään ajonopeuksia, mutta toisaalta niitä ei haluttu sijoitettavaksi niin, että ne vaikeuttavat ajamista.

Viihtyisyyttä lisäämään toivottiin enemmän istutuksia ja vihreyttä, erityisesti puita, jotta kadu-tila näyttäisi vihreämmältä. Viheralueita toivottiin myös koirien ulkoilutukseen sekä hyötypuutarhaa esitettiin. 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 mosaiikki-teokset 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. Terrassien ja ravintoloiden väliin toivottiin jätettävän kulkuyhteydet. Terrasseille toivottiin myös yhtenäisempää ilmettä. Tapahtumien järjestämiseen toivottiin innostettavan sekä tapahtumien järjestämistä helpotettavan.

Tiedottamista tulee lisätä, jotta kaikki tietävät pihakadun säännöt, kuinka siellä tulee liikkua, ja että siellä saa oleskella. 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 liikenne- ja nopeusvalvontaa kadulle kaivataan, jotta turvallisuus paranee. Kokonaisuudessaan hankkeen vaiheista olisi myös hyvä tiedottaa ja tuoda pihakadun idea selvemmin kaikkien tietoon.

Toiveet tuote- ja palveluliikkeistä

Kun vastaajilta kysyttiin, puuttuuko pihakadulta joitain heidän tarvitsemiaan tuote- tai palveluliikkeitä, monissa vastauksissa nousi esille apteekki, kahvila sekä pankkiautomaatti. Moni vastasi myös, että kadulta ei puutu heidän tarvitsemiaan liikkeitä. Pihakadulle toivottiin viihtyisiä kahviloita, myös terasseineen, sekä monipuolisempaa ja laadukkaampaa ravintolatarjontaa. Myös pieniä kivijalkakauppoja ja erikoismyymälöitä, kuten leipomoa toivottiin. Kirpputoria kaivattiin myös useammassa vastauksessa. Muita toivottuja liikkeitä olivat kukkakauppa, pienrautakauppa, lähiruokamyymälä, vaateliikkeet, huonekalu-/kodinkoneliike, laajempi ruokakauppa, käsityömyymälä, herkkumyymälä, designmyymälä, sisustusmyymälä, lahjatavara-kauppa, tupakkakauppa, askartelukauppa, eläinkauppa, levykauppa, karkkikauppa, ekokauppa, etnoruokakauppa, Lidl, Clas Ohlson, Tiger, kenkäkauppa, suutari, pyörävuokraamo, posti sekä lastenvaateliike. Lisäksi toivottiin baareja ja pubeja sekä viinibaaria ja kasvisravintolaa. Kadulle toivottiin myös joogasalia sekä ei-kaupallisia toimijoita.

Katutilaan toivottiin kioskeja, ruokakojuja sekä jäätelökioskia. Myös infokioskia ajankohtaisista asioista tai esimerkiksi pyöräilyyn liittyen toivottiin. Lisäksi vuodenaikojen mukaan vaihtuvaa toimintaa, kuten kesäkahvila tai glögikoju, toivottiin. Myös toritoimintaa toivottiin kadulle.

Muut kommentit

Viimeisenä vastaajat saivat antaa muuta palautetta hankkeeseen liittyen. Kommentteja oli sekä pihakadun puolesta että vastaan. Monet 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. Pihakadulle toivottiin liikennevalvontaa, jotta kadun liikennesääntöjä noudatettaisiin ja liikkuminen olisi turvallista. Esimerkiksi joidenkin taksien oli havaittu ajavan ylinopeutta.

Tiedotusta ja sen puutetta korostettiin selvästi. Kaikki eivät esimerkiksi tienneet, että katu on muuttunut pihakaduksi tai että se on toteutettu nyt väliaikaisilla järjestelyillä. Myös selkeän ohjeistuksen tarpeellisuutta korostettiin, jotta esimerkiksi lastenkin kanssa olisi turvallista liikua. Epäselvien pysäköintijärjestelyjen koettiin vähentävän asiointia kadulla. Esille nousi myös huoli siitä, ettei asukkaita ja yrittäjiä kuunnella tarpeeksi. Kadulle toivottiin ympärivuotista toimintaa, mutta osaa vastaajista huoletti, kuinka katu toimii talvella. Joitakin vastaajia huoletti myös, että riittääkö Jyväskylän kokoisessa kaupungissa ihmisiä katutilaa täyttämään. Ehdotettiin esimerkiksi ylimmän korttelin muuttamista takaisin normaaliksi kaduksi. Vastaajista osan mielestä keskustassa asiointi autolla on vaikeutunut ja juuri kauempaa autolla tulevat toisivat kadun liikkeille rahaa. Sosiaalista turvallisuutta toivottiin valvottavan, jotta esimerkiksi päihteidenkäyttäjät eivät valtaa katua. Jakeluliikenne toivottiin huomioitavan ja linja-autoliikennettä pihakadulla ei tulisi olla. Yhteispelin parannusta kadulla toivottiin siten, että liikkujat huomioisivat toisensa ja antaisivat tilaa, eivätkä tahallaan vaikeuttaisi toistensa kulua.

Yhteenveto

Kyselytutkimuksen tarkoituksena oli kerätä tietoa Kauppakadun pihakatumuutoksesta kaupunkilaisten näkökulmasta pihakadun jatkosuunnittelua varten. Vastaajien suhtautuminen pihakatuhankeeseen oli pääosin myönteistä ja pihakatu -käsitteen tuntemus on lisääntynyt hankkeen aikana.

Osa vastaajista on myös lisännyt liikkumista pihakadulla kävellen ja pyörällä sekä vähentänyt moottoriajoneuvon käyttöä. Enemmistö vastaajista kokee kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantuneet pihakatumuutoksen myötä. Hieman yli puolet vastaajista ei ole muuttanut asiointiaan pihakadulla ja vajaa kolmannes vastaajista on lisännyt asiointiaan. Pihakadun esteettömyydessä on vastaajien mielestä parannettavaa, sillä yli puolet vastaajista kokee esteettömyyden tyydyttäväksi tai huonoksi.

Lähes puolet vastaajista kokee kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantuneen kadulla. Enemmistö vastaajista ei myöskään ole kohdannut vaaratilannetta pihakadulla millään kulutavalla liikkuessaan. Kävellen kadulla liikuttaessa eniten turvattomuuden tunnetta aiheuttaviksi tekijöiksi nousivat moottoriajoneuvot, suuret ajonopeudet sekä liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen. Pyörällä kadulla 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.

Kauppakadun pihakadun yhtenä pyrkimyksenä on lisätä keskustan viihtyisyyttä. Pihakatu onkin vastaajista enemmistön mielestä vaikuttanut keskustan viihtyisyyteen parantavasti. Selvä enemmistö vastanneista suhtautuu myönteisesti pihakadun liikkeiden levittäytymiseen katutilaan muun muassa terassein ja myyntirekein. Kolmena eniten viihtyisyyttä lisäävänä tekijänä mainittiin useimmin istutukset, kalusteet ja ajonopeuksien alentuminen.

Noin puolet vastaajista kokee istumismahdollisuuksia olevan liian vähän. Suurin vastaajaryhmä on myös sitä mieltä, että lasten kiinteästi sijoitettavat leikkivälineet eivät kuulu pihakadulle.

Hankkeen vuorovaikutuksesta hieman yli puolet vastaajista koki, että pihakatumuutoksesta on tiedotettu riittävästi. Vastaajista hieman yli kolmannes koki päässeensä riittävästi ilmaisemaan mielipiteensä tai ehdotuksensa pihakadun suhteen, kun vastaavasti hieman yli kolmannes koki päässeensä ilmaisemaan kantansa riittämättömästi. Tätä pihakatuprosessia, jossa kaupunkilaisilta kerätään palautetta jatkosuunnitteluun, piti enemmistö vastaajista hyvänä tai erittäin hyvänä.

Pihakatua kohtaan on sekä myönteistä että kielteistä suhtautumista. Pihakatua kannattavat vastaajat kehittäisivät katu rakenteellisesti sekä selkeyttäisivät järjestelyjä. Tiedotusta kaivattiin myös ehdottomasti lisää, jotta kaikki tietävät jatkossa, kuinka pihakadulla tulee liikkua. Viihtyisyyttä lisäämään kaivattiin erityisesti puita sekä tapahtumia katu elävöittämään.