

# **SHARED SPACE -KADUN SUUNNITTELU KAUPUNKIKESKUSTAAN**

Esimerkkinä Jyväskylän Kauppakatu

Tiina Niemi

Opinnäytetyö  
Lokakuu 2011  
Rakennustekniikan koulutusohjelma  
Infrarakentaminen  
Tampereen ammattikorkeakoulu

## TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu  
Rakennustekniikan koulutusohjelma  
Infrarakentamisen suuntautumisvaihtoehto

NIEMI, TIINA: Shared Space -kadun suunnittelu kaupunkikeskustaan, esimerkkinä Jyväskylän Kauppakatu

Opinnäytetyö 54 sivua, 6 liitettä  
Lokakuu 2011

---

Tämä opinnäytetyö käsittelee Shared Space -metodia, Shared Space -alueiden suunnittelua sekä suunnittelun apuna käytettäviä vuorovaikutuskeinoja. Suomessa Shared Spacesta voidaan käyttää nimitystä ”yhteinen tila”, mutta tässä työssä käytetään alkuperäisempää termiä ”Shared Space”. Metodi on kotoisin Hollannista, ja se on saavuttanut suosiota muuallakin Euroopassa, muun muassa Skandinaviassa. Suomessa metodi on melko uusi, mutta hyviä tuloksia on saatu myös täällä. Shared Space tarkoittaa eri liikennemuotojen yhdistämistä samaan yhtenäiseen tilaan. Suuri osa liikennemerkeistä poistetaan, ja käyttäjät joutuvat tarkemmin miettimään, miten käyttäytyä, jotta ei tapahtuisi vahinkoja. Shared Space -metodin mukaan suunnitelluilla alueilla liikenneturvallisuus on parantunut ja alueet ovat muuttuneet viihtyisämmiksi.

Osana projektia oli Jyväskylän Kauppakadun suunnittelu metodia soveltaen. Keväällä järjestetyssä työpajassa tehtiin päätökset suunnittelun tavoitteille. Projektin eteni inventoinnilla sekä kyselyllä alueen asukkaille ja liiketoiminnan harjoittajille. Kyselyn avulla saatiin spesifimpää tietoa ongelmakohtista ja käyttäjien toiveista. Lopuksi oli varsinainen suunnitelman laatiminen. Jyväskylän kaupungissa pyritään edistämään kevyttä liikennettä ja erityisesti polkupyöräilyä, joten näihin asioihin kiinnitettiin tarkemmin huomiota.

Lopputuloksena syntyi suunnitelma kadusta, jossa on enemmän tilaa kävelylle ja pyöräilylle kuin aikaisemmin. Kävelyalueet ovat leveämpiä, ja niille on sijoitettu penkkejä ja istutuksia. Pyöräily tapahtuu edelleen ajoradalla ja pyöräpysäköintiä lisättiin huomattavissa määrin ottaen huomioon kohdat, joista oli saatu erityistä palautetta. Vuorovaikutuskeinona käytetty kysely osoittautui tässä tapauksessa toimivaksi ja sen avulla saatiin paljon tarpeellista informaatiota suunnitelma-alueelta. Suunnitelma on toteutuskelpoinen, mutta sen toteutusajankohtaa ei ole vielä päätetty. Suunnittelu jatkuu katusuunnitelmien laatimisella.

## ABSTRACT

Tampereen ammattikorkeakoulu  
Tampere University of Applied Sciences  
Degree Programme in Construction Engineering  
Civil Engineering

NIEMI, TIINA: Designing Shared Space Street in City Centre, case Kauppakatu, Jyväskylä

Bachelor's Thesis 54 pages, 6 appendices  
October 2011

---

This thesis focuses on the Shared Space method, designing Shared Space areas and using interaction as a tool for urban design. The method originates from the Netherlands but nowadays it is becoming more and more common in Europe, including Scandinavia. In Finland the method is quite new, but there are good experiences from Finland too. Shared Space means fitting different modes of traffic to the same street space. Almost all signs are removed, demanding people to be more cautious to avoid accidents. In Shared Space areas, traffic safety has improved and the surroundings have become more comfortable.

One part of this project was to design a street in Jyväskylä using the method. There was a workshop with various stakeholders and the design guidelines were decided on there. After that there was an inventory of the street and an inquiry to local residents and entrepreneurs based in the street. The final part of the project was the actual street design.

As a result, a plan was created for the new Kauppakatu. In the design, more space is devoted to pedestrians and cyclists than before. The walking areas are wider and benches and trees have been added. Cyclists still drive on the driveway and there are more parking places for bicycles. The inquiry turned out very useful in this case, but in larger projects some other way might be better. The plan is possible to execute but no decisions on it have been made yet. The design process continues with the street designing part.

---

Key Words: Shared Space, interaction

## ALKUSANAT

Tämän insinööri työn tekeminen on ollut mielenkiintoinen projekti ja täysin erilaista työtä, kuin mitä olen aikaisemmin tehnyt. Ajatus Shared Space -aiheesta syntyi jo paljon aikaisemmin, kuin aloin työtä varsinaisesti tekemään ja ajatus sai hyvää aikaa muhia pään sisällä. Kun työn sai alkuun, se alkoikin rullata ihan mukavasti. Rehellisyyden nimissä on sanottava, että työn tekeminen on ollut kivuttomampaa kuin ennalta pelkäsin. Tämä rohkaisuksi muille insinööri työtään tekeville.

Haluan kiittää Tampereen Rambollia mahdollisuudesta tehdä tämä työ ja oppia siinä sivussa paljon uutta. Kiitän Rambollin Jouni Lehtomaata työn ohjaamisesta sekä Lauri Vesasta avusta suunnitteluun. Eikä kiitoksilta välty myöskään Jouni Sivenius, joka ohjasi työtäni Tampereen ammattikorkeakoulun puolelta.

Kiitosta saavat myös kotiväki, siskot ja ystävät, joiden kannustamana olen työtä jaksanut tehdä. Lyhyesti sanoen: Kiitti vaan kaikille!

Tampereella lokakuussa 2011

Tiina Niemi

## SISÄLLYS

### TIIVISTELMÄ ABSTRACT ALKUSANAT

1	JOHDANTO .....	6
1.1	Työn taustaa .....	6
1.2	Työn tavoitteet .....	7
1.3	Työn rajaukset .....	7
2	SHARED SPACE – ”YHTEINEN TILA” .....	8
2.1	Shared Space ja turvallisuus .....	10
2.2	Shared Space -suunnittelun haasteet .....	13
2.3	Esimerkkejä Euroopasta.....	14
2.4	Esimerkkejä Suomesta.....	19
3	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT .....	22
3.1	Suunnittelualue ja sijainti.....	22
3.2	Nykytilanne .....	23
3.2.1	Väestö .....	23
3.2.2	Palvelut .....	23
3.2.3	Yhteisen tilan vaikutukset.....	23
4	NYKYTILANNEANALYYSI .....	25
4.1	Ajoneuvoliikenne.....	27
4.2	Jalankulku ja pyöräily .....	27
4.3	Kilpisenkatu, Gummeruksenkatu, Cygnaeuksenkatu ja Vaasankatu.....	28
4.4	Pysäköinti.....	29
4.4.1	Ajoneuvot .....	29
4.4.2	Polkupyörät.....	29
5	PROJEKTI .....	31
5.1	Suunnittelun eteneminen.....	31
5.2	Vuorovaikutus ja sen eri keinot .....	33
5.3	Kauppakadun suunnitelma.....	39
5.3.1	Päällysteet .....	41
5.3.2	Pysäköintipaikat.....	41
5.3.3	Katukalusteet, valaistus ja taide.....	42
6	JOHTOPÄÄTÖKSET JA JATKOTOIMENPITEET .....	44

### LÄHTEET

### LIITTEET

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Työn taustaa

Tämä opinnäytetyö on osa Jyväskylän keskustan liikennesuunnitelmaa. Jyväskylä on yksi Suomen kasvukeskuksista ja siellä on asukkaita yli 130 800. Väkiluvultaan se on Suomen seitsemänneksi suurin kaupunki (Väestötietojärjestelmä 2011). Jyväskylään laaditaan parhaillaan (tilanne 9/2011) alustavaa yleissuunnitelmaa uusista liikenneratkaisuista. Tavoitteena on luoda turvallisempi, toimivampi ja viihtyisämpi kaupunkiympäristö. Keskustaan luodaan kehä, jonka sisäpuolinen alue on hitaan liikenteen aluetta (nopeusrajoitus 20 km/h), kun taas kehällä tavoitenoiteutena on 40 km/h. Näin turhaa läpikulkuliikennettä ydinkeskustassa pyritään ohjaamaan keskustan kehälle.

Jyväskylässä järjestettiin huhtikuussa 2011 tavoitetyöpaja, johon oli kutsuttu mm. asukasyhdistysten, elinkeinoelämän, keskustan kiinteistönomistajien ja muiden asiaan liittyvien tahojen edustajia, kuin myös kaupungin päättäjiä ja viranomaisten edustajia. Lopputuloksena eniten keskustelua herätti ja kannatusta sai pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen, sekä Yläkaupungin rauhoittaminen Shared Space-, eli yhteisen tilan alueeksi.

Jyväskylä on ollut jo pitkään pyöräilykaupunki. Vuonna 2009 tehdyn tutkimuksen mukaan pyörällä tehtiin 13 % kaikista seudun matkoista. Muualta Jyväskylästä keskustaan suuntautuvilla matkoilla osuus oli 18 %. Vuoteen 2025 tavoitellaan pyöräilyssä 25 %:n kulkutapaosuutta, joka tarkoittaa nykyiseen verrattuna lähes 50 %:n kasvua. Yksi tärkeä pyöräilyn edistämiskeino keskustassa on pyöräpysäköinnin parantaminen. Kesäkuussa 2010 tehdyn kartoituksen mukaan keskustan pyöräpaikoilla oli noin 1600 polkupyörää. Paikkoja on 1300 kappaletta, joten käyttöaste oli 120 %. Ottaen huomioon tavoitellun pyöräilyn lisäämisen, vuoteen 2025 mennessä tarvitaan 2400 yleisessä käytössä olevaa pyöräpysäköintipaikkaa. (Jyväskylän kaupunki 2011.) Lisäksi pyöräväylät ovat avainasemassa lisätessä pyöräilyhalukkuutta. Pyöräväyliä on oltava sujuvia ja loogisia. Nopea pyöräily ohjataan keskustan kehälle, mutta kehän sisäpuolellakin on pyörällä ajon oltava mahdollista.

Tällä hetkellä osa Kauppakadusta on kävelykatua ja tarkoituksena on laajentaa kävelypainotteista aluetta Vaasankadulle saakka. Kokonaan autoilua ei voida kadulta poistaa, mutta sitä pyritään rajoittamaan ja ohjaamaan erilaisilla ratkaisuilla.

Jyväskylän keskustan katujen rauhoittaminen jalankulkijoille ei ole uusi idea. Vuonna 1996 professori Ranko Radovic on tehnyt tutkimuksen ja sen pohjalta ehdotuksen Jyväskylän kaupungin kaupunkikuvan ja urbaanin kehityksen suuntaviivoiksi ja strategiaksi. Radovicin huomio on jo tuolloin kiinnittynyt samankaltaisiin asioihin, joihin nyt halutaan muutosta. Jalankulkijat ovat (ainakin olleet) liian joustavia ja ovat kadottamassa merkityksensä kaupungeissa, mutta samalla kaupunki menettää sen mitä jalankulkijoilla on sille tarjota. Ideana ei ole tehdä ainoastaan kävelykatuja tai sulkea kortteleita liikenteeltä, vaan päästrategia tulisi olemaan uuden ajatteluilmaston luominen kaupunkiin, jossa jalankulkijasta tulee keskeinen motiivi ja ääni kaupungin suunnitteluun, rakentamiseen, istuttamiseen ja päällystämiseen. Mikä on hyväksi jalankulkijoille, on hyväksi autoille, mutta päinvastainen ei pidä paikkaansa. (Radovic, 1996, 21.) Radovic kiinnittää huomionsa myös puustoon, valaistukseen, päällysteisiin ja kaupunkikalustukseen. (Radovic, 1996, 28, 46.)

## 1.2 Työn tavoitteet

Tavoitteena on suunnitella katutila Shared Space -metodin mukaisesti ja löytää ratkaisumalleja keskustakadulle, joka palvelee samanaikaisesti liike-elämän ja asumisen tarpeita. Pysäköinnin tarpeen kartoitus ja suunnittelu kuuluu olennaisena osana työhön. Tavoitteena on myös tutkia erilaisia vuorovaikutustapoja ja niiden toimivuutta kaupunkisuunnittelussa.

## 1.3 Työn rajaukset

Suunnittelualueena on Kauppakatu Kilpisenkadun ja Vaasankadun välillä. Väliin mahtuu myös kaksi poikkikatua, Gummeruksenkatu ja Cygnaeuksenkatu, mutta niihin tehtäviin muutoksiin ei tässä työssä puututa. Kun työssä puhutaan Kauppakadusta, tarkoitetaan tätä uutta suunniteltavaa osaa, ei koko Kauppakatua. Yläpäänä tarkoitetaan Vaasankadun puoleista päätä ja alapäänä Kilpisenkadun päätä.

## 2 SHARED SPACE – ”YHTEINEN TILA”

Shared Space on Hollannista lähtöisin oleva uudehko suunnittelumetodi. Suora käännös on ”jaettu tila”, mutta suomen kieleen sopii paremmin käännös ”yhteinen tila”. Se tarkoittaa kaikkien liikennemuotojen, mukaan lukien yksityisautoilun, yhdistämistä samaan julkiseen tilaan. Käyttäjien kesken vallitsee vuorovaikutus ja kanssakulkijat otetaan huomioon. Tämä saadaan aikaan alentamalla ajoneuvojen nopeuksia. Tilan tulee itse antaa signaalit oikeanlaiseen liikennekäyttäytymiseen. Shared Space -alueelta poistetaan liikennemerkkit, liikennevalot, reunakivet ja omat erilliset ajoradat joten tilalle jää yksi yhtenäinen alue. Jos kulkuväyliä halutaan kuitenkin erotella, se voidaan toteuttaa esimerkiksi vaihtelevilla ja erivärisillä pintamateriaaleilla, pollareilla tai valaisinpylväillä. Viihtyisyyden luomiseksi laadukkaat pintamateriaalit, istutukset, valaistus ja katukalusteet ovat olennainen osa.

Shared Spacella ei ole kuitenkaan yhtä ja tiettyä valmista mallia, vaan jokaiseen kohteeseen on erikseen suunniteltava sinne sopivat ratkaisut. Suunnittelijoiden ja alueen käyttäjien välinen vuorovaikutus on tärkeässä roolissa. Jo suunnittelun alkuvaiheessa tulisi ottaa alueen varsinaiset käyttäjät mukaan esittämään mielipiteensä ja toiveensa, jotta lopputulokseksi saataisiin kaikkia miellyttävä ympäristö. Vuorovaikutuksen avulla saadaan ideoita käyttäjien näkökulmasta ja suunnittelijan vastuulle jää ideoiden toteuttamiskelpoisuuden arvioiminen. Luonnollisesti kaikkien mieltymykset eivät kohtaa, eikä joitain asioita ole käytännöllistä toteuttaa, joten suunnittelijan on kyettävä kompromisseihin.

Shared Spacen periaatteita saattaa olla hankala selittää kirjallisesti. Seuraavan sivun kuvaparissa (kuva 1) on hyvin ilmaistu, mitkä ovat ns. ”perinteisen” tai ”tavallisen” liittymän ja Shared Space -metodilla toteutetun liittymän erot. Taulukkoon 1 on kerätty havainnot näistä kuvista.





Kuva 1. Liikenne ”perinteisessä” liittymässä ja yhteisessä tilassa. (Kuvat: Towards Shared Space, 2008, 131 ja 135)

Taulukko 1. Havainnot Shared Spacen periaatteista.

<u>Perinteinen</u>	<u>Shared Space</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaikilla liikennemuodoilla omat väylät, tila on jaoteltu</li> <li>• Tarkkaan säädelyä</li> <li>• Liikennemerkkit ohjaamassa</li> <li>• Ruuhkaisen oloinen</li> <li>• Ei kontaktia muiden kanssa</li> <li>• Ennalta-arvattavaa</li> <li>• Risteyksellä yksi tarkoitus: kulkea läpi seuraavaan paikkaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaikki liikennemuodot käyttävät samaa tilaa</li> <li>• Ei liikennemerkkejä</li> <li>• Katsekontakti ja kommunikointi välttämätöntä vahinkojen ehkäisemiseksi</li> <li>• Rauhallinen tunnelma</li> <li>• Ennalta-arvaamatonta</li> <li>• Alueella monta tarkoitusta: viettää aikaa, kulkea läpi, tavata muita</li> <li>• Tilaa katuvihreälle</li> <li>• Tilaa mielikuvitukselle</li> </ul>

## 2.1 Shared Space ja turvallisuus

Shared Spacella on vielä jonkin verran vastustusta, sillä metodi on uusi. Tottuminen vanhasta poikkeavaan vie aikaa. Yksi suurimmista pelon aiheista on liikenneturvallisuuden heikkeneminen. On kuitenkin osoitettu, että todellisuudessa liikenneturvallisuus paranee. Valmistuneissa kohteissa, joista on koottu onnettomuustilastoja vuosilta ennen ja jälkeen muutosten, on havaittu, että onnettomuuksien määrät ovat vähentyneet. Syynä on pääasiassa se, että kun samassa tilassa kulkevat niin jalankulkijat, polkupyöräilijät kuin autotkin, ihmiset kokevat hieman turvattomuutta ja liikkuvat siten tarkkaavaisemmin ja hitaammin. On siis järkevää tehdä tilasta hieman turvattoman oloinen kuin täysin turvallinen. Esimerkiksi sana ”suojatie” tuo valheellisen turvallisuuden tunteen. Ihmiset kuvittelevat olevansa turvassa eivätkä huomioi riittävästi ympäristöä suojatielle astuessaan. Kun suojatietä ei ole, ollaan tarkempia siitä mihin ollaan menossa. Kun on väkisin huomioitava muut kulkijat ja kommunikoidava heidän kanssaan, nopeudet alenevat ja sitä myöten liikenneturvallisuus kasvaa. (Heikkilä & Junnilainen, 2011, 14.)

Englantilainen Shared Space -asiantuntija, Ben Hamilton-Baillie, on todennut, että mitä turvallisemmalta ympäristö vaikuttaa, sitä enemmän otetaan myös riskejä. Jos paikkoja muutetaan nimenomaan turvallisemmiksi, onnettomuuksien määrä ei varsinaisesti vähene vaan ne muuttavat muotoaan tai siirtyvät muualle. Ainoa keino vähentää riskienottoa on tehdä alueet vaarallisemman oloisiksi, eli tuoda riskit ihmisten nähtäville

vaarallisina, jotta niitä osataan varoa. Niin kauan kuin on ollut olemassa liikenteen aiheuttamia onnettomuuksia, on ajateltu että ne loppuvat kun lisätään mahdollisimman paljon ohjeistusta ja sääntöjä. Ne voivat olla liikennevaloja, liikennemerkkejä tai ajoratamaalauksia ja etenkin vilkkailla teillä esteitä ja aitoja erottamassa autot ja kevytliikenne omiin osastoihin. Tällä tavalla ihmiset erotetaan toisistaan ja kulkua sanelevat säännöt ja varoitukset. (Cairns, 2008, 184.)

Hollantilainen liikenneinsinööri Hans Monderman on tullut samaan loppupäätelmään jo 1970-luvun lopulla. Hän alkoi sekoittaa liikennemuotoja keskenään, poisti liikennemerkit, kavensi ajoratoja ja sijoitti tarkkaan mietittyihin paikkoihin puita ja kukkalaatikoita. Hän totesi, että kun ei tarkalleen tiedä mitä olisi tehtävä, on tarkkailtava ympäristöä sekä käytettävä kommunikointia. Siten nopeudet hidastuvat automaattisesti. (Cairns, 2008, 184.) Pelkästään ympäristön tulisi antaa sellainen viesti, että liikkujat osaavat suhteuttaa nopeutensa sen mukaan (Room for Everyone 2005, 37).

Koska metodi on uusi, onnettomuustilastoja ei ole voitu tehdä vielä kovin pitkällä aikavälillä. Seuraavassa taulukossa (Taulukko 2) on koottu kolmen kohteen tilastot. Kohteet sijaitsevat Hollannissa, kaksi Drachtenissa ja kolmas Harenissa. Drachten Laweipleinia ja Harenin kohdetta käsitellään erikseen kappaleessa 2.3. Huomattavaa on, että etenkin vakavien onnettomuuksien määrät ovat loppuneet kokonaan muutosten jälkeen. Myös lievät onnettomuudet ovat pääasiassa vähentyneet. Kohteessa De Drift/Torenstraat/Kaden onnettomuuksia on edelleen sattunut jonkin verran, etupäässä polkupyöräilijöille. Heti muutosten jälkeisinä aikoina on kirjattu enemmän onnettomuuksia kuin myöhemmin, todennäköisesti sen takia, että aluksi alueella ei osata käyttäytyä, mutta ajan myötä siihen totutaan. (Gerlach, Methorst, Boenke, Leven, 8 – 11.)

Taulukko 2. Kolmen Shared Space -alueen onnettomuustilastot. (Taulukko: Sense and Nonsense about Shared Space, 9)

Vuosi	Kuolemaan- johtanut	Vakava loukkaantuminen	Lievä loukkaantuminen	Materiaali- vahinko	Yhteensä
<b>Drachten - Laweiplein</b>					
1997	0	1	3	6	10
1998	0	0	0	9	9
1999	0	1	3	9	13
2000	0	0	0	9	9
2001	0	0	0	4	4
2002	0	0	2	8	10
2003	0	0	0	3	3
2004	0	0	0	1	1
2005	0	0	0	1	1
2006	0	0	0	2	2
<b>Drachten - De Drift/Torenstraat/Kaden</b>					
1994	0	0	0	1	1
1995	0	0	0	8	8
1996	0	0	0	2	2
1997	0	0	1	8	9
1998	0	0	1	2	3
1999	0	0	1	3	4
2000	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	4	4
2002	0	0	2	6	8
2003	0	0	1	3	4
2004	0	0	2	6	8
2005	0	0	1	4	5
2006	0	0	2	2	4
<b>Haren - Rijkstraatweg</b>					
1997	0	1	2	10	13
1998	0	0	4	12	16
1999	0	0	0	16	16
2000	0	0	1	8	9
2001	0	1	1	17	19
2002	0	0	0	7	7
2003	0	0	0	11	11
2004	0	0	0	4	4
2005	0	0	0	6	6
2006	0	0	0	7	7
	= Vuosi, jolloin alue muutettiin Shared Spaceksi				

## 2.2 Shared Space -suunnittelun haasteet

Haasteita Shared Spacen suunnittelussa aiheuttaa erilaisten käyttäjäryhmien huomioiminen. Liikkumisrajoitteisille Shared Space on ihanteellinen vaihtoehto esteettömyyden takia, kun taas näkövammaisille se on samasta syystä epämieluisia ja esteellinen. Näkövammaiset tarvitsevat korkeusvaihteluita hahmottaakseen paremmin tilaa. (Mattsson, 2010, 67.) Vanhukset, jotka tavallisesti liikkuvat muita hitaammin, voivat kokea yhtenäisen alueen pelottavana ja vaarallisena, etenkin autojen välissä kulkiessaan.

Normaalisti Shared Spacessa poistetaan reunakivet kokonaan, madalletaan ne tai ainakin vähennetään niiden määrä minimiin. Katualueesta tulee siis tasainen eikä tasoeroja enää ole. Kulkua ohjaa usein materiaalierot, valaisinrivistöt, istutukset tai jokin vastaava ja tämä tekee näkövammaisten liikkumisesta hankalampaa. Usein näkövammaiset ovat vain osittain sokeita, eli he havaitsevat suuria kokonaisuuksia, liikettä, värejä ja valoja (Mattsson, 2010, 64). Kun tasoeroja ei ole, näkövammaisen ei löydä keppinsä tai opaskoiransa kanssa esimerkiksi kadunylityspaikkaa. Pienetkin tasoerojen muutokset riittävät, sillä se luo tarvittavaa mittakaavaa. Samanlaista vaikutusta ei tee sävyeron muutokset tai pintatyyppien ero. Tärkeää on, ettei katukalusteita tai pysäköintipaikkoja laiteta yllättäviin paikkoihin, vaan johdonmukaisesti, jotta näkövammaisten kulkeminen olisi sujuvampaa. (Mattsson, 2010, 64, 67.) Erityiset uralaatat osoittamassa reittejä näkövammaisille on havaittu toimiviksi ratkaisuksiksi.

Miten Shared Space toimii kun maa on lumen ja sohjon peitossa? Suomen neljä hyvin erilaista vuodenaikaa aiheuttavat sellaisia erilaisia haasteita, joita lämpimämissä maissa ei ole. On mietittävä, miten ratkaisut toimivat talviseen aikaan. Koko katualueen auraamiseen ei yleensä ole resursseja, joten silloin ajoradat muodostuvat selkeiksi. Sulana aikana materiaali- ja sävyerot erottuvat selvästi, mutta talvella ne eivät ole näkyvissä. Kadun lämmitys on toki mahdollista, mutta se voi helposti olla kustannuksiltaan liikaa. Talvella, kun lumi kaventaa ajoratoja ja tekee näkemäesteitä kadunkulmiin, autoilijat tavallisesti hiljentävät vauhtiaan ja alueet ovat Shared Spacen kaltaisia kuin itsestään. Tästä näkökulmasta ajatellen Shared Space ei ole Suomessa sittenkään niin uusi asia.

### 2.3 Esimerkkejä Euroopasta

Shared Space on sellaisenaan vasta rantautumassa Suomeen, mutta muualla Euroopassa metodia on käytetty jo useamman vuoden ajan. Alun perin Hollannista kotoisin olevaa metodia alettiin käyttää aluksi pienissä kohteissa kokeilumielessä, mutta hyvien tulosten perusteella niitä on alettu toteuttaa myös suuremmissa kaupungeissa sekä vilkkaammissa kohteissa. Hollanti onkin ollut suunnannäyttäjänä Shared Space-metodin leviämässä ja siellä vierailee ihmisiä varta vasten tutkimassa erilaisia esimerkkejä.

#### **Laweiplein, Drachten, Hollanti**

Yksi erinomainen esimerkki on Laweipleinin liittymä, Drachtenissa, Hollannissa. Se oli ensimmäisiä vilkkaasti liikennöityyn liittymään suunniteltuja Shared Space -toteutuksia. Kyseessä oli vilkas (kvl=22 000 ajon/d) liikennevalo-ohjattu liittymä kaupungin keskustassa lähellä bussiasemaa ja kaupungin teatteria. Liittymä oli kaikin puolin tavanomainen bussi- ja polkupyöräkaistoineen, kääntymiskaistoineen, jalankulkijoiden ylityksineen, liikennemerkkeineen ja ajoratamaalauksineen. Liittymä oli usein ruuhkainen ja vaarallinen ja siinä sattui onnettomuuksia etenkin pyöräilijöille. Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden reitit ja ylitykset olivat hankalia ja epämiellyttäviä. (Hamilton-Baillie, 2008a, 134.) Kuvassa 2 on esimerkkiliittymä ennen muutoksia.



Kuva 2. Laweiplein ennen muutoksia. (Kuva: Hamilton-Baillie Associates)

Muutokset tehtiin vuonna 2002 ja tulokset ovat olleet erinomaiset. Paikalle rakennettiin kiertoliittymä. Liittymän kapasiteetti säilyi ennallaan, ruuhkat hellittivät ja onnettomuudet vähenivät vuosittaisesta kahdeksasta vain yhteen ensimmäisten kolmen vuoden aikana. Nykyään paikka on eloisa julkinen kohtaamispaikka, jossa on istutuksia tuomassa vehreyttä ja suihkulähteitä, joissa lapset voivat vaikka leikkiä. Jalankulku ja pyöräily on huomioitu leveillä väylillään ja lyhyillä tien ylityksillä. Pinnoissa on käytetty vaihtelevasti asfalttia ja erilaisia kiveyksiä sekä matalia reunakiviä. Liikennemerkkien ja ajoratamaalausten määrä on vähennetty minimiin. (Hamilton-Baillie, 2008a, 134; Hamilton-Baillie, 2008b, 170.) Kuten kuvassa 3 näkyy, lopputulos on kaikin puolin hyvää kaupunkikuvaa ja siten käyntikortti kaupungille.

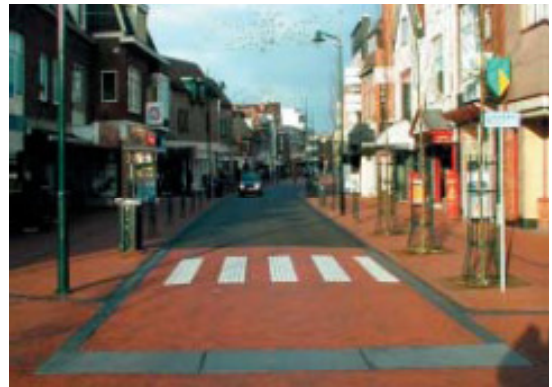


Kuva 3. Laweiplein muutosten jälkeen. Liittymäalue on viihtyisemmän ja selkeämmän näköinen. (Kuva: Hamilton-Baillie Associates)

### **Haren, Hollanti**

Hollannissa Harenin kaupungissa on tehty Shared Space -metodin mukainen katu keskelle ostosalueita. Kyseisellä kadulla keskivuorokausiliikenne on noin 12 000 ajoneuvoa päivässä ja siinä kulkee sekä yksityisautoja, että busseja ja tietenkin ostoksia tekeviä jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Kadulta poistettiin liikennevalot, liikennemerkkit ja erotellut kaistat ja pyöräkaistat sekä korkeat reunakivet. Kapealla osuudella kulkee edelleen selkeämpi ajorata, mutta keskellä on torimainen alue, jossa kaikki kulkevatkin

sekaisin ilman omia kaistojaan. Ajoneuvoliikennettä ohjaa istutetut puut ja matalat reunakivet. Kuvassa 4 kadun pää ennen ja jälkeen muutosten. Koko alueen tunnelma on erilainen muutosten myötä. Pelkästään ympäristö henkii autoilijalle, että nyt ollaan alueella, jossa kävely ja pyöräily on merkittävässä roolissa, joten nopeus sovitetaan sen mukaan. Nopeudet ovat laskeneet noin 5 km/h. (Hamilton-Baillie, 2008b, 170.) Kuvassa 5 näkyy millainen yhtenäinen alue on keskellä. Siinä kulkee jalankulkijat, pyöräilijät ja autoilijat sulassa sovussa. Päällyste on samaa kiveystä kuin muuallakin ja saa näin aikaan yhtenäisen vaikutelman koko kadun kanssa.



Kuva 4. Harenin keskusta Hollannissa ennen ja jälkeen muutosten. (Kuva: Shared Space Institute)



Kuva 5. Harenin keskusta, yhteinen tila ostosalueella. (Kuva: Ramboll Tampere)



Bussipysäkin toteutukseen on panostettu (kuva 6). Näinkin yksinkertainen asia voidaan ratkaista mielenkiintoisella ja erilaisella tavalla. Odotusalue on hieman korotettu ja erivärinen, joten sekä bussin kuljettaja, että matkustajat havaitsevat sen helposti. Lisäksi siinä on valaistusta vieressä. Miinuspuolena sanottakoon penkin ja sateensuojan puuttuminen.



Kuva 6. Bussi ottamassa matkustajia kyytiin Harenin keskustassa. (Kuva: Ruut Mattsson)

### **Skvallertorget, Norrköping, Ruotsi**

Ruotsin ja Tanskan myötä Shared Spacesta on tullut laajasti hyväksytty metodi suuressa osassa Skandinaviaa. Ruotsin Norrköpingissä sijaitseva Skvallertorget on muunnettu metodin mukaiseksi vuonna 2004. Kuvassa 7 näkyy millaista liittymäalueella ennen oli. Liittymä on monihaarainen ja sen läpi kulkee huipputuntina, lounasaikaan, 1250 ajoneuvoa ja 1700 jalankulkijaa, pääosin läheisen yliopiston opiskelijoita. Liittymässä tapahtui ennen viidestä kuuteen onnettomuutta vuodessa ja siitä syystä sitä haluttiin parantaa. (Tyréns, 2007, 6 – 8.)

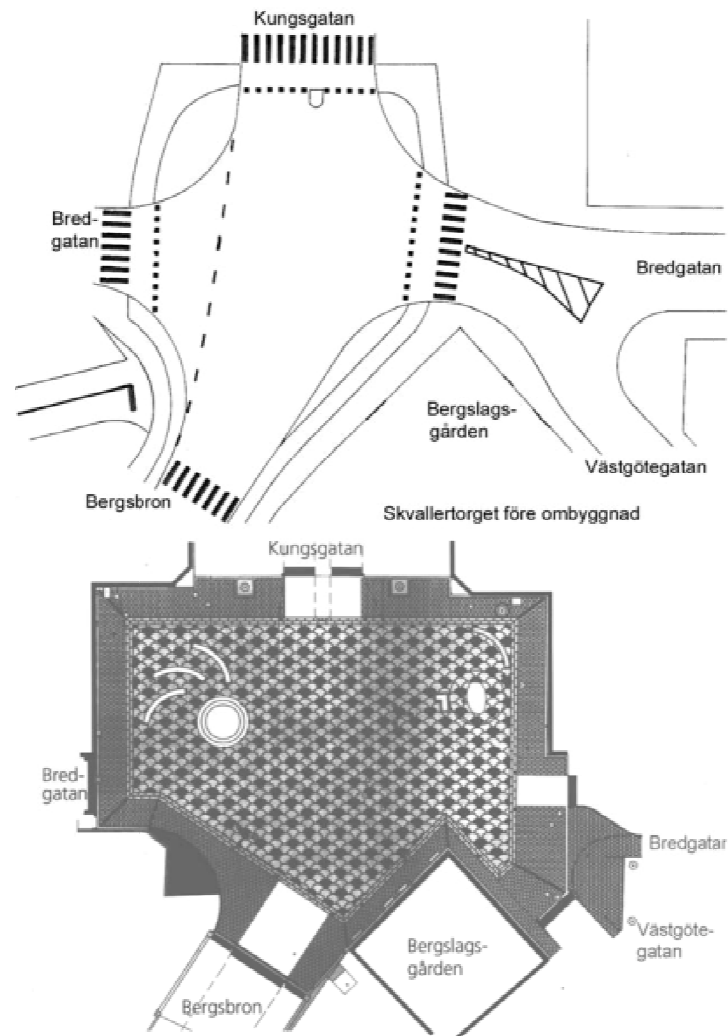
Korjauksia tehtiin poistamalla merkit, maalaukset ja liikennevalot ja laaja liittymäalue yhtenäistettiin lähes koko alueen peittävällä kuvioinnilla (kuva 8). Alueen rajoille tuli toisenlaisesta kiveyksestä tehty linja ja niiden ulkopuolelle vielä erilaista kiveystä. Muutamia yksityiskohtia lisättiin tarkkaan mietittyihin paikkoihin. Nyt autoilija tulee kadulta torin kaltaiselle alueelle ja kommunikointi muiden liikkujien kanssa täytyy aloittaa vahinkojen välttämiseksi. Kuvassa 9 on piirroksena esitetty millainen Skvallertorget oli ennen ja jälkeen muutosten.



Kuva 7. Skvallertorget Norrköpingissä, Ruotsissa ennen muutoksia. (Kuva: Tyréns, 2007, 6)



Kuva 8. Skvallertorget ylhäältä kuvattuna muutosten jälkeen. (Kuva: Tyréns, 2007, 8)



Kuva 9. Skvallertorget ennen ja jälkeen. (Kuva: Tyréns, 2007, 10)

## 2.4 Esimerkkejä Suomesta

### **Vanha Rauma**

Raumalle on rakennettu Shared Space -katuja vuonna 2005, tärkeimpinä kohteina Kauppakatu ja Kuninkaankatu. Rakentamista edelsi tarkka analyysi alueen sen hetkisistä poikkileikkauksista, pinnoitteista, jalkakäytävistä, pysäköintipaikoista ja muista suunnitteluun vaikuttavista asioista. Tavoitteena oli toteuttaa Vanhan Rauman puutalotunnelmaan sopivat katuratkaisut sekä tehdä alueesta kävelypainotteinen. Vanha Rauma on ollut Unescon maailmanperintökohde vuodesta 1991 alkaen, ja se vaikutti omalta osaltaan suunnitteluun. (Rauma 2011.)

Kauppakadun ja Kuninkaankadun katualueet ovat kapeita, joten ajoradat ovat pääasiassa yksisuuntaisia ja leveydeltään noin kolme metriä. Ne on eroteltu jalankulkijoiden alueista erilaisella kiveyksellä. Polkupyöräilijät ja toisinaan myös jalankulkijat kulkevat ajoradalla, sillä alueella on läpikulku kielletty muilla kuin huoltoajolla ja nopeusrajoitus on 20 km/h. Ajoradan käyttö on siis melko turvallista. Ajoneuvojen pysäköintipaikkoja on kadun varrella muutamia, mutta pääasiassa pysäköinti on keskitetty muille alueille. Kadun ylityspaikkoja ei ole erikseen merkitty, vaan periaatteessa kadun voi ylittää mistä vain. Myöskään katujen liittymäkohdissa ei ole suojateitä. Nopeusrajoituksia noudatetaan hyvin, sillä jo pelkkä ympäristö kehottaa pitämään ajonopeudet alhaisina.



Kuva 10. Vanha Rauma. Jalankulkijat voivat käyttää koko katualuetta, sillä nopeusrajoitus on alhainen ja autojen määrää on rajoitettu.

## Tampereen Åkerlundinkatu

Tampereen Åkerlundinkadun muutokset on toteutettu vuonna 2010. Katu sijaitsee noin kilometrin etäisyydellä keskustasta Tullin alueella. Alueella on paljon toimistoja ja muuta liiketilaa, yliopisto ja Tampere Talo ovat lähietäisyydellä. Tampereen keskusareena on tulossa alueen läheisyyteen ja suunnitteilla on myös tornihotelli. Åkerlundinkatu on merkittävässä asemassa läpikulkuliikennettä ajatellen ja aluetta on pyritty kehittämään toimivaksi ja viihtyisäksi.

Muutosten jälkeen katualue on eroteltu eri käyttäjille materiaalieroilla, eikä reunakiviä ole. Ajourata on kivetty ja sitä reunustaa valaisin- ja pollaririvistöt. Samassa tasossa on jalkakäytävät sekä pyöräkaista. Åkerlundinkatua pitkin kulkee tärkeä pyöräily-yhteys, joten pyörävyylä on asfaltoitu pyöräilijöiden ajomukavuutta ajatellen. Katualue on osittain korotettu, jotta sen rooli yhteisenä tilana korostuu. Myös kiinteistöissä on tehty korjauksia, joten alueen ulkonäkö on selkeästi muuttunut. Åkerlundinkatu näkyy ennen muutoksia ja muutosten jälkeen kuvissa 11 ja 12.

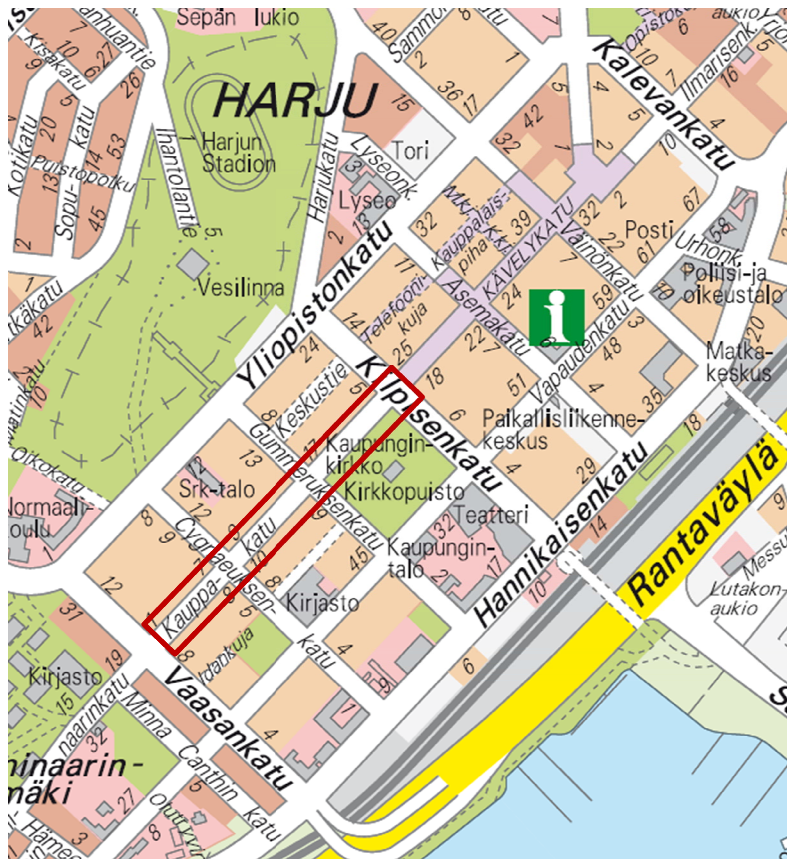


Kuvat 11 ja 12. Åkerlundinkatu ennen muutoksia ja nykytilassa. (Ylempi kuva: Ramboll Tampere)

### 3 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

#### 3.1 Suunnittelualue ja sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Jyväskylän kaupungissa Keski-Suomessa. Kohteena on kaupungin ydinkeskustan läpi kulkeva Kauppakatu, joka on tällä hetkellä osittain kävelykatua. Suunnittelualue alkaa kävelykadun päättymiskohdasta, eli Kilpisenkadun ja Kauppakadun liittymästä käsittäen kolme korttelia Vaasankadulle päin. Alueen pituus on noin 520 metriä ja katutilan leveys keskimäärin 19 metriä. Kuvassa 13 on esitetty suunnittelukohteen sijainti.



Kuva 13. Suunnittelualue. (© Jyväskylän kaupunki / Tonttituotanto, lupanro 11021)

## 3.2 Nykytilanne

### 3.2.1 Väestö

Kauppakadun kolmen korttelin alueella on noin 600 asukasta. Asutus painottuu etenkin kadun yläpäähän. Alueella asuu suhteellisen paljon vanhempaa, yli 65-vuotiasta väestöä ja keskimääräistä vähemmän lapsiperheitä. Kauppakadulla sijaitsee Keski-Suomen Opiskelija-asuntosäätiön opiskelijatalo, joten myös opiskelijoita (= alle 25 v) on paljon.

### 3.2.2 Palvelut

Kauppakadulla on runsaasti palveluja, kuten elintarvikeliikkeitä, ravintoloita, pankkeja, kampaamoita ja pieniä erikoisliikkeitä, muun muassa antikvariaatteja ja sisustusliikkeitä. Kilpisenkadun puoleisessa päässä, Kirkkopuistossa, sijaitsee Jyväskylän kaupunginkirkko sekä Jyväskylän taidemuseo. Palveluiden takia kadulla tapahtuu jonkin verran myös poikittaista kävelyliikennettä, joten kadunylityspaikkoja tarvittaisiin nykyistä enemmän. Nyt varsinaisia ylityspaikkoja on vain katujen liittymäkohdissa suojateinä. Autojen pysäköintipaikkoja ja pyöräpysäköintipaikkoja tarvitaan etenkin liikkeiden lähistöllä. Kiinteistöillä on asukkaille tarkoitettuja pysäköintipaikkoja kortteleiden sisäpihoilla.

### 3.2.3 Yhteisen tilan vaikutukset

Tällä hetkellä Kauppakatu on hyvin autopainotteinen. Poikkileikkauksessa ei ole paljoa tilaa jalankulkijoille ja muutaman korttelin kävelymatka tuntuu pitkältä. Kadun ylitykset saattavat tuntua pelottavilta ja pitkiltä. Shared Space -metodin mukaisesti rakennetussa katutilassa autoilijoiden on tarkoitus kulkea hitaimman, eli jalankulkijan mukaan. Kun tila on yhdistetty kaikille liikennemuodoille, kanssaliikkujat on otettava huomioon.

Yhteisessä tilassa ajorataa kavennetaan ja parkkipaikkojen määrää vähennetään. Näin saadaan lisätilaa kävelylle ja pyöräilylle, sekä katukalusteille ja istutuksille. Kadulle voidaan istuttaa esimerkiksi puita, jotka luovat puistomaisen ja vehreän tunnelman. Samalla niillä voidaan myös ohjata ajoneuvoliikenne käyttämään niille määrättyä

katutilan osaa. Siellä täällä olevat penkit kutsuvat istuskelemaan ja oleskelemaan kadulla, julkisessa paikassa, ja alue elävöityy. Kun ihmiset saadaan houkuteltua viettämään aikaa näissä paikoissa, he todennäköisesti poikkeavat helpommin matkalle osuviin liikkeisiin tai ruokapaikkoihin. Liiketoiminta tämän myötä mahdollisesti paranee. Hieman kauemmaksi jätetty auto ei enää haittaa, kun voi kävellä määränpään miellyttävää aluetta pitkin.

Hyvin toteutettu Shared Space -metodin mukainen ympäristö kertoo kuin itsestään ajoneuvon kuljettajalle millä nopeudella kuuluu ajaa. Tarvetta koville nopeuksille ei ole. Luultavasti kiireisimmät eivät kulje yhteisen tilan läpi, koska tietävät, että siellä pääsee liikkumaan vain hitaasti. Silloin he käyttävät muita reittejä ja alue rauhoittuu. Jyväskylän tapauksessa nopea liikenne on ohjattu keskustaa kiertävälle kehälle. Hitaassa liikenteessä sattuu myös vähemmän onnettomuuksia ja tapahtuneet onnettomuudet ovat vakavuudeltaan lieviä.

Pintamateriaalien kanssa Shared Space -alueilla voi keksiä uusia ratkaisuja. Aina ei kannata valita perinteistä asfalttia, vaan valittavana on joukko erilaisia kiveyksiä. Ympäristön mielenkiintoa voidaan lisätä esimerkiksi kuvioilla. Ne voivat rajata tiettyjä alueita tai ne voivat olla tekstejä. Samankaltaisilla pintamateriaaleilla voidaan yhtenäistää eri paikkoja ja niiden avulla voidaan tuoda esille alueen jotain tiettyä ominaisuutta.

Nykyään katuja pyritään saamaan monikäyttöisiksi, niin että niillä on eri käyttötarkoituksia eri vuodenaikoina tai jopa eri vuorokaudenaikoina. Kesällä ravintolat voivat levittäytyä kadulle terasseineen, kun taas talvella samaan paikkaan voidaan kasata lunta. Kadulla on myös tilaa pienille tapahtumille tai katutaiteelle. Kaikki edellä mainittu elävöittää katua ja korostaa kadun merkitystä tärkeänä keskustan kohtaamispaikkana.



#### 4 NYKYTILANNEANALYYSI

Nykytilanneanalyysia varten tehtiin käynti paikanpäälle. Ajankohtana oli heinäkuinen maanantaipäivä. Lämpötila oli noin +25 °C ja lomakausi meneillään. Tämä saattaa vaikuttaa joihinkin tuloksiin, kuten ajoneuvojen ja polkupyörien määrään sekä pysäköintipaikkojen käyttöasteeseen.

Kauppakatu on olennainen kevyenliikenteen reitti erityisesti ydinkeskustan ja yliopiston välillä. Katualueesta noin kaksi kolmasosaa on varattu autojen käyttöön, joko pysäköintinä tai ajoratana. Kirkkopuiston kohdalla ajorataa ja jalkakäytävää erottaa puurivistö ja se onkin viihtyisää aluetta. Muualla kadulla ei ole istutuksia. Tällä hetkellä katu on koko matkalta kaksisuuntainen ja kaistoja on yksi suuntaansa. Ajorata on keskimäärin kahdeksan (8) metriä leveä, molemmin puolin ajorataa on pysäköintiä, sekä korotettu jalkakäytävä. Kokonaisleveydeksi tulee näin noin 19 metriä. Kääntymiskaistoja ei ole missään risteyksessä ja kaikki risteykset ovat tasa-arvoisia, eli oikealta tulevaa väistetään. Kadulla on kahdet liikennevalot, Cygnaeuksenkadun risteyksessä ja Vaasankadun risteyksessä. Niitä noudatetaan pääasiassa hyvin. Etenkin polkupyöräilijät odottavat vuoroaan ajoradalla, eivätkä koukkaa jalankulkijoiden valojen kautta. Jalankulkijat saavat vuoronsa painonappia painamatta. Polku-pyöräilijöille ei ole omia kaistoja vaan he kulkevat ajoradalla. Kilpisenkadusta keskustan suuntaan Kauppakatu jatkuu kävelykatuna.

Katu on päällystetty kauttaaltaan asfaltilla ja jalkakäytävät on erotettu reunakivellä. Kirkkopuiston kohta on poikkeus, sillä siinä puistonpuoleinen jalkakäytävä on kivetty. Asfaltti on silmämääräisesti katsottuna hyväkuntoista ja sitä on uudistettu Cygnaeuksenkadun liittymässä. Pysäköintipaikat on erotettu maalauksin, samoin kuin ajokaistat. Ajoradalla on maalatut opasteet ja suojatiet. Kauppakatu näkyy nykytilassaan kuvissa 14–16.



Kuva 14. Kauppakatu nykytilassa kävelykadulta katsoen. Vasemmalla on Kirkkopoisto.



Kuva 15. Kauppakatu Gummeruksenkadulta Cygnaeuskadulle päin. Poikki-leikkauksessa on paljon tilaa ajoneuvoliikenteelle.



Kuva 16. Kauppakatu Vaasankadulta keskustan suuntaan. Kadun päässä katualue on erittäin leveä.

#### 4.1 Ajoneuvoliikenne

Kauppakadulla liikkuu pääosin yksityisautoja. Joukkoliikenne on ohjattu läheiselle Vapaudenkadulle. Kilpisenkadun luona on taksiasema ja huoltoliikennettä liikkuu jonkin verran. Kävelykatuosuudelle on sallittu huoltoajo aikaisin aamulla (kello 5-10) sekä invataksien kulku.

Autot noudattavat hyvin yleisiä liikennesääntöjä ja antavat etenkin jalankulkijoille tietä heidän ylittäessään katua. Nopeusrajoitus alueella on 40 km/h ja sitä noudatetaan, usein autot liikkuvat hitaamminkin, sillä risteyksiä on melko tiheästi ja niissä on pakkokin hiljentää vauhtia tai pysähtyä.

#### 4.2 Jalankulku ja pyöräily

Jalankulkua ja polkupyöräilyä on paljon. Siihen vaikuttaa varmasti tarkkailuajankohta (heinäkuun loppupuoli), mutta kaikkea kevyttä liikennettä liikkuu ympäri vuoden. Mukana on niin lapsia ja aikuisia, opiskelijoita ja työssäkäyviä, kuin myös lomalaisia ja turisteja.

Jalankulkijoille on järjestetty toimivat reitit koko Kauppakadun varrelle. Katua pääsee kulkemaan molemmin puolin ja poikkikatujen ylitykset on turvattu suojateillä tai liikennevaloilla. Kauppakadun pääsee ylittämään suojatietä pitkin poikkikatujen risteyksissä ja kirkkopuiston kohdalla puolivälissä korttelia. Suojateiden ulkopuolella tapahtui myös poikittaista liikennettä.

Jalkakäytävät on asfaltoitu lukuun ottamatta kirkkopuiston kohtaa, jossa väylä on kivetty. Kirkkopuiston kohta on parannettu vuosina 2000 – 2003, mutta muille katuosuuksille ei ole tehty uudistuksia, muuten kuin tehty uusia polkupyörätelineitä.

Polkupyöräilijät ovat tottuneet ajamaan ajoradalla. Se onkin mahdollista autojen alhaisen nopeuden ja kohtalaisen pienen määrän ansiosta. Aivan muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta pyöräilijät todellakin ajavat ajoradalla eivätkä sääntöjen vastaisesti jalkakäytävällä.

### 4.3 Kilpisenkatu, Gummeruksenkatu, Cygnaeuksenkatu ja Vaasankatu

Kilpisenkatu, Gummeruksenkatu ja Cygnaeuksenkatu ovat kaikki poikkikatuja Kauppakatuun nähden ja ovat tässä järjestyksessä kävelykadusta alkaen. Kilpisenkatu on melko vilkas kaksisuuntainen katu, joka halkaisee leveyssuunnassa keskustan kulkienn Hannikaisenkadulta Yliopistonkadulle. Kauppakatu ylittää Kilpisenkadun kahdella suojatiellä. Risteyksessä ei ole liikennevaloja eikä kirkikolmioita ajoneuvoille. Ylitys sujuu kuitenkin vailla suurempia ongelmia autoilijoiden antaessa jalankulkijoille tietä. Kävelykatuosuudelta tullessa ihmiset jakaantuvat kummallekin suojatielle riippuen siitä, minne ovat matkalla. Tässä kohtaa pyöräilijät siirtyvät ajoradalle kävelykadulta tullessaan. Kilpisenkatua pääsee Yliopistonkadulle päin polkupyöräkaistalla, mutta katu on ensin ylitettävä. Hannikaisenkadun suuntaan ei ole polkupyöräkaistaa, vaan on ajettava ajoradalla. Molemmin puolin ajorataa on kuitenkin jalkakäytävät. Kirkkopuiston kohdalla on pieni pysäköintialue 25 autolle.

Gummeruksenkatu ja Cygnaeuksenkatu kulkevat myös Hannikaisenkadulta Yliopistonkadulle ja ovat kummatkin yksisuuntaisia, mutta eri suuntiin. Gummeruksenkatu on yksisuuntainen Yliopistonkadulta Hannikaisenkadulle (ylhäältä alaspäin) ja Cygnaeuksenkatu päinvastoin (alhaalta ylöspäin). Ne ovat toimintoiltaan periaatteessa samanlaisia katuja. Cygnaeuksenkatu on alhaalta Kauppakadun risteykseen saakka kaksikaistainen, mutta muuttuu sitten yksikaistaiseksi, sellaiseksi kuin Gummeruksenkatu on koko matkalta. Kummassakin on paljon kadunvarsipysäköintiä. Gummeruksenkadulla ei ole lainkaan omaa väylää polkupyöräilijöille, vaan he käyttävät ajorataa. Kirkkopuiston kohdalla, puiston puolella katu, jalankulkijat ohjataan puistossa kulkevalle kävelytielle. Muualla Gummeruksenkadulla on jalkakäytävät. Cygnaeuksenkadulla on yhdistetty kevyen liikenteen väylä toisella puolen katu ja toisella puolen on jalkakäytävä. Cygnaeuksenkadun ja Kauppakadun liittymässä on liikennevalot.

Vaasankatu on kaksisuuntainen Hannikaisenkadulta Kauppakadulle saakka, mutta muuttuu sen jälkeen yksisuuntaiseksi ylhäältä alaspäin. Alhaalta tullessa on siis käännyttävä joko oikealle Kauppakadulle tai vasempaan Seminaarinmäelle. Vaasankadulla on sekä yhdistetty kevyen liikenteen väylä, että jalkakäytävä.

## 4.4 Pysäköinti

### 4.4.1 Ajoneuvot

Koko yläkaupungin alueella on noin 290 kadunvarsipaikkaa, joista Kauppakadulla on tällä hetkellä noin 94. Ne jakautuvat kortteleittain seuraavasti:

- Kirkkopuiston kohdalla paikkoja on noin 28 kappaletta
- Gummeruksenkadun ja Cygnaeuksenkadun välillä paikkoja on 42, joista vinopaikkoja 5
- Cygnaeuksenkadun ja Vaasankadun välillä on 24 paikkaa, joista vinopaikkoja 8.

Eniten käytössä olivat lähimpänä kävelykatua sijaitsevat paikat. Pysäköintipaikat ovat kaikki maksullisia. Kirkkopuiston kohdalla on myös lyhyt osuus varattuna moottoripyörille. Johtuen luultavasti tarkkailuajankohdasta, pysäköintipaikkoja oli melko paljon vapaana.

### 4.4.2 Polkupyörät

Koska Jyväskylässä pyöräillään erittäin paljon, toimivien pyöräpysäköintipaikkojen tarve on merkittävä. Paikkoja on suhteessa pyörien määrään aivan liian vähän. Tilannetta on pyritty korjaamaan tekemällä uusia telineitä joihinkin kadun kulmauksiin kuten kuvassa 17. Siinä on autoilijoilta vähennetty kaksi pysäköintipaikkaa ja tilalle on tehty polkupyöräteline 15 polkupyörälle.



Kuva 17. Polkupyöräteline.

Kävelykatuosuudella tai sen välittömässä läheisyydessä on muutamia pyöräpysäköintialueita, mutta ne ovat todella täynnä (kuvat 18 ja 19). Alueita joudutaan rajaamaan kieltomerkeillä, jotta polkupyörä ei leviäisi koko kävelykadulle.



Kuva 18. Polkupyöriä pysäköitynä kävelykadulla.



Kuva 19. Täynnä oleva pyöräpysäköintipaikka kävelykadun poikkikadulla.

Kirkkopuiston kohdalla puiden väleissä on pyörätelineitä. Niitä ei ole kuitenkaan koko matkalta, vaikka tarvetta olisi. Lähimpänä kävelykatua olevat telineet ovat täynnä, toisin kuin kauempana sijaitsevat. Nämä telineet ovat ehkä hieman epäkäytännöllisiä ja alue näyttää rönsyilevältä. Polkupyöriä jätetään myös liikkeiden edustoille asioinnin ajaksi.

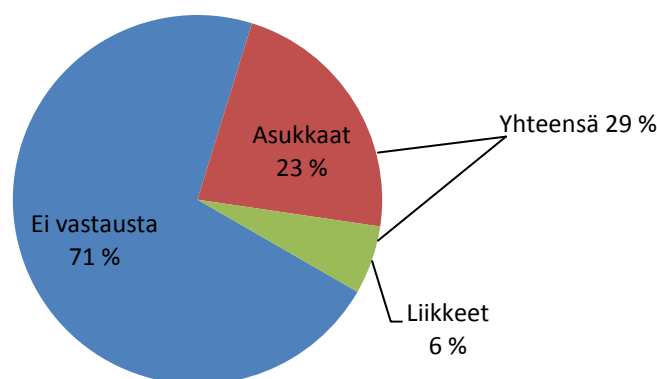
## 5 PROJEKTI

### 5.1 Suunnittelun eteneminen

Keväällä järjestetyssä työpajassa saatiin suuntaviivat suunnittelulle. Kauppakadun muutokset olivat toiveena suurella osalla osallistujista. Toiveena oli muuttaa katu Shared Space -metodin mukaiseksi yhteiseksi tilaksi ja painottaa se kävelylle. Tämän pohjalta tehtiin alustavia suunnitelmia, joissa ajorata kavennettiin kuuteen metriin entisestä kahdeksasta metristä, kävelyalueita levennettiin kummallakin puolen katua, lisättiin istutuksia sekä pyöräpysäköintipaikkoja ja vähennettiin ajoneuvojen pysäköintipaikkoja.

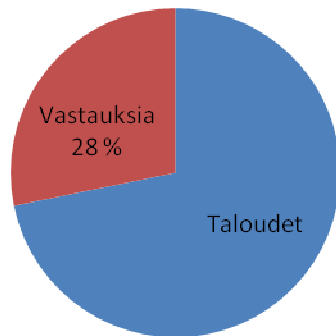
Seuraavaksi laadittiin ja jaettiin Kauppakadun asukkaille sekä liikkeiden pitäjille kyselylomake (Liite 1), jonka avulla kartoitettiin heidän mielipiteitään alueen toimenpiteistä. Vastausaikaa annettiin reilu viikko. Mukana oli valmiiksi maksettu palautuskuori, joten lomakkeen palauttaminen oli helppoa. Palautetta oli mahdollista antaa myös sähköpostitse. Lomakkeita jaettiin yhteensä noin 350 kappaletta ja niitä palautui tasan 100 kappaletta: asukkailta 79 ja liikkeistä 21 kappaletta. Kaavioissa 1, 2 ja 3 on esitetty palautuneiden lomakkeiden määrät prosentteina. Suunnittelualueella on liikkeitä noin 70 kappaletta, mutta jokaiseen ei saatu jaettua lomaketta. Talouksien määrä arvioitiin, ja sen mukaan lomakkeita tulostettiin. Sähköpostivastauksia tai puhelintiedusteluja ei tullut lainkaan.

**Kyselystä saadut vastaukset, %**

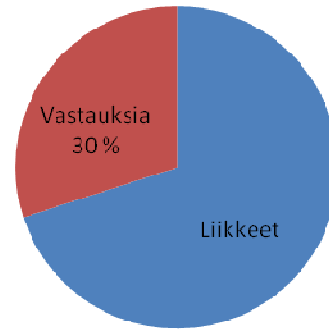


Kaavio 1. Kyselystä takaisin saadut vastaukset (kaikki).

Vastaukset asukkailta, %



Vastaukset liikkeenharjoittajilta, %



Kaaviot 2 ja 3. Asukkailta ja liikkeenharjoittajilta saadut vastaukset.

Tällaisen systeemin hankaluutena on lomakkeiden jako. Useissa kaupunkikeskustoissa, kuten Jyväskylässäkin, asuintalojen rappujen ovet ovat yleensä lukittuja. Niihin lomakkeiden jako on hieman haastavaa eikä niitä saada jaettua kaikille. Jakamisessa on muutenkin suuri työ etenkin alueen ollessa suuri. Sellaisessa tapauksessa kannattaa harkita postin palvelujen käyttöä. Nyt lomakkeet tulostettiin, lajiteltiin ja jaettiin itse. Vastausten analysointi on myös haastavaa työtä. Lomakkeiden kanssa on oltava tarkka, jotta huomaa mitä ja *mihin* ihmiset ovat oikeasti vastanneet. Vaikka saatteessa ja itse kyselylomakkeessakin on tarkkaan ilmoitettu mitä aluetta kysely koskee, ihmiset vastaavat helposti koskien muita alueita. Se johti siihen, että osa vastasi liittyen koko Kauppakatuun.

Vastauksia saatiin hyvin takaisin vastausprosentin ollessa 29. Vastauksia analysoitaessa löydettiin pahimpia ongelmakohtia sekä suurimpia toiveita. Ongelmaksi koettiin jalkakäytävillä ajavat polkupyöräilijät ja siihen kaivattiin parannusta. Suuri osa (59 %) toivoi erillistä pyöräkaistaa Kauppakadulle. Loput olivat sillä kannalla, että pyöräilijän paikka on ajoradalla, kuten tähänkin asti. Pyöräpysäköinnin määrästä oltiin kahta mieltä lähes tasapuolisesti: 47 % toivoi sen lisäämistä ja 41 % toivoi määrän pysyvän ennallaan. Paikkojen vähentämistä ei toivonut juuri kukaan. Kyselyssä selvitettiin myös kohtia, joihin pyöräpysäköintiä tarvitaan erityisesti lisää. Esille nousi opiskelijoiden suosiossa oleva kasvisruokaravintola, jonka edusta on lounasaikaan täynnä polkupyöriä ja ne osittain tukkivat jalkakäytävää. Muitakin paikkoja mainittiin, useimmin liikkeiden tai ravintoloiden edustoja. Polkupyörätelineissä toivotaan olevan mahdollisuus runkolukitukseen sekä niiden olevan sellaisia, että pyörät pysyvät pystyssä.



Yleisesti kadusta haluttiin viihtyisämpää. Monen mielestä nykyinen kävelykatu ja kirkkopuiston kohta olivat miellyttävää aluetta ja koko Kauppakadun toivottiin muuttuvan samankaltaiseksi. Suomalaiseen tapaan alueelle toivottiin lisää erityisesti puita ja muita istutuksia, mutta myös penkkejä ja roskiksia. Myös valaistukseen haluttiin parannuksia. Monen mielestä iltavalaistus oli keho. Nykyistä Yläkaupungin boheemia ilmettä toivottiin lisäävän taiteen ja värien avulla. Jotkin toiveet olivat sellaisia, jotka eivät liity katusuunnitteluun lainkaan, mutta niitä voidaan välittää eteenpäin Jyväskylän kaupungille. Tällaisia oli esimerkiksi pankkiautomaatin palauttaminen yläkaupungille ja viihtyisien kahviloiden ja terassien lisääminen.

Liiketoiminnan harjoittajat olivat vahvasti autojen pysäköintipaikkojen vähentämistä vastaan. He kokivat, että näin tehdessä asiakkaiden määrä vähenee. Heillä oli myös toiveena, että saataisiin takaisin lupa pitää mainoskylttejä, pieniä myyntipöytiä tai kukkia oven ulkopuolella piristämässä ja elävöittämässä katutilaa sekä ilmoittamassa, että liike on auki.

Mainintoja tuli lisäksi taksiaseman huonosta sijainnista, moottoripyörien metelistä, roskaamisesta ja yleisillä paikoilla vetelehtimisestä sekä yleisövessojen puutteesta. Taksiasema sijaitsee kirkkopuiston kohdalla kävelykadun lähellä ja asiakkaiden metelöinti yöaikaan ja pakokaasujen haju aiheuttaa asukkaille harmia. Monilla oli omia ehdotuksia uudesta taksiaseman sijainnista.

## 5.2 Vuorovaikutus ja sen eri keinot

Vuorovaikutus on oleellisessa roolissa kun suunnitellaan Shared Space -alueita. Se on tärkeää, jotta pystytään huomioimaan varsinaisten käyttäjien toiveet. Siksi heidät kannattaa ottaa mukaan jo suunnittelun alkuvaiheessa. Alueita päivittäin käyttävät tietävät mahdolliset ongelmakohdat parhaiten ja heillä on paljon ”hiljaista tietoa”, josta ei välttämättä ole raportoitu mihinkään. Vastaavasti heiltä saa tiedon, jos jokin asia on jo erityisen hyvin.

Vuorovaikutuskeinoja on olemassa erilaisia, kuten:

- yleisötilaisuus
- työpaja (case Näsilinnankatu)
- kävelykierros
- ideafoorumi (case Kaupungin Kangas).

Keinoja on olemassa myös muita ja kutakin projektia varten tulee miettiä juuri siihen soveltuva keino. Aluksi kannattaa pohtia, mitä halutaan tietää ja kuinka laajasti, sekä missä muodossa palautteet halutaan. Perinteisimpiä tapoja on yleisötilaisuuden järjestäminen. Siitä on tapana tiedottaa ainakin paikallislehdessä ja kaupungin ilmoitustaululla sekä nykyään internetissä. Osallistumisinnostus riippuu hyvin paljon projektista. Nykyään vaikuttaa siltä, että yleisötilaisuuksien osallistujat ovat hieman vanhempaa väestöä. Kun on alettu käyttää sähköistä mediaa tiedottamisen apuna, nuorempi sukupolvi ehkä kokee saavansa tarpeeksi tietoa sen kautta. Näiden keinojen yhteiskäyttöä kannattaa testata, jotta saataisiin useampien ikäryhmien ääni kuuluville. Yhteiskäyttö voi olla esimerkiksi suunnitelman julkaiseminen internetissä ja mahdollisuus kommentoida sitä siellä, ja sen lisäksi yleisötilaisuuden järjestäminen. Sähköisen palautteen antaminen yleisötilaisuuden jälkeen on usein koettu toimivaksi ratkaisuksi (Mattsson 2011).

Jyväskylän liikennesuunnitelman yhteydessä pidettiin avoin kävelykierros. Asiasta tiedotettiin paikallislehdessä ja kaupungin internet-sivuilla. Silti osallistujamäärä oli hyvin niukka. Kierros käsitti tärkeimmät kohdat suunnittelualueella ja siinä kerrottiin mitä kyseisille osuuksille ollaan suunnittelemassa. Myöhemmin samana päivänä oli lisäksi yleisötilaisuus, mutta senkään osallistujamäärä ei ollut erityisen valtava. Syiksi epäiltiin hyvää tiedonantoa internetissä sekä lehdissä, joten ihmiset eivät ehkä kokeneet tarpeelliseksi osallistua näihin tilaisuuksiin. Lisäksi monet pienet tekijät voivat vaikuttaa osallistumiseen. Kävelykierroksen aikaan ilmassa oli sateen tuntua, eikä lämpötila ollut kovin korkea. Lisäksi kierros pidettiin työaikaan, joten ihmiset eivät luultavasti päässeet irtautumaan työpaikoiltaan.

Kävelykierroksista on kuitenkin myös erittäin hyviä kokemuksia. Savonlinnassa (kuva 20) ydinkeskustan yleissuunnitelman tiimoilta järjestettiin kävelykierros, jossa oli osallistujia 20 - 30 ja kierrosta pidettiin muutenkin onnistuneena. Syynä saattoi olla kierroksen kohdentuminen vain yhteen katuun, joka sijaitsi aivan ydinkeskustassa, kun taas Jyväskylän tapauksessa kierros käsitti aika laajan osan keskustaa. (Vesänen 2011.)



Kuva 20. Savonlinna 2010. (Kuva: Ramboll Tampere)

### **Kaupungin Kangas**

Kankaan alue on Jyväskylän keskustasta noin kilometrin päässä oleva, vuonna 2010 lakkautettu, kulttuurihistoriallisesti arvokas paperitehdasalue. Sinne suunnitellaan osayleiskaava, jonka pohjana käytetään arkkitehti-ideakilpailua. Alue suunnitellaan monipuoliseksi asumisen, työpaikkojen, palvelujen ja virkistyksen alueeksi ja se on Jyväskylän keskusta-alueen lähivuosien merkittävin kaupunkikehityshanke. (Kaupungin Kangas 2011.)

Ideakilpailun tavoitteena oli etsiä ratkaisuja Kankaan alueen kehittämiseksi eläväksi, kestävän kehityksen mukaisten arvojen sekä kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla toimivaksi kaupunginosaksi. Kilpailun pohjana käytettiin yksityishenkilöiden ja yhteisöjen keväällä 2010 tekemiä visioita. Jyväskylän kaupunki ja HUB Jyväskylä avasi nettisivut, joiden kautta kuka vain saattoi jättää omia ajatuksiaan ja visioitaan Kankaan aluetta koskien (kuva 21). Matalamman kynnyksen osallistuminen oli mahdollista

kommentoimalla sivuston kautta muiden tekemiä visioita tai kirjoittamalla avoimelle ideointifoorumille. Näistä tehtiin kooste ja ajatukset huomioitiin arkkitehti-ideakilpailun sääntöjä laatiessa. Visioita käytetään myös myöhemmin alueen tarkemman suunnittelun ja kehityksen eri vaiheissa. (Kaupungin Kangas 2011.)

Kuva 21. Kaupungin Kangas -foorumien etusivu. (Kuva: Kaupungin Kangas 2011)

HUB JKL toteutti ideafoorumien Jyväskylän kaupungin toimiessa tilaajana. Anne Sandelin (2011) Jyväskylän kaupungin kaupunkirakennepalveluista on sitä mieltä, että foorumien käyttö onnistui hyvin. Osallistujia oli kaupungin kannalta riittävä määrä ja tavoitettua saatiin sellaisia henkilöitä, jotka eivät osallistu perinteisiin yleisötilaisuuksiin, eli käytännössä nuorempaa väestöä. Tietoa jaettiin monipuolisesti käyttäen sekä sähköistä mediaa nettisivujen ja Facebookin kautta, että perinteisempiä keinoja, kuten työpajoja. Tarjolla oli myös ”työkalupakki” omatoimisen vision tuottamisen avuksi. Ulkopuolisen moderaattorin käyttö keskusteluissa koettiin hyvänä ja neutraalina vaihtoehtona kaupungin kaavoittajaan verrattuna. Huonona puolena Sandelinin mukaan oli se, että joidenkin osallistujien oli hankala antaa kommentteja tai ehdotuksia, koska pohjalla ei ollut valmiita suunnitelmia. Sandelin suosittelee tämänkaltaista ideointifoorumien käyttöä tarpeeksi suuriin projekteihin. Foorumi tulisi ottaa käyttöön

aivan projektin alkuvaiheessa ja sille tulisi asettaa väljät reunaehdot. (Sähköpostikeskustelu 2011.)

Mikä on HUB?

Hubit ovat avoimia työtiloja, joissa on tarjolla työpisteitä, oleskelutiloja ja neuvotteluhuoneita, sekä kaikki modernin toimiston palvelut. Hub on ympäristö, jossa erilaiset ideat ja ihmiset kohtaavat. Työtiloista maksetaan käytön mukaan, ja Hubeissa järjestetään säännöllisesti myös erilaisia tapahtumia ja valmennuksia. Hubissa et ole yksin, paikalla on aina host, tilan ja yhteisön hoitaja, jonka tehtävänä on tuoda yhteen erilaisia ihmisiä ja verkostoja ja mahdollistaa epätodennäköisistä kohtaamisista syntyvät uudet ideat ja innovaatiot. (HUB JKL 2011.)

### **Tampereen Näsilinnankatu**

Tampereen keskustaan Näsilinnankadulle, Hallituskadulle ja Kuninkaankadulle tehtiin yleissuunnitelma vuonna 2010. Suunnitelman tavoitteena oli parantaa alueen viihtyisyyttä ja turvallisuutta liikennejärjestelyjä selkeyttämällä (kuva 22) (Näsilinnankatu 2010). Alueella on paljon asutusta sekä pieniä yrityksiä. Ennen varsinaisen suunnittelun aloittamista järjestettiin alustava työpaja, johon kutsuttiin taloyhtiöiden edustajia sekä yrittäjiä. Tilaisuus oli avoin myös muille kiinnostuneille. Siellä esiteltiin työn tavoitteet ja kartoitettiin osallistujien toiveita mielikuvien, kuvien ja esimerkkien avulla. Osallistujia ei ollut loppujen lopuksi kuin viisi (sekä yrittäjiä, että asukkaita), mutta työpaja oli onnistunut. (Mattsson 2011.)



Kuva 22. Kuvasovite Näsilinnankadun suunnitelmaluonnoksen vaihtoehdosta 2. (Kuva: Ramboll Tampere)

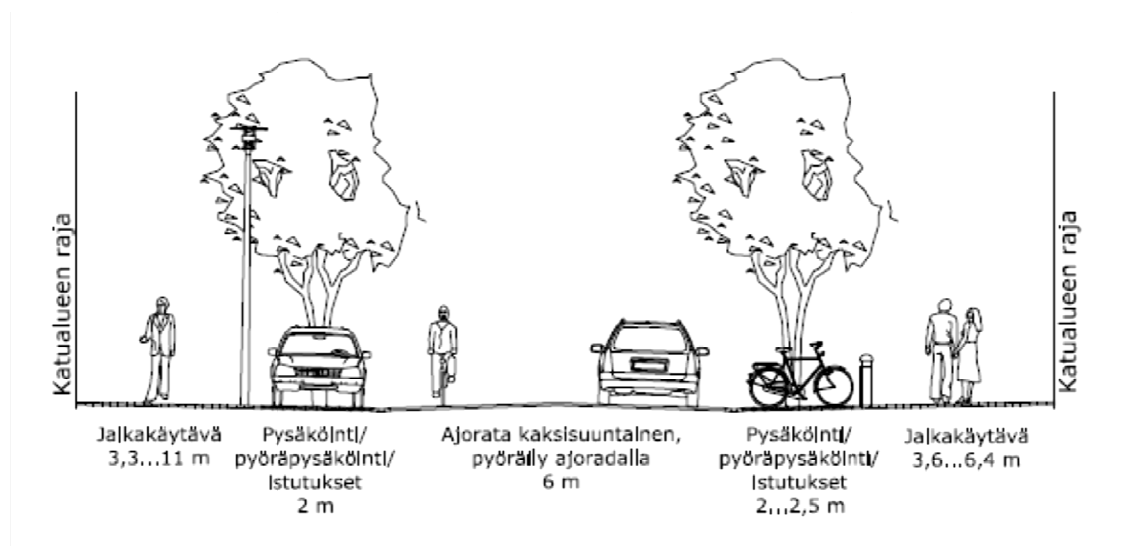
Projektissa suunnittelijana toimineen Ruut Mattssonin (2011) mukaan työpajat ja yleisötilaisuudet ovat pääasiassa erinomaisia työkaluja. Haasteena on kohdentaa kutsut oikealle käyttäjäryhmälle ja saada ihmiset osallistumaan tilaisuuksiin. Kuitenkin, kun ainakin muutama osallistuu, saadaan uutta näkökantaa suunnitteluun. Lisäksi kannattaa miettiä, voisiko sähköisen median käytön ja perinteiset keinot yhdistää. Sähköinen toiminta vaatii ylläpitoa, jotta asia ei jää puolitiehen antaen huonon kuvan projektista. Jos käytetään ainoastaan sähköistä mediaa vuorovaikutukseen, se saattaa aiheuttaa väärinymmärryksiä ja johtaa kärkkäisiinkin mielipiteisiin. Työpajoissa on helppo esittää asiaa selventäviä kuvia ja muuta materiaalia, ja dialogi on sujuvampaa.

Kohteissa, joissa toivotaan osallistujia tietyltä alueelta, haasteeksi muodostuu kutsujen jakaminen. Yritysten tiedot saatiin yrittäjärekisteristä, mutta siinä oli vähemmän nimiä, kuin mitä yrityksiä alueella todellisuudessa on (Mattsson 2011). Jos mahdollista, kutsut kannattaa viedä henkilökohtaisesti. Myös taloyhtiöiden kutsuminen on oma ongelmansa. Saattaa vaatia kohtuuttoman paljon resursseja toimittaa jokaiseen asuntoon kutsu tilaisuuksiin. Vaihtoehdoksi jää toivoa, että joku kiinnostunut on kutsun nähnyt esimerkiksi lehdessä ja saapuu paikalle.

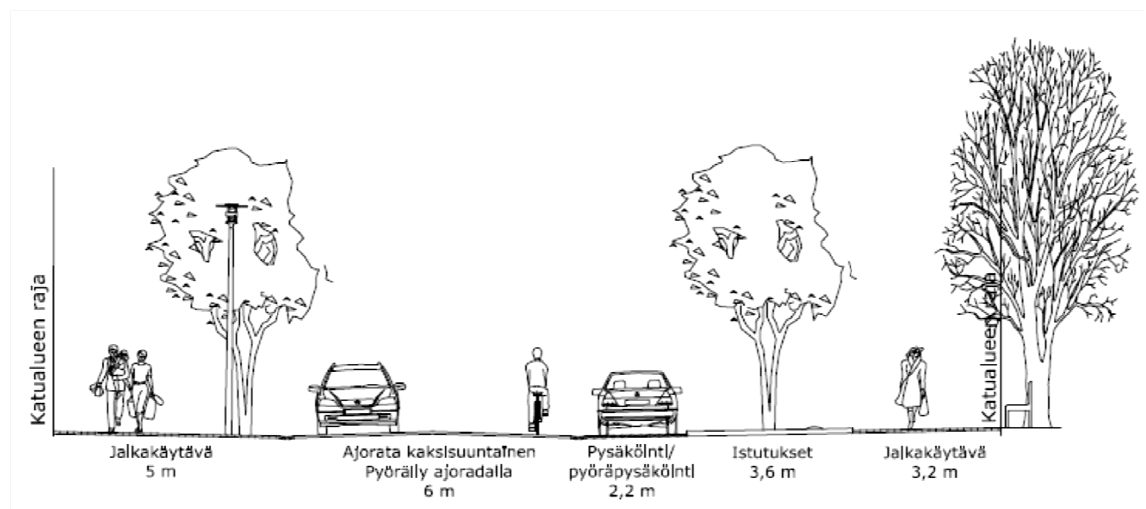
### 5.3 Kauppakadun suunnitelma

Kyselystä saatujen vastausten pohjalta suunnittelua jatkettiin. Suunnitelmat ovat nähtävillä liitteissä 2 – 6. Peruspoikkileikkaus ei sinänsä muutu, vaan kaksisuuntaisen ajoradan lisäksi kummallakin puolella on jalkakäytävät sekä pysäköintiä. Kuvassa 23 on toinen peruspoikkileikkauksista, eli Gummeruksenkadun ja Vaasankadun väli. Yhdellä vyöhykkeellä on istutukset, pysäköinti ja pyöräpysäköinti. Ne erottuvat jalkakäytävästä valaisin- tai pollaririvistön avulla, lisäksi päällyste on erilainen jalkakäytävällä kuin pysäköintipaikoilla. Kirkkopuiston kohdalla poikkileikkaus on hieman toisenlainen (kuva 24). Vasemmalla puolella ei ole lainkaan pysäköintiä ja valaisimet ovat samassa linjassa puiden kanssa. Jalkakäytävän leveys on viisi metriä, joten siinä on tilaa myös liiketoiminnalle ja talvella lumelle. Oikealla puolella on puille oma välikaista, jossa on nykyisellään myös muutamia polkupyörätelineitä. Tarvittaessa ne voidaan säilyttää. Puiden juurilla on valaisin. Oikean puolen puut ja valaisimet ovat nykyisiä ja ne säilytetään ennallaan. Katualue päättyy ennen reunimmaisista puita, joiden väleissä on penkkejä. Poikkileikkaukset löytyvät myös liitteestä 6.

Koko suunnitelma on laadittu seinästä seinään -periaatteella huolimatta tonttirajoista. Eräissä kohdissa tonttiraja kulkee muualla kuin seinässä (mm. K-marketin kohdalla), mutta sitä ei siis ole huomioitu. Katusuunnitelma- ja rakennusvaiheissa tulee eteen neuvottelut, kuka rakentamisen kustantaa; kaupunki vai kiinteistönomistaja. Paras ratkaisu olisi joka tapauksessa, että suunnitelma toteutetaan seinään saakka, jotta kadusta tulisi yhtenäinen. Muussa tapauksessa keskelle katua tulee uuden ja vanhan raja, joka ei ainakaan paranna kadun ulkonäköä.



Kuva 23. Peruspoikkileikkaus välillä Gummeruksenkatu – Vaasankatu.



Kuva 24. Peruspoikkileikkaus Kirkkopuiston kohdalla.

Ajoina kavennettiin kuuteen metriin koko suunnittelualueella ja se säilyi kaksisuuntaisena. Jalkakäytävää erottavat reunakivet poistettiin, joten kaikki toiminnot ovat samassa tasossa tarkoittaen, että ajoina on jatkossa korkeammalla kuin aikaisemmin. Poikkikaduilta tullessa on matala korotus, joka toimii myös herätyksenä autoilijoille erilaiseen ympäristöön saapumisesta. Kaikista liittymistä poistettiin suojatiet ja Cygnaeuksenkadun liittymästä myös liikennevalot.



### 5.3.1 Päällysteet

Kaikki pinnat päällystetään kiveyksellä. Jalankulkualueille ja ajoradalle valittiin selvästi toisistaan erottuvat päällysteet. Ajoradalle valittiin harmaa ja sileä betonikiveys, sillä autojen lisäksi siinä liikkuvat polkupyöräilijät. Ajorata rajataan 30 cm leveällä noppakiviuralla (3 x 10 cm), joka toimii myös sadevesikouruna. Ajoradan päällyste muuttuu aina liittymäalueilla jalankulkualueiden päällysteeseen, joten se erottaa kadun ylityskohdan. Päällysteitä suunniteltaessa pyrittiin huomioimaan kirkkopuiston kohdan säilytettävä kiveys, joka on nyt vaalean punertavaa graniittilaattaa, joten jalankulkualueille tulee punainen graniittikiveys. Katujen risteys- ja keskivaiheille tulee raidallinen kuvio (ks. liitteet 3 – 5). Siinä vuorottelevat ajoradan sekä jalankulkualueiden päällysteet metrin levyisinä raitoina. Tämä kuvastaa alueiden yhdistymistä keskenään. Näkövammaisia varten tulee nystyröidyistä laatoista tehty raita ajoradan reunaan merkitsemään ylityspaikkaa.

### 5.3.2 Pysäköintipaikat

Koko suunnittelualueelle lisättiin puita reunustamaan ajorataa. Niiden väleihin sijoitettiin pysäköintipaikkoja niin autoille kuin polkupyörillekin. Ajoneuvoille on paikkoja puiden väleissä tilasta riippuen kaksi tai yksi. Pysäköintipaikkojen määrä väheni koko suunnittelualueella 27 paikan verran. Kirkkopuiston kohdalla paikkoja vähennettiin eniten, sillä toiselta puolelta poistettiin paikat kokonaan ja joitain paikkoja käytettiin pyöräpysäköintiä varten. Näin tilaa saatiin enemmän kävelyn käyttöön. Keskustaan suunnitellut pysäköintilaitokset kompensoivat vähenevien paikkojen määrää, samoin Gummeruksenkadun ja Cygnaeuksenkadun tila suunnitellaan tehokkaammaksi. Parkkipaikat ovat kadunsuuntaisia ja leveydeltään 2,0 metriä. Niiden päällysteeksi tulee sama betonikiveys kuin ajoradalla, joten tällä tavalla ne erottuvat jalankulkualueista. Ajoradan ja parkkipaikan välissä on noppakiviura. Gummeruksenkadun ja Cygnaeuksenkadun puolivälin tienoille tulee seitsemän paikan vinopysäköinti. Se näkyy liitteessä 4.

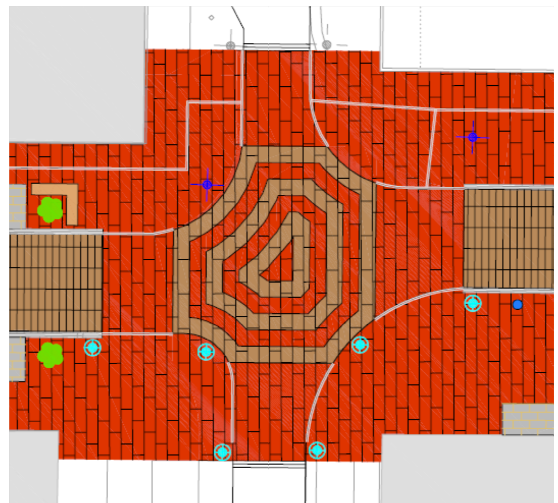
Kyselyn perusteella osattiin sijoittaa pyöräpysäköintiä ongelmallisille alueille. Erityisesti sitä suunniteltiin aiemminkin mainitun kasvisravintolan edustalle. Samassa kiinteistössä on opiskelija-asuntoja, joten paikat palvelevat myös siinä asuvia.

Pysäköinnin sijoittelussa otettiin huomioon kaupungin pääpyöräreitit sekä kävelykadun läheisyys. Kirkkopuiston kohdalle suunniteltiin erityisen suuri pysäköintialue, jossa on tilaa 115 polkupyörälle. Yhteensä paikkoja on suunnitelmassa 222 kappaletta. Tässä suunnitelmassa ei vielä puututa siihen *millaisia* pyörätelineet ovat, vaan niille suunnitellaan tässä vaiheessa vasta sijainnit. Pyöräpysäköintipaikat kivetään samankaltaisella betonikivellä kuin ajorata.

### 5.3.3 Katukalusteet, valaistus ja taide

Vastauksissa etenkin vanhempi väestö toivoi lisää penkkejä levähdys- ja ajanviettopaikoiksi, kun taas osan mielestä niistä olisi vain haittaa. Penkkejä suunniteltiin, sillä se edesauttaa kadun elävöitymistä. Kävelykadulla on tällä hetkellä keltaisia kulmikkaita penkkejä puiden ympärillä. Tätä samaa teemaa ja värimaailmaa pyrittiin jatkamaan. Suunnittelualueelle ei tosin mahdu aivan samanlaisia penkkejä, sillä puut tulevat melko lähelle ajorataa, mutta idea on sama. Kirkkopuiston kohdalla on penkkejä jokaisen puun välissä tälläkin hetkellä, joten sinne ei nähty tarpeelliseksi niitä lisätä. Muuten penkkejä sijoiteltiin paikkoihin, joissa on parhaiten tilaa.

Yläkaupunki on boheemia ja värikästä aluetta. Erityisesti nuoret vastaajat toivoivat tämän ilmeen vahvistamista ja lisäämistä. Alueen Vaasankadun puoleiseen päähän sovitettiin tilavaraus taiteelle. Kadulle pyrittiin saamaan taiteen tuntua erilaisilla kuvioinneilla päällysteissä. Liittymäalueille suunniteltiin kuvio, johon idea lähti kävelykadun kompassikuvioista. Kaikissa liittymissä, lukuun ottamatta Vaasankadun liittymää, on ylityspaikkojen väliin rajautuva alue, jossa toistuu sekä ajoradan, että jalkakäytävän kiveys vuorotellen (kuva 25).



Kuva 25. Liittymissä toistuva kuvio. Kuvassa näkyy myös näkövammaisia varten oleva uralaatta harmaalla.

Kortteleiden puoleen väliin taas suunniteltiin ympyränmuotoinen kuvio, joka toimii samalla kadun ylityspaikkana. Se on raidoitettu samalla tavalla kuin liittymäalueiden kuviot. Kuviot näkyvät liitteissä 3 – 5. Ympyröiden keskelle otettiin väri rakennusten seiniin maalatuista taideteoksista. Nämä kuviot yhtenäistävät kadun ilmettä ja ovat eräänlaisia etappeja jalankulkijoille.

Valaistusta toivottiin lisää kaikissa ikäluokissa. Katu koettiin välillä aika turvattomaksi juurikin huonon valaistuksen takia. Tällä hetkellä valaisimia on länsipuolella katua, mutta nyt niitä suunniteltiin kummallekin puolelle. Valaisinpylväitä sijoitetaan puiden väleihin autojen pysäköintipaikan vierelle kadun länsipuolella. Itäpuolelle tulee samalla ajatuksella pollarit, mutta lisäksi pollareita tulee myös risteysalueille ohjaamaan liikennettä. Kirkkopuistossa puiden juurella olevat valaisimet jäävät paikoilleen.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA JATKOTOIMENPITEET

Shared Space -metodi on toimiva ratkaisu myös Suomessa. Sitä voi hyvin käyttää alueilla, jotka eivät kuulu ajoneuvoliikenteen pääverkkoon. Shared Spacen periaatteiden istuttaminen ihmisten mieliin tulee viemään aikaa ja se vaatii muutoksia asenteeseen liikenteessä. Metodi on hyvin muuntuva ja sitä voi soveltaa monenlaisiin paikkoihin. Metodin avulla voidaan kehittää kaupunkikuvaa jatkuvasti muuttuvan maailman mukaan. Kuitenkin, koska metodi on niin uusi, se ehtii varmasti muuttua vielä useaan kertaan tarpeiden vaihtuessa ja tekniikan kehittyessä.

Tämä suunnitelma on yleissuunnitelmatasolla. Mikäli suunnitelma viedään eteenpäin, seuraava vaihe on katusuunnitelmien laatiminen. Siinä vaiheessa saattaa tulla joitain muutoksia ja tarkennuksia. Nyt kaikki polkupyöräpaikat, penkit, valaisimet ja taide ovat suunnitelmassa tilavarauksina. Myöhemmässä vaiheessa niille suunnitellaan muodot ja värit. Myös kadun päällystemateriaalit tarkentuvat.

Kyselyssä ilmi tulleita huomioita ja epäkohtia viedään eteenpäin Jyväskylän kaupungille. Niitä oli muun muassa toiveet

- saada pankkiautomaatti Yläkaupungille
- yrityksille saada lupa pitää oven suussa kadulla mainoksia tai myyntituotteita
- yleisö WC:stä
- siirtää taksiasema ja ehdotus uudesta sijainnista
- saada lisää poliisipartiointia häätämään laitapuolen kulkijat.

## LÄHTEET

Cairns, W. 2008. The Safety of Danger. How to live Dangerously. Luettavissa: [http://www.hamilton-baillie.co.uk/\\_files/\\_publications/29-1.pdf](http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/29-1.pdf)

Gerlach, J., Methorst, R., Boenke, D. & Leven, J. Sense and nonsense about Shared Space – For an objective view of a popular planning concept. Luettavissa: [http://katana.hsrb.unc.edu/cms/downloads/Shared%20Space\\_short\\_german-Eng.pdf](http://katana.hsrb.unc.edu/cms/downloads/Shared%20Space_short_german-Eng.pdf)

Hamilton-Baillie, B. 2008a. Towards Shared Space. Urban Design International. Special Issue: An international review of liveable street thinking and practice. Luettavissa: [http://www.hamilton-baillie.co.uk/\\_files/\\_publications/30-1.pdf](http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/30-1.pdf)

Hamilton-Baillie, B. 2008b. Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. Built Environment vol. 34 no. 2. Luettavissa: [http://www.hamilton-baillie.co.uk/\\_files/\\_publications/25-1.pdf](http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/25-1.pdf)

Heikkilä, M., Junnilainen, L. 2011. Shared Space on enemmän kuin kävelykatu. Kuntatekniikka 4/11, 14 – 16.

HUB JKL. Internetsivut. <http://hubjkl.wordpress.com/> luettu 22.9.2011

Jyväskylän kaupunki 2011. Kaupunkirakennelautakunnan esityslistat ja pöytäkirjat. Pöytäkirja 25.1.2011, kohta 26. Luettavissa: <http://www3.jkl.fi/paatokset/karltk/2011/25011630.0/frmtxt26.htm>

Kaupungin Kangas 2011. Internetsivut. [http://www3.jkl.fi/blogit/kangas/?page\\_id=3](http://www3.jkl.fi/blogit/kangas/?page_id=3) luettu 20.7.2011.

Mattsson, R-M. 2010. Shared Space -suunnittelumetodin soveltaminen ja käyttömahdollisuudet Suomessa. Tampereen teknillinen yliopisto. Rakennustekniikan koulutusohjelma. Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät. Diplomityö.

Mattsson, R-M. 2011. Suunnittelija. Haastattelu 22.9.2011. Haastattelija Niemi, T. Litteroimaton.

Näsilinnankatu 2010. Näsilinnankadun, Hallituskadun ja Kuninkaankadun yleissuunnitelma. 2010. Ramboll Finland Oy. Raportti.

Radovic, R. 1996. Jyväskylä arkkitehtuurin ja urbaanin laadun kaupunki. Kaupunkipolitiikka Jyväskylässä 1. Jyväskylän yliopistoyhdistys: Kopijyvä Oy, Kauko Sorjosen rahasto.

Rauma 2011. Internetsivut. [http://www.rauma.fi/tevi/Kuntek/Keskustan\\_kehittaminen/index.htm](http://www.rauma.fi/tevi/Kuntek/Keskustan_kehittaminen/index.htm) Luettu 8.8.2011

Sandelin, A. Kaavoittaja. Jyväskylän kaupunki. Sähköpostikeskustelu 15.9.2011. Litteroitu.

Shared Space Institute. 2005. Shared Space, Room for Everyone. The Interreg IIB project Shared Space. Groningen.

Tyréns. 2007. Trafiksäkerhet vid Shared Space. Vägverket. Luettavissa:  
<http://www.trafikverket.se/PageFiles/3671/trafiksakerhet-vid-shared-space.pdf>

Vesanen, L. 2011. Suunnittelija. Ramboll Finland. Keskustelut 6/2011 – 10/2011.

Väestötietojärjestelmä. Väestörekisterikeskus. Internetsivut.  
<http://vrk.fi/default.aspx?docid=5118&site=3&id=0> luettu 8.8.2011

## LIITTEET

LIITE 1: Kyselylomake Kauppakadun asukkaille ja liikkeisiin

LIITE 2: Asemapiirros 1: Koko suunnitelma-alue 1:1000

LIITE 3: Asemapiirros 2: Kilpisenkatu – Gummeruksenkatu 1:500

LIITE 4: Asemapiirros 3: Gummeruksenkatu – Cygnaeuksenkatu 1:500

LIITE 5: Asemapiirros 4: Cygnaeuksenkatu – Vaasankatu 1:500

LIITE 6: Poikkileikkaukset 1:100

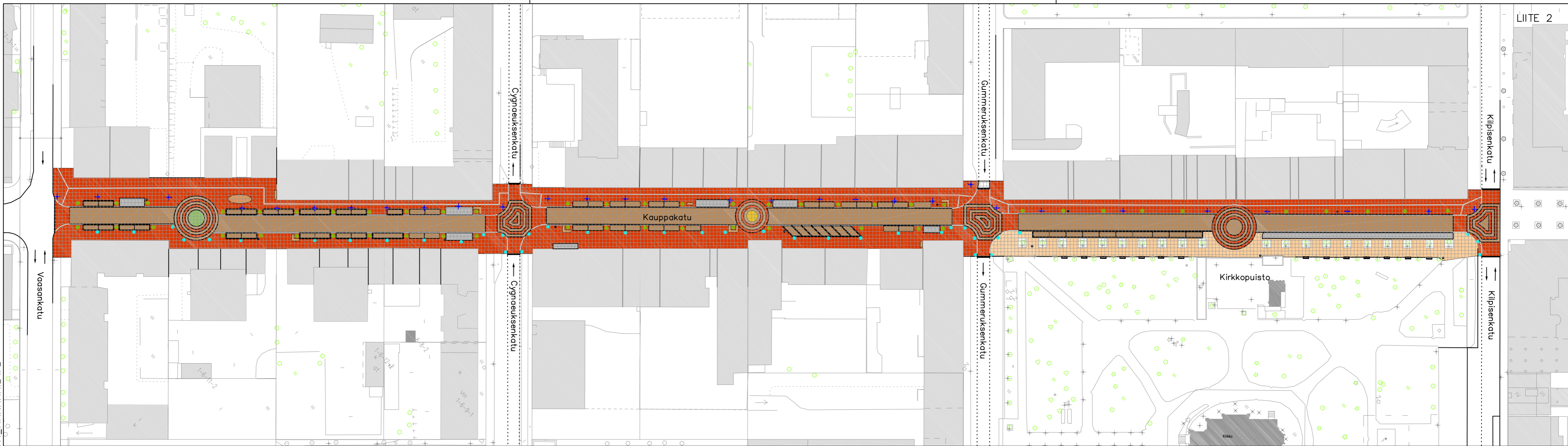


Jyväskylän keskustan liikennesuunnitelma, Kauppakadun kehittäminen välillä Kilpisenkatu - Vaasankatu  
Kyselylomake

1. Sukupuoli  
 Nainen  
 Mies
2. Ikäryhmä  
 Alle 25 v  
 26 – 45 v  
 46 – 65 v  
 Yli 65 v
3. Olen alueen  
 Asukas  
 Liiketoiminnan harjoittaja  
 Muu, mikä? \_\_\_\_\_
4. Tämänhetkinen elämäntilanne (asukkaille)  
 Yksin eläjä  
 Pariskunta  
 Lapsiperhe
5. Pääasiallinen liikkumismuoto  
 Kävely  
 Pyöräily  
 Bussi  
 Auto
6. Kuinka turvalliseksi koet Kauppakadun *liikenneturvallisuuden* kannalta tällä hetkellä asteikolla 1-5? 5=erittäin turvallinen, 1=ei lainkaan turvallinen \_\_\_\_\_
7. Kuinka turvalliseksi muuten koet (väkivalta, ilkivalta, valaistus...) Kauppakadun tällä hetkellä asteikolla 1-5? 5=erittäin turvallinen, 1=ei lainkaan turvallinen \_\_\_\_\_
8. Kuinka viihtyisänä pidät Kauppakatua nykyään asteikolla 1-5? 5=erittäin viihtyisä, 1=ei lainkaan viihtyisä \_\_\_\_\_
9. Millaisia elementtejä kadulle toivoisit?  
 puita  
 kukkalaatikoita  
 penkkejä  
 taidetta  
 valaistusta  
 muuta, mitä? \_\_\_\_\_
10. Missä polkupyöräilijän tulisi liikkua Kauppakadulla?  
 ajoradalla (ajoneuvojen nopeusrajoitus 30km/h)  
 pyöräkaistalla  
 muualla, missä? \_\_\_\_\_
11. Pyöräpysäköintipaikkoja tarvitaan  
 enemmän, missä? \_\_\_\_\_  
 vähemmän  
 määrä tulisi pitää ennallaan







Asemapiirros 1, liite 2

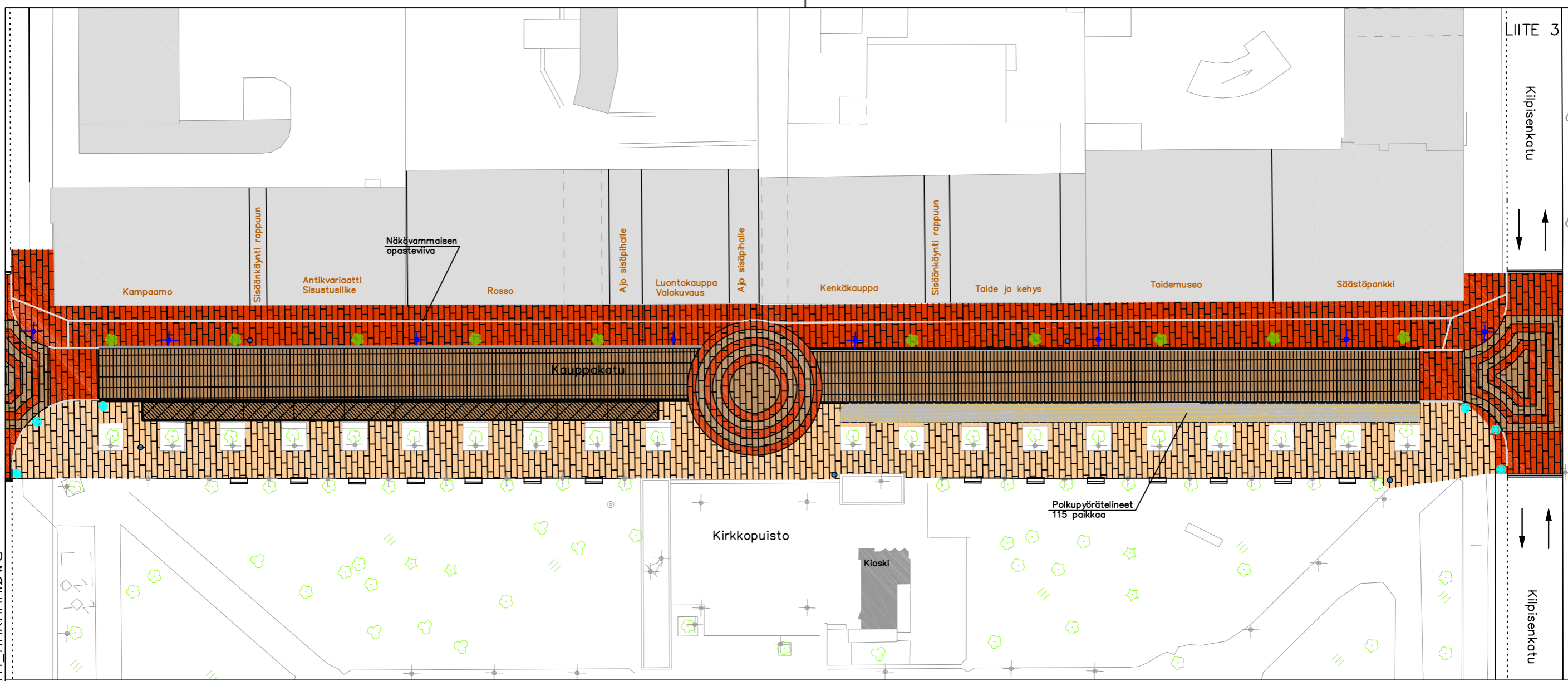
Kauppakatu, koko suunnitelma-alue

Väli Kilpisenkatu – Vaasankatu

Mittakaava 1:1000

Tiina Niemi

31.10.2011

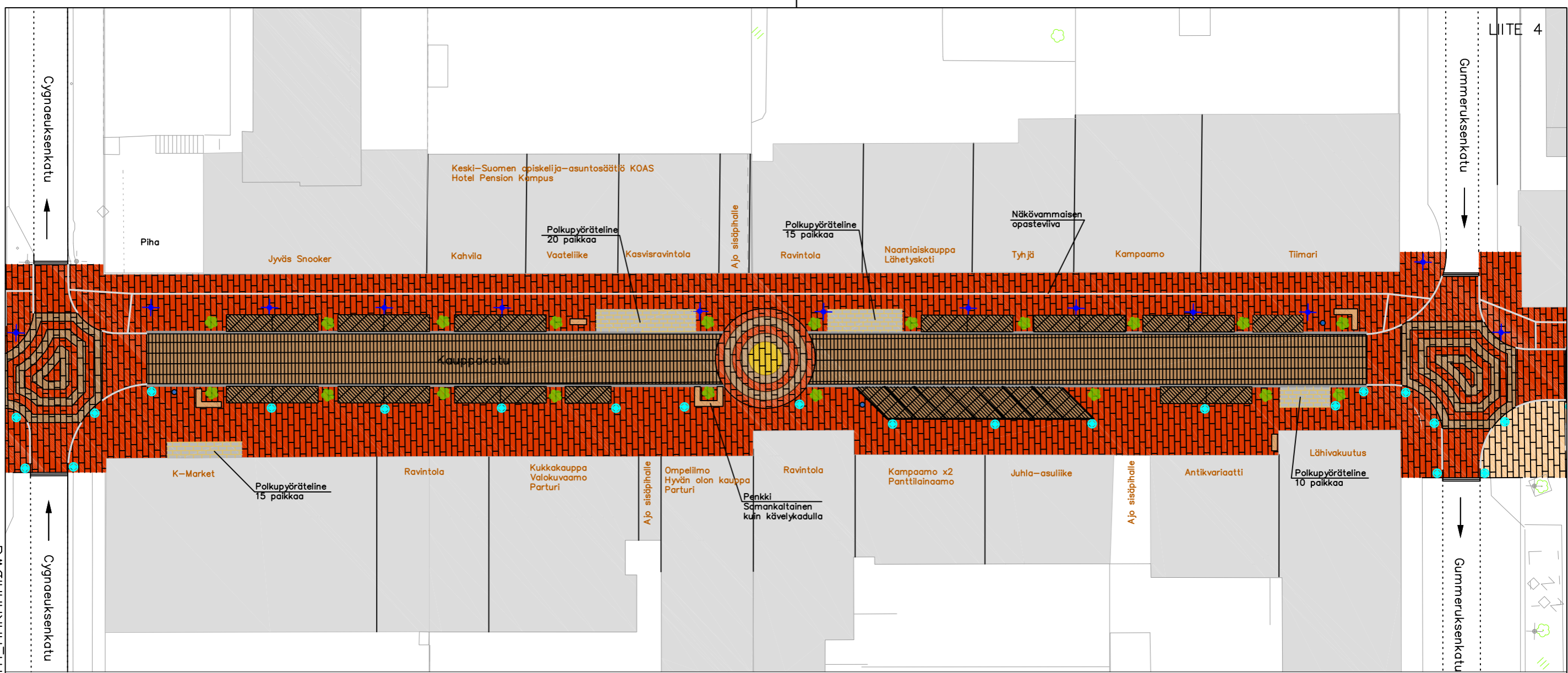


Merkinnät:

- |   |                  |            |   |
|---|------------------|------------|---|
| + | Valaisin         | [Hatching] | Nykyinen jalkakäytävä                   |
| ● | Pollari          | [Hatching] | Jalkakäytävä, punertava graniittikiveys |
| ● | Roska-astia      | [Hatching] | Ajorata, harmaa betonikiveys            |
| + | Istutettava puu  | [Hatching] | Pysäköinti                              |
| + | Säilytettävä puu | [Hatching] | Polkupyöräpysäköinti                    |
| └ | Penkki           |            |   |

Asemapiirros 2, liite 3  
 Väli Kilpisenkatu – Gummeruksenkatu  
 Mittakaava 1:500  
 Tiina Niemi  
 31.10.2011

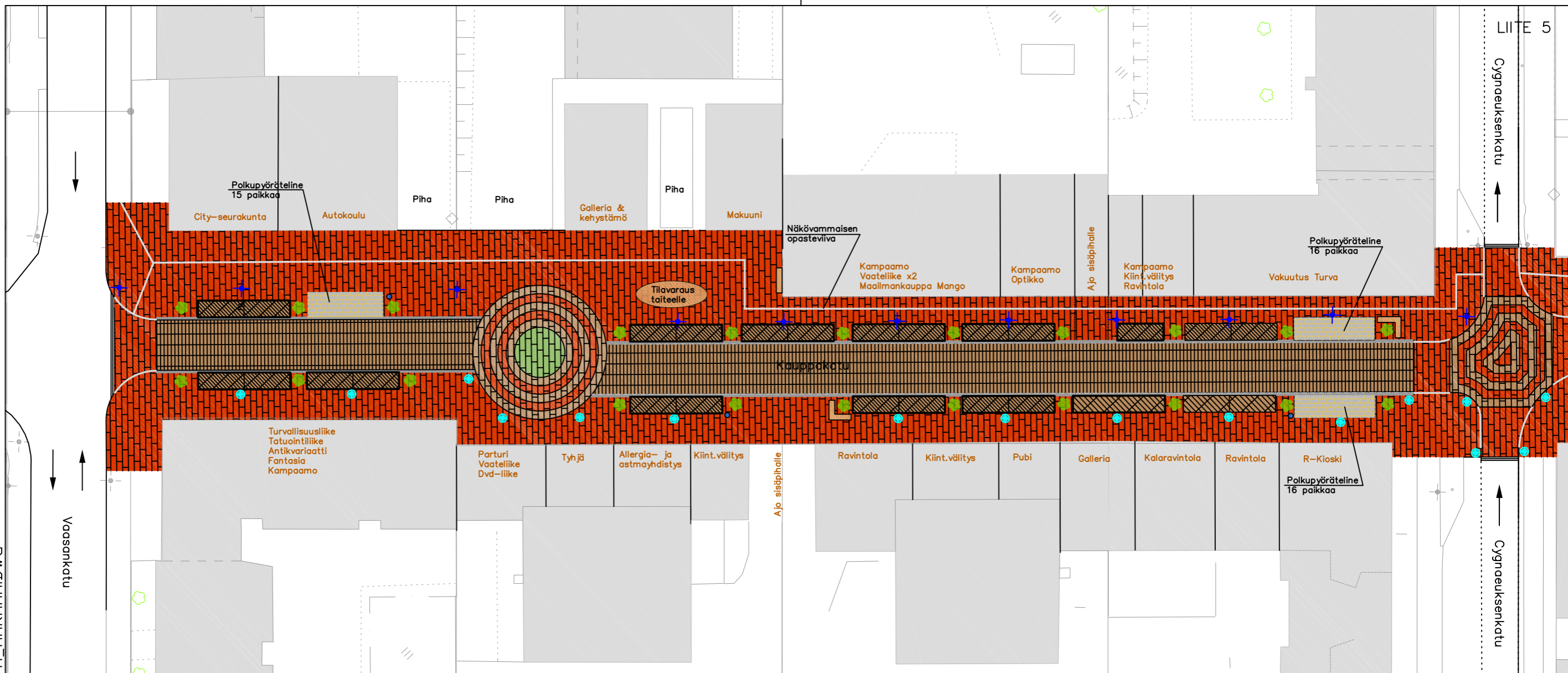
C:\Documents and Settings\Tiina\pinnäytetyö\POHJAKARTTA\_HARMAA.DWG



Merkinnät:

- |   |                  |  |   |
|---|------------------|--|---|
| + | Valaisin         |  | Nykyinen jalkakäytävä                   |
| ● | Pollari          |  | Jalkakäytävä, punertava graniittikiveys |
| ● | Roska-astia      |  | Ajorata, harmaa betonikiveys            |
| + | Istutettava puu  |  | Pysäköinti                              |
| + | Säilytettävä puu |  | Polkupyöräpysäköinti                    |
| └ | Penkki           |  |   |

Asemapiirros 3, liite 4  
 Väli Gummeruksenkatu – Cygnaeuksenkatu  
 Mittakaava 1:500  
 Tiina Niemi  
 31.10.2011



Merkinnät:

- |   |                  |  |   |
|---|------------------|--|---|
| + | Valaisin         |  | Jalkakäytävä, punertava graniittikiveys |
| ● | Pollari          |  | Ajorata, harmaa betonikiveys            |
| ● | Roska-astia      |  | Pysäköinti                              |
| + | Istutettava puu  |  | Polkupyöräpysäköinti                    |
| + | Säilytettävä puu |  |   |
| └ | Penkki           |  |   |

Asemapiirros 4, liite 5

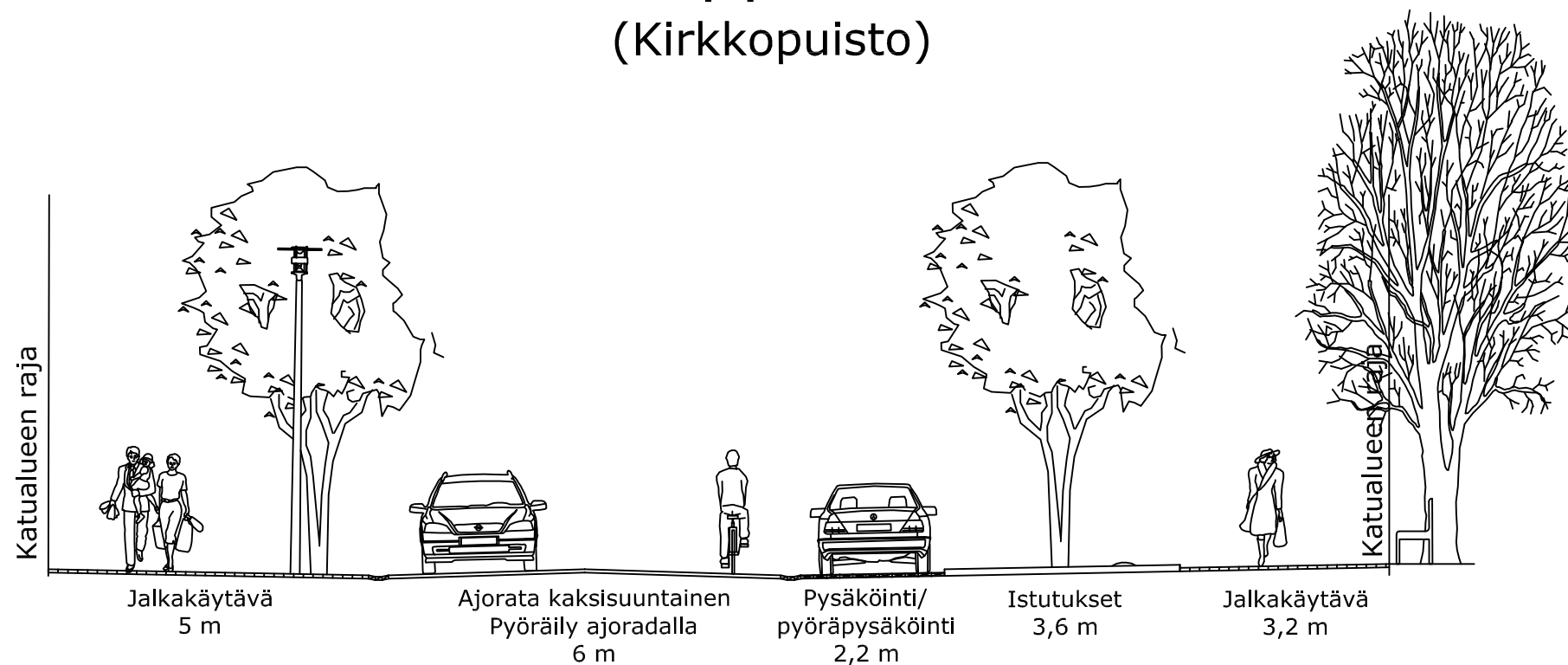
Väli Cygnaeuksenkatu – Vaasankatu

Mittakaava 1:500

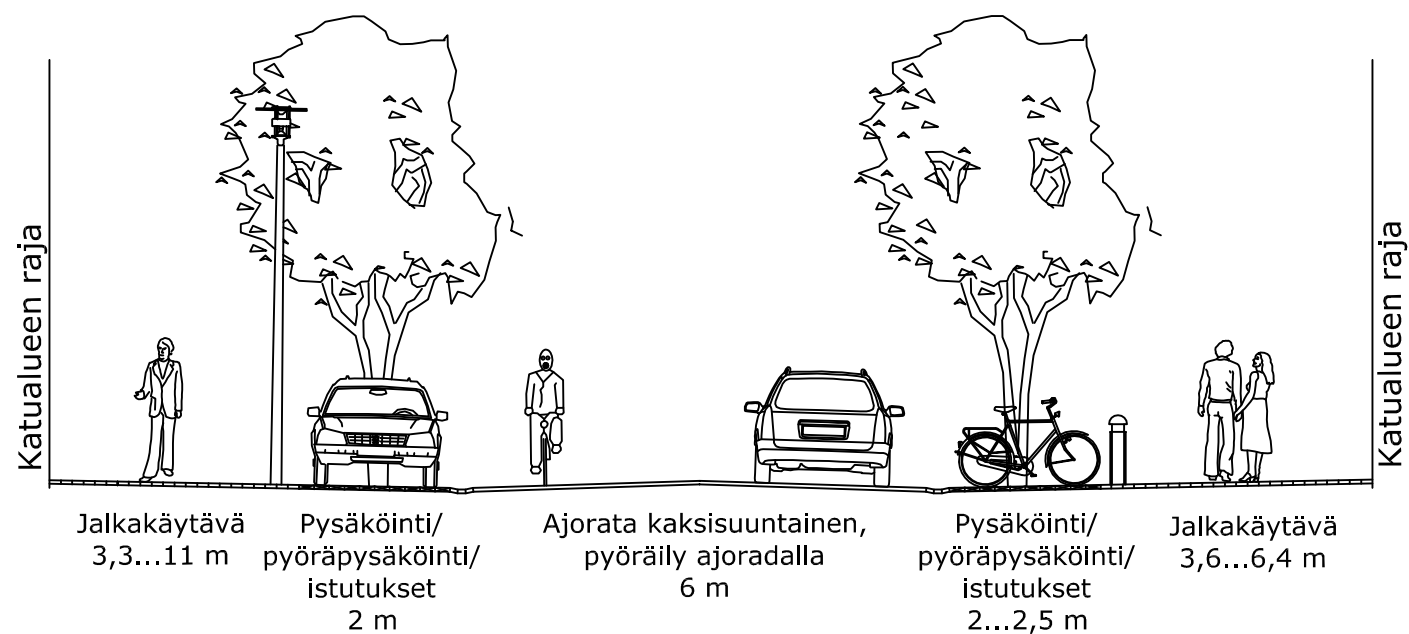
Tiina Niemi

31.10.2011

# Kauppakatu (Kirkkopuisto)



# Kauppakatu (Gummeruksenkatu - Vaasankatu)



Poikkileikkaukset, liite 6

Kauppakatu

Mittakaava 1:100

Tiina Niemi

31.10.2011