

SITOWISE

Yrittäjäkyselyt ennen ja jälkeen Maaherrankadun katukokeilun

Tulosten yhteenveto marraskuu 2019



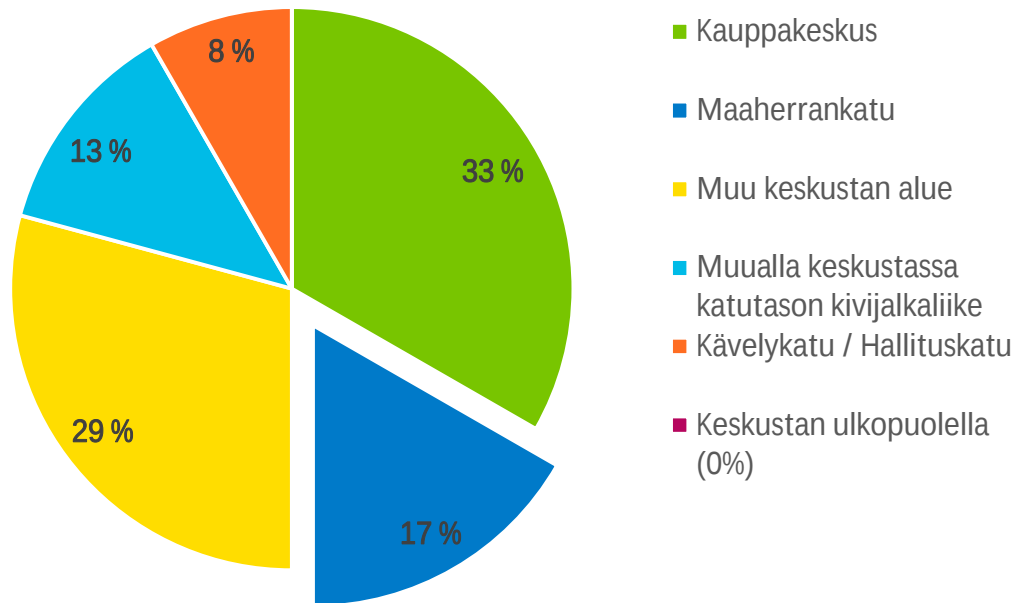
Yleistä kyselyn toteutuksesta

- Kysely toteutettiin verkkokyselynä huhtikuussa 2019 ennen katukokeilua ja syyskuussa 2019 kokeilun päättymisen jälkeen.
 - Kyselystä tiedotettiin yrittäjiä mm. sähköpostitse, Facebookissa ja kaupungin verkkosivujen kautta. Myös Länsi-Savo nosti kyselyn esiin lehtijutussaan syyskuun alussa.
 - Huhtikuussa toteutettuun kyselyyn vastasi 24 yrittäjää. Syyskuussa vastauksia saatiin 20:ltä yrittäjältä.
- Huhtikuussa ennen katukokeilua toteutetulla kyselyllä selvitettiin mm.
 - yrittäjien mielipiteitä tulevasta kokeilusta,
 - kokeilualueen nykytilanteesta (liikenneolosuhteista),
 - arviota kokeilun vaikutuksista yritykseen sekä
 - laajemmin Mikkelin keskustan kehittämisen tarpeista.
 - Syyskuussa toteutetun kyselyn fokuksena oli:
 - kerätä yrittäjien kokemuksia kokeilusta sekä
 - toistaa kevään kyselystä muutamia osiota, kuten muuttuiko yrityksen saavutettavuus eri kulkutavoilla kokeilun myötä ja millaisia kehittämistarpeita Mikkelin keskustassa nähdään olevan.

Taustatietoja vastaajista: yrityksen sijainti

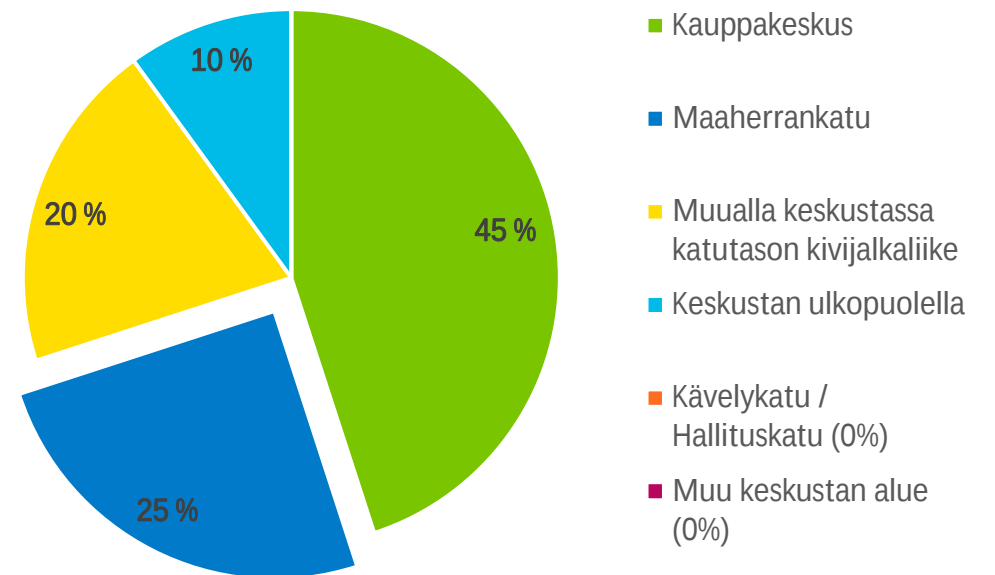
Kyselyyn **ennen kokeilua** vastasi 24 yrittäjää, joista neljä oli Maaherrankadun yrittäjä (17 % vastaajista).

Yrityksen sijainti (n=24)



Kokeilun **jälkeen** kyselyyn vastasi 20 yrittäjää, joista viisi edusti Maaherrankadun yrittäjä (25 % vastaajista).

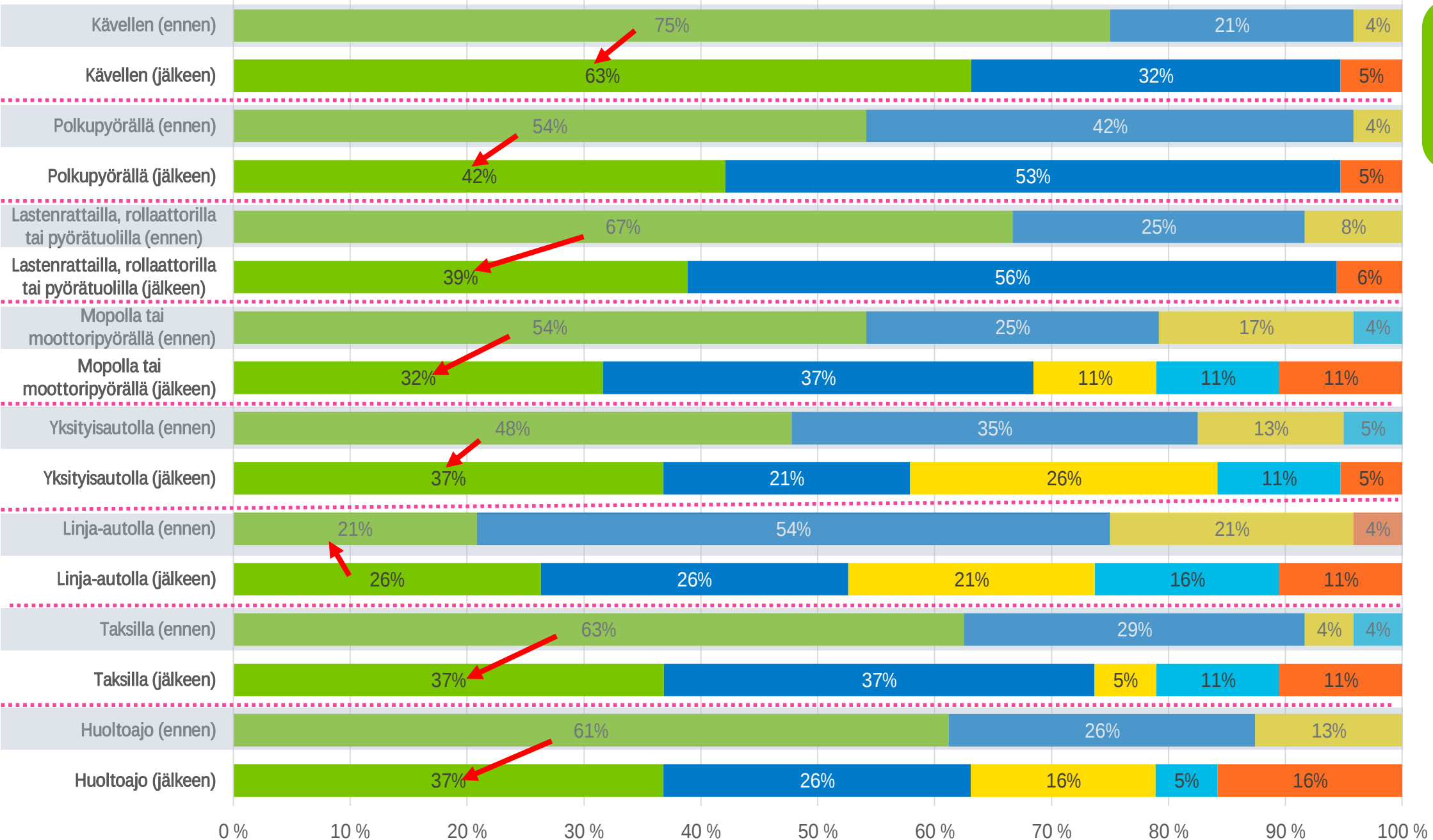
Yrityksen sijainti (n=20)



Arvioi yrityksen saavutettavuutta (kysely ennen kokeilua) ja kokeilun aikana (kysely kokeilun jälkeen)

Maaherrankadun
yrittäjien osuus
vastaajista: neljä
ennen kokeilua /
viisi kokeilun
jälkeen

- Erittäin hyvin
- Hyvin
- Huonosti
- Erittäin huonosti
- En osaa sanoa



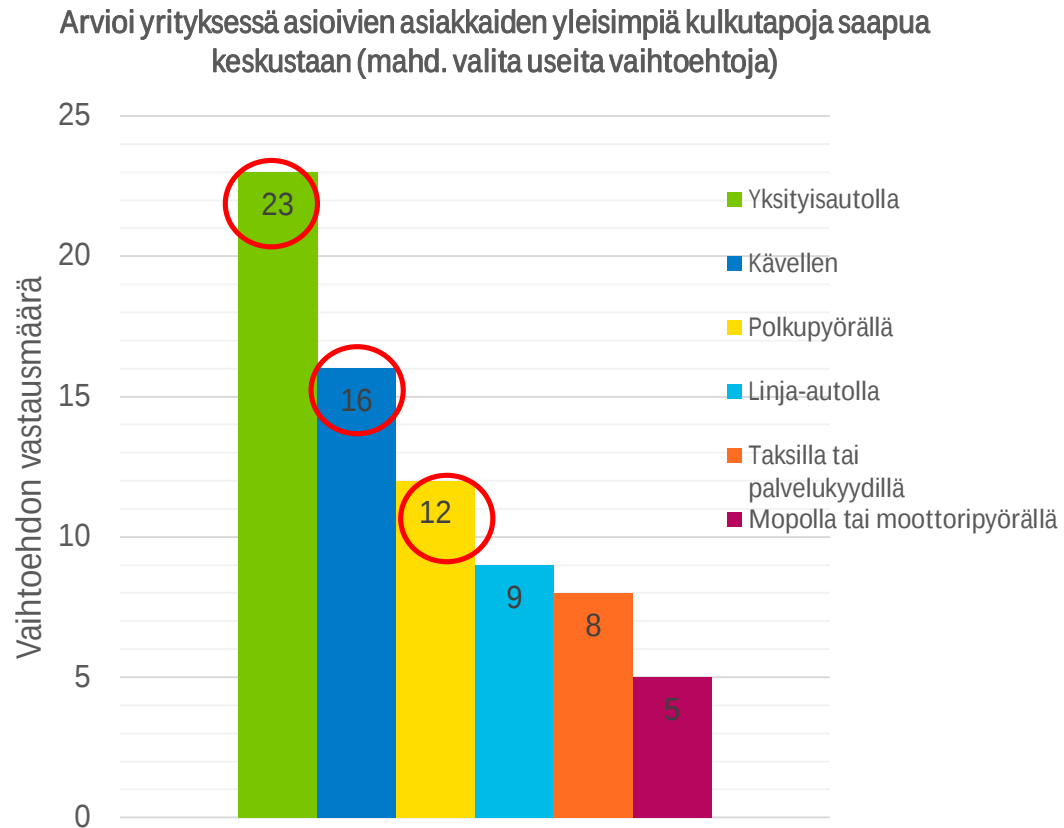
Yrityksen saavutettavuus ennen kokeilua ja kokeilun aikaan

- Vastanneet yrittäjät (n=20) eivät koe yrityksen saavutettavuuden parantuneen kokeilun myötä.
 - Yrityksen saavutettavuuden arvioidaan heikentyneen kokeilun aikana niin pyörällä, jalan, yksityisautolla, taksilla, lastenrattailla, rollaattorilla, mopolla, moottoripyörällä kuin taksilla saavuttaessa sekä huoltoajon suhteen.
 - Pieni joukko vastaajista arvioi saavutettavuuden linja-autolla parantuneen. Toisaalta myös pieni joukko arvioi saapumisen linja-autolla yritykseen muuttuneen kokeilun myötä erittäin huonoksi.



Asiakkaiden kulkutavat keskustaan

Ennen kokeilua: Yrittäjistä (n=24) 23 arvioi yksityisauton olevan asiakkaiden yleisin kulkutapa saapua keskustaan.



Kokeilun jälkeen: Yrittäjistä (n=20) 18 arvioi yksityisauton olevan yleisin kulkutapa saapua keskustaan. Kävelyn arveltiin olevan toiseksi yleisin kulkutapa saapua keskustaan ja siitä yritykseen.



Koettu muutos: kokeilun aikana saavuttiin asioimaan lähtötilannetta vähemmän polkupyörällä, taksilla tai palvelukyydillä ja mopolla tai moottoripyörällä.

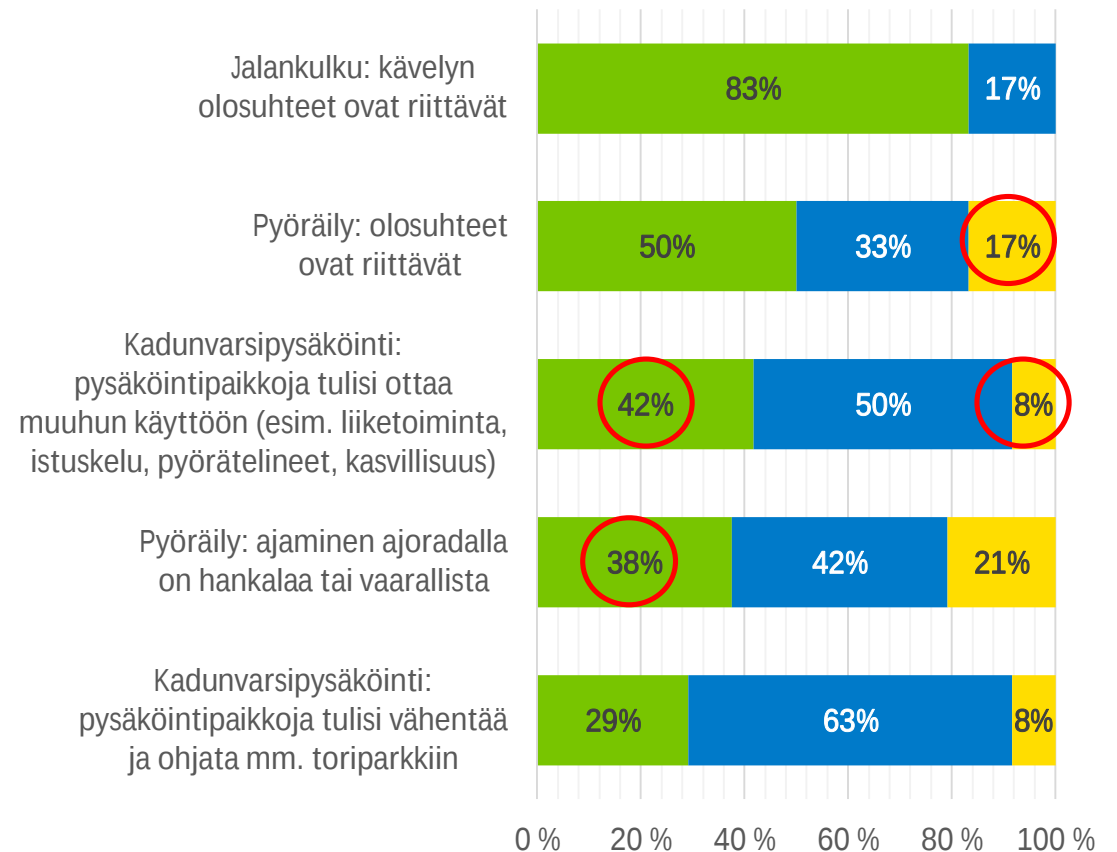
Olosuhteet Maaherrankadulla ennen kokeilua

Olosuhteet ennen kokeilua

- Yksikään vastanneista yrittäjistä (n=24) ei koe jalankulun olosuhteiden olevan riittämättömät tai puutteelliset. Pyöräilyn olosuhteet kokee riittämättömiksi 17 % vastanneista.
- 42 % vastanneista (n=24) on sitä mieltä, että kadunvarsipysäköintipaikkoja tulisi ottaa pysäköinnistä muunlaiseen käyttöön.
- 38 % vastanneista (n=24) näkee pyöräilyn ajoradalla olevan hankalaa tai vaarallista.

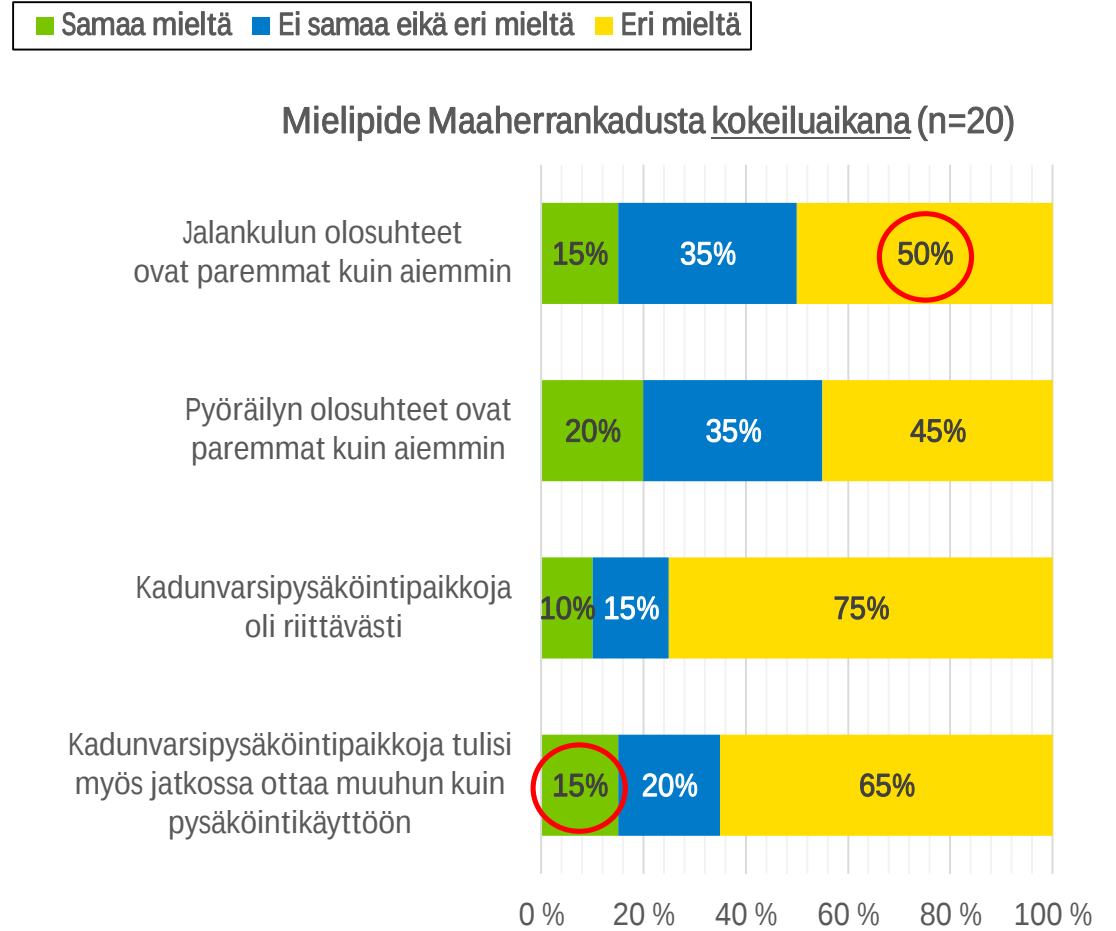
■ Samaa mieltä ■ Ei samaa eikä eri mieltä ■ Eri mieltä

Mielipide Maaherrankadun nykytilanteesta (ennen kokeilua) välillä Savilahdenkatu-Hallituskatu (n=24)



Olosuhteet Maaherrankadulla kokeiluaikana vrt. ennen kokeilua

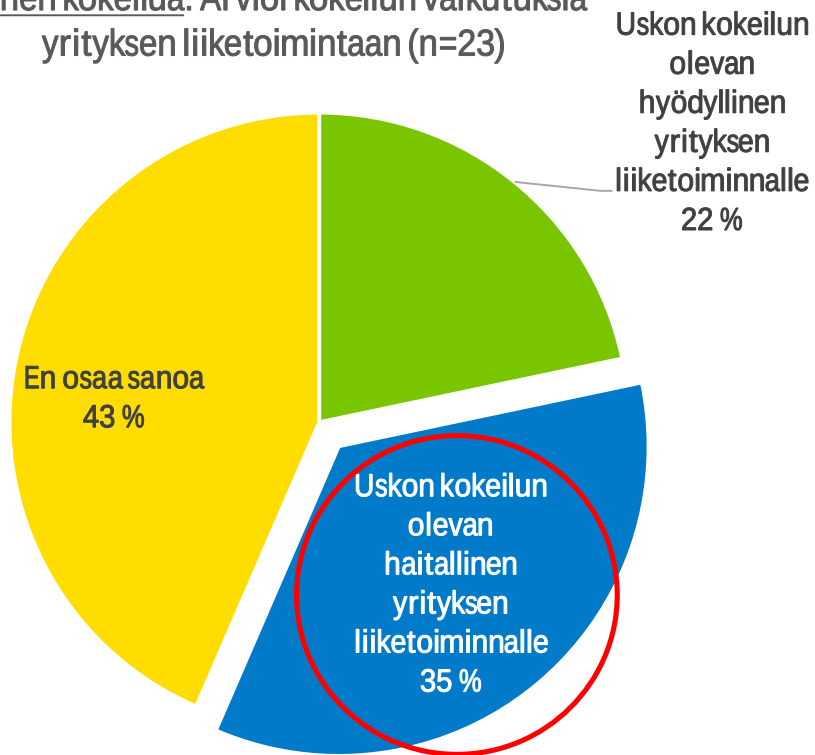
- Kokeilun jälkeen toteutetussa kyselyssä 50 % vastaajista arvioi jalankulun olosuhteiden olleen kokeilun aikaan huonommat kuin ennen kokeilua.
 - Vrt. kysely ennen kokeilua: yksikään vastaajista (n=24) ei koe jalankulun olosuhteiden olevan riittämättömät tai puutteelliset.
- **Jalankulun olosuhteiden ei koeta parantuneen kokeilun myötä eikä olosuhteiden parantamiselle koeta olevan tarvetta.**
- Kokeilun jälkeen 15 % vastaajista kannattaa ajatusta kadunvarsipysäköintipaikkojen ottamisesta myös jatkossa muuhun kuin pysäköintikäyttöön.
 - Vrt. ennen kokeilua 42 % vastaajista (n=24) kannattaa ajatusta kadunvarsipysäköintipaikkojen ottamisesta muuhun kuin autojen pysäköintikäyttöön.
- **Kadunvarsipysäköintipaikkojen hyödyntäminen muuhun kuin autojen pysäköintiin ei saa kokeilun jälkeen yhtä suurta kannatusta vastaajien keskuudessa kuin ennen kokeilua.**
- HUOM! Vastanneet yrittäjät eivät ole välttämättä samoja, joten tuloksia ennen ja kokeiluaikaan ei voi suoraan verrata toisiinsa.



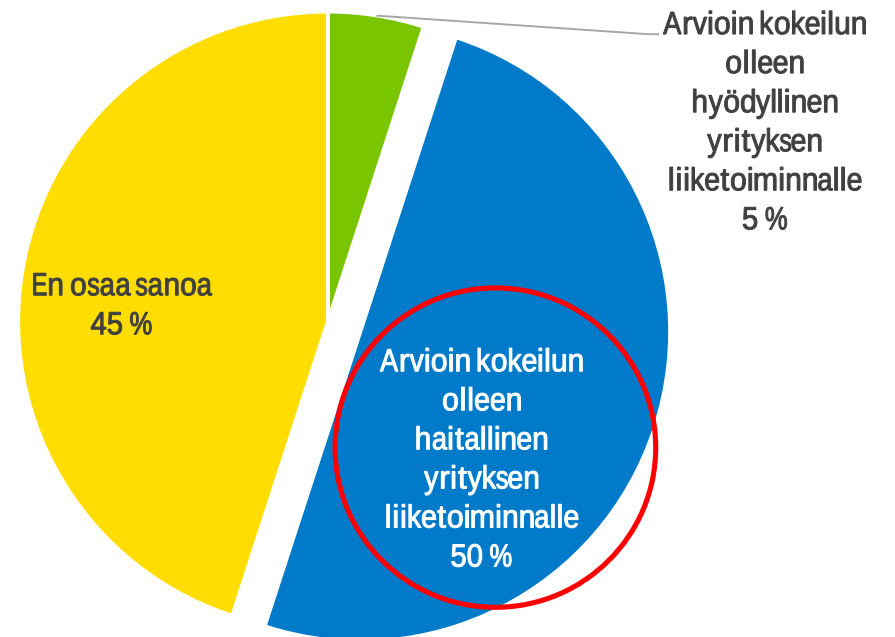
Kokeilu yrityksen toiminnan kannalta

- Kokeilun jälkeen 50 % arvioi kokeilun olleen haitallinen yrityksen liiketoiminnalle ja toinen puolikas (45 %) ilmoittaa, ettei osaa arvioida kokeilun vaikutuksia liiketoimintaan.
- Kokeiluaika oli varsin lyhyt vaikutustenarvioinnin kannalta. Kokeilu ei myöskään käynnistynyt suunnitellusti ja sujuvasti, mikä vaikuttaa varmasti kokemuksiin.
- HUOM! vastanneet yrittäjät eivät ole välttämättä samoja, joten tuloksia ennen ja kokeiluaikaan ei voi suoraan verrata toisiinsa.

Ennen kokeilua: Arvioi kokeilun vaikutuksia yrityksen liiketoimintaan (n=23)



Kokeilun jälkeen: Arvioi kokeilun vaikutuksia yrityksen liiketoimintaan (n=20)



Ennen kokeilua: Kokeilu yrityksen toiminnan kannalta

Avoin kysymys: Miten ja miksi kokeilu voisi olla hyödyllinen tai haitallinen yritykselle?

Kokeilu tulee olemaan haitallinen, sillä...

- Se vähentää asiakkaiden mahdollisuutta tulla torille. (Yrittäjä torilta)
- Asiointi tulee vaikeutumaan ja ihmiset menevät ostoksille muualle. Nykyisiä kadunvarsipaikkoja käytetään ahkerasti. Mikkelin Klubi, Rosso ja Burger King tarvitsevat huoltoa ja asiakasliikennettä (taksit) varten pysäköintitilaa. (Yrittäjä kauppakeskus)
- Kolmasosa apteekin asiakkaista on yli 65-vuotiaita, ja liikkuu autolla. Apteekkiin tulee sairaita ihmisiä autolla tai taksilla ja pysäköintipaikat ovat liiketoimintamme kannalta elintärkeitä. (Yrittäjä Maaherrankatu)
- Kokeilu aiheuttaa kaikilla kulkutavoilla keskustassa asioiville hankaluuksia. Keskusta pysyy elinvoimaisena, kun liikkuminen ja asioiminen on jouhevaa. (Yrittäjä torilta)
- Autoilun rajoittaminen hankaloittaa keskustassa asioimista ja heikentää keskustan elinvoimaa. Suurin osa keskustassa asioivista ei tule keskustaan tekemään ostoksiaan polkupyörällä, jolla esim. talouksien ruokaostosten kuljettaminen kotiin on vaikeaa tai jopa mahdotonta. (Yrittäjä Maaherrankatu)
- Kaupungeissa, joissa on rajoitettu autoilua, on tultu tilanteeseen, jossa yritykset lähtevät keskustasta pois saavutettavuuden heikennettyä. Tämä on johtanut siihen, ettei palveluja enää saa keskustasta ja keskustat kuolevat. (Yrittäjä kävelykatu)
- Kokeilualueen kortteli on keskeinen läpikulkuväylä. Kun se suljetaan autoilta, hankaloituu keskustassa kulku huomattavasti. Pelottaa, että tämä vaikuttaa yrityksessä asioivien määrään. (Yrittäjä kauppakeskus)



Ennen kokeilua: Kokeilu yrityksen toiminnan kannalta

Avoin kysymys: Miten ja miksi kokeilu voisi olla hyödyllinen tai haitallinen yritykselle?

Kokeilu voi olla hyödyllinen tai hyvä asia, sillä...

- Kaikki mikä lisää keskustan kiinnostavuutta ja vetovoimaa, on meille yrityksille hyväksi.
- En jaksa uskoa, että pyöräily- tai kävelypainotteisuus millään tapaa karsisi yritysten asiakkaita. Toki täytyy muistaa silti säilyttää muutamia "pistäytymisparkkeja". (Yrittäjä keskusta-alueelta)
- En usko kokeilulla olevan vaikutusta kaupankäyntiin. Maaherrankadulla tulisi kuitenkin olla pysäköintipaikkoja myös jatkossa lyhytaikaista pysäköintiä varten. Lisäksi viihtyisyyttä kadulla olisi hyvä lisätä mm. jalankulkijoille. (Yrittäjä kauppakeskus)
- Keskusta elävöityy myös torin ja kävelykadun ulkopuolella. (Yrittäjä kauppakeskus)



Kokeilun jälkeen: Kokeilu yrityksen toiminnan kannalta

Avoin kysymys: Miten ja miksi kokeilu oli hyödyllinen tai haitallinen yritykselle?

Kokeilu oli haitallinen yrityksellemme, koska...

- Asiakaskäynnit yrityksessämme tippuivat 3000 kpl. Arvioin tämän olevan miljoonan euron vahinko. (Yrityksen sijainti kauppakeskuksessa)
- Menetimme pysäköintipaikkoja.
- Asiakasmäärä tippui (500 vähemmän verrattuna vuoden 2018 elokuuhun). Teimme myyntitappiota lähes 40 000 euroa. (Yrityksen sijainti kauppakeskuksessa)
- Mahdollisuus pikapysäköintiin hankaloitui.
- Kokeilu vähensi asiakasvirtaa kauppakeskukseen. Piipahduksia jäi tekemättä, kun autoa ei saanut parkkiin Maaherrankadulle kauppakeskusten väliin.
- Kun pysäköintipaikkoja vähennettiin, kynnys lähteä kävelemään yritykseemme kauempaa (toriparkki) kasvoi.
- Parkkipaikkojen väheneminen.
- Koen, että asiakkaat olivat ärtyneitä ja huonotuulisia aina kun kesäkatukokeilu tuli puheeksi.
- Asiakasmäärä laski tuntuvasti kokeilun aikana. (Yrityksen sijainti kauppakeskuksessa)

Kokeilulla ei ollut vaikutusta

- Kokeilulla ei ollut vaikutusta yrityksemme toiminnalle. (Yrityksen sijainti Maaherrankadulla)



Ennen kokeilua: Huomioita Maaherrankadun nykytilanteesta (kortteli Savilahdenkatu-Hallituskatu)

- Nykytilanne on hyvä eikä tarpeita muutoksille ole.
- Kävelykatu alkaa Tuomiokirkon portaiden alapäästä ja jatkuu rautatieasemalle asti, joten Mikkelissä on asukaslukuun nähden kävelykatua ihan riittämiin.
- Jalankulkijat ja pyöräilijät eivät viihdy korttelissa.
- Kadulla on vaikea kulkea rattaiden ja vaunujen kanssa. Korttelista ajetaan lähinnä autolla läpi, sillä kadunvarressa ei ole usein tilaa pysäköidä ja pysäköinti ”taskuun” on vaikeaa.
- Kadulla on vähän jalankulkijoita, ettei jalankulkuun tarvita lisää tilaa.
- Kadunvarsipysäköinnin poistaminen aiheuttaisi haittaa kadun kivijalkaliikelle.
- Kortteli on jo nyt ns. hidasliikennekatu eikä onnettomuuksia ole sattunut.
- Huoltoajo sujuu kohtalaisesti, mutta siinä on hankaluuksia mm. Ravintola Einoon ja Amarilloon.
- Pyörätelineitä kadulla voitaisiin lisätä.
- Korttelissa on huono valaistus.
- Sokoksen ikkunoiden edustan jalkakäytävä on vaarallinen. Siinä pyöräillään ja liikkeestä kävellään suoraan kadulle. Merkinnot kadussa tulisi olla selkeämmät.



Kokeilun jälkeen: Vapaa sana katukokeilusta

Autojen pysäköinti

- Vaikka pysäköintipaikkoja ei poistettu määrällisesti paljon keskustasta, niin kyseessä olivat ”kriittiset” ja merkittävät paikat. Jos pysäköintipaikkoja ei ole lähialueella riittävästi asiakkaat ohjautuvat keskustan ulkopuolisiin liikkeisiin tai ajavat Mikkelin ohi.
- Kokeilu vaikeutti yrityksen toimintaa, koska autolla liikkumisesta ja saapumisesta liikkeisiin tehtiin hankalampaa.
- Kauppojen menestys ei ole kadunvarsipysäköinnistä kiinni. Toriparkkia tulisi mainostaa ja tuoda enemmän esiin pysäköintivaihtoehtona.

Vuorovaikutus ja viestintä

- Katukokeilun kaikkia toimintoja ei esitelty yrityksille, osa tuli hieman puun takaa ja ne toteutettiin vastalauseista huolimatta.
- Tällaisia kokeiluja tulisi tehdä kuulemalla enemmän yrittäjiä.
- Asiakkaat ihmettelivät monesti kokeilun ideaa ja tarkoitusta.
- Työmaaolemus hämmensi asiakkaita aluksi. Asiakkaat pohtivat, että saako kadulla kulkea vai ei.

Keskustan kehittäminen

- Kehittämistyö tulisi suunnata torille, kirkkopuistoon tai olemassa olevaan kävelykatuun.
- Kokeilua ei kannata tällä mallilla jatkaa tässä korttelissa. Hallituskadulla olisi tilaa kaikenlaiselle kehittämiselle.
- Jatkossa on syytä pohtia isoa kokonaiskuvaa esim. pyöräteiden kuntoa ja merkitsemistä ja reitityksiä.

Onnistunutta

- Toimivaa olivat pyörätelineet H&M:n syvennyksessä. Ne saavat puolestani olla siellä jatkossakin.
- Loppujen lopuksi katukokeilu näytti mukavalta ja oli onnistunut. Olisi ollut mukava jos kokeilu olisi ollut yhtä onnistuneen näköinen alusta asti, Kokeilussa oli yksi hyvä asia: Mikkelin keskustan alueen pyöräilyväyliä on ehdottomasti parannettava.
- Kukkapuoli katua oli soma ja penkeille oli mahdollista istua juttelemaan.

Epäonnistunutta

- Kokeilupätkä oli liian lyhyt eikä liittynyt mihinkään toiminalliseen ideaan.
- Pyöräilyn olosuhteita olisi viisasta parantaa, mutta en näe miten tuo yhden korttelin matkalla ollut ränni sitä paransi.
- Ajatus oli alun perin hyvä, mutta toteutus ei vastannut alkuperäistä suunnitelmaa. Jälki oli aika rumannäköistä.
- Katu näytti keskeneräiselle pitkään.
- Kokeilu oli turha ja kallis. Katuosuudesta tehtiin epämääräinen ja sekava, joka ei palvellut tarkoitustaan. Katuosuus on myös tilana liian kapea tällaiseen uudenalaiseen tilanjakoon.
- Penkeillä ei näkynyt paljon istujia.

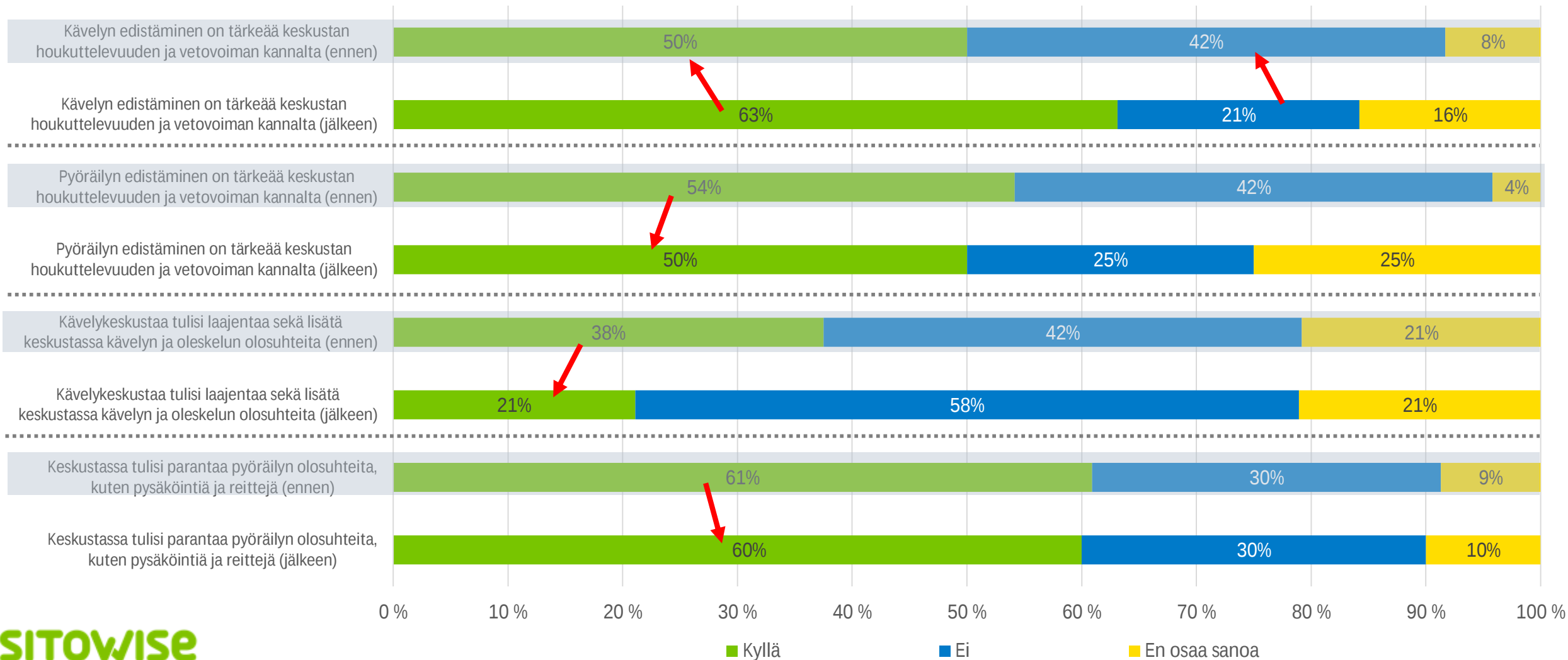
Keskustan kehittäminen

Kyselyn viimeisessä esitettiin väittämiä keskustan
vetovoimaisuuteen, viihtyisyyteen ja kehittämiseen liittyen



Väittämiä keskustan kehittämisestä

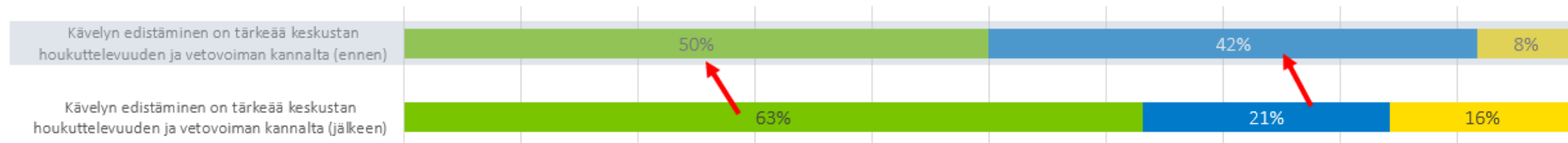
Vastaajien näkemyksiä keskustan kehittämisestä kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta (kysely ennen kokeilua ja kokeilun jälkeen)



Väittämiä keskustan kehittämisestä kyselyt ennen ja jälkeen kokeilun

Jalankulku

- "Kävelyn edistäminen on tärkeää keskustan kehittämisen ja houkuttelevuuden kannalta". Muutos: ennen kokeilua tätä mieltä oli 50 % vastaajista ja kokeilun jälkeen 63 %.
- Kokeilun jälkeen toteutetun kyselyn perusteella yrittäjät eivät olleet kokonaisuutena tyytyväisiä kokeiluun ja pitivät sitä myös osin tarpeettomana ja liiketoimintaa heikentäneenä kokeiluna. Positiivisuus tai kävelyn merkittävyys keskustan houkuttelevuuden kannalta näyttää kuitenkin nousseen.
- "Kävelykeskustaa tulisi laajentaa sekä lisätä kävelyn ja oleskelun olosuhteita". Muutos: ennen kokeilua kyllä vastanneita 38 % ja kokeilun jälkeen 21 %.



Pyöräily

- "Pyöräilyn edistäminen on tärkeää keskustan houkuttelevuuden ja vetovoiman kannalta". Muutos: kokeilua ennen 42 % vastasi ei, kokeilun jälkeen 25 % vastasi ei.
- "Keskustassa tulisi parantaa pyöräilyn olosuhteita, kuten pysäköintiä ja reittejä": Ei muutosta ennen ja jälkeen kyselyiden välillä.

Ajatukset kävelyn olosuhteiden kehittämisestä

Ennen kokeilua: Kävelykeskustaa tulisi laajentaa sekä lisätä keskustassa kävelyn ja oleskelun olosuhteita. Kyllä, minne ja miten?

- Maaherrankatu ja Porrassalmenkatu yksisuuntaiseksi Kirkkopuistolta Vaakunalle.
- Keskustasta ja Savilahdenkatu vain busseille ja takseille. Tyhjälle torille voisi hyvin tehdä lyhyen parkin, kuten esim. Turun kauppatorilla.
- Lisää viihtyisiä ja ilmaisia istuma- ja oleskelupaikkoja.
- Torin alueen eteläreunaan oleskelutila ja mm. lapsille liikennepuisto.
- Pyörän huoltopiste Akselin edustalle.
- Lisää kiinnostavia elementtejä, kuten äänellä varustetut roskikset ja kuvauspisteet. Taide osaksi kaupunkirakenteita, mm. kaivonkansia ja katushakkipelit osaksi oleskelua.
- Kävelykeskustaa tulisi laajentaa juuri tähän kokeilualueen kortteliin.

Kokeilun jälkeen: Kävelykeskustaa tulisi laajentaa sekä lisätä keskustassa kävelyn ja oleskelun olosuhteita. Kyllä, minne ja miten?

- Tori eläväksi! Tori on aina puolittain tyhjä, olisi tilaa pysäköidä niin pyörät kuin autotkin. Maksuton tunnin parkki edistäisi kaupankäyntiä.
- Kävelykatu.
- Viihtyvyyttä tulisi lisätä nykyiselle kävelykadulle, Kirkkopuistoon ja torille

Ajatukset pyöräilyn olosuhteiden kehittämisestä

Ennen: Keskustassa tulisi parantaa pyöräilyn olosuhteita, kuten pysäköintiä ja reittejä. Kyllä, minne ja miten?

- Paremmat pyöräparkit. Pyöräilykaistat ja -taskut.
- Eroteltuja kävely- ja pyöräteitä.
- Tarvittaisiin turvallisempia reittejä.
- Kaupunginosista keskustaan tulevat pyörätiet sujuviksi ja esteettömiksi.
- Paremmat merkkaukset myös katuun, ei pelkkiä liikennemerkkejä.
- Keskustan saavutettavuutta pyöräteiden välityksellä pitäisi parantaa ja keskustan läpiajoa myös.
- Paikoin pyöräteiden kuntoa tulisi parantaa ja mm. Korpikosken reitti päällystää.
- Selkeämmät ja leveämmät reitit. Esimerkiksi pyöräily vain toisella puolella katurajaa ja leveämpi jalkakäytävä ja erottelu pyöräilyyn.

Jälkeen: Keskustassa tulisi parantaa pyöräilyn olosuhteita, kuten pysäköintiä ja reittejä. Kyllä, minne ja miten?

- Yhtenäiset reitit keskustan läpi pääväyliä pitkin.
- Reittejä tulisi parantaa ja kehittää kokonaisvaltaisesti. Kokeilussa syntyi yksi hyvä pyöräpysäköintipaikka (H&M:n syvennys).
- Parempaa opastusta ja merkintää. Myös turisteja varten.
- Pyöräilyreittejä tulisi olla jokaiseen suuntaan Mikkelin kantakaupungista, myös Anttolan suuntaan.
- Torille voisi harkita pyöräpysäköintipaikkaa.
- Esimerkiksi Raatihuoneenkadulla ja Savilahdenkadulla pyöräilyyn on hyvin vähän tilaa.
- Pyöräkaista läpi keskustan. Maaherrankatu ei kuitenkaan ole sopiva pyöräilyn pääreitti kadun vilkkauden ja ahtauden vuoksi.
- Olisiko Porrassalmenkadulla tilaa omalle pyöräkaistalle?
- Yhdistetyt väylät tulisi merkitä niin, että jalankulun ja pyöräilyn tila on merkitty selkeästi maahan ja opasteilla,