

Kaisa Karhula, Hanne Tiikkaja, Tuomas Palonen & Hanna Kalenoja

Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää

Pysäköintiolosuhteiden kehitys Tampereen keskustassa

Tutkimusraportti 86



Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne.
Tutkimusraportti 86
Tampere University of Technology. Transport Research Centre Verne.
Research Report 86

Kaisa Karhula, Hanne Tiikkaja, Tuomas Palonen & Hanna Kalenoja

Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää

Pysäköintiolosuhteiden kehitys Tampereen keskustassa

Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne
Tampere 2013

Kansikuva: Tommi Mäkelä

ISBN 978-952-15-3120-0 (PDF)
ISSN-L 2242-3486
ISSN 2242-3486

Esipuhe

Pysäköintijärjestelyillä on suuri merkitys keskustan vetovoiman ja viihtyisyyden näkökulmasta. Kaupunkikeskustoissa pysäköinti on tärkeä osa liikennejärjestelmää, ja vaikuttaa matkojen suuntautumiseen, kulkutavan valintaan ja myös laajemmin liikkumistottumuksiin.

Tässä tutkimuksessa on kerätty tietoa Tampereen keskustan pysäköinnin nykytilasta ja tulevaisuuden kehittämistarpeista. Osana tutkimusta toteutettiin laaja kenttätutkimus, jossa haastateltiin keskustaan pysäköineitä autoilijoita. Kenttätutkimusta täydennettiin karttapohjaisella internet-tutkimuksella. Vastaavan laajuinen tutkimus on tehty viimeksi vuonna 2003. Tavoitteena on ollut selvittää pysäköintiolosuhteiden kehitystä ja koota tietoa pysäköinnin suunnittelun taustatueksi.

Työtä on ohjannut tutkimusryhmä, johon ovat kuuluneet Jukka Kyrölä, Timo Seimelä ja Ari Vandell Tampereen kaupungilta, Markku Hiltunen Finnpark Oy:stä sekä Harri Vitikka Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Tutkimus on tehty Tampereen teknillisellä yliopistolla Liikenteen tutkimuskeskus Vernessä tutkimusryhmässä, johon ovat kuuluneet Hanna Kalenoja, Kaisa Karhula, Harri Rauhamäki, Hanne Tiikkaja ja Tuomas Palonen.

Tähän raporttiin on koottu kyselyaineistoja koskevat päätulokset ja kirjallisuustutkimuksen tärkeimmät tulokset. Tuloksista on lisäksi julkaistu diplomityö, jossa Kaisa Karhula on syventänyt aihepiiriä opinnäytteekseen.



Julkaisija Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne		Julkaisuajankohta 11.11.2013
Tekijät Kaisa Karhula, Hanne Tiikkaja, Tuomas Palonen & Hanna Kalenoja		
Julkaisun nimi Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää. Pysäköintiolosuhteiden kehitys Tampereen keskustassa		
Tiivistelmä Pysäköinnin hallinnan avulla voidaan vaikuttaa kaupunkiympäristöön sekä kulkutavan valintaan myös keskustan alueella. Tampereen keskustan pysäköintitutkimuksen tavoitteena oli tuottaa tietoa pysäköinnin strategiseen ja operatiiviseen suunnitteluun, keskustan liikenteen suunnittelun taustatiedoiksi sekä liikennemallin päivittämisen lähtötiedoksi. Tutkimuksessa kerättiin tietoa keskustaan pysäköivien pysäköintipaikan valintatekijöistä, pysäköintipaikkojen käyttöasteesta ja pysäköintitottumuksista keskustan eri osissa. Tutkimus oli seurantatutkimus vuonna 2003 toteutettuun Tampereen keskustan pysäköintitutkimukseen. Tutkimuksen aikana toteutettiin laaja haastattelututkimus keskustan pysäköintipaikolla sekä täydentävä internet-tutkimus, jossa kerättiin tarkempaa tietoa pysäköintijärjestelmän ominaisuuksista. Pysäköintipaikkojen käyttöä tutkittiin pysäköintiautomaattien tilastojen avulla, joita oli saatavana niin kadunvarsipaikoilta kuin pysäköintilaitoksistakin. Sidosryhmähaastatteluiden avulla selvitettiin keskustan pysäköintijärjestelmän kehittämistarpeita pysäköintiin liittyvien. Tampereen keskustassa on noin 12 800 julkista pysäköintipaikkaa. Paikkamäärä on kasvanut noin 20 % vuoteen 2003 verrattuna. Noin 52 % paikoista sijaitsee pysäköintilaitoksissa ja 48 % kadunvarsilla ja erillisalueilla. Noin 80 % paikoista on maksullisia ja 10 % paikoista edellyttää pysäköintikiekon käyttöä. Keskustassa autolla asioivat ovat pääsääntöisesti tyytyväisiä pysäköinnin hintaan, pysäköintipaikkamäärään sekä pysäköintijärjestelmän kehittymiseen keväällä 2013. Pysäköintipaikan valintaan vaikuttaa erityisesti kävelyetäisyys kohteeseen niin kadunvarsi- ja erillisalueilla kuin pysäköintilaitoksissa. Keskimääräinen pysäköinnin pituus oli haastattelututkimuksessa noin 2 h 55 min, mikä on noin 20 minuuttia pidempi kuin kymmenen vuotta sitten. Noin 16 % haastatteluista oli lähtenyt matkalle keskustan sisältä. Tämä tarkoittaa sitä, että keskustassa on paljon pysäköintipaikalta toisella ajavaa liikennettä, mikä kasvattaa keskustassa autoilevien määrää ja voi vaikuttaa myös ruuhkautumiseen.		
Asiasanat pysäköinti, pysäköintitutkimus, pysäköinnin ohjaus, pysäköintipolitiikka, Tampere		
Sarjan nimi ja numero Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Tutkimusraportti 87	Kieli suomi	Kokonaissivumäärä 137
ISSN-L 2242-3486	ISSN 2242-3486	ISBN 978-952-15-3120-0 (PDF)
Julkaisun verkkosijainti (URL) http://www.tut.fi/verne/pysakointiolosuhteiden-kehitys-tampereen-keskustassa/ http://urn.fi/urn:isbn:978-952-15-3120-0		



Publisher Tampere University of Technology. Transport Research Centre Verne		Date of publication 11.11.2013
Authors Kaisa Karhula, Hanne Tiikkaja, Tuomas Palonen & Hanna Kalenoja		
Name of publication City centre parking as a part of the traffic system. The development of parking conditions in Tampere city centre.		
Abstract <p>The city environment and the mode choice can be influenced by parking management. The goal for the Tampere city centre parking study was to produce information for the strategic and operational planning of parking, give background information for traffic planning in the city centre and produce background data for the update of the traffic model. During the study information was gathered about the reasons for parking space choice, utilisation rate of the parking places and parking habits in different parts of the centre. This project is a follow-up study for a parking study realised in Tampere city centre in 2003.</p> <p>As a major part of the project an interview study was conducted on almost all parking places in the city centre. Also an additional internet- survey was realised with which more information was gathered about people's perceptions of the parking system. The utilisation of the parking places was studied by collecting statistics from parking ticket machines. Statistics were available from both on-street spaces and parking facilities. Interviews were made with different interest groups about the future development needs for the city centre parking.</p> <p>There are 12 800 public parking spaces in Tampere city centre. The amount of parking spaces has increased by 20 % compared to 2003. About 52 % of the spaces are located in parking facilities and 48 % in parking lots and on-street parking spaces. About 80 % of the spaces are subject to a fee and about 10 % require the use of a parking disc.</p> <p>People who visit the city centre by car are mostly satisfied with the price of parking, the amount of parking spaces and the development of the parking system. The main reason to choose a particular parking space is a walking distance to a destination. The average duration of parking is about 2 hours 22 minutes which is about 20 minutes more than ten years ago.</p> <p>About 16 % of the interviewees had started their trip inside the city centre. This means that there is a lot of traffic in the city centre searching for a free parking space. This increases the amount traffic in the city centre and can also increase congestion.</p>		
Keywords parking, parking study, parking management, parking policy, Tampere		
Serial name and number Tampere University of Technology. Transport Research Centre Verne. Research Report 87	Language Finnish	Pages, total 137
ISSN-L 2242-3486	ISSN 2242-3486	ISBN 978-952-15-3120-0 (PDF)
URL http://www.tut.fi/verne/pysakointiolosuhteiden-kehitys-tampereen-keskustassa/ http://urn.fi/urn:isbn:978-952-15-3120-0		

Sisältö

1	Johdanto.....	6
1.1	Taustaa	6
1.2	Tavoitteet	6
1.3	Työvaiheet ja tutkimusmenetelmä	7
2	Keskusta pysäköintipaikkana	8
2.1	Pysäköintipolitiikka.....	8
2.1.1	Suunnittelun taustalla	8
2.1.2	Pysäköintipolitiikan neljä tyyppiä.....	9
2.1.3	Pysäköintipolitiikan ohjauksen keinoja	10
2.1.4	Pysäköintipolitiikan esimerkkejä ruotsalaisista kaupungeista	10
2.2	Pysäköinnin hallinnan ja suunnittelun periaatteita	14
2.2.1	Pysäköintipaikkojen määrän suunnittelu	14
2.2.2	Pysäköintinormit	15
2.2.3	Vuorottaispysäköinti	17
2.2.4	Pysäköintirajoitukset	18
2.2.5	Liityntäpysäköinti	19
2.2.6	Pysäköinnin hallinnan vaikutukset	21
2.3	Pysäköinnin suuntaviivoja suomalaisissa kaupungeissa	21
2.3.1	Suunnittelu kaupungin vastuulla.....	21
2.3.2	Pysäköintipolitiikka.....	22
2.3.3	Pysäköintinormit	23
2.3.4	Pysäköinnin hinta	24
2.3.5	Asukaspysäköinti	25
3	Tampereen keskustan pysäköintipaikat.....	26
3.1	Tutkimusalue	26
3.2	Pysäköintipaikkojen määrä ja ominaisuudet	26
3.2.1	Pysäköintipaikkojen määrä ja sijainti	26
3.2.2	Kadunvars- ja erillisaluepaikat.....	29
3.2.3	Asukaspysäköinti	32
3.2.4	Invapysäköinti	34
3.2.5	Pysäköintilaitokset	34
3.2.6	Pyöräpysäköinti	38
3.3	Pysäköintipaikkojen käyttöä kuvaavia tilastoja.....	39
3.3.1	Kadunvarsipaikat	39
3.3.2	Pysäköintilaitokset	45
4	Haastattelututkimus.....	51
4.1	Tutkimuksen toteutus	51
4.2	Vastaajien määrä ja taustatiedot	52

4.3	Tutkimuksen tulokset.....	56
4.3.1	Matkan tarkoitus ja määräpaikka.....	56
4.3.2	Pysäköinnin kesto.....	58
4.3.3	Matkojen lähtöpaikka	61
4.3.4	Tuloreitti keskustaan.....	63
4.3.5	Pysäköintipaikan valintaperusteet.....	65
4.3.6	Tyytyväisyys pysäköintipaikan hintatasoon	67
4.3.7	Pysäköintipaikan etsiminen.....	68
4.3.8	Yleisin pysäköintipaikka asiointimatkoilla.....	72
4.3.9	Tyytyväisyys keskustan pysäköintijärjestelyihin	75
4.3.10	Kävelyetäisyydet.....	77
4.4	Avoin palaute pysäköintiolosuhteiden kehityksestä.....	79
4.4.1	Pysäköintilaitokset	81
4.4.2	Kadunvarsipysäköinti ja yleiset olosuhteet.....	83
5	Internet-tutkimus.....	85
5.1	Tutkimuksen toteutus	85
5.2	Henkilöautojen pysäköintikysely.....	87
5.2.1	Vastaajien jakauma	87
5.2.2	Yleistyytyväisyys keskustan pysäköintiolosuhteisiin	89
5.2.3	Asiointi-, asukas- ja työmatkapysäköinnin yleistyytyväisyys.....	91
5.2.4	Avoin palaute keskustan pysäköintiolosuhteista	97
5.2.5	Tyytyväisyys pysäköintilaitoksiin.....	100
5.2.6	Kadunvarsipysäköinnin kehittämiskohteet.....	103
5.3	Pyöräpysäköintikysely	109
5.3.1	Vastaajien jakauma	109
5.3.2	Yleistyytyväisyys pyöräpysäköintiolosuhteisiin.....	110
5.3.3	Avoin palaute keskustan pyöräpysäköintiolosuhteista.....	110
5.3.4	Pyöräpysäköinnin kehittämiskohteet.....	113
6	Sidosryhmähaastattelut	117
6.1	Haastattelujen toteutus	117
6.2	Haastattelujen tulokset.....	117
6.2.1	Pysäköintipaikkatarjonta.....	117
6.2.2	Pysäköinnin hinnoittelu ja aikarajoitukset	118
6.2.3	Esteettömyys.....	118
6.2.4	Liityntäpysäköinti	119
6.2.5	Moottoripyöräpysäköinti	120
6.2.6	Pyöräpysäköinti	120
6.2.7	Pysäköinnin kehittäminen.....	121
7	Päätelmiä ja suosituksia keskustapysäköinnin kehittämiseksi	123
	Lähteet	127
	Liitteet	

1 Johdanto

1.1 Taustaa

Tampereen keskustassa käy päivittäin arviolta 180 000 kävijää, joista yli puolet liikkuu keskustassa autolla (TASE 2004–2005). Tampereen keskustan pysäköintipaikkatarjontaa ja keskustassa autolla liikkuvien pysäköintitottumuksia tutkittiin laajalla henkilöhaastattelulla ja paikkojen käyttöastetta inventoivalla kenttätutkimuksella viimeksi vuonna 2003 (Kalenoja & Häyrynen 2003). Vuoden 2003 tutkimuksen perusteella arvioitiin, että keskustassa on noin 9 500 julkisessa käytössä olevaa pysäköintipaikkaa. Tämän lisäksi keskustassa on paljon yksityisessä käytössä olevia pysäköintipaikkoja.

Tampereen keskustan maankäyttö ja liikennejärjestelyt ovat muuttuneet paljon viime vuosien aikana. Keskustaan ja sen reunavyöhykkeelle on suunnitteilla monia suuria maankäyttöön tai liikennejärjestelmään liittyviä kehittämishankkeita, jotka heijastuvat myös pysäköintitarpeisiin ja -tottumuksiin. Myös keskustan pysäköintipaikkatarjonta on muuttunut huomattavasti. Kadunvarsipaikkojen ja rakentamattomilla tonteilla sijaitsevien pysäköintialueiden määrä on vähentynyt täydennysrakentamisen seurauksena. Uutena pysäköintilaitoksena keskustan pohjoisosaan on avattu Tampereen Pellava Tampellan alueelle. Ratinan ja Tampellan alueet ovat rakentuneet ja muuttaneet keskustan reunamien paikkatarjontaa. Myös pysäköinnin maksullisuusalueet ja pysäköinnin aikarajoitukset ovat monelta osin muuttuneet viimeisen 10 vuoden aikana. Suurimman muutoksen ydinkeskustan pysäköintipaikkatarjontaan on tuonut marraskuussa 2012 avattu P-Hämppi, jossa on lähes 1 000 maan alle sijoitettua pysäköintipaikkaa.

Tampereen kaupunkiseudulla tehtiin syystalvella 2012 laaja henkilöliikennetutkimus, jonka osana kerättiin tietoa asukkaiden liikkumistottumuksista. Tämä tutkimus täydentää osaltaan liikennetutkimuksessa kerättyä tietovarantoa keskustassa tehtyjen matkojen osalta.

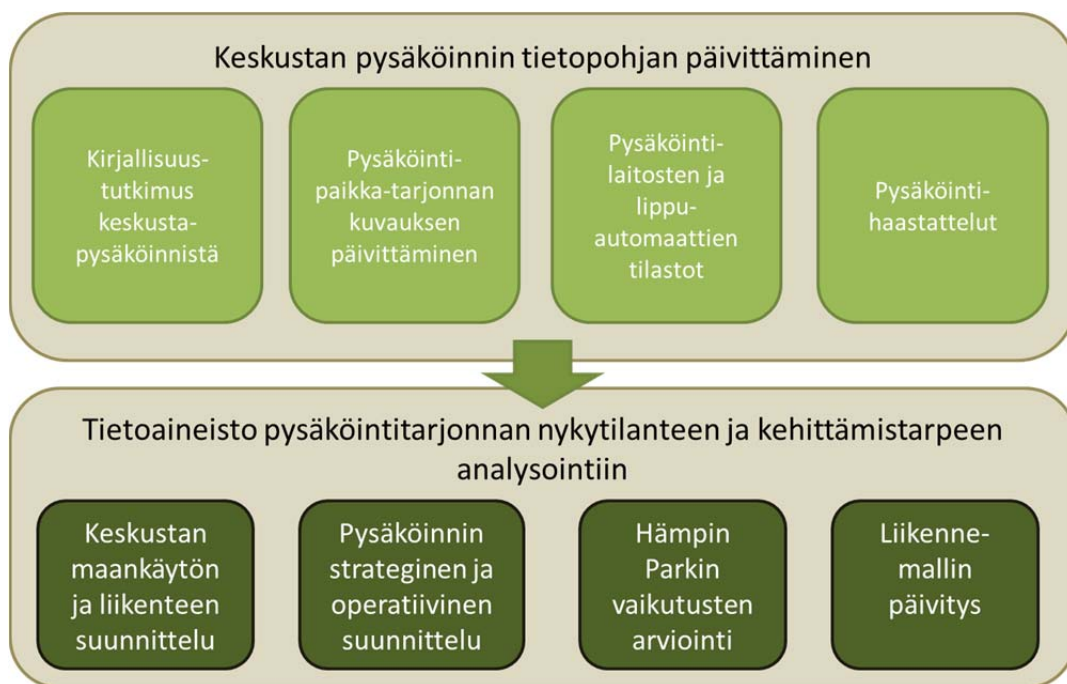
1.2 Tavoitteet

Tampereen keskustan pysäköintitutkimuksen tavoitteena on ollut tuottaa tietoa pysäköinnin strategiseen ja operatiiviseen suunnitteluun, P-Hämpin vaikutusten arviointiin, keskustan liikenteen suunnittelun taustatiedoksi sekä liikennemallin päivittämisen lähtötiedoiksi. Työn tavoitteena on ollut kerätä tietoa Tampereen keskustaan pysäköivien pysäköintipaikan valintatekijöistä, pysäköintipaikkojen käyttöasteesta ja pysäköintitottumuksista keskustan eri osissa. Lisäksi tavoitteena on ollut kerätä tietoja pysäköintipolitiikan ja pysäköinnin suunnittelun periaatteista Suomessa ja ulkomailla.

Työssä on samalla kerätty aineistoa P-Hämpin vaikutusten arviointia varten ennen-tilanteesta, jossa pysäköintilaitos ei ollut vielä avattuna, jotta tulosten perusteella olisi mahdollista arvioida P-Hämpin vaikutuksia keskustassa asioivien pysäköintitottumuksiin ja keskustan liikenne- ja pysäköintiolosuhteisiin. P-Hämppi on yksi keskustan mittavimmista liikennejärjestelmähankkeista, joka vaikuttaa huomattavasti keskustan pysäköintiolosuhteisiin, keskustaan tulevien ajoneuvojen reitinvalintaan ja laajemmin keskustan houkuttelevuuteen ostos- ja asiointikohteena.

1.3 Työvaiheet ja tutkimusmenetelmä

Tutkimuksessa kerättiin laaja tietopohja pysäköintitarjonnan nykytilanteen ja tulevan kehittämistarpeen analysointia varten (kuva 1.1).



Kuva 1.1 Tutkimuksen rakenne.

Tutkimus on koostunut seuraavista työvaiheista:

1. Kirjallisuusselvitys keskustapysäköinnistä
 - pysäköintipolitiikka kotimaisissa ja ulkomaisissa vertailukaupungeissa
 - pysäköinnin suunnittelun periaatteita
2. Keskustan pysäköintipaikkatarjonnan kuvauksen päivittäminen
 - keskustan julkisten pysäköintipaikkojen määrää ja pysäköintirajoituksia koskevan paikkatietoaineiston päivittäminen koskemaan nykytilannetta
 - tärkeimpien pyöräpysäköintipaikkojen täydentäminen paikkatietoaineistoon
3. Pysäköintilaitosten ja lippuautomaattien tilastojen analysointi
4. Pysäköintihaastattelut
 - keskustaan pysäköivien ajoneuvojen kuljettajien haastattelututkimus
 - karttapohjainen internet-tutkimus pysäköinnin kehittämistarpeista
5. Keskustan pysäköintitarjonnan nykytilanteen ja kehittämistarpeen analysointi kirjallisuustutkimuksen ja pysäköintitutkimuksen aineistojen perusteella

Kerätyn aineiston perusteella on mahdollista arvioida pysäköintiolosuhteiden nykytilaa ja kehitystä Tampereen keskustassa vuosina 2003–2013. Tulosten perusteella on analysoitu keskustaan tulevien ajoneuvomatkojen määrää ja suuntautumista sekä kartoitettu keskustaan suuntautuvan liikenteen mahdollisuuksia liityntäpysäköintiin. Tuloksia on täydennetty eri sidosryhmille suunnatuilla asiantuntijahaastatteluilla. Kerätty aineisto toimii monipuolisena ja kattavana lähtöaineistona mm. keskustan strategisessa ja lyhyen aikavälin maankäytön ja liikenteen suunnittelussa sekä pysäköinnin strategisessa ja operatiivisessa suunnittelussa.

2 Keskusta pysäköintipaikkana

2.1 Pysäköintipolitiikka

2.1.1 Suunnittelun taustalla

Pysäköinti on tärkeä osa liikennejärjestelmää ja myös yksi tehokkaimmista keinoista pyrkiä vaikuttamaan autoliikenteen määrään ja reitinvalintaan kaupunkikeskustoissa. Auto on tyypillisesti pysäköitynä noin 23 tuntia vuorokaudessa (Litman 2006), mikä tekee toimivan pysäköintijärjestelmän kehittämisestä oleellisen osan liikennejärjestelmää niin keskustassa kuin sen ulkopuolellakin. Kodransky & Hermannin (2011) mukaan jopa 50 % keskustojen ruuhkista johtuu halvempaa tai vapaata pysäköintipaikkaa etsivästä liikenteestä. Pysäköinnin ohjauksella ja kehittämisellä on siis myös ympäristöä sekä kaupunkikuvaa parantava vaikutus. (COST 2005, Department for Transport 2008, Litman 2006, Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Kodransky & Hermann 2011)

Autoilun määrä on kasvanut Suomessa viimeisten vuosikymmenten aikana voimakkaasti ja samaan aikaan myös pysäköinnin tarve on kasvanut. Autoilija käyttää keskimäärän 2–5 pysäköintipaikkaa päivän aikana (Sveriges Kommuner och Landsting 2013) ja tämä tila olisi mahdollista hyödyntää kaupunkiympäristön kannalta paremmalla tavalla. Kaupunkiseuduilla liikennepolitiikka tähtää yhä enenevässä määrin yksityisautoilun vähentämiseen, joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn osuuden nostamiseen sekä kaupunkiympäristön viihtyisyyden parantamiseen. Näiden tavoitteiden saavuttamisessa pysäköinnillä on merkittävä osa. (COST 2005, Litman 2006, Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

Pysäköintipolitiikan periaatteet ovat siis muuttumassa. Perinteisessä liikennepolitiikassa on keskitytty tyydyttämään alituisesti kasvavaa kysyntää ja tulevat pysäköintitarpeet on pyritty ennustamaan ja näihin tarpeisiin vastamaan pysäköintipaikkoja lisäämällä. Infrastruktuurin tuli tukea liikumista ja mahdollistaa taloudellinen kehittyminen. Tämän seurauksena autoriippuvuus sekä pysäköintipaikkatarve kasvoivat, sillä kaupunkiseudut laajentuivat kehysalueille. Nykyään keskustojen pysäköintipaikkojen määrän suunnittelussa pyritään tasapainoon autoliikenteen kysynnän hillitsemisen ja keskustan vetovoimaisuuden välillä. (Litman 2006, Taskinen 2005, Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

Pysäköintipolitiikassa määritellään ne toimet, joilla pysäköintiä pyritään ohjaamaan kohti asetettuja tavoitteita. Yleensä nämä tavoitteet sisältävät ajatuksen yksityisautoilun vähentämisestä, kestävien liikkumismuotojen, kuten julkisen liikenteen, pyöräilyn ja kävelyn, edistämisestä, yksityisautoiluriippuvuuden vähentämisestä joukkoliikennettä lisäämällä sekä ympäristönäkökulmien huomioimisesta. Pysäköintipolitiikka on siis tärkeä osa liikkumisen suunnittelua, sillä sen avulla voidaan pyrkiä vaikuttamaan kulkutavan valintaan. Pysäköintipolitiikkaa voivat tukea muun muassa ympäristö- ja maankäyttöpölytiikka, joiden sisältö vaikuttaa yleensä myös pysäköinnin suunnitteluun. (COST 2005, Liikenne- ja viestintäministeriö 2007)

Pysäköintiä voidaan siis käyttää osana kestävästä kaupunkikehityksestä niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä. On kuitenkin tärkeää luoda kokonaisvaltainen pysäköintipolitiikka, jossa on selkeät tavoitteet ja toimenpiteet eri alueiden sisällä yleisten tavoitteiden saavuttamiseksi. (Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

2.1.2 Pysäköintipolitiikan neljä tyyppiä

Kaupungin harjoittama pysäköintipolitiikka riippuu siitä, missä vaiheessa liikenteellistä kehitystä kaupunki on menossa. Martens (2005) on määrittänyt neljä erityyppistä pysäköintipolitiikkaa, jotka ovat riippuvaisia kaupungin tavoitteista liikennejärjestelmän kannalta sekä kehitysasteesta liikenteen suhteen.

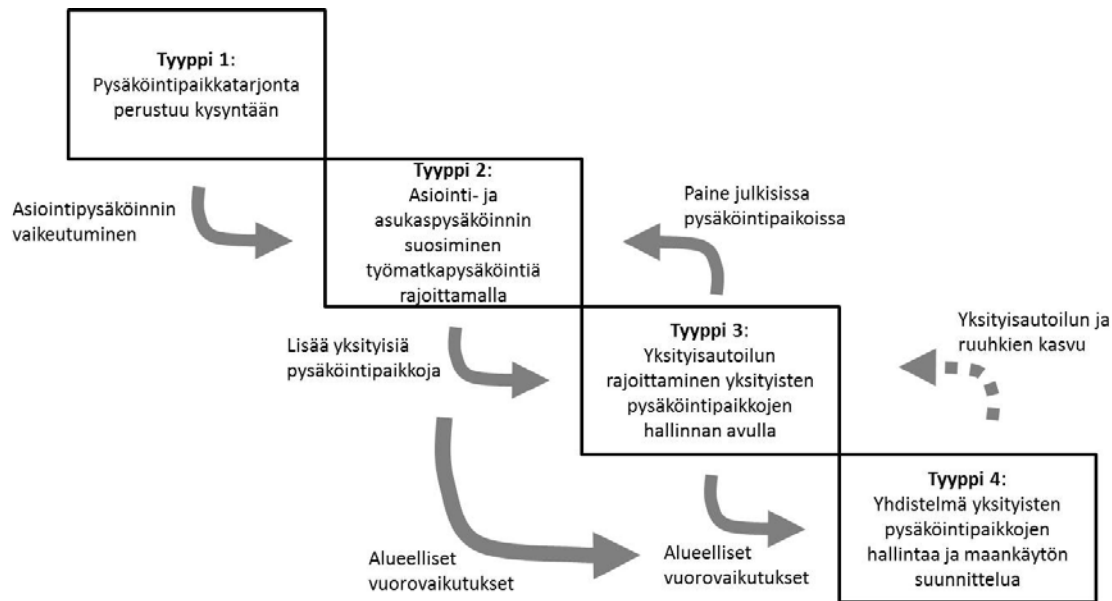
Ensimmäinen tyyppi perustuu pysäköintitarpeen ennustamiseen ja sen perusteella pysäköintipaikkojen tarjoamiseen. Pysäköintipaikkamäärä pyritään arvioimaan samansuuruiseksi todellisen pysäköintitarpeen kanssa. Yleensä pysäköinti on ilmaista, mutta myöhemmin pysäköintipaikkojen rakentamisen kustannuksia voidaan pyrkiä kattamaan pysäköintimaksujen avulla. (Martens 2005)

Toisen tyyppin pysäköintipolitiikka pyrkii rajoittamaan työmatkاپysäköintiä yleisillä paikoilla ja puolestaan suosimaan asiointi- sekä asukas-pysäköintiä hinnoittelun sekä pysäköintipaikkatarjonnan avulla. Politiikka keskittyykin enemmän julkisiin pysäköintipaikkoihin kuin yksityisten tarjoamiin pysäköintipaikkoihin työpaikoilla ja asuinalueilla. Paikalliset viranomaiset ovat yleensä vastuussa erityisesti kadunvarsipysäköinnin järjestämisestä ja hallinnasta mutta heillä on keinoja vaikuttaa myös kadunvarren ulkopuolisiin pysäköintipaikkoihin esimerkiksi maankäytön suunnittelun sekä rakennuslupien avulla. (Martens 2005)

Kolmas politiikkatyyppi keskittyy yksityisten pysäköintipaikkojen hallintaan esimerkiksi työpaikka-alueilla. Tavoitteena on pyrkiä rajoittamaan yksityisauton käyttöä erityisesti työmatkoilla, mutta jossain määrin myös esimerkiksi asiointimatkoilla. Tässä politiikassa keskitytään erityisesti niille alueille, joille on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Pysäköintipaikkojen määrä on suurin yksittäinen keino pysäköinnin hallintaan ja paikkamäärää pyritään hallitsemaan enimmäisnormien avulla. (Martens 2005)

Neljäs tyyppi on ennemminkin suunnittelupolitiikka, joka yhdistää yksityisten pysäköintipaikkojen hallinnan maankäytön suunnittelun kanssa. Tässä politiikassa tavoitteena on vähentää yksityisautoilua erityisesti työmatkoilla. Tavoitteena on varmistaa että ne toiminnot, jotka synnyttävät paljon liikennettä, on sijoitettu paikkoihin, joihin on jo olemassa hyvät joukkoliikenneyhteydet. Tähän pyritään ohjaamalla tietynlaista maankäyttöä joukkoliikenneyhteyksien varteen sekä rajoittamalla pysäköintipaikkamäärää eri kohteissa. Paras esimerkki tästä politiikasta on Hollannin ABC-malli. (Martens 2005)

Nämä neljä pysäköintipolitiikkaa toimivat harvoin yksittäin, vaan yhden pysäköintipolitiikan kehitys voi johtaa toisen politiikan käyttöönottoon (kuva 2.1). Esimerkiksi ensimmäisen tyyppin politiikka johtaa yleensä pysäköintipaikkojen puutteeseen erityisesti keskusta-alueella kun työmatkalaiset pysäköivät pitkiä aikoja asiointipysäköintiin tarkoitetuilla paikoilla eikä pysäköintiä ole pyritty rajoittamaan. Pysäköintipaikkojen riittävyyden sekä oikeanlaisen paikkojen kierron takaamiseksi otetaan yleensä käyttöön pysäköintimaksut palveluiden läheisyydessä. Tämä johtaa toisen pysäköintipolitiikan käyttöönottoon. (Martens 2005)



Kuva 2.1 Pysäköintipolitiikan neljä eri tyyppiä ja niiden väliset suhteet. (muokattu Martens 2005)

2.1.3 Pysäköintipolitiikan ohjauksen keinoja

Pysäköintipolitiikkaa voidaan toteuttaa niin tarjonnan kuin kysynnänkin ohjauksen avulla. Tarjonnan ohjaukseen kuuluvat strategiat, joilla pyritään kasvattamaan pysäköintipaikkojen käytön tehokkuutta. Näitä keinoja ovat muun muassa pysäköintinormit, kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen sekä olemassa olevien pysäköintipaikkojen tehokkuuden parantaminen esimerkiksi vuorottaispysäköinnin avulla. Kysynnän ohjauksen keinoja ovat muun muassa maksullinen pysäköinti, rahallisten kannustimien kehittäminen esimerkiksi työpaikkapysäköinnin yhteydessä, liikumisen ohjauksen suunnittelu sekä pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, Litman 2006, Trafikverket 2013)

Pysäköintipolitiikalla voidaan vaikuttaa merkittävästi esimerkiksi keskustan asiointipysäköintiin. Toimiva pysäköintipolitiikka auttaa saavuttamaan optimaalisen pysäköintipaikkojen kapasiteetin hyödyntämisen, minimoimaan vapaata pysäköintipaikkaa etsivää liikennettä sekä välttämään asiointipysäköintiä rajoittavaa pitkäaikaista pysäköintiä. Vaikka pysäköinnin hallinnan ja rajoitusten pelätään usein vaikuttavat negatiivisesti kaupankäyntiin ja keskustan saavutettavuuteen, voi oikealla tavalla muodostettu politiikka kasvattaa keskustan saavutettavuutta ja mahdollistaa useampien asiakkaiden keskustaan tuloon. (Litman 2006, Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

2.1.4 Pysäköintipolitiikan esimerkkejä ruotsalaisista kaupungeista

Malmö – Asukaspysäköinti pysäköintipolitiikan kulmakivenä

Hieman yli 300 000 asukkaan Malmön kaupunki Etelä-Ruotsissa on kasvanut nopeasti viime vuosikymmenten aikana (Malmö stad 2012). Myös autoilun määrä on kasvanut, minkä vuoksi Malmö päätti ottaa käyttöön uuden pysäköintipolitiikan vuonna 2008. Pysäköintipolitiikan tavoitteena on parantaa saavutettavuutta, tehostaa maankäyttöä, vähentää autoilua ja sen negatiivisia vaikutuksia sekä elävöittää kaupunkiympäristöä. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi kaupunki halusi pienentää pysäköintinormeja ja ohjata työmatkalaiset käyttämään työmatkoihin muita kulkutapoja kuin omaa autoa. (Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Malmö stad 2010)

Yksi tärkeimmistä Malmön pysäköintipolitiikan kulmakivistä on asukaspysäköinnin järjestäminen. Hyvän saavutettavuuden sekä maankäytön tehokkuuden takaamiseksi tavoitteena on järjestää pysäköinti asuinalueilla niin, että asukkaat voivat jättää auton kotiin ja lähteä töihin tai asiointimatkoille pyörällä tai joukkoliikenteellä. Myös pyöräpysäköintiä on tarkoitus priorisoida tarjoamalla lähtö- ja määränpäitä lähinnä olevat alueet pyöräpysäköinnin käyttöön. (Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Malmö stad 2010)

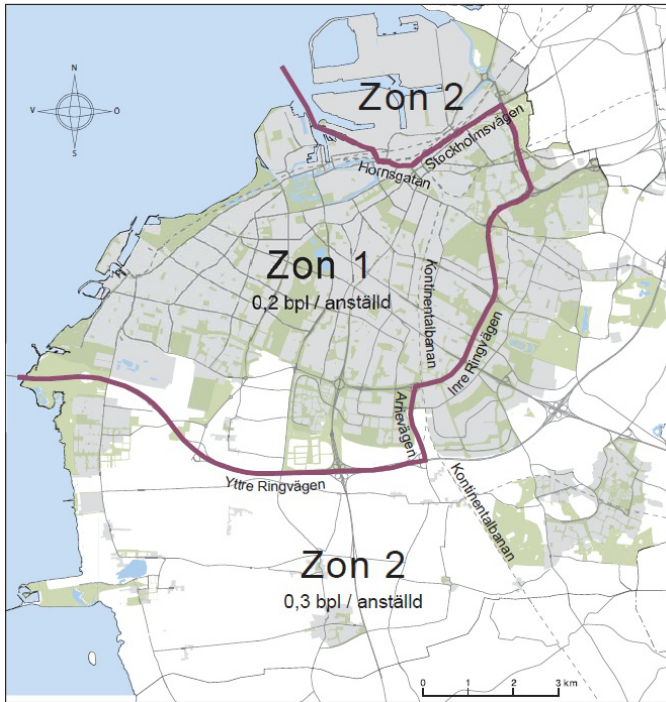
Kaupungin tavoitteena on saada pysäköinti pois kaduilta pysäköintilaitoksiin. Pysäköintilaitokset vapauttavat tilaa käytettäväksi muihin toimintoihin sekä mahdollistavat kaupunkirakenteen tiivistämisen, pysäköintipaikkojen kapasiteetin kasvattamisen sekä mahdollisuuden paikkojen yhteiskäyttöön. Pysäköintitarve voi muuttua ajan kuluessa, joten pysäköintilaitokset täytyy rakentaa ja mukauttaa niin, että niiden alemmat osat ovat muutettavissa esimerkiksi kaupoiksi tai toimistotiloiksi. Keskustan pysäköintiongelmia pyritään ratkaisemaan myös liityntäpysäköintialueiden avulla. (Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Malmö stad 2010)

Pysäköintipolitiikassa määritellyt uudet pysäköintinormit eivät ole juurikaan entisiä pysäköintinormeja rajaavampia, mutta mahdollistavat suuremmat joustot eri alueiden välillä. Asukaspysäköintiin liittyvät normit on esitetty taulukossa 2.3. Uusien normien puitteissa rakennuttajalla on mahdollisuus rakentaa vähemmän pysäköintipaikkoja jos alue on esimerkiksi joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa ja palvelut ovat lähellä. Rakennuttajat voivat myös ostaa pysäköintipaikkoja olemassa olevilta pysäköintipaikoilta, jolloin heidän ei tarvitse rakentaa niin paljon pysäköintipaikkoja uuteen kohteeseen. (Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Malmö stad 2010)

Taulukko 2.3 Pysäköintinormeja asukaspysäköintiin Malmössä. (muokattu Malmö stad 2010)

	Osoitetut paikat (paikkaa/asunto)	Yhteiskäyttöpaikat (paikkaa/asunto)
Yhden asunnon talot		
Asukkaat	2	1,4
Vierailijat	-	0,1
Usean asunnon talot		
Asukkaat	0,5–1,0	
Vierailijat	0,1	

Työpaikkojen pysäköintinormeja varten kaupunki on jaettu alueisiin riippuen niiden kulkumuotojakaumasta ja joukkoliikennetarjonnasta (kuva 2.4). Esimerkiksi alueella 1 keskustassa autopaikkatarve on 0,2 autopaikkaa/työntekijä kun taas alueella 2 tarve on 0,3 autopaikkaa/työntekijä. Jos työpaikka sijaitsee 500 metrin kävelymatkan päästä päärautatieaseman, Triangelin tai Hyllien rautatieasemista, laskee pysäköintipaikkatarve 0,15 paikkaan/työntekijä. Näiden ohjeiden lisäksi pysäköintinormit tarjoavat tarkemmat ohjeet pysäköintipaikkojen määrittämiseen esimerkiksi toimistojen tai kaupan yhteydessä (taulukko 2.4). (Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Malmö stad 2010)



Kuva 2.4 Malmö on jakanut kaupungin kahteen eri alueeseen perustuen kulkutapajakaumaan sekä joukkoliikennetarjontaan. Pysäköintipaikkannormit työpaikoilla riippuvat näistä alueista. (Malmö stad 2010)

Taulukko 2.4 Työmatkapyysäköintiin liittyviä pysäköintinormeja Malmössä. (muokattu Malmö stad 2010)

	Alue 1 (paikkaa/1000m ²)	Alue 2 (paikkaa/1000m ²)
Toimistoissa		
Työntekijät	8	12
Asiakas/vierailija	1	2
Kauppa		
Työntekijät	3	4,5
Asiakas/vierailija	15	15

Moottoripyörille pysäköintinormi on asuinalueilla 8–10 % autopaikkatarpeesta, mutta työpaikoilla tarpeen määrittämiseen tarvitaan erillisiä tutkimuksia. Pyöräpysäköinnin kohdalla pysäköintinormi on useita asuntoja sisältävissä rakennuksissa 2,5 paikkaa/asunto. Työpaikoilla pyöräpysäköintitarpeeseen vaikuttavat myös eri alueet. Alueella 1 paikkatarve on 0,4 paikkaa/työntekijä ja alueella 2 0,3 paikkaa/työntekijä. (Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Malmö stad 2010)

Göteborg – Kokonaisvaltainen pysäköintipolitiikka

Göteborg on Ruotsin eteläosassa sijaitseva 530 000 asukkaan kaupunki, jossa uusi pysäköintipolitiikka otettiin käyttöön vuonna 2011 (Göteborgs stad 2013). Uuden pysäköintipolitiikan taustalla olivat jatkuva kilpailu vapaasta maa-alasta sekä keskustan saavutettavuuden, ilmanlaadun sekä kaupunkiympäristön parantaminen. Kaupungista haluttiin tehdä yhä houkuttelevampi ja vastata vuosien aikana yhä voimakkaammin esille nousseisiin ympäristökysymyksiin. Pysäköintipolitiikan

tavoitteena on kannustaa useampia valitsemaan joukkoliikenne tai pyöräily auton sijaan. (Göteborgs stad 2009, Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

Göteborgin pysäköintipolitiikassa on viisi strategista aluetta (Göteborgs stad 2009):

- tehostaa, paikantaa sekä priorisoida tarjonta
- parantaa kaupunkiympäristöä
- edistää joukkoliikenteen sekä pyöräilyn käyttöä
- kehittää prosessia suunnittelusta toteutukseen
- parantaa yhteissuunnittelua

Pysäköintipolitiikassa on asetettu tavoite, jonka mukaan pysäköintipaikkojen määrä pysyy suunnitteen samana kuin se oli politiikan käyttöönottohetkellä. Kadunvarsilla olevia paikkoja on tarkoitus siirtää pysäköintilaitoksiin kokonaispaikkamäärän juurikaan muuttumatta. Näin halutaan panostaa kaupunkiympäristöön ja käyttää pysäköintiin varattuja alueita keskustan viihtyisyyden kehittämiseen. Myös hinnoittelulla halutaan ohjata autoilijat pysäköintilaitoksiin asettamalla hinta kadunvarsipaikoilla pysäköintilaitoksia korkeammaksi. (Göteborgs stad 2009, Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

Göteborgin pysäköintipolitiikassa joukkoliikenteen käyttäjät sekä autolla liikkuvat halutaan asettaa samantarvoiseen asemaan. Poliitiikan mukaan kävelymatka pysäköintipaikalle voi olla yhtä pitkä kuin kävelymatka lähimmälle joukkoliikennepysäkillä. Tämä koskee erityisesti kaupungin keskustaa, mutta sitä voidaan soveltaa myös muualla kaupungissa. (Göteborgs stad 2009, Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

Kaupungin tavoitteena on pyrkiä rajoittamaan työmatkapysäköintiä ja saada työmatkalaiset kulkemaan matkansa joukkoliikenteellä tai pyörällä. Työmatkapysäköintiä pyritään myös ohjaamaan kaupungin reunamille liityntäpysäköintipaikoille, joista on hyvät joukkoliikenneyhteydet keskustaan. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi asukkaille halutaan antaa mahdollisuus jättää auto koko päiväksi pysäköintipaikalle. Näin heillä on mahdollisuus käyttää myös muita kulkutapoja liikkumiseen. (Göteborgs stad 2009, Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

Pysäköintipolitiikassa kaupunki on jaettu kolmeen eri vyöhykkeeseen: City, Innerstaden sekä Centrala Göteborg (kuva 2.5). Tämä aluejako vastaa suunnitteen yleiskaavassa määritettyä aluejakoa ja mahdollistaa pysäköintipolitiikan kohdentamisen tarkemmin kaupungin erilaisille osille. (Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Göteborgs stad 2009)



Kuva 2.5 Göteborgin pysäköintipolitiikassa keskusta on ajettu kolmeen vyöhykkeeseen. (Göteborgs stad 2009)

Tämän aluejaon lisäksi Göteborgin politiikassa pysäköintitarvetta tarkastellaan kohdekohtaisesti. Pysäköintipaikkamäärää on mahdollista vähentää, jos alue esimerkiksi sijaitsee hyvien joukkoliikennedyteyksiensä varrella tai alueella on käytössä yhteiskäyttöautoja. Rakennuslupia myönnettäessä erilaisten alueiden ominaispiirteet on otettava huomioon pysäköintipaikkamäärän suunnittelussa. (Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Göteborgs stad 2009)

Pysäköintipolitiikassa otetaan kantaa myös keskustan ulkopuolisten kauppakeskittymien pysäköintiin. Usein ilmaiset ja suuret pysäköintikeskittymät kauppa-alueiden yhteydessä houkuttelevat kulkemaan autolla. Tämän vuoksi myös näillä alueilla tulisi pysäköinnin olla maksullista, jotta joukkoliikenteen kilpailukyky kasvaisi. Suurilla pysäköintialueilla tulisi myös kiinnittää huomiota ympäristön viihtyisyyteen esimerkiksi lisäämällä alueille puita ja pensaita. (Göteborgs stad 2009)

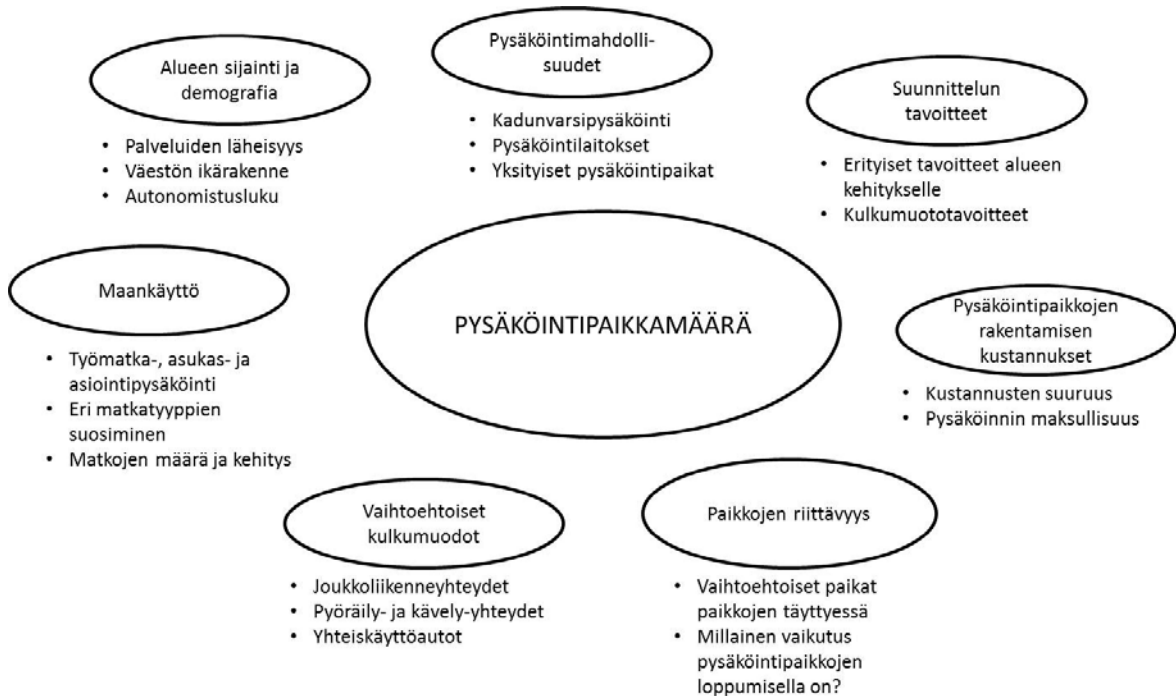
2.2 Pysäköinnin hallinnan ja suunnittelun periaatteita

2.2.1 Pysäköintipaikkojen määrän suunnittelu

Pysäköintipaikkamäärän arviointiin vaikuttavat muun muassa suunnittelun tavoitteet, alueelle suuntautuvien matkojen määrä ja tarkoitus, mahdolliset vaihtoehtoiset kulkutavat kohteeseen, pysäköintimahdollisuudet sekä pysäköintipaikkojen rakentamisen kustannukset. Asuinrakennusten yhteydessä pysäköintipaikkamäärä riippuu myös asuntojen koosta, palveluiden läheisyydestä, rakennusten sijainnista sekä asumistiheydestä. Hyvin usein pysäköintipaikkojen määrä pyritään mitoittamaan suurimman mahdollisen kysyntätilanteen mukaan ja paikkatarve usein yliarvioidaan. Tämä ei kuitenkaan ole tilankäytön tai yksityisautoilua rajoittamaan pyrkivän liikennepolitiikan kannalta viisasta. (Litman 2006, Transit for Livable Communities)

Huomioimalla alueen ominaisuudet sekä pysäköintiin vaikuttavat tekijät pysäköintipaikkamäärä on mahdollista suunnitella lähemmäksi ihannetilannetta ja pysäköinnin hallinnan työkalujen avulla voidaan vähentää pysäköintipaikkatarvetta. Pysäköinnin enimmäistarve voi vaihdella jopa samantyyppisillä alueilla riippuen esimerkiksi joukkoliikennetarjonnasta. Autonomistus vaikuttaa asuinalueella pysäköintipaikkamäärätarpeeseen ja autoilun osuus kulkutapajakaumasta vaikuttaa pysäköintitarpeeseen myös muissa määränpäissä. Jos työpaikka-alueella auton kulkutapaosuus on

30 % pienempi kuin muissa samanlaisissa kohteissa, myös pysäköintipaikkoja tarvitaan noin kolmannes vähemmän kuin muissa samantyyppisissä kohteissa (Litman 2006). Tietyn alueen liikku- mistottumuksiin vaikuttavat usein niin demografiset kuin maantieteellisetkin tekijät. Esimerkiksi asuinalueella voi olla paljon opiskelijoita ja se voi sijaita hyvin joukkoliikenneyhteyksien läheisyy- dessä. Näiden eri tekijöiden huomioiminen suunnitteluprosessi on erittäin tärkeää. (Litman 2006, Transit for Livable Communities, Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Trafikverket 2013) Ku- vassa 2.2 on esitetty pysäköintipaikkamäärän suunnitteluun vaikuttavia tekijöitä.



Kuva 2.2 Pysäköintipaikkojen määrän suunnitteluun vaikuttavia tekijöitä.

Ihanteellisessa tilanteessa esimerkiksi keskustassa pysäköintipaikkojen täyttöaste ei koskaan ylitä 85–90 %:ia. Tämä takaa sen, että vapaa pysäköintipaikka on aina saatavilla, eikä turhaa liikennettä vapaan paikan etsimiseksi pääse syntymään. Jos täyttöaste harvoin saavuttaa 85–90 %:ia, voi pysäköintipaikkamäärä olla pienempikin. Toisaalta jos täyttöaste ylittyy usein, voidaan esimerkiksi hinnoittelulla, aikarajoituksilla tai muilla keinoilla pyrkiä vähentämään pysäköinnin ruuhkaisuutta. (Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Kodransky & Hermann 2011)

2.2.2 Pysäköintinormit

Uudisrakennuskohteissa pysäköintipaikkojen määrä suunnitellaan tyypillisesti pysäköintinormeihin nojautuen. Usein nämä normit ilmoitetaan pysäköintipaikkoina kerrosneliöitä kohden tai asuinalueilla paikkoina asuntoa kohden. Monissa kaupungeissa normit ovat pysäköintipaikkojen vähimmäismääriä, jotka perustuvat usein suurimmalle mahdolliselle tarpeelle enemmän kuin tyypilliselle käytölle. Vaikka pysäköintinormit ohjaavatkin tehokkaasti suunnittelua ja antavat peruseriaatteen paikkamäärille, voi niiden kehittämisen taustalla olla epätarkkuuksia ja yleistyksiä. Usein normit myös perustuvat muiden kaupunkien normeihin tai kansallisiin ohjeistuksiin, eikä niissä ole huomioitu alueen erityistekijöitä. (Litman 2006, Shoup 1997, Transit for Livable Communities, Trafikverket 2013)

Pysäköintinormien tinkimätön noudattaminen voi johtaa liialliseen tai liian vähäiseen pysäköinti- paikkatarjontaan ja suunnittelussa saavat vähemmän huomiota muut liikenteelle ja kaupungin

kehittämiseksi asetetut tavoitteet, kuten rakentamiskustannusten vähentäminen, maankäytön tiivistäminen tai vaihtoehtoisten kulkutapojen käyttöön kannustaminen. Vähimmäisnormit usein ohjaavat ennemmin suunnittelemaan ylimääräisiä pysäköintipaikkoja, kuin miettimään keinoja pysäköintipaikkojen vähentämiseksi. (Litman 2006, Shoup 1997, Transit for Livable Communities, Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

Kaupungin tarpeisiin huomioon ottaen suunnitellut sekä joustavat pysäköintinormit voivat toimia suunnittelun ohjauskeinona ja ne määrittelevät suuntaviivat erilaisten alueiden pysäköinnille. Normit tulisi kuitenkin sovittaa joustavasti alueen vaihtuvien tarpeiden sekä muuttuvien olosuhteiden mukaan. Normien mukana tulisi antaa suositukset tilanteista, jolloin niistä voidaan poiketa. Alueiden käyttötarkoituksen muuttuessa ja elinkaaren eri vaiheissa myös pysäköintitarpeet muuttuvat kun toiminnot, olosuhteet tai alueen käyttäjät vaihtuvat. Joustavat pysäköintinormit yhdistettynä toimivaan pysäköinnin hallintaan mahdollistavat pysäköintitarpeiden muuttumiseen varautumisen. Normien tulisi ottaa huomioon myös erilaiset käyttäjätarpeet. Esimerkiksi asuintaloissa, joissa asuu paljon opiskelijoita tai vanhuksia, pysäköintitarve on pienempi kuin lapsiperheille suunnatuissa asuintaloissa. Parhaassa tapauksessa jokaisen kohteen pysäköintipaikkatarve määritellään erikseen ottaen huomioon alueen maantieteelliset, demografiset, taloudelliset sekä muut erityispiirteet. Rakennuttajalla tulisi olla mahdollisuus yhteistyössä kunnan ja esimerkiksi joukkoliikennejärjestäjän kanssa sopia ratkaisuista, jotka mahdollistavat pysäköintipaikkojen vähentämisen ja liikkumisen vaihtoehtoisilla kulkutavoilla. (Litman 2006, Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

Joissain maissa ja kaupungeissa on siirrytty vähimmäisnormeista enimmäisnormeihin. Enimmäisnormi kuvaa suurinta määrää pysäköintipaikkoja, jonka alueelle saa toteuttaa. Enimmäisautopaikkamäärän avulla pyritään yleensä vähentämään ylimääräistä pysäköintipaikkatarjontaa ja näin ollen parantamaan taloudellisia, sosiaalisia sekä ympäristöllisiä olosuhteita. Pysäköintipaikkojen enimmäismäärät voidaan asettaa myös koskemaan kokonaista aluetta tai kaupunkia. Enimmäisnormit ovatkin tehokkaita erityisesti alueilla, joissa on hyvät joukkoliikenne-, pyöräily- sekä kävely-yhteydet. Niiden soveltamisessa käytäntöön onkin tärkeää huomioida, että alueelta on hyvät mahdollisuudet liikkua muilla kulkutavoilla kuin autolla. (Litman 2006, Transit for Livable Communities, Sveriges Kommuner och Landsting 2013, Martens 2005)

Iso-Britannia – Maanlaajuiset enimmäisnormit

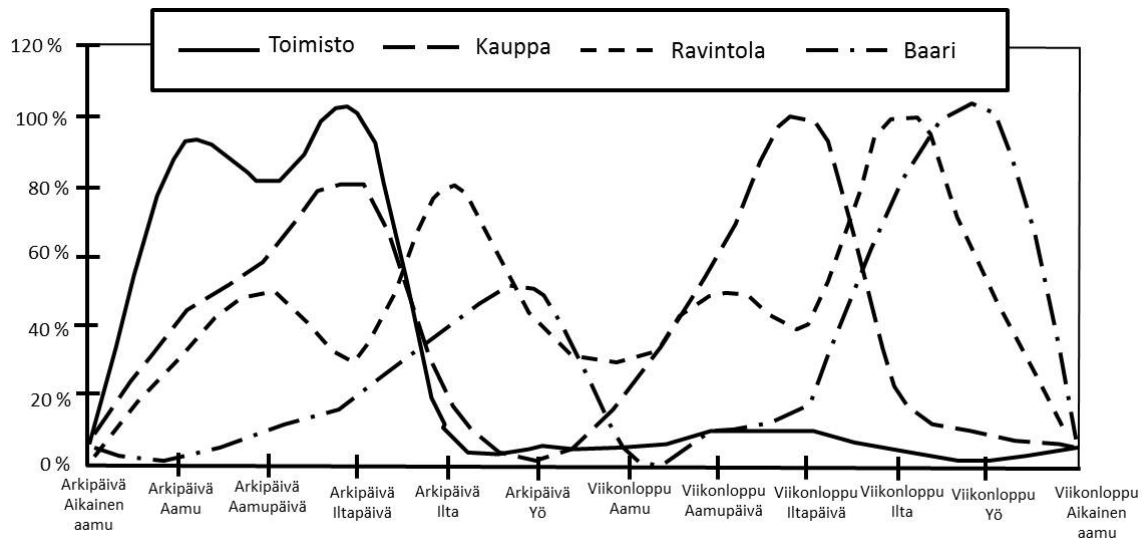
Iso-Britanniassa kansallinen lainsäädäntö velvoittaa kuntia määrittelemään pysäköinnille enimmäisnormit. Enimmäisnormien ja myös muiden pysäköinnin rajoitusten on havaittu vaikuttavan myönteisesti talouteen sekä liiketoimintaan. Enimmäisnormit myös kannustavat kestävän liikennesuunnittelun toteuttamiseen ja näin ollen osaltaan vaikuttavat vaihtoehtoisten kulkutapojen osuuden kasvattamiseen. Brittiläisten kaupunkien kokemusten mukaan enimmäisnormit toimivat osana hyvää liikenne- ja pysäköintipolitiikkaa ja antavat toimivan työkalun kaupungeille viedä kestävää pysäköintipolitiikkaa eteenpäin. Ilman tiukkoja normeja kehityksen suuntaa voi olla vaikea muuttaa. (Department for Transport 2008)

Zürich – Vähimmäisnormeista enimmäisnormeihin

Vuonna 1996 Zürichissä tehtiin päätös pysäköintipaikkojen määrän jäädyttämisestä kaupungin keskustassa vuoden 1990 tasolle. Uusia pysäköintipaikkoja rakennettaessa sama määrä paikkoja tulisi poistaa maan päältä. Näin saatiin tilaa kaupunkiympäristön kehittämiseen. Vähimmäisnormit otettiin kaupungissa käyttöön 1960-luvulla, mutta vuonna 1989 nämä normit muutettiin enimmäisnormeiksi. Normien mukaan esimerkiksi pienet kaupungit saavat rakentaa yhden pysäköintipaikan 120 m²:ä kohden ja suuret kaupunkiyksiköt yhden paikan 210 m²:ä kohden. (Garrick & McCahill 2012)

2.2.3 Vuorottaispysäköinti

Pysäköintialueiden mahdollisimman tehokkaan käytön mahdollistamiseksi voidaan hyödyntää niin sanottua vuorottaiskäytön periaatetta. Tämä tarkoittaa sitä, että sama pysäköintipaikka palvelee kahta tai useampaa erilaista käyttäjäryhmää tai määränpäättä, joiden pysäköintihuiput sijoittuvat eri aikaan vuorokaudesta. Esimerkiksi toimisto voi jakaa pysäköintipaikkansa ravintolan tai teatterin kanssa, sillä niiden työntekijät ja asiakkaat tarvitsevat pysäköintipaikkoja eri aikaan päivästä. Jos yhtä pysäköintipaikkaa käyttää useampi autoilija, voi yleinen pysäköintitarve olla pienempi, kuin jos kaikille käyttäjille tarjottaisiin oma henkilökohtainen pysäköintipaikka. (Litman 2005, Sveriges Kommuner och Landsting 2013) Kuvassa 2.3 on esitetty pysäköinnin tyypilliset vuorokausivaihtelut erilaisille toimintoille Litmanin (2006) mukaan.



Kuva 2.3 Pysäköinnin vuorokausivaihtelu vaihtelee eri toimintojen mukaan. Huipputuntien osuessa eri vuorokauden ajalle, voidaan pysäköintialueita jakaa eri toimintojen kesken. (muokattu Litman 2006)

Kadunvarsipysäköinti edustaa lähes aina vuorottaispysäköintiä, sillä paikat ne on yleensä sijoitettu niin, että paikat palvelevat useampia määränpäättä. Litmanin (2006) mukaan vuorottaispysäköinti voi vähentää pysäköinnin tarvetta peräti 10–30 % verrattuna tilanteeseen, jossa esimerkiksi työpaikalla tai asuintalossa olisi käytössä varatut pysäköintipaikat. (Litman 2006)

2.2.4 Pysäköintirajoitukset

Pysäköinnin rajoituksilla ja sääntelyllä voidaan vaikuttaa pysäköinnin hallintaan sekä pyrkiä jakamaan käytössä olevat pysäköintipaikat tehokkaasti eri käyttäjien, kuten asukkaiden, työntekijöiden, asiakkaiden sekä esteettömyyttä tarvitsevien autoilijoiden, kesken. Yleensä rajoitukset voidaan jakaa kahteen ryhmään: pysäköintiajan rajoittamiseen sekä pysäköinnin hinnoitteluun. Pysäköinnin liiallinen rajoittaminen voi vaikuttaa keskustan saavutettavuuteen ja näin ollen sen veto-voimaisuuteen, mutta toisaalta rajoittamattomalla pysäköinnillä on myös omat negatiiviset vaikutuksensa. (COST 2005, Litman 2006)

Rajoitusten suunnittelussa on tärkeää ensin määrittellä, millaisia käyttäjäryhmiä pysäköintipaikalla on ja mitä ryhmiä rajoitusten avulla halutaan suosia. Tämän jälkeen valitaan ne ohjaukeinot, joilla päämäärät voidaan toteuttaa. Tärkeää on myös suunnitella miten rajoituksista viestitään ja miten niiden käyttöä valvotaan. (Litman 2006)

Pysäköinnin pituuden rajoittaminen

Pysäköinnin pituus on yksi tavallisimmista keinoista pysäköinnin hallinnassa. Lyhyet aikarajoitukset mahdollistavat tehokkaan kierron ja estävät pitkäaikaisen pysäköinnin. Tavallisimpia pysäköintiaikarajoituksia ovat (Litman 2006):

- Hyvin lyhyet aikarajoitukset (alle 15 min) palvelevat esimerkiksi saatto- ja noutoliikennettä joukkoliikenneasemilla, kouluilla tai hotelleilla.
- Lyhyet aikarajoitukset (15–30 min) palvelevat lyhyitä asiointipysäköintejä kuten virastossa asioimista.
- Keskipitkät 0,5–4 tunnin aikarajoitukset palvelevat pidempiä asiointipysäköintejä, kuten kaupassa, pankissa tai syömässä käymistä.
- Keskipitkät 3–4 tunnin aikarajoituksia käytetään usein estämään työmatkapsäköijiiä pysäköimästä esimerkiksi asukaspsäköintiin tarkoitetuille paikoille tai käyttämästä asiointipysäköintiin tarkoitettuja paikkoja.
- Pitkät aikarajoitukset (yli 8 tuntia) palvelevat työmatka- sekä asukaspsäköinnin tarpeita.

Pysäköinnin maksullisuus

Pysäköinnin hinnoittelu on kaupunki- ja aluekohtaisesti määritettävä tekijä ja yleispäteviä ohjeita hinnan määrittelyyn on vaikea määrittellä. Nykyään pysäköintimaksut on usein sisällytetty esimerkiksi asuntojen vuokriin ja hintoihin sekä kaupassa myytävien tavaroiden myyntihintoihin. Näin ollen ne jotka käyttävät pysäköintiä harvoin tai eivät koskaan, joutuvat maksamaan osan pysäköinnin kokonaiskustannuksista. (Litman 2006, Sveriges Kommuner och Landsting 2013)

Ilmainen pysäköinti ei välttämättä ole tae keskustan liikkeiden elinvoimaisuudelle. Enemmän ilmainen tai edullinen pysäköinti kasvattaa autoilun määrää, ohjaa paikat pitkäaikaisen pysäköinnin käyttöön eikä kannusta kulkemaan vaihtoehtoisilla kulkumuodoilla. Pysäköinnin hinnan alentaminen tai poistaminen voi johtaa pysäköintipaikkojen ruuhkautumiseen ja vaihtuvuuden pienentymiseen, jolloin pysäköintipaikka on vaikeampi löytää. Hintaa tärkeämpää tekijä keskustan veto-voimaisuuden kannalta ovatkin muun muassa ympäristön laatu, palveluiden valikoima sekä yleinen saavutettavuus. (COST 2005, Shoup 1997, Litman 2011)

Oikea pysäköinnin hinta tasapainottaa vuorokaudenajan mukaan vaihtelevan pysäköinnin kysynnän kadunvarsipaikkojen ihanteellisen määrän kanssa. Hinnoittelun avulla voidaan pyrkiä takaamaan, että muutama paikka on aina vapaana, jolloin autoilijat löytävät vapaan pysäköintipaikan

kohteensa läheisyydestä. Pysäköinnin hinta tulisi asettaa sellaiselle tasolle, että voitaisiin saavuttaa 85–90 % käyttöaste. (Litman 2011, Shoup 2004, Kodransky & Hermann 2011)

Delft – Keskustassa kävelijä on kuningas

Hollantilaisessa Delftissä on vuosien ajan pyritty määrätietoisesti lisäämään keskustan elinvoimaisuutta. Kaupungin tavoitteena on ollut kehittää viihtyisä autoton keskusta, joka on toteutettu neljässä eri vaiheessa noin 10 vuoden aikajännteellä. Päämääränä on ollut lisätä joukkoliikenteen osuutta keskustaan suuntautuvilla matkoilla ja vähentää autoilua ydinkeskustassa. Suuri osa keskustaa onkin muutettu kävelykaduiksi, joissa autolla ajaminen ei ole lainkaan sallittua. Vähentääkseen autoliikennettä keskustassa kaupunki on rakentanut keskustan reunamille kolme isoa pysäköintilaitosta. Näissä laitoksissa pysäköinti maksaa 2,00 €/h tai 12,00 €/päivä. Pysäköintilaitokset ovat avoinna ympäri vuorokauden ja niissä on yhteensä 1 416 pysäköintipaikkaa. Pysäköinti on mahdollista myös kadunvarsipaikoilla keskustassa. Pysäköinti maksaa kadunvarsilla 2,50 €/h mutta pysäköinti-aika on rajoitettu enintään kahteen tuntiin. Korkean hinnan ja aikarajoitusten avulla autoilijat pyritään ensisijaisesti ohjaamaan keskustan reunamien pysäköintilaitoksiin. Keskustan kehältä on selkeät opasteet pysäköintilaitoksiin ja kylteistä on nähtävänä myös vapaana olevien paikkojen määrä, mikä vähentää vapaana olevan paikan etsinnästä syntyvää ajoa. Työmatkalaiset pysäköivät autonsa joko pysäköintilaitoksiin tai tulevat töihin joukkoliikenteellä. Aivan ydinkeskustassa ei ole pysäköintipaikkoja työmatkaliikenteelle. (Nowalski & Meissner 2011, Van der Spek)

2.2.5 Liityntäpysäköinti

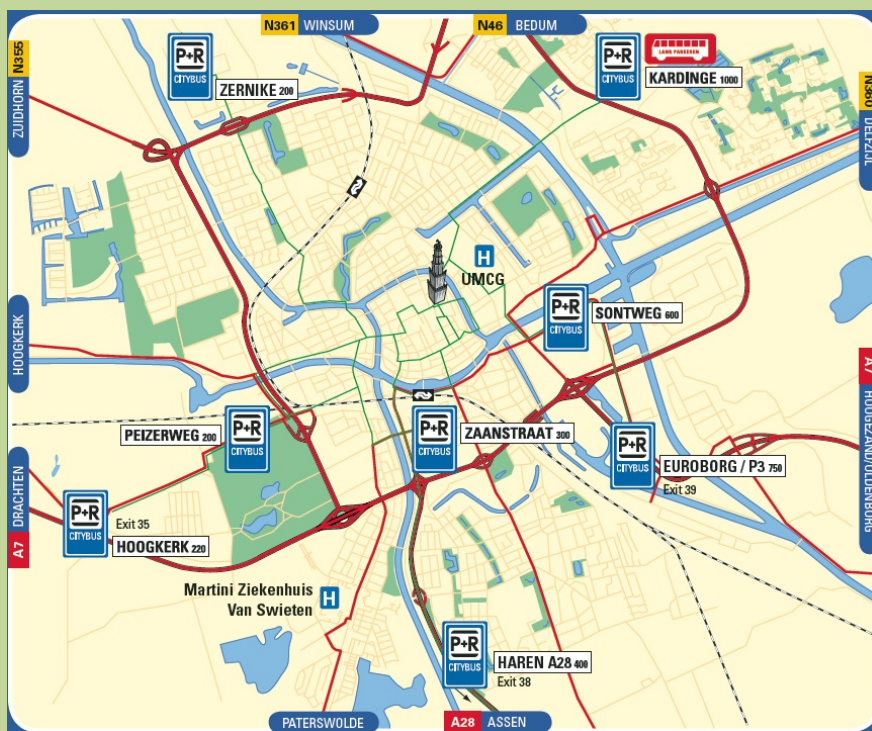
Pysäköintitarpeen kasvaessa ja keskustan liikenteen ruuhkautuessa erityisesti pääväylillä, ovat monet kaupungit ottaneet liityntäpysäköinnin osaksi pysäköintipolitiikkaansa ongelmien ratkaisemiseksi. Liityntäpysäköinnin järjestäminen onkin monissa kaupungeissa osoitettu vähentävän keskustaan tulevan liikenteen määrää ja kasvattavan joukkoliikennemääriä kaupungin reunamille sijoitettuna. Paikkojen avulla voidaan keskustassa priorisoida yhä voimakkaammin lyhtyaikaista pysäköintiä. Toimiakseen liityntäpysäköintipaikkojen tulee kuitenkin olla osa kokonaisvaltaista pysäköintipolitiikkaa. (COST 2005, BPA 2005)

Liityntäpysäköintipaikoilla pysäköinnin tulisi olla mahdollisimman edullista verrattuna keskustassa pysäköintiin sen kilpailukyvyyn mahdollistamiseksi. Liityntäpysäköintipaikan tulee tarjota sellaisia etuja, joita keskustaan pysäköinnillä ei ole mahdollista saavuttaa. Näitä voivat olla esimerkiksi luotettavat joukkoliikenneyhteydet, turvalliset ja valvotut pysäköintipaikat sekä korkealaatuiset pysäköintijärjestelyt. Hyvät ja toimivat joukkoliikenneyhteydet ovat liityntäpysäköintipaikkojen elinehto. Pysäköintipaikalta tulee päästä helposti ja edullisesti suoraan kohteeseen ja joukkoliikennepysäkkien tulee keskustassa sijaita keskeisellä paikalla. Näin liityntäpysäköinti pysyy kilpailukyisenä oman auton käyttöön nähden. (COST 2005, BPA 2005, TRL 2001)

Liityntäpysäköintiä tulisi suunnitella myös polkupyörille sekä moottoripyörille, jotka myös voivat hyötyä hyvistä joukkoliikenneyhteyksistä. Liityntäpysäköintipaikat tuleekin sijoittaa niin, että niihin on helppo pääsy kaikilla kulkutavoilla. Sijoittamisessa tulee myös huomioida erityisesti kotoa töihin suuntautuvat matkat, joita liityntäpysäköintiratkaisut yleensä palvelevat hyvin. (COST 2005, BPA 2005)

Groningen – Liityntäpysäköintiin perustuva pysäköintijärjestelmä

Groningen on hollantilainen kaupunki, jonka keskusta on tiivis eikä ylimääräistä tilaa juuri ole, myöskään pysäköinnille. Pysäköintiongelmien ratkaisemiseksi ja keskustan viihtyisyyden varmistamiseksi kaupunki on ottanut käyttöön laajan liityntäpysäköintijärjestelmän. Kaupungin reunamille on sijoitettu kahdeksan liityntäpysäköintialuetta, joissa on yhteensä noin 3600 pysäköintipaikkaa (kuva 2.4). Kaikilta alueilta on bussiyhteys keskustaan. Pysäköinti on ilmaista, mutta edestakainen bussimatka keskustaan maksaa 6 euroa enintään viideltä henkilöltä. Keskustassakin on pysäköintipaikkoja, mutta niiden aikarajoitukset ovat tiukkoja ja hinnat huomattavasti kalliimpia kuin auton pysäköinti liityntäpysäköintialueelle ja bussimatka sieltä keskustaan. Aivan ydinkeskustassa kadunvarsipysäköinti maksaa 2,30 €/h ja maksiminipysäköintiaika vaihtelee 30 minuutista tuntiin. Ydinkeskustan ulkopuolella pysäköinti maksaa 1,60 €/h enimmäispysäköintiajan ollessa 2 tuntia. Liityntäpysäköintipaikalla pysäköinnin pituutta ei ole rajoitettu. (Eltis 2008, Gemeente Groningen 2013, Gemeente Groningen 2008)



Liityntäpysäköintialueiden sijainti Groningenissa. (Gemeente Groningen 2008)

2.2.6 Pysäköinnin hallinnan vaikutukset

Pysäköinnin hallinnan keinoilla on erilaisia vaikutuksia pysäköintipaikkatarpeeseen ja näin ollen pysäköintipaikkamääriin. Joillakin keinoilla voi olla vaikutusta myös kulkutavan valintaan ja liikennemääriin jos esimerkiksi osa autoilijoista siirtyy joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Litman (2006) on arvioinut eri pysäköinnin hallinnan keinojen vaikutuksia pysäköintipaikkamäärään (taulukko 2.1). Litmanin mukaan tehokkaimmat keinot, kuten vuorottaispysäköinnin käyttöönotto, enimmäisnormit, pysäköinnin maksullisuus sekä pysäköintirajoitukset, voivat parhaimmillaan vähentää tarvittavaa pysäköintipaikkamäärää jopa 30 prosentilla. Eri keinoja yhdistämällä on mahdollista saavuttaa vieläkin suurempia vähennyksiä.

Taulukko 2.1 Joidenkin pysäköinnin hallinnan keinojen vähentävät vaikutukset pysäköintipaikkamääriin. (muokattu Litman 2006, s. 203)

	Vähentävä vaikutus pysäköintipaikkatarpeeseen		
	Matala	Keskitaso	Korkea
Vuorottaispysäköinti	10 %	20 %	30 %
Pysäköinnin rajoittaminen	10 %	20 %	30 %
Tutkimustietoon perustuvien ja joustavien normien käyttöönotto	10 %	20 %	30 %
Maksimionormit	10 %	20 %	30 %
Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen	10 %	20 %	30 %
Lisää olemassa olevien pysäköintipaikkojen kapasiteettia	5 %	10 %	15 %
Maksullinen pysäköinti	10 %	20 %	30 %
Pyöräpysäköinnin parantaminen	5 %	10 %	15 %
Tiedotuksen ja markkinoinnin parantaminen	5 %	10 %	15 %

2.3 Pysäköinnin suuntaviivoja suomalaisissa kaupungeissa

2.3.1 Suunnittelu kaupungin vastuulla

Kaupungeilla on keskeinen rooli pysäköintiolosuhteiden kehittämisessä ja suunnittelussa. Suomessa pysäköinnin järjestää yleensä kunnallinen tai yksityinen toimija, mutta vastuu pysäköinnin järjestämisestä on kuitenkin kunnilla itsellään. Kaupungit ovatkin kehittäneet pysäköintiolosuhteita keskustoissa voimakkaasti, ja autoille on järjestetty hyvin pysäköintitilaa aivan ydinkeskustasta. (Kaikkonen 2012, Liikenne- ja viestintäministeriö 2007)

Kaupunkikeskustoihin toisaalta toivotaan lisää vierailijoita ja edullinen pysäköinti on usein nähty elinehtona keskustan kauppohen ja yritysten elinvoiman takaamiseksi. Niinpä pysäköintipaikkoja

on useissa kaupungeissa enemmän pyritty lisäämään kuin rajoittamaan. Toisaalta nykyisin yksityisautoilun vähentäminen, päästöjen rajoittaminen sekä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn suosiminen ovat nousseet tärkeiksi liikennepoliittisiksi teemoiksi. Keskustan pysäköintisuunnitelulla on tärkeä rooli näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. (Kaikkonen 2012, Liikenne- ja viestintäministeriö 2007)

Suomalaisen pysäköinnin suuntaviivojen selvittämiseksi pysäköinnin järjestämistä keskusta-alueella tutkittiin kuudessa suomalaisessa kaupungissa: Helsingissä, Turussa, Oulussa, Jyväskylässä, Lahdessa sekä Kuopiossa. Kaupunkien pysäköinnistä selvitettiin pysäköinnin hintaa ja aikarajoituksia, pysäköintipolitiikka ja pysäköintinormeja sekä asukaspysäköinnin järjestämisen periaatteita.

2.3.2 Pysäköintipolitiikka

Vain harvassa tutkituista kaupungeista on laadittu erillinen pysäköintipolitiikka, joka ohjaisi pysäköinnin kehittämistä keskustassa ja sen ulkopuolella. Yleensä pysäköintiin liittyvät asiat on käsitelty esimerkiksi maankäytön- tai liikennepolitiikan yhteydessä. Tutkimuskaupungeista ainoastaan Helsingillä on laadittu ainoastaan pysäköintipolitiikkaa ohjaava selvitys.

Pääkaupungin pysäköintipolitiikassa on seitsemän strategista linjausta. Niiden mukaan pysäköinnillä muun muassa tuetaan kestävää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista, huomioidaan alueiden erityispiirteet sekä asukkaiden, yritysten ja muiden käyttäjien tarpeet. Autopaikkamäärien laskentaohjeet mahdollistavat normia pienemmän pysäköintipaikkojen määrän rakentamisen erityisesti asuinalueilla, mutta ohjeen käyttöön otossa on vielä kehitettävää, jotta se todellisuudessa ohjaisi rakentamista oikeaan suuntaan. (Helsingin kaupunki 2013b)

Turussa suunnittelua ohjaa kaupungin yleiskaava 2020, jota pidetään liian yleispiirteisenä keskustan suunnittelun kannalta. Kaupunki on sitoutunut kestäväan kehitykseen, jota ohjaa ympäristöstrategia. Sen painopisteenä on kestävä kaupunkirakenne ja ilmastopolitiikka, jonka menestystekijäksi on listattu henkilöautoliikenteen tarpeen ja kokonaispäästöjen minimointi. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007)

Oulussa Oulun seudun liikenne 2020 -suunnitelma ohjaa liikennesuunnittelua. Suunnitelmassa todetaan että keskustan liikennöitävyys heikkenee, mikäli merkittävää parannusta keskustan hajanaiseen pysäköintiratkaisuun ei saada. Kaupungin näkemyksen mukaan keskustan liikennejärjestelmän osalta kaikkein tärkeintä on toteuttaa keskustan alle maanalainen pysäköintitila, joka mahdollistaa joukkoliikenteen kannalta oleellisten joukkoliikennekatujen rakentamisen. (Kallio 2011)

Kuopiossa pysäköinnin suunnittelu on ollut yksityisautoilua suosivaa vaikka keskusta-alueen liikenteen yleissuunnitelmassa mainitaan, että tavoitteena on kehittää kaupungin keskustaa ja sen lähi-alueita erityisesti jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkina. Pysäköinti on ollut hintatasoltaan hieman alhaisempaa kuin keskisuurissa kaupungeissa keskimäärin. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009, Kuopion kaupunki 2008)

Tampereella pysäköinnin suunnittelua ohjaa keskustan liikenneosayleiskaava vuodelta 2005. Pysäköinnin osalta kaavassa on asetettu tavoitteeksi määritellä pysäköintiperiaatteet keskustan alueelle sekä luoda pysäköintikeskittymiä keskustatoimintojen alueelle. Tavoitteena on myös ollut säilyttää kadunvarsipysäköintipaikat myös kävelypainotteisilla kaduilla, mutta ohjata kadunvarsille ensisijaisesti lyhytaikainen pysäköinti. Kaupunki on kuitenkin valmistelemaan uutta pysäköintipolitiikkaa keskustan kehittämisen tueksi. (Tampereen kaupunki 2006)

2.3.3 Pysäköintinormit

Pysäköintinormit ohjaavat pysäköintipaikkamäärien suunnittelua kaupungeissa. Yleensä autopaikkojen määrä on ilmoitettu suhteessa kerrosalaan. Päätökset pysäköintipaikkamääristä voidaan tehdä myös esimerkiksi yleiskaavan laatimisen yhteydessä tai tapauskohtaisesti. Suurimmassa osassa kaupungeista käytössä on vähimmäisnormit. Normeille ei siis voida rajoittaa pysäköintipaikkojen rakentamista. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007)

Jyväskylässä normia lievempää määräystä voidaan noudattaa esimerkiksi vuorottaispysäköintijärjestelyllä, jos perusohjeen mukainen autopaikkojen käyttömahdollisuus säilyy asukas-pysäköinnissä illan ja yön aikana. Normia voidaan lieventää myös, jos pystytään osoittamaan että autonomistus on keskimääräistä alhaisempaa, esimerkiksi opiskelija-asuntojen tai vanhainkotien yhteydessä. (Kallio 2011)

Tampereella on määritetty kolme eri vyöhykettä sen mukaan, miten kaukana alueet ovat keskustasta. Nämä vyöhykkeet ovat ydinkeskusta, keskusta sekä muut alueet. Kullakin alueella on oma ohjeistus pysäköintipaikkojen vähimmäismäärästä mutta millään alueella ei ole asetettu rajoituksia pysäköintipaikkojen määrälle. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007)

Taulukoissa 2.2 ja 2.3 on esitetty tutkimuskaupunkien pysäköintinormit keskustoissa sekä esikaupunkialueilla.

Taulukko 2.2 Pysäköintinormit eri kaupunkien keskustoissa, yksiköt ap/k-m² ellei muuta ole mainittu. Tilapäisten tai vieraspysäköintipaikkojen vaatimukset on osoitettu +-merkillä, vähimmäisvaatimus on osoitettu ≥-merkillä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, Kallio 2011, Vaasan kaupunki 2006, Kuopion kaupunki 2008)

	Kerrostalo	Rivitalot	Pientalot	Toimistot	Myymlät
Helsinki	1/125	1/80 ≥ 1,25/as. + 1/1000	1/100 + 1/as.	1/220–1/500	1/90–1/200
Turku	1/75–1/100 ≥ 1/as. + 1/7 as.	1,5/as. + 1/7 as.	2/as.	1/50–1/75	1/15 (marketit)
Oulu	1/100	1,3/as + 1/1000	2/as.	1/100	1/85
Jyväskylä	1/85 ≥ 1/as.	1/75 ≥ 1,3/as.	2/as	1/70	1/70
Lahti		1/80 ≥ 1/as.		1/40	1/40
Kuopio	1/75	1/75	1/as.	1/40	1/25
Tampere	1/125		1/as	1/100	1/100

Taulukko 2.3 Pysäköintinormit eri kaupunkien esikaupunkialueilla, yksiköt ap/k-m² ellei muuta mainittu. Tilapäisten tai vieraspysäköintipaikkojen vaatimukset on osoitettu +-merkillä, vähimmäisvaatimus on osoitettu ≥-merkillä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, Kallio 2011, Vaasan kaupunki 2006, Kuopion kaupunki 2008)

	Kerrostalo	Rivitalot	Pientalot	Toimistot	Myymlät
Helsinki	1/100	1/80 ≥ 1,25/as. + 1/1000	1/100 + 1/as.	1/60–1/75	1/50–1/60
Turku	1/75–1/100 ≥ 1/as. + 1/7 as.	1,5/as. + 1/7 as.	2/as.	1/50–1/75	1/15 (marketit)
Oulu	1/75 ≥ 1/as. + 1/1000	1,3/as + 1/1000	2/as.	1/85	1/50
Jyväskylä	1/85 ≥ 1/as.	1/75 ≥ 1,3/as.	2/as	1/60	1/50
Lahti	1/80 ≥ 1/as.			1/40	1/40
Kuopio	1/100	1,3/as.	2–3/as.	1/50	1/40
Tampere	1/85-1/95		1/as	1/50	1/50

2.3.4 Pysäköinnin hinta

Pysäköinnin hinnoittelu on, kuten pysäköinnin suunnittelu yleensä, kunnan tai kaupungin vastuulla. Tässä työssä tarkasteltujen kaupunkien keskustojen pysäköinnin hinta vaihtelee kaupungeittain selkeästi (taulukko 2.4). Kuopiossa pysäköinti on edullisinta maksaen 1-vyöhykkeellä 2,20 € tunnilta ja 2-vyöhykkeellä 1,30 € tunnilta. Kalleinta pysäköinti on Helsingissä, missä 1-vyöhykkeellä pysäköinti maksaa 4 € tunnilta, 2-vyöhykkeellä 2 € tunnilta ja 3-vyöhykkeellä 1 € tunnilta.

Taulukko 2.4 Kaupunkien keskustojen pysäköintihinnat ja -ajat (lauantaiajat suluisissa) vyöhykkeittäin ja pysäköintilaitosten halvimmat ja kalleimmat pysäköintihinnat keväällä 2013. Yksiköt €/h (Helsingin kaupunki 2013a, Jyvä-Parkki Oy 2013 Turun kaupunki 2013, Lahden kaupunki 2013, Kuopion kaupunki 2013, Tampereen kaupunki 2012, Oulun kaupunki 2013)

	1-vyöhyke	2-vyöhyke	3-vyöhyke	P-laitosten hinnat
Helsinki	4,00 9–21 (9–18)	2,00 9–21	1,00 9–21	3,00–6,00
Turku	2,40 9–18 (9–15)	1,20 9–18 (9–15)	-	2,00–3,00
Oulu	2,20 8–18 (8–14)	1,40 8–18 (8–14)	1,00 8–18 (8–14)	1,00–2,60
Jyväskylä	2,00 8–20 (8–16)	1,00 (1. tunti 2,00) 8–18 (8–16)	-	1,00–2,00
Lahti	3,60 (1. tunti 2,40) 9–18 (9–15)	1,20 9–18 (9–15)	0,5 (1. tunti 1,00) 9–18 (9–15)	1,00–1,20
Kuopio	2,20 8–17 (8–15)	1,30 8–17 (8–15)	-	0,50–2,00
Tampere	3,20 8–20 (8–16)	1,60 8–18 (8–16)	1,00 8–18 (8–16)	1,00–3,00

Helsingissä vähäpäästöiset ajoneuvot saavat 50 % alennuksen pysäköintimaksuista. Vähäpäästöiseksi ajoneuvoksi luokitellaan bensiini-, diesel- ja hybridautot joiden CO₂-päästöt ovat alle 100 g/km sekä kaasu- ja etanoliautot, joiden CO₂-päästöt ovat alle 150 g/km. Lisäksi säänneltyjen päästöjen taso pitää olla vähintään Euro 5 -säännösten mukainen. (Helsingin kaupunki 2013a)

2.3.5 Asukaspysäköinti

Jokaisessa kaupungissa asukaspysäköintiä varten on rajattu keskustasta alueita, joiden lukumäärä vaihtelee kaupungeittain Jyväskylän kahdesta Kuopion yhteentoista (taulukko 2.5). Myös asukaspysäköinnin hinta vaihtelee merkittävästi. Edullisinta pysäköinti on Jyväskylässä, missä asukaspysäköintitunnus maksaa 70 euroa vuodessa. Kalleinta pysäköinti on Oulussa, missä pysäköintiluvan saa vuodeksi käyttöönsä 138,20 eurolla. Suuria eroja eri kaupunkien välillä hinnoissa ei ole.

Oulussa, Jyväskylässä ja Lahdessa yhden luvan piiriin kuuluu yksi auto, Turussa ja Helsingissä kaksi ja Kuopiossa kolme autoa. Tampereella pysäköintiluvalla voi rekisteröidä vain yhden auton ja vuoden pituinen asukaspysäköinti maksaa 100 euroa kesäkuusta 2013 alkaen yleisten pysäköinnin hinnankorotusten jälkeen.

Taulukko 2.5 Kaupunkien asukaspysäköintilupien hinnat sekä alueiden määrät keskustassa keväällä 2013. (Turun kaupunki 2013, Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, Oulun kaupunki 2013, Jyväskylän kaupunki 2013, Lahden kaupunki 2013, Kuopion kaupunki 2013)

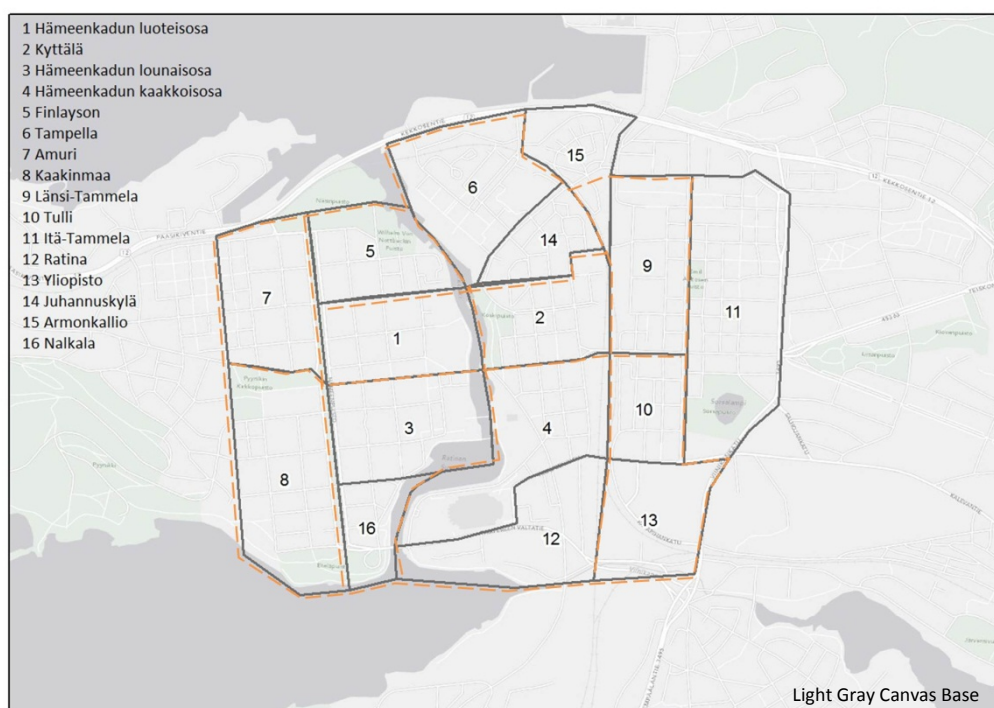
	Hinnat	Alueita	Autoja/tunnus
Helsinki	10,00 / kk 120,00 / 12 kk	6 (A-F)	2
Turku	50,00 / 12 kk 30,00 / 6 kk	5 (A-E)	2
Oulu	138,20 / 12 kk	4 (A-D)	1
Jyväskylä	70,00 / 12 kk	2 (A, B)	1
Lahti	12,00 / kk 58,00 / 6 kk	5 (A-E)	1
Kuopio	100,00 / 12 kk 60,00 / 6 kk	11 (A-K)	3
Tampere	100,00 / 12 kk	7 (A-C, E-H)	1

3 Tampereen keskustan pysäköintipaikat

3.1 Tutkimusalue

Pysäköintitutkimuksessa Tampereen keskusta on rajattu siten, että se rajautuu lännessä Mariankatuun, pohjoisessa Kekkosen tiehen, idässä Kalevan puistotiehen ja etelässä Pyhäjärven rantaan. Keskusta on jaettu 16 osa-alueeseen, jotka on esitetty kuvassa 3.1.

Vuoden 2003 tutkimukseen verrattuna, keskustan tutkimusaluetta on laajennettu idässä Itä-Tammelan ja pohjoisessa Armonkallion alueilla. Suurimpia osa-alueita on jaettu pienemmiksi niin, että entinen alue 4 on jaettu Hämeenkadun kaakkoisosaan (4) sekä Ratinan alueeseen (12). Vuoden 2003 alue 10 koostuu tässä tutkimuksessa Tullin (10) sekä Yliopiston (13) alueista ja alue 6 Tampellan (6) sekä Juhannuskylän (14) alueista.

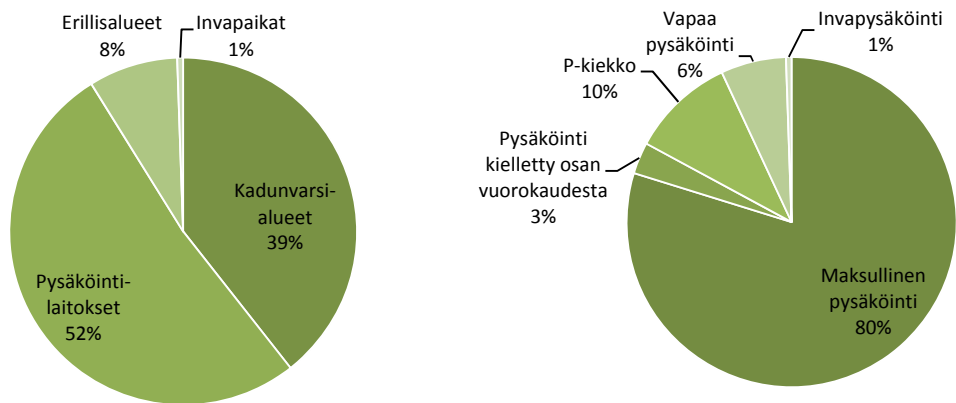


Kuva 3.1 Keskustan tutkimusalue ja osa-aluejako. Harmaalla yhtenäisellä viivalla merkityt alueet ovat vuoden 2013 tutkimusalueita ja oranssilla katkoviivalla merkityt alueet kuvaavat vuoden 2003 tutkimuksen osa-aluejakoa.

3.2 Pysäköintipaikkojen määrä ja ominaisuudet

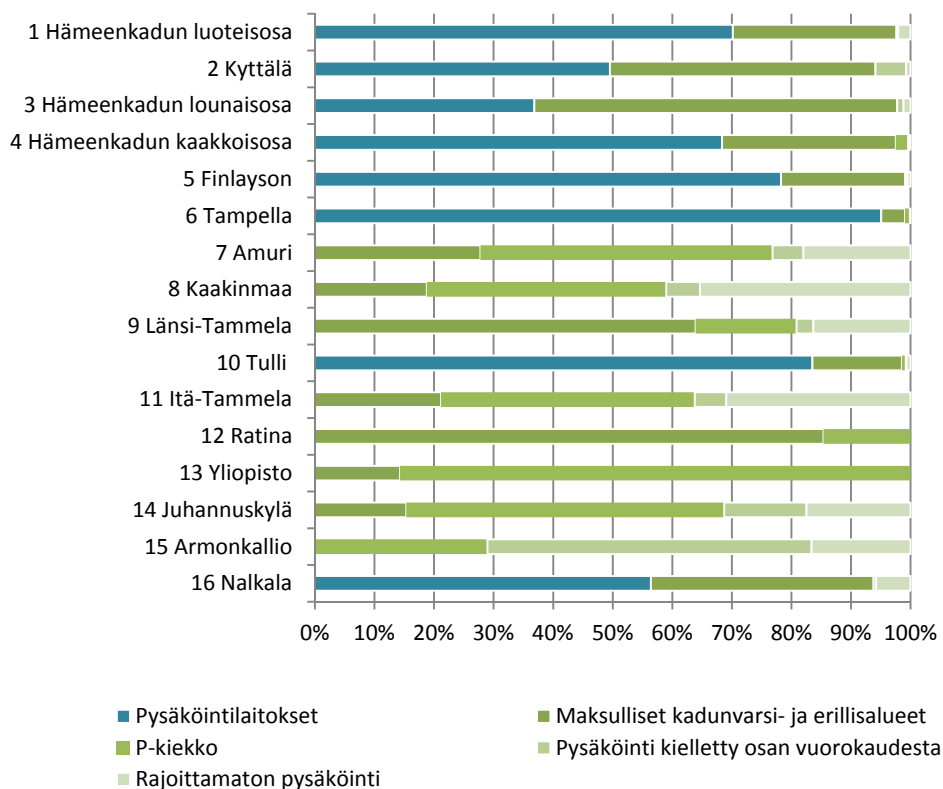
3.2.1 Pysäköintipaikkojen määrä ja sijainti

Tampereen keskustassa oli kesäkuussa 2013 yhteensä 12 789 julkista pysäköintipaikkaa, joista 52 % sijaitsee pysäköintilaitoksissa ja 48 % kadunvarsipaikoilla tai erillisalueilla. Noin 80 % paikoista on maksullisia ja 10 % paikoista edellyttää pysäköintikiekon käyttöä. Maksuttomia ja aikarajoittamattomia paikkoja keskustassa oli yhteensä 819 eli 6 % paikoista. Kuvassa 3.2 on kuvattu pysäköintipaikkojen jakautuminen erityyppisiin pysäköintipaikkoihin sekä rajoitukseltaan erilaisiin paikkatyyppeihin.



Kuva 3.2 Keskusta-alueen julkisten pysäköintipaikkojen jakautuminen erityyppisiin paikkoihin. Maksullinen pysäköinti sisältää myös pysäköintilaitokset.

Kuvassa 3.3 on esitetty pysäköintilaitosten, maksullisten kadunvarsi- ja erillisaluiden, pysäköintikiekkoa vaativien paikkojen, rajoittamattomien paikkojen sekä paikkojen, joissa pysäköinti on kielletty osan vuorokaudesta jakautuminen keskustan eri osa-alueille. Rajoittamatonta pysäköintiä on erityisesti keskustan reunamilla Amurin, Kaakinmaan, Itä- ja Länsi-Tammelan, Juhannuskylän sekä Armonkallion alueilla. Pysäköintikiekkolla rajoitetut paikat sijaitsevat suurimmaksi osaksi näillä samoilla alueilla. Pysäköintilaitokset ovat keskittyneet erityisesti ydinkeskustan alueelle, kuten Hämeenkadun luoteis-, lounais- sekä kaakkoisosaan, Kyttälään, Finlaysonille sekä Tullin alueelle. Näiden lisäksi pysäköintilaitospaikkoja löytyy runsaasti Tampellan alueelta.

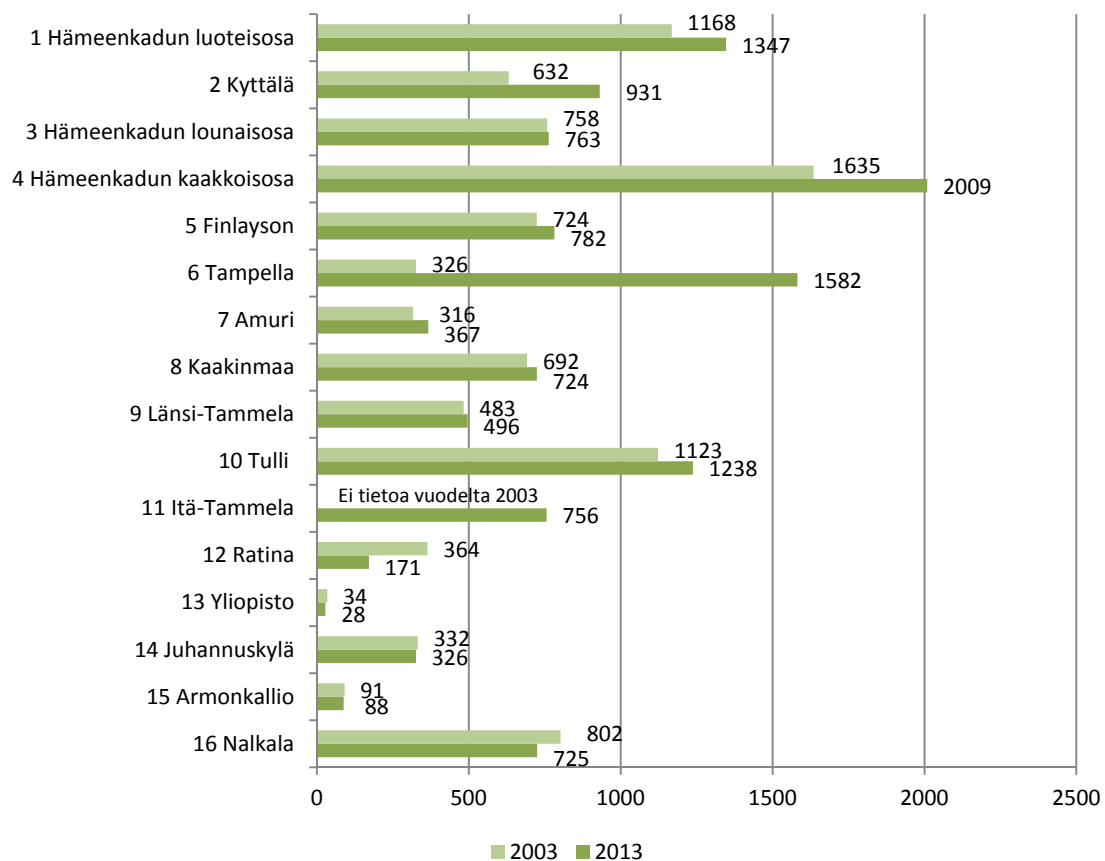


Kuva 3.3 Pysäköintipaikkojen määrä ja tyyppi keskustan eri osa-alueilla.

Koska P-Hämppi palvelee keskustassa useaa eri osa-alueetta, on sen paikkamäärä tässä yhteydessä jaettu kolmelle eri keskustan osa-alueelle siten, että 162 paikkaa sijaitsee Tullin alueella, 486 Hämeenkadun kaakkoisosassa ja 324 Kyttälän alueella. Samaa jakoa on käytetty kaikissa raportin analyyseissa.

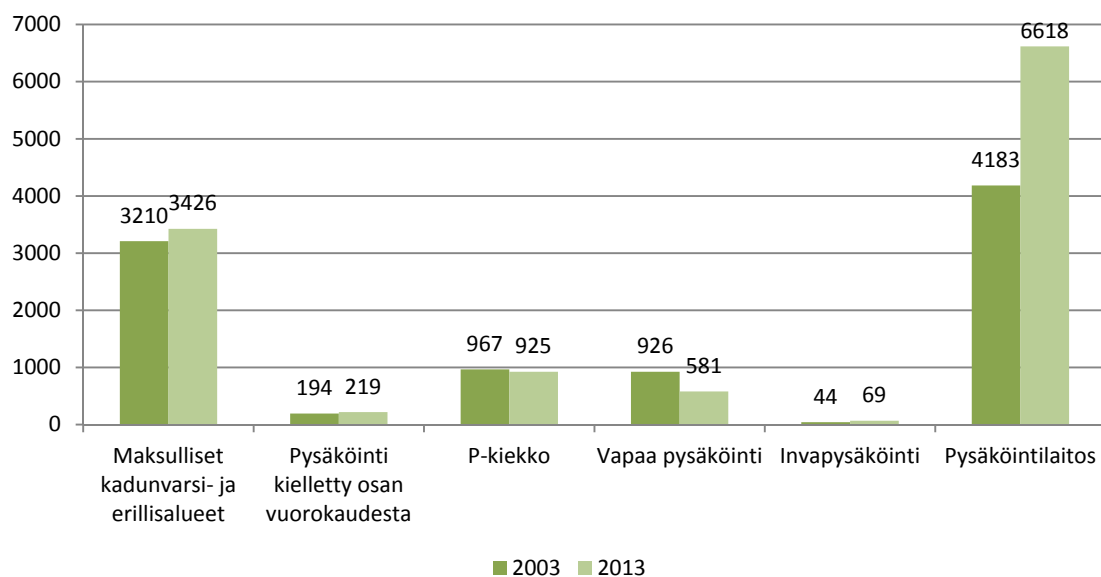
Vuonna 2003 julkisten pysäköintipaikkojen määrä oli keskustassa yhteensä 9 480 paikkaa. Kymmenen vuoden takaisessa tutkimuksessa keskustan aluerajaus oli hieman pienempi. Jos otetaan huomioon vain vuonna 2003 mukana olleet keskustan osa-alueet ja verrataan pysäköintipaikkamääriä keskenään, on paikkamäärä keskustassa kasvanut 18 %. Vuoden 2003 tutkimuksen mukaan 44 % pysäköintipaikoista sijaitsi pysäköintilaitoksissa, 42 % kadunvarsipaikoilla ja 14 % erillisalueilla.

Kuvassa 3.4 on esitetty keskustan eri osa-alueiden pysäköintipaikkamäärät vuosina 2003 ja 2013. Suurinta pysäköintipaikkojen määrän kasvua on ollut Tampellan, Kyttälän sekä Hämeenkadun luoteis- ja kaakkoisosien alueilla. Pysäköintipaikat ovat sitä vastoin vähentyneet Nalkalassa, Ratina-ssa, Armonkalliolla ja yliopiston alueella.



Kuva 3.4 Pysäköintipaikkojen määrän muutos keskustan eri alueilla vuosina 2003–2013. Alueesta 15 on huomioitu vain ne paikat, jotka olivat mukana myös vuonna 2003.

Pysäköintipaikkojen määrä on kasvanut eniten pysäköintilaitoksissa, joiden paikkamäärä on kasvanut noin 37 % vuosina 2003–2013. Myös maksullisten kadunvarsi- ja erillisaluepaikkojen sekä paikkojen, joissa pysäköinti on kielletty osan vuorokaudesta, määrät ovat kasvaneet. Rajoittamattomien pysäköintipaikkojen sekä pysäköintikiekon käyttöä vaativien paikkojen määrä on vähentynyt. Rajoittamattomien paikkojen määrä on vähentynyt noin 37 %. Eri paikkatyyppien määrän kehitys on esitetty kuvassa 3.5.



Kuva 3.5 Eri pysäköintityyppien määrä keskustassa vuosina 2003 ja 2013. Alue 11 jätetty tarkastelun ulkopuolelle koska alue ei ole ollut mukana vuoden 2003 tutkimuksessa ja alueesta 15 on huomioitu vain ne paikat, jotka olivat mukana myös vuonna 2003.

3.2.2 Kadunvarsi- ja erillisaluepaikat

Tampereen keskustassa on kadunvarressa sekä erillisalueilla yhteensä 6 171 pysäköintipaikkaa. Maksullisia paikkoja näistä on noin 57 % eli 3 586 paikkaa. Maksulliset pysäköintipaikat on keskustassa jaettu kolmeen eri maksuvyöhykkeeseen. Noin 25 % maksuvyöhykkeiden paikoista sijaitsi keväällä 2013 1-vyöhykellä, joka kattoi ydinkeskustassa Hämeenkadun läheiset alueet rajoittuen pohjoisessa Satakunnankatuun, idässä Rautatienkatuun, etelässä Hallituskatuun sekä lännessä Hämeenpuistoon. 2-vyöhyke kattoi suurimman osa keskustan maksuvyöhykkeistä ulottuen Tammelan, Tampellan, Finlaysonin sekä Tullin alueille. Yhteensä 61 % maksullisista kadunvarsi- ja erillisalueluopaikoista sijaitsi vyöhykkeellä 2. 3-vyöhyke oli vyöhykkeistä pienin ja sijaitsi suurimmaksi osaksi Nalkalan alueella. Maksuvyöhykkeet on kuvattu karttakuvassa kuvassa 3.6. Taulukossa 3.1 on esitetty eri maksuvyöhykkeiden hintatiedot sekä sallitut pysäköintiajat. Huhtikuun lopussa 2013 pysäköintipaikkojen hintaa päätettiin nostaa kesäkuusta 2013 alkaen. Hintamuutokset koskivat kaikkia maksuvyöhykkeitä. Uudet kesäkuussa käyttöön otetut hinnat on esitetty taulukossa sulkeissa.

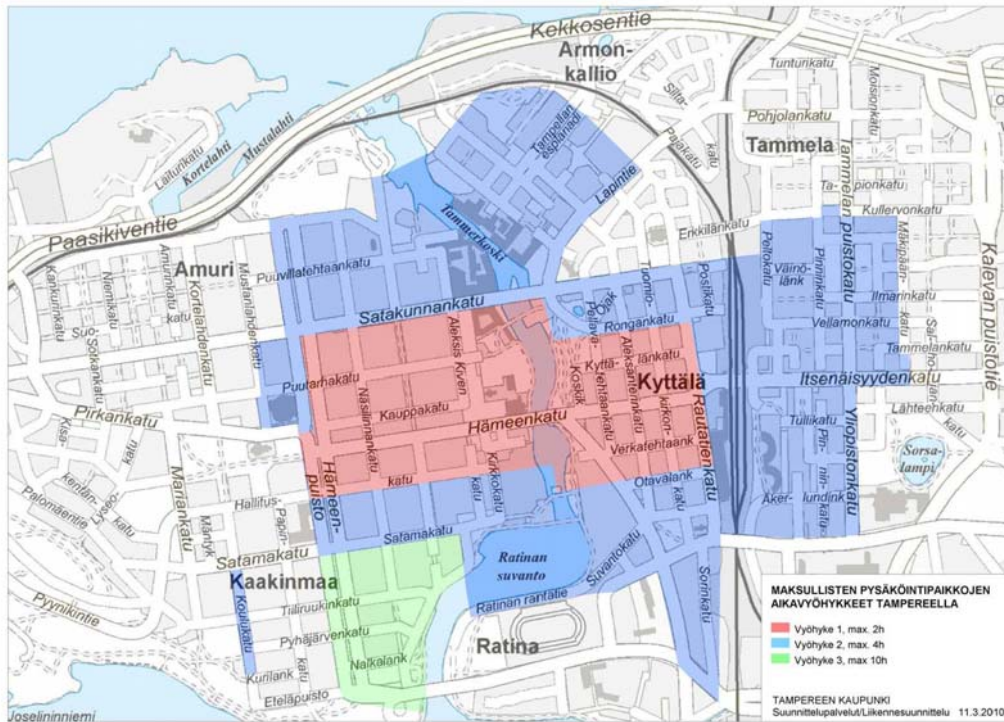
Taulukko 3.1 Kadunvarsipysäköinnin maksuvyöhykkeiden tietoja keväältä 2013. Suluissa olevat hinnat on otettu käyttöön kesäkuussa 2013.

	Suurin sallittu pysäköintiaika	Hinta	Paikkamäärä
Vyöhyke 1	2h (1h Hämeenkatu)	2,80 € (3,20 €)	866*
Vyöhyke 2	4h	1,40 € (1,60 €)	2090**
Vyöhyke 3	10h	0,80 € (1,00 €)	461

*Sisältää rautatieaseman edustan paikat

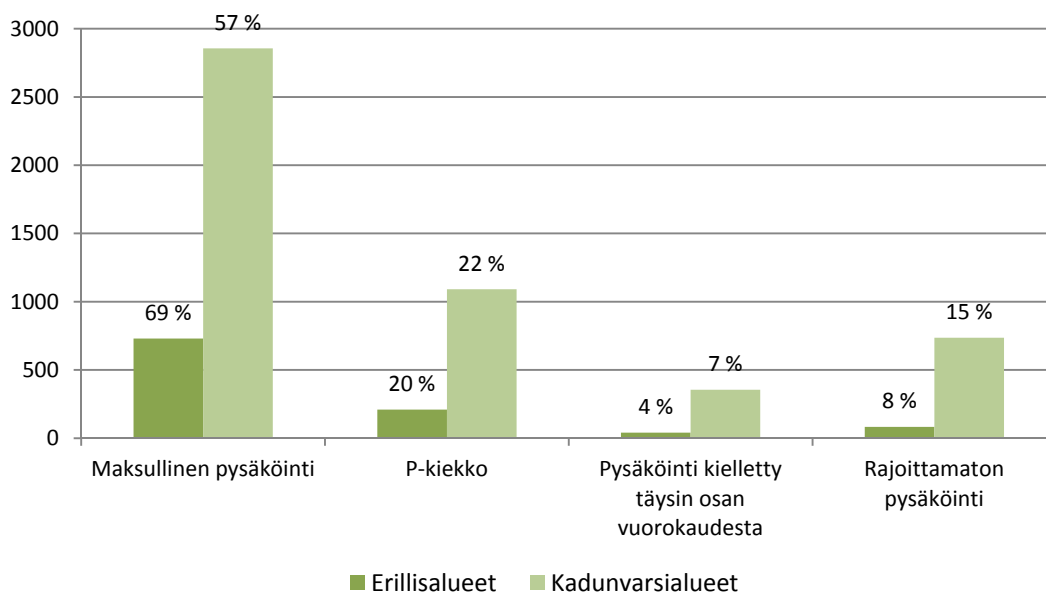
** Sisältää Q-Parkin pääpostin takana sijaitsevat paikat

Näistä maksuvyöhykkeistä poiketen Tullintorin kannella sijaitsee 100 maksullista pysäköintipaikkaa, joissa pysäköinti maksaa 1 €/h.



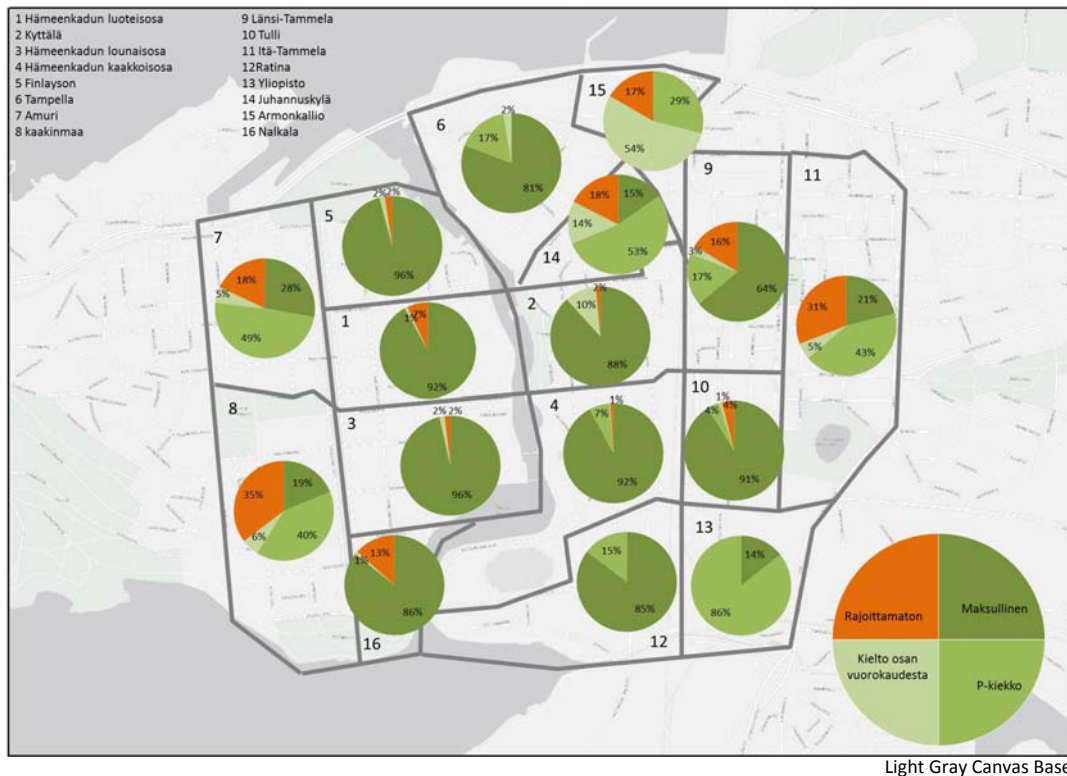
Kuva 3.6 Kadunvarsipysäköinnin maksuvyöhykkeet keskustassa ennen kesäkuun 2013 hinnannuutoksia. (Tampereen kaupunki 2010)

Kadunvarsipaikoista suurin osa, 57 % prosenttia, on maksullisia. Pysäköintikiekon käyttöä vaativia paikkoja on 22 % paikoista ja täysin rajoittamattomia paikkoja 15 %. Erillisalueilla 69 % paikoista on maksullisia ja vain 8 % täysin rajoittamattomia. Kuvassa 3.7 on esitetty kadunvarren sekä erillisalueiden pysäköintipaikkojen jakautuminen eri rajoitustyyppeihin.



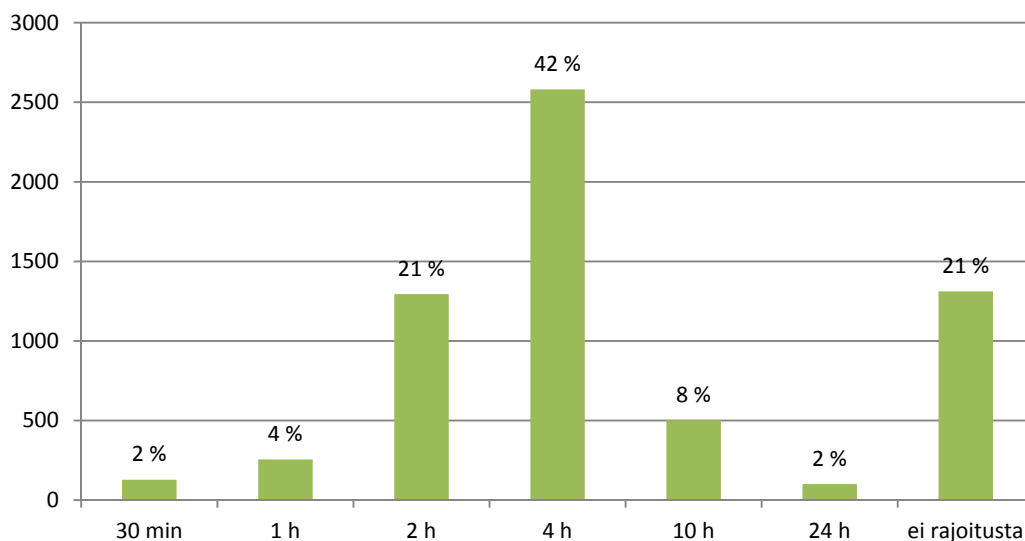
Kuva 3.7 Kadunvarsija erillisaluepaikkojen jakautuminen eri rajoitustyyppeihin. Invapysäköintiä ei ole otettu huomioon paikkamäärissä.

Kuvassa 3.8 on esitetty kadunvarsi- ja erillisaluepaikkojen jakautuminen eri rajoitustyyppisiin keskustan osa-alueilla. Rajoittamaton pysäköinti sijoittuu etupäässä keskustan reuna-alueille kun taas aivan ydinkeskustassa lähes kaikki pysäköintipaikat ovat maksullisia.



Kuva 3.8 Erityyppisten kadunvarsi- ja erillisaluepaikkojen osuus pysäköintipaikoista keskustan eri osa-alueilla.

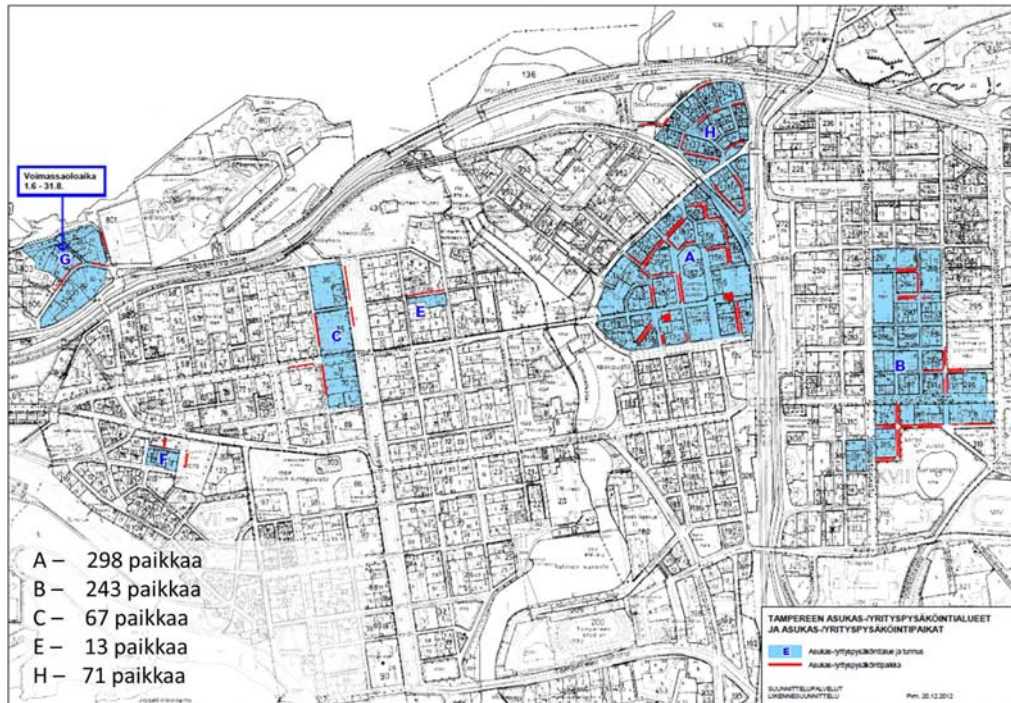
Suurin osa, noin 79 %, keskustan kadunvarsi- sekä erillisaluepaikoista on aikarajoitettuja. Noin 42 %:ssa paikoista on neljän tunnin aikarajoitus ja 21 %:ssa kahden tunnin aikarajoitus. Noin 4 %:ssa paikoista sallittu enimmäispysäköintiaika on enintään yhden tunnin. Kuvassa 3.9 on esitetty paikkojen jakautuminen pysäköinnin enimmäisajan mukaan.



Kuva 3.9 Kadunvarsien ja erillisaluiden pysäköintipaikkojen lukumäärä pysäköinnin enimmäisajan mukaan jaoteltuna.

3.2.3 Asukaspysäköinti

Keskustan alueella kaupunki tarjoaa asukas- ja yrityspysäköintiä varten kadunvarsipaikkoja. Kadunvarsipaikat on jaettu alueisiin, jotka on esitetty kuvassa 3.13. Näistä alueista A, B, C, H ja E sijaitsevat tutkimusalueella.



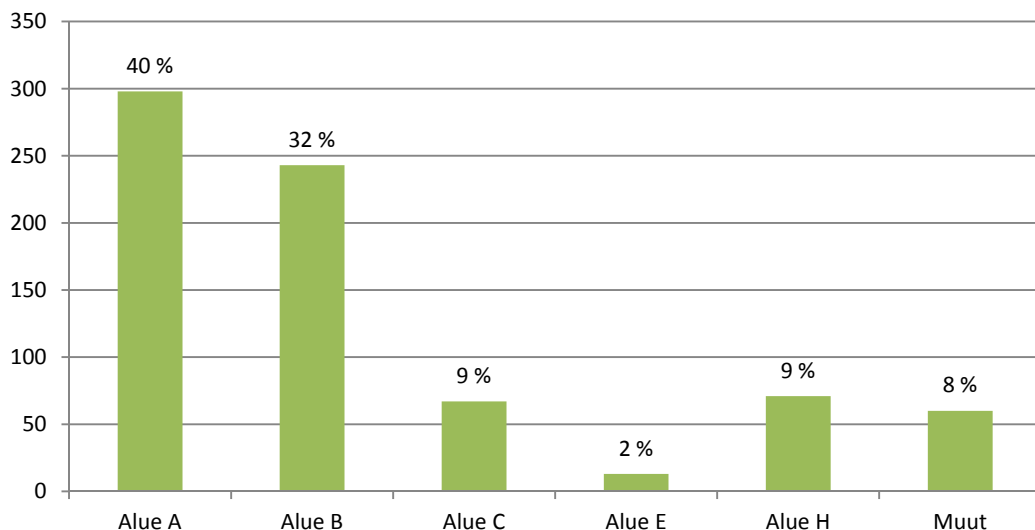
Kuva 3.13 Keskustan asukas- ja yrityspysäköintialueet ja niiden paikkamäärät. (muokattu Tampereen kaupunki 2013)

Pysäköintipaikat on tarkoitettu keskustan asukkaille sekä alueella toimiville yrityksille. Paikkojen käyttöä varten asukkaan tai yrityksen on lunastettava käyttöönsä pysäköintitunnus, jonka avulla pysäköinti on sallittua erikseen merkityillä paikoilla, joissa muutoin voi olla pysäköintikielto.

Pysäköintitunnuksia on mahdollista saada vain yksi kotitaloutta kohti ja yritykset voivat lunastaa korkeintaan viisi yrityspysäköintipaikkaa. Pysäköintilupa on voimassa yhden vuoden kerrallaan. Luvat ovat aluekohtaisia, jolloin esimerkiksi pysäköintilupaa A on mahdollista käyttää ainoastaan alueen A sisäpuolella. (Tampereen kaupunki 2013)

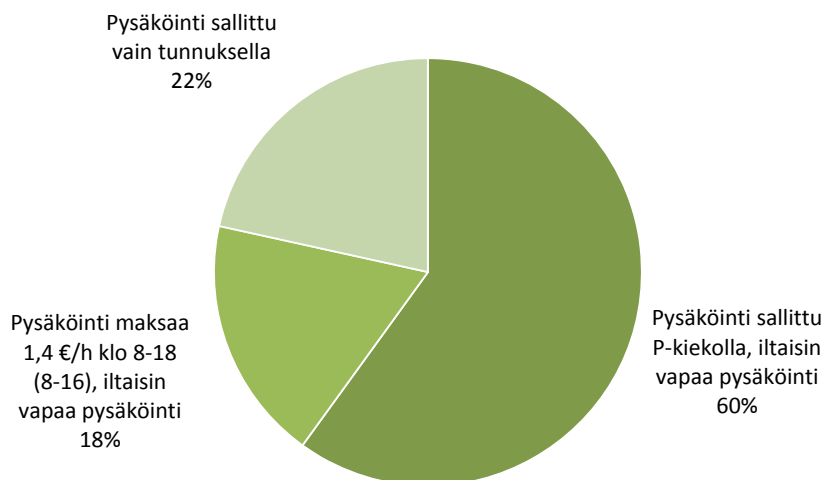
Asukaspysäköintitunnuksen hinta oli huhtikuussa 2013 50 €/vuosi ja yrityspysäköintitunnuksen hinta 280 €/vuosi. Huhtikuussa 2013 päätettyjen hinnankorotusten jälkeen lupien hinnat kuitenkin nousivat niin, että kesäkuusta 2013 lähtien asukaspysäköintitunnuksen hinta on 100 €/vuosi ja yrityspysäköintitunnuksen 350 €/vuosi.

Näillä kaupungin tarjoamilla kadunvarsipaikoilla, jotka sijaitsevat tutkimusalueen sisäpuolella, on yhteensä 692 asukaspysäköintipaikkaa. Näiden lisäksi alueilla G ja F on yhteensä 60 asukas- ja yrityspysäköintipaikkaa. Kuvassa 3.14 on esitetty paikkamäärien jakautuminen eri asukas- ja yrityspysäköintialueille. Suurimmat alueet ovat A ja B, joiden yhteispaikkamäärä on noin 72 % kaikista asukas- ja yrityspysäköintipaikoista.



Kuva 3.14 Pysäköintipaikkamäärien jakautuminen eri asukas- ja yrityspysäköintialueille.

Suurimassa osassa asukas- ja yrityspysäköintipaikoista (60 %) on muu pysäköinti sallittu pysäköintikiekolla tietyin aikarajoituksin. Noin 18 %:ssa paikoista pysäköinti on maksullista päivisin ja noin 22 %:ssa paikoista pysäköinti on sallittu ainoastaan asukas- tai yrityspysäköintitunnuksella. Kuvassa 3.15 on esitetty asukas- ja yrityspysäköintipaikkojen jakautuminen eri rajoitustyyppeihin.

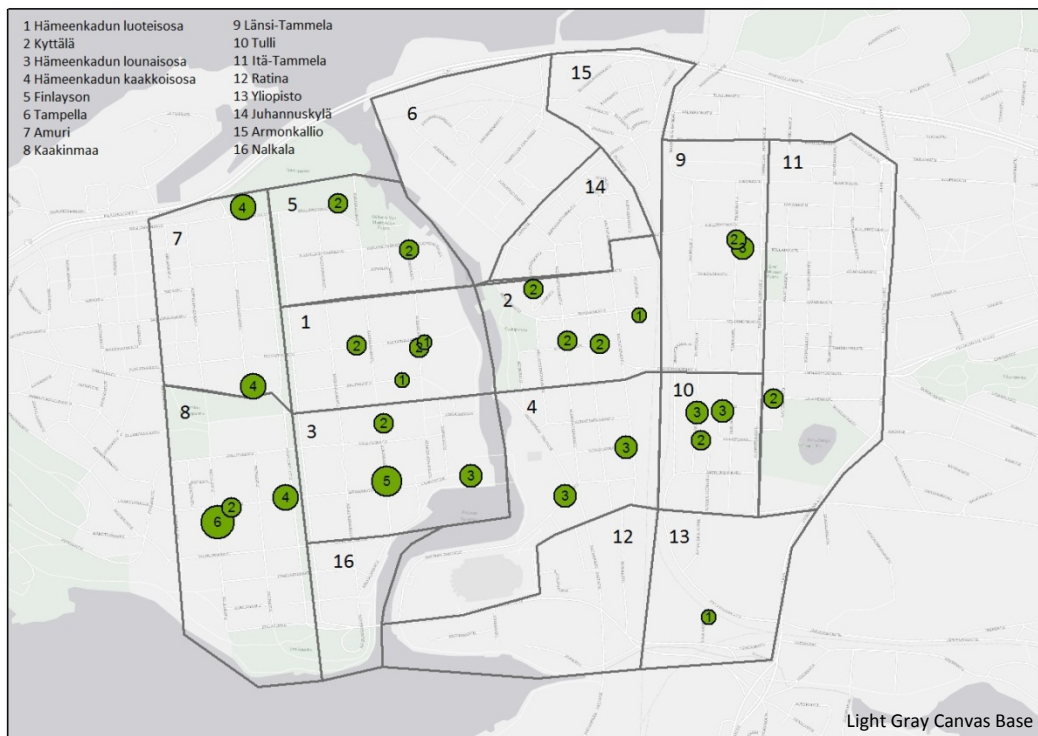


Kuva 3.15 Asukas- ja yrityspysäköintitunnusalueella sijaitsevien kadunvarsipaikkojen tyyppi ja käyttö muuhun pysäköintiin (sisältää myös keskustan ulkopuolisten asukas- ja yrityspysäköintialueiden G ja F tiedot).

3.2.4 Invapysäköinti

Erillisellä lisäkilvellä merkittyjen invapysäköintipaikkojen käyttö edellyttää vammaisen pysäköintilupaa, jonka myöntää poliisi. Luvalla on myös mahdollista pysäköidä tieliikennelain mukaan (Tieliikennelaki 28 b § (14.2.1992/117)) maksulliselle pysäköintipaikalle ilmaiseksi sekä aikarajoitetuille pysäköintipaikoille rajoitusta pidemmäksi ajaksi. Näiden lisäksi lupa oikeuttaa pysäköimään pysäköintikieltoalueille, mutta auto ei saa olla esteenä muulle liikenteelle. Jalkakäytävälle ja pyörätielle pysäköinti on kielletty.

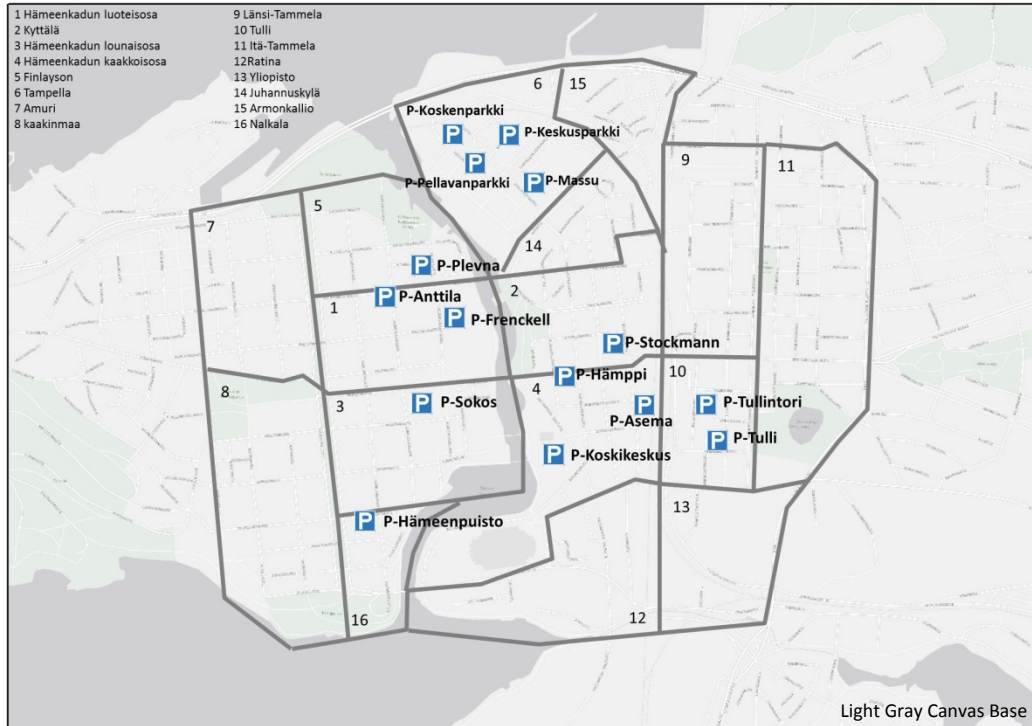
Invapysäköintiin tarkoitettuja paikkoja on keskustan kadunvarsi- sekä erillisalueilla yhteensä 69. Myös joissain pysäköintilaitoksissa on merkitty erikseen paikkoja invapysäköintiin, mutta näistä paikoista ei ole tarkkaa tietoa. Invapysäköintipaikkojen määrä on kasvanut vuodesta 2003 yhteensä 25 paikalla, paikkamäärän ollessa vuonna 2003 44 paikkaa. Kuvaan 3.16 on merkitty invapysäköintipaikkojen määrä sekä sijainti keskusta-alueella. Vuoteen 2003 verrattuna pysäköintipaikkoja on lisätty erityisesti ydinkeskustaan Kyttälän alueelle, Hämeenkadun luoteisosaan sekä Hämeenkadun lounaisosaan.



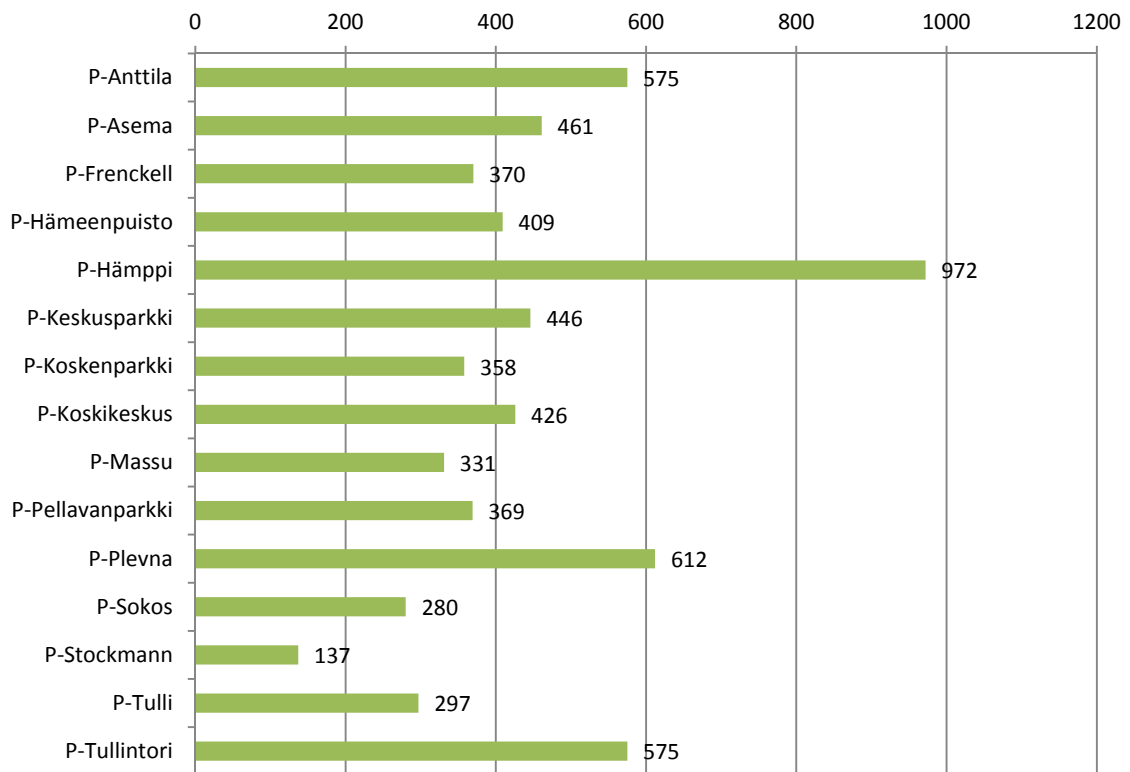
Kuva 3.16 Kadunvarsien ja erillisalueiden invapysäköintipaikkojen sijainti ja määrä keskustassa.

3.2.5 Pysäköintilaitokset

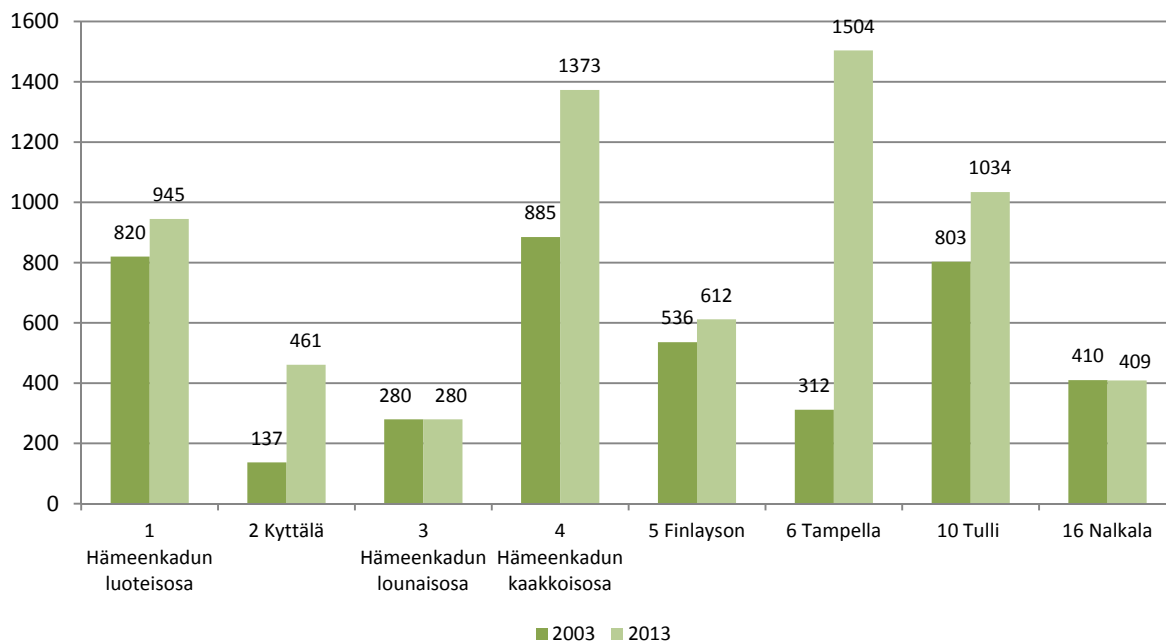
Keskustan tutkimusalueella on 15 pysäköintilaitosta, joissa on yhteensä 6 640 pysäköintipaikkaa. Pysäköintilaitosten sijainti on merkitty kuvaan 3.10. Kuvassa 3.11 on esitetty keskustan pysäköintilaitosten paikkamäärät laitoksittain. Paikkamäärältään suurin pysäköintilaitos on P-Hämppi, jossa on 972 paikkaa. Vuoteen 2003 verrattuna pysäköintilaitospaikkojen määrä on kasvanut eniten Tampellan alueella, missä kasvua on ollut noin 80 % (kuva 3.12). Tampellan alueelle on rakennettu kolme uutta pysäköintilaitosta kymmenen vuoden aikana (P-Koskenparkki, P-Keskusparkki sekä P-Pellavanparkki). Paikkamäärät ovat kasvaneet myös Hämeenkadun kaakkoisosassa, Kyttälässä sekä Tullin alueella. Näillä alueilla kasvua selittää P-Hämppin rakentaminen.



Kuva 3.10 Keskustan pysäköintilaitosten sijainti.



Kuva 3.11 Keskustan pysäköintilaitosten pysäköintipaikkamäärät.



Kuva 3.12 Pysäköintilaitosten paikkamäärät osa-alueittain keskustassa vuosina 2003 ja 2013. P-Hämpin pysäköintipaikat on jaettu kolmelle eri osa-alueelle: Tulliin (162 paikkaa), Hämeenkadun kaakkoisosaan (486 paikkaa) sekä Kyttälään (324 paikkaa), sillä pysäköintilaitos palvelee laajemmin keskustan eri osia kuin vain yhtä aluetta.

Suurintaosaa pysäköintilaitoksista hallinnoi Finnpark Oy, jonka hallinnassa on 11 pysäköintilaitosta. Sokos hallinnoi oman tavaratalonsa pysäköintilaitosta ja Q-Park on vastuussa Stockmannin tavaratalon pysäköintilaitoksesta. Kaikki Finnpark Oy:n pysäköintilaitokset ovat auki ympäri vuorokauden, Sokoksen ja Stockmannin pysäköintilaitokset noudattelevat tavaratalojen aukioloaikoja. Taulukossa 3.2 on esitetty keskustan pysäköintilaitosten aukiolo- ja hintatietoja sekä laitoksen hallinnoija.

Pysäköinnin hinta on pysäköintilaitoksissa 0,5–2,0 €/h. Yleensä ensimmäinen tunti on edullisempi kuin sitä seuraavat tunnit. P-Hämpissä sijaitsevassa Noutoparkissa hinnoitteluperusteet ovat erilaiset kuin muissa pysäköintilaitoksissa. Ensimmäinen tunti maksaa euron, mutta sen jälkeen jokainen 10 minuuttia maksaa yhden euron. Näin ollen kahden tunnin pysäköinti maksaisi seitsemän euroa. Noutoparkki on tarkoitettu erityisesti rautatieaseman nouto- ja tuontiliikenteelle ja pysäköinnit halutaan rajoittaa lyhyiksi ja paikat varata nimenomaan tätä liikennettä varten.

Taulukko 3.2 Keskustan pysäköintilaitosten aukioloajat sekä esimerkkejä hinnoittelusta kesäkuussa 2013. (Finnpark Oy 2013, Sokos 2013, Stockmann 2012)

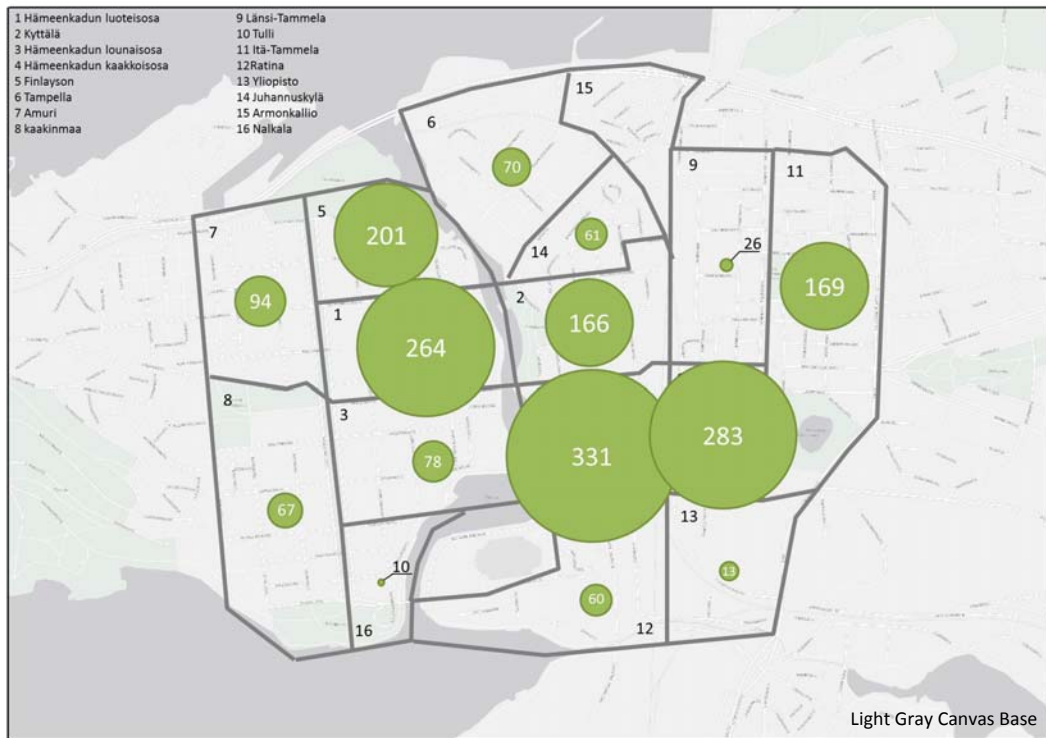
P-laitos	Aukioloajat	Hinta	Hallinnoija	
P-Anttila	24 h/vrk	0–2,5h 2,5–12h	1,00€/25min 0,5€/30min	Finnpark Oy
P-Asema	24 h/vrk	0–2,5h 2,5–12h	1,00€/25min 0,5€/30min	Finnpark Oy
P-Frenckell	24 h/vrk	0–2,5h 25–12h	1,00 €/25min 0,50€/30min	Finnpark Oy
P-Hämeenpuisto	24 h/vrk	0–1h 1–4h	1,00/30min 0,5€/30min	Finnpark Oy
P-Hämppi (klo 6–22)	24 h/vrk	0–2,5h Seur. tunnit	1 €/25min 1€/30min	Finnpark Oy
P-Hämppi (klo 22–6)	24 h/vrk	0–8h 1 vrk	0,5€/1h 37€	Finnpark Oy
P-Hämppi Noutoparkki	24 h/vrk	0–1h Seur. tunnit	1€/1h 1€/10min	Finnpark Oy
P-Keskusparkki	24 h/vrk	1h 1,5h 2h Seur. tunnit	1,00€ 1,50€ 2,00€ 0,50€/h	YIT
P-Koskenparkki	24 h/vrk	1h 1,5h 2h Seur. tunnit	1,00€ 1,50€ 2,00€ 0,50€/h	Finnpark Oy
P-Koskikeskus	24 h/vrk	0–1h 1–3h 4–7h 7–11h	1,00€/30min 0,5€/30min 1€/30min 3,00 €/1h	Finnpark Oy
P-Massu	24 h/vrk	1h 2h 4h yli 4h	1,40€ 2,50€ 4,20€ +0,60€/h	YIT
P-Pellavanparkki	24 h/vrk	1h 1,5h 2h Seur. tunnit	1,00e 1,50€ 2,00€ 0,50€/h	Finnpark Oy
P-Plevna	24 h/vrk	0–2,5h 2,5–12h	1€/25min 0,5€/30min	Finnpark Oy
P-Sokos	ma-pe 8:15–21:15 la 8:15–18:15 su tavaratalon aukiolon mukaan	30 min 1h 3h	1€ 2€ 6€	Sokos
P-Stockmann	ma-pe 7:00–21:30 la 7:00–18:30 su 11:00–18:30 /21:00	30 min 1h 3h	1,3€ 2,6€ 7,8€	Q-Park
P-Tulli	24 h/vrk	0–2,5h 2,5–12h	1€/25min 0,5€/30min	Finnpark Oy
P-Tullintori	24 h/vrk	0–2,5h 2,5–12h	1€/25min 0,5€/30min	Finnpark Oy

3.2.6 Pyöräpysäköinti

Tampereen keskustassa tutkimusalueella sijaitsee yhteensä 1 916 julkiseen käyttöön tarkoitettua polkupyöräpysäköintipaikkaa. Näiden pysäköintipaikkojen lisäksi keskustassa on 112 kaupunkipyörille tarkoitettua pysäköintipaikkaa. Suurin osa pysäköintipaikoista sijaitsee Hämeenkadun kaakkoisosassa sekä Tullin, Hämeenkadun luoteisosan ja Finlaysonin alueilla. Kuvassa 3.17 on esitetty pyöräpysäköintipaikkojen määrä keskustan eri osa-alueilla.

Kuvassa 3.18 on esitetty tarkemmin pyöräpysäköintipaikkojen sijainti ja määrä keskustassa. Kartassa on myös esitetty keskustan pyörätieverkosto, joten kartalta on mahdollista nähdä myös paikkojen sijoittuminen reitistöön nähden. Suuria pyöräpysäköintikeskittymiä sijaitsee erityisesti Stockmannin tavaratalon kohdalla Hämeenkadun itäpäässä sekä Frenckellin aukion ja Finlaysonin alueen tietämillä. Aivan ydinkeskustassa Keskustorin tietämillä pysäköintipaikkoja on melko vähän samoin kuin keskustan lounaispuolella.

Pysäköintipaikkamäärätiedot perustuvat Tampereen kaupungin kesällä 2012 tekemään inventaation pyöräpysäköintipaikkojen sijainnista, määrästä sekä pysäköintityypistä (pyöräpysäköinti- vai kaupunkipyöräpaikka). Tämän jälkeen joitain pysäköintipaikkoja on lisätty esimerkiksi Ronganpuistoon ja toisaalta pysäköintipaikkoja on jouduttu poistamaan Tuomiokirkonkadulta tavaratalo Stockmannin laajentumisen vuoksi.



Kuva 3.17 Pyöräpysäköintipaikkojen määrä keskustan eri osa-alueilla.



Light Gray Canvas Base

Kuva 3.18 Pyöräpysäköintipaikkojen sijainti ja paikkamäärät keskustassa. (pyörätieverkosto: Tampereen kaupunki).

3.3 Pysäköintipaikkojen käyttöä kuvaavia tilastoja

3.3.1 Kadunvarsipaikat

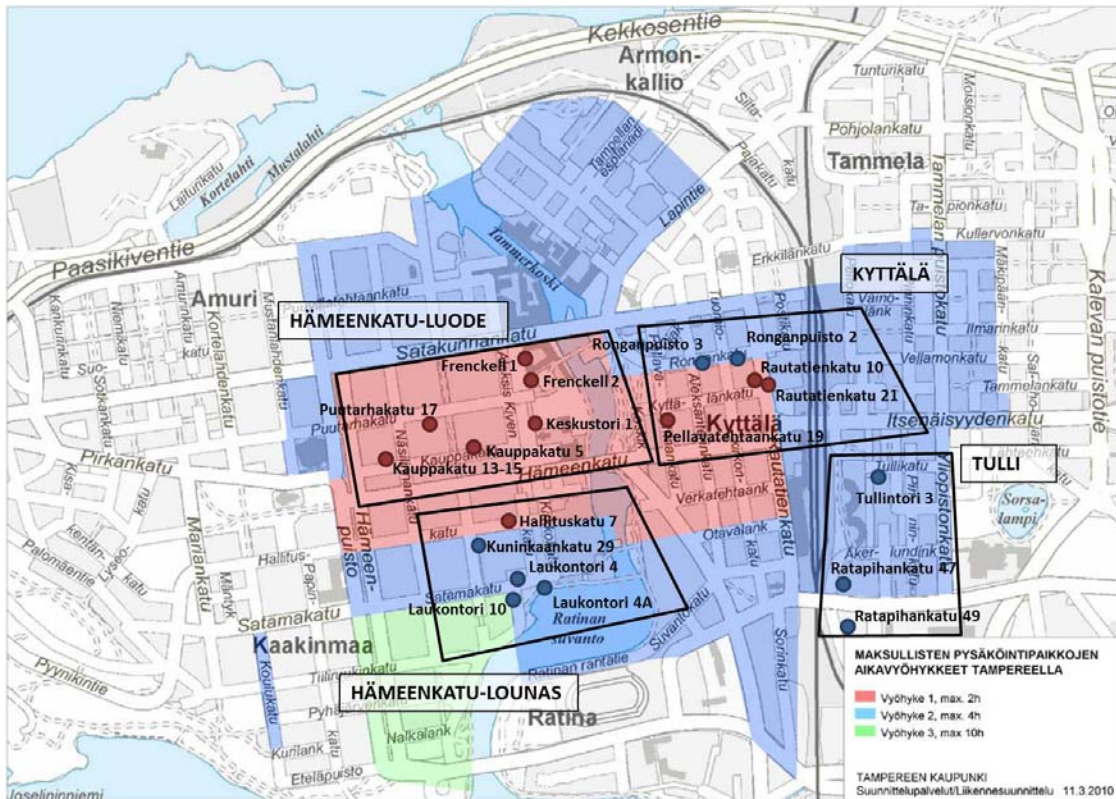
Tampereen keskustan kadunvarsipaikkojen kolmella eri maksuvyöhykkeellä sijaitsee yhteensä hieman yli 240 pysäköintimaksuautomaattia, joista keväällä 2013 19 kuului CityLine-hallintajärjestelmän piiriin. Näistä automaateista oli saatavana tilastotietoja pysäköintien kestosta, tapahtuma-ajasta sekä maksutavasta. Kadunvarsipaikkojen käyttöä tutkittiin näiden 19 automaatin pysäköintitilastotietojen avulla, sillä vanhempaan hallintajärjestelmään kuuluvista automaattityypeistä ei ollut tietoa saatavana tällä tarkkuudella.

Tilastoja poimittiin kolmelta eri viikolta:

- marraskuu 2012, viikko 43
- tammikuu 2013, viikko 3
- huhtikuu 2013, viikko 16

Tutkittujen pysäköintimaksuautomaattien sijainti on esitetty kuvassa 3.19. Analyysia varten pysäköintilippuautomaatit jaettiin neljään eri alueeseen niiden sijainnin mukaan. Automaateista analysoitiin muun muassa pysäköintien kestoa ja ajankohtaa sekä pysäköintimääriä eri viikonpäivinä.

Koska lippuautomaattitiedot perustuvat maksettuihin pysäköinteihin, jää analyysistä pois kaikki maksullisen ajan ulkopuolella tehdyt pysäköinnit. Jos pysäköinti on maksullista esimerkiksi klo 8–18 välisenä aikana, jäävät klo 18–8 aikana tehdyt pysäköinnit huomioimatta. Tästä syystä tilastoidut sunnuntain pysäköintimäärät ovat suhteellisen pieniä, sillä useimmilla paikoilla pysäköinti on sunnuntaisin maksutonta.



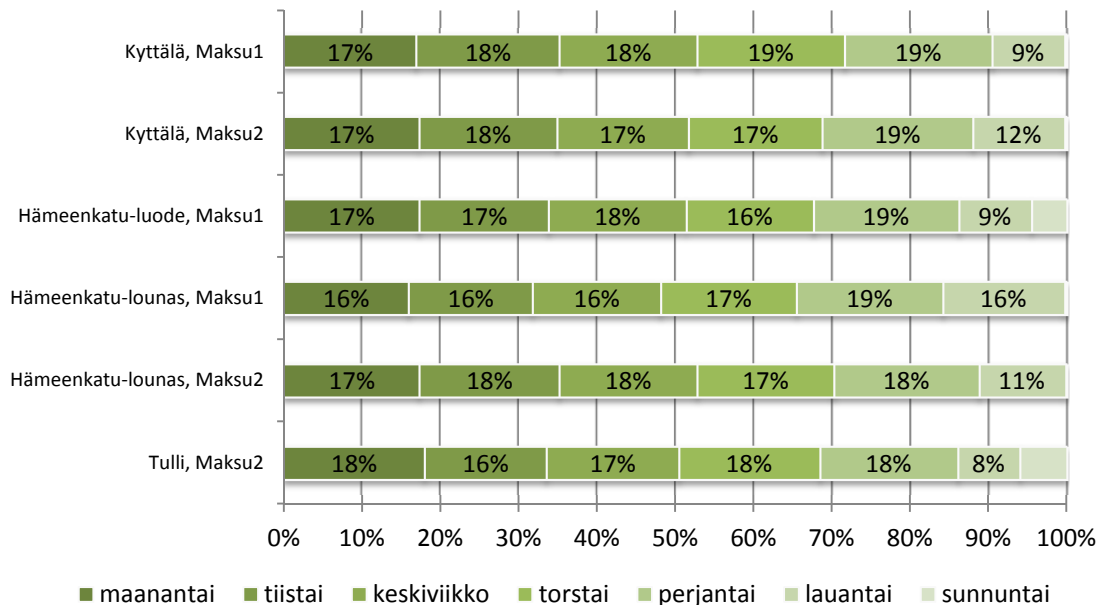
Kuva 3.19 Tarkasteltujen CityLine-maksuautomaattien sijainti ja alueluokat. (muokattu Tampereen kaupunki 2010)

Jokainen lippuautomaatti sijaitsee jollakin neljästä pienalueesta. Tämän lisäksi alueiden sisällä automaattit on jaettu luokkiin sen mukaan, mihin maksuvyöhykkeeseen ne kuuluvat. Luokkia muodostui siis yhteensä kuusi: Kyttälän alueella vyöhykkeet 1 ja 2 (Kyttälä, Maksu1 ja Kyttälä, Maksu2), Hämeenkadun luoteisosassa vyöhyke 1 (Hämeenkatu-luode, Maksu1), Hämeenkadun lounaisosassa vyöhykkeet 1 ja 2 (Hämeenkatu-lounas, Maksu1 ja Hämeenkatu-lounas, Maksu2) sekä Tullin alueella 2-vyöhykkeen automaattit (Tulli, Maksu2). Taulukossa 3.3 on esitetty alueryhmät sekä havaintomäärät kussakin ryhmässä.

Taulukko 3.3 Pysäköintien määrä tutkimusviikkojen aikana eri alueryhmissä.

Analyysiluokka	Havaintomäärä
Kyttälä, Maksu1	4144
Kyttälä, Maksu2	8431
Hämeenkatu-luode, Maksu1	12004
Hämeenkatu-lounas, Maksu1	5506
Hämeenkatu-lounas, Maksu2	3982
Tulli, Maksu2	2900
Yhteensä	36967

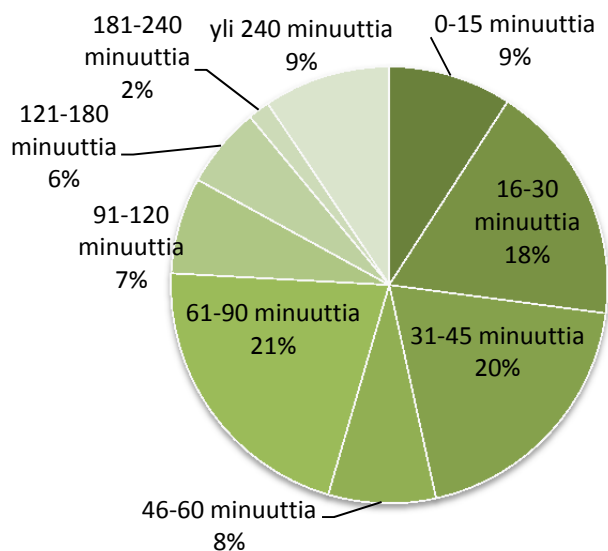
Arkipäivisin pysäköintien määrissä ei ole suurta vaihtelua eri päivien välillä (kuva 3.20). Myöskään eri alueryhmien välillä ei ole havaittavissa suuria eroja. Sunnuntain pysäköintimäärät ovat melko pieniä, mikä osaltaan johtuu maksuautomaattitietojen puuttumisesta kyseiseltä päivältä pysäköinnin maksuttomuuden vuoksi.



Kuva 3.20 Pysäköintimäärien jakautuminen viikonpäivittäin eri alueryhmissä. Sunnuntaina pysäköintejä voi olla todellisuudessa enemmän, sillä sunnuntain maksuttomuus vaikuttaa määriin analyysissä.

Maksullisen ajan loppuminen vaikuttaa tilastolliseen pysäköinti-aikaan, sillä jos pysäköinnistä on maksettu juuri ennen maksullisuusajan loppua, siirtyy käyttämätön pysäköinti-aika seuraavan maksullisen ajan alkuun. Näin ollen jos alueen aikarajoitus on esimerkiksi klo 8–20 ja autoilija maksaa tunnin pysäköinnistä 15 minuuttia ennen pysäköinti-aajan päättymistä illalla, jatkuu pysäköinti automaattitiedon mukaan seuraavana aamuna klo 8:45 saakka.

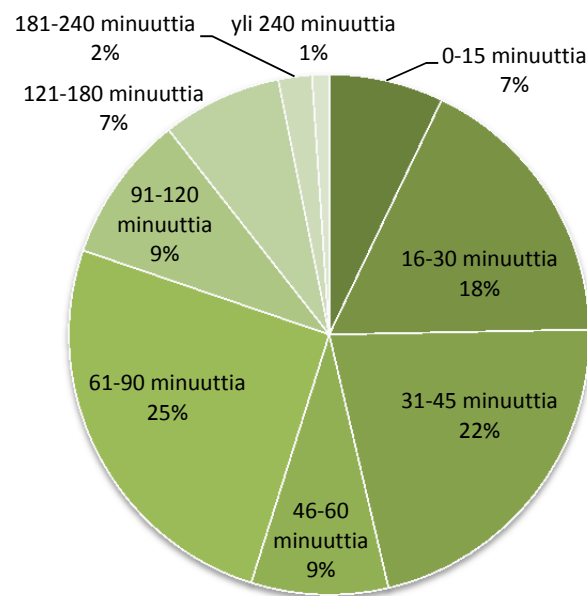
Kadunvarsipaikoilla suurin osa pysäköinneistä kestää arkipäivisin enintään 90 minuuttia. Yhteensä 76 % kaikista pysäköinneistä oli pituudeltaan muutamasta minuutista puoleentoista tuntiin kuvan 3.21 mukaisesti. Yli kolmen tunnin pysäköintejä oli noin 11 % kaikista pysäköinneistä. Pysäköinti-aikojen kesto on vaikuttavasti eriyttänyt eri maksuvyöhykkeiden aikarajoitukset. 1-vyöhykkeellä aikaraja oli 2 tuntia, 2-vyöhykkeellä 4 tuntia ja 3-vyöhykkeellä 10 tuntia.



Kuva 3.21 Eripituisten pysäköinti-aikojen jakauma arkipäivisin koko aineistossa.

Kuvassa 3.22 on esitetty pysäköinnin keskimääräinen pituus lauantaisin ennen klo 16 alkaneissa pysäköinneissä. Pysäköintien tarkastelu-aika on rajattu maksullisen pysäköinnin aikarajoitusten vuoksi. Suurimmassa osassa paikoista pysäköinnin maksullisuus loppuu lauantaisin klo 16 ja sunnuntaisin pysäköinti on maksutonta, jolloin tilastollisista pysäköintiajoista muodostuu todellista pidempiä, koska pysäköintiaika voi ulottua maanantaihin saakka. Lauantaina lyhytaikaisten pysäköintien osuus oli aineistossa hieman suurempi kuin arkipäivien pysäköinneissä. Toisaalta osa pidempiaikaisista pysäköinneistä rajautuu pois, kun tarkastellaan ainoastaan ennen klo 16 alkaneita pysäköintejä.

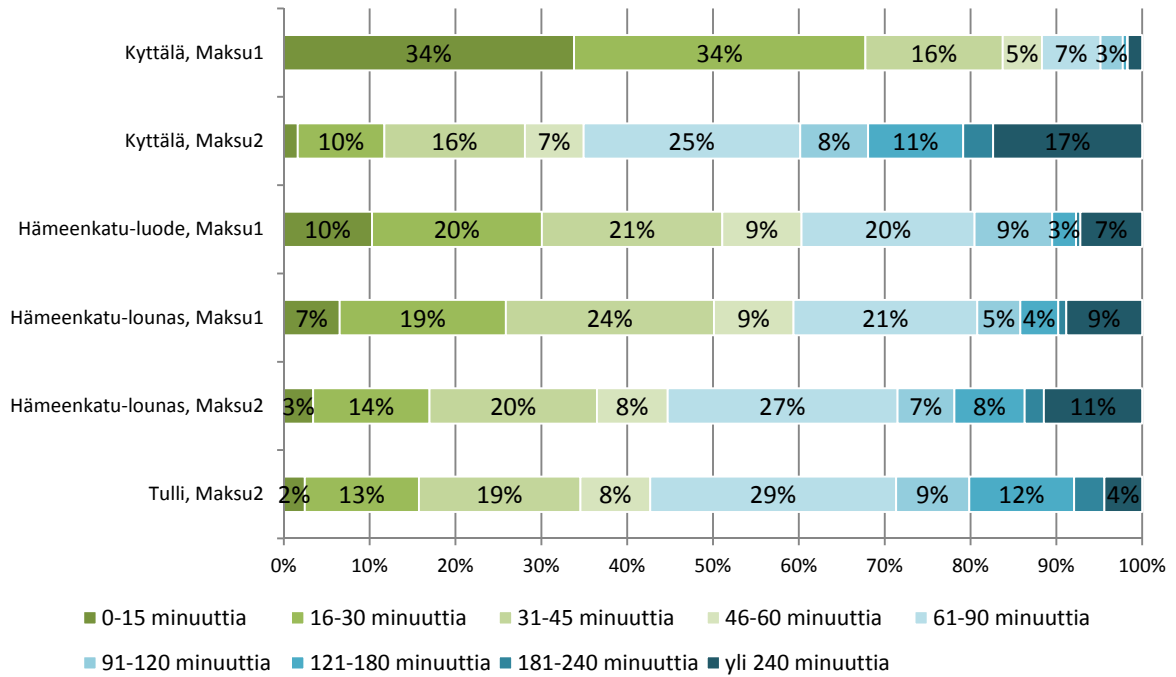
Lauantaisin kestoltaan enintään 90 minuutin pysäköintejä oli noin 80 % pysäköinneistä. Yli kolmen tunnin pysäköintejä oli 3 % pysäköinneistä. Muutoin arkipäivien ja lauantain pysäköinnin pituuksien välillä ei ollut suurta eroa.



Kuva 3.22 Eripituisten pysäköintien jakauma lauantaisin ennen klo 16 alkaneissa pysäköinneissä.

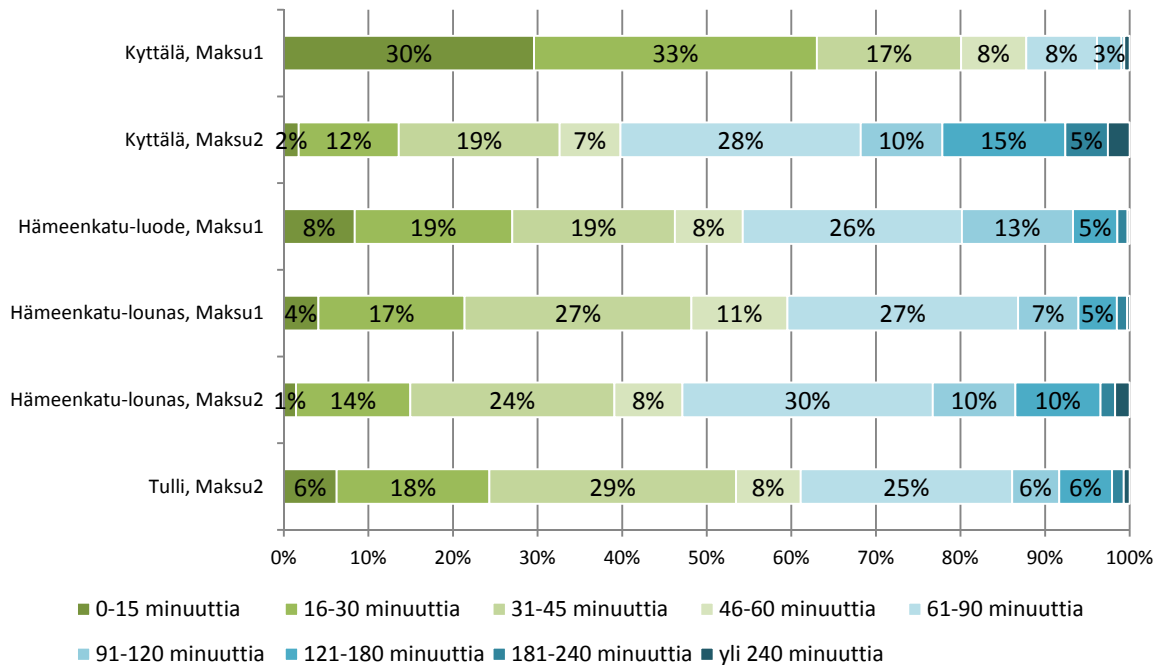
Pysäköinnin pituudet kuitenkin vaihtelevat eri maksuvyöhykkeillä (kuva 3.23). Kyttälässä Ronganiemiston ympäristössä 1-maksuvyöhykkeellä pysäköintien pituudet ovat selkeästi lyhyempiä kuin muissa analyysiluokissa maksuvyöhykkeestä riippumatta. Lähes 70 % kaikista pysäköinneistä on tällä alueella enintään 30 minuutin pituisia. Tämä selittyy osaltaan pysäköinnin aikarajoituksilla 1-maksuvyöhykkeellä, mutta toisaalta muiden alueiden samoilla maksuvyöhykkeillä pysäköinnin pituudet ovat Kyttälän aluetta pidempiä. Muilla 1-maksuvyöhykkeiden alueilla enintään 30 minuutin pysäköintien osuus on noin 30 %.

2-maksuvyöhykkeen paikoilla yli puolet pysäköinneistä on yli tunnin pituisia. Pysäköintiajat ovat pisimpiä Kyttälän alueen 2-maksuvyöhykkeellä, missä lyhyitä alle puolen tunnin pituisia pysäköintejä on noin 12 % pysäköinneistä. Yli kuuden tunnin pituisia pysäköintejä on sen sijaan 17 % pysäköinneistä.



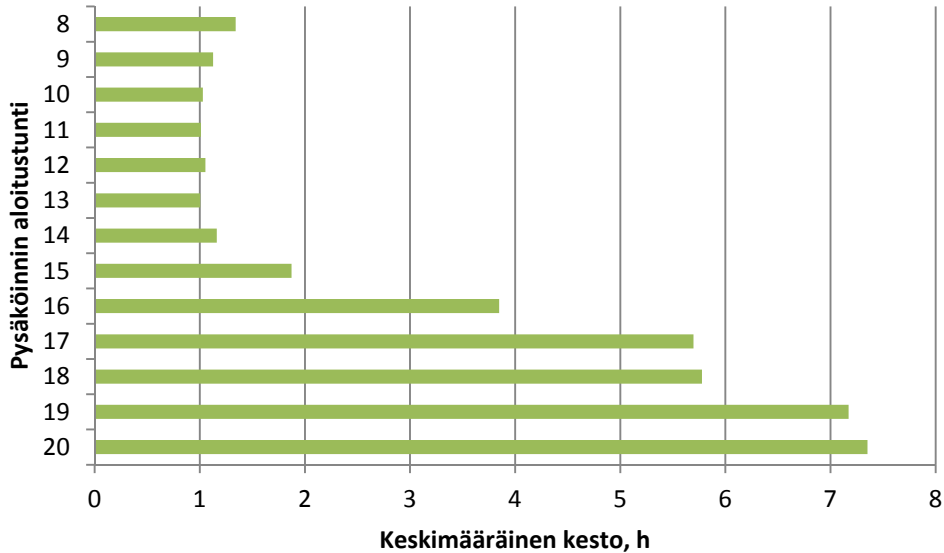
Kuva 3.23 Pysäköintiajan jakautuminen arkisin alue- ja maksuluokittain.

Lauantaina pysäköinnit ovat tutkituilla pysäköintialueilla melko samanpituisia kuin arkipäivänä. Pidempiaikaisten pysäköintiä (yli 240 minuuttia) pieni osuus selittyy pääosin sillä, että tarkaste-luaika on rajattu ennen klo 16 alkaneisiin pysäköinteihin (kuva 3.24).



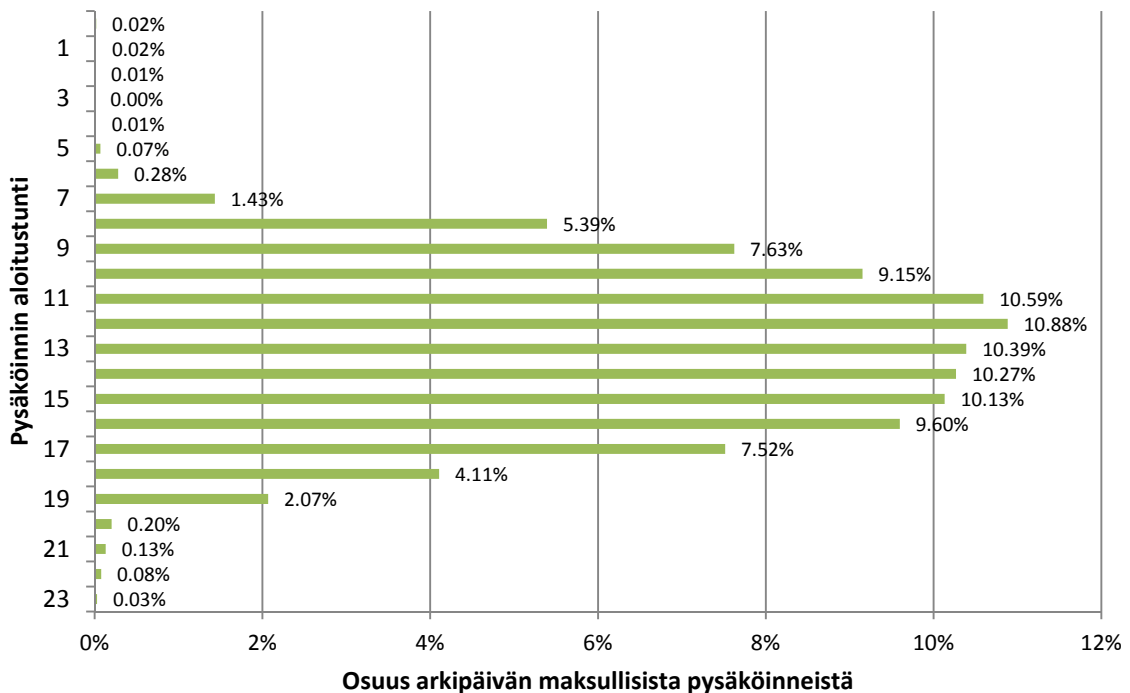
Kuva 3.24 Pysäköinnin kesto lauantaisin eri alue- ja maksuluokissa ennen klo 16 päättyneissä pysäköinneissä.

Kuvassa 3.25 on esitetty pysäköintien keskimääräisen pituuden jakautuminen pysäköinnin aloitustunnin mukaan arkipäivisin. Pysäköinnin pituus selkeästi kasvaa iltaa kohti mentäessä, mikä selittyy osaltaan pysäköinnin maksullisuuden ja aikarajoitusten päättymisellä. Pysäköinnin ovat lyhyimpiä klo 8–14.



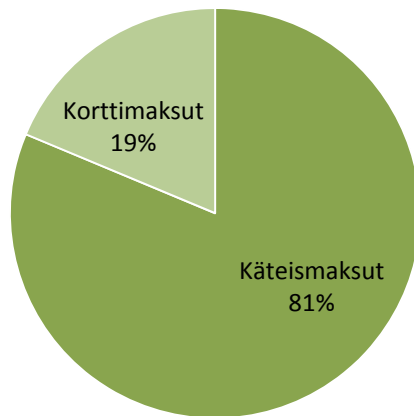
Kuva 3.25 Pysäköinnin keskimääräinen kesto pysäköinnin aloitustunnin mukaan arkipäivisin.

Vaikka pysäköinnin pituus kasvaakin iltaa kohti, tapahtuu suurin osa pysäköinneistä aamun ja iltapäivän aikana (kuva 3.26). Noin 60 % pysäköinneistä tehdään klo 10–15 välillä. Öisin alkaneiden pysäköintien määrä on kuvassa todellista pienempi, sillä myös pysäköinti on myöhäisiltaisin ja öisin maksutonta.



Kuva 3.26 Eri tunteina alkaneiden maksullisten pysäköintien osuus kaikista pysäköinneistä, arkipäivien keskiarvo.

Suurin osa kadunvarsipaikoille pysäköivistä maksaa pysäköintinsä käteisellä. Noin 80 % aineiston pysäköinneistä oli maksettu käteisellä. Tämä voi johtua kadunvarsipysäköinnin lyhytaikaisuudesta. Muutaman euron hintainen pysäköinti on vielä melko helppoa maksaa kolikoilla. Kuvassa 3.27 on esitetty käteis- ja korttimaksujen osuudet pysäköinneistä.



Kuva 3.27 Kortti- ja käteismaksujen osuus kadunvarsipaikkojen pysäköinneistä.

3.3.2 Pysäköintilaitokset

Pysäköintilaitosten pysäköintitilastoja kerättiin kolmelta eri analyysiviikolta, jotka ovat samat kuin pysäköintimaksuautomaattien analyysissä kadunvarsipaikoilla:

- marraskuu 2012, viikko 43
- tammikuu 2013, viikko 3
- huhtikuu 2013, viikko 16

Tiedot perustuvat pysäköintilaitosten maksuautomaattien tilastoihin sisään ja ulos ajaneiden määristä. Tietoja kerättiin yhdeksästä eri pysäköintilaitoksesta, joihin tarvittavat uudet lippuautomaattityypit oli asennettu:

- P-Asema
- P-Anttila
- P-Frenckell
- P-Hämeenpuisto
- P-Hämppi
- P-Koskikeskus
- P-Plevna
- P-Tulli
- P-Tullintori

P-Hämpin osalta tiedot kattavat vain tammikuun ja huhtikuun viikot 3 ja 16 sillä marraskuussa 2012 pysäköintilaitos ei ollut vielä käytössä.

Kolmelta eri viikolta kerättyjä lippuautomaattitilastoista analysoitiin pysäköintimäärien vaihtelua eri viikonpäivinä sekä pysäköinnin kestoa. Pysäköinnin kestoa koskevat tilastot oli saatava ainoastaan viikolta 16 huhtikuulta 2013. Viikkotietojen lisäksi analysoitiin pysäköintilaitosten kuukausittaisia pysäköintimääriä vuodelta 2012.

Analyysissa pysäköintilaitokset on jaettu kahteen eri luokkaan niiden sijainnin perusteella:

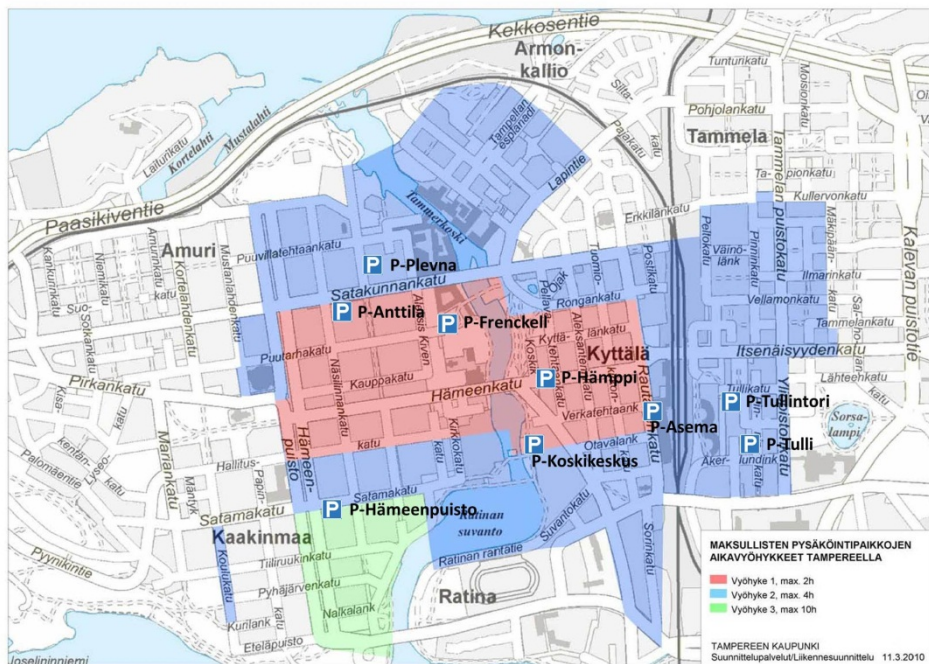
1-vyöhykkeen pysäköintilaitokset

- P-Asema
- P-Anttila
- P-Koskikeskus
- P-Frenckell
- P-Hämppi (marraskuun vko 46 puuttuu)

2-vyöhykkeen pysäköintilaitokset

- P-Hämeenpuisto
- P-Tulli
- P-Plevna
- P-Tullintori

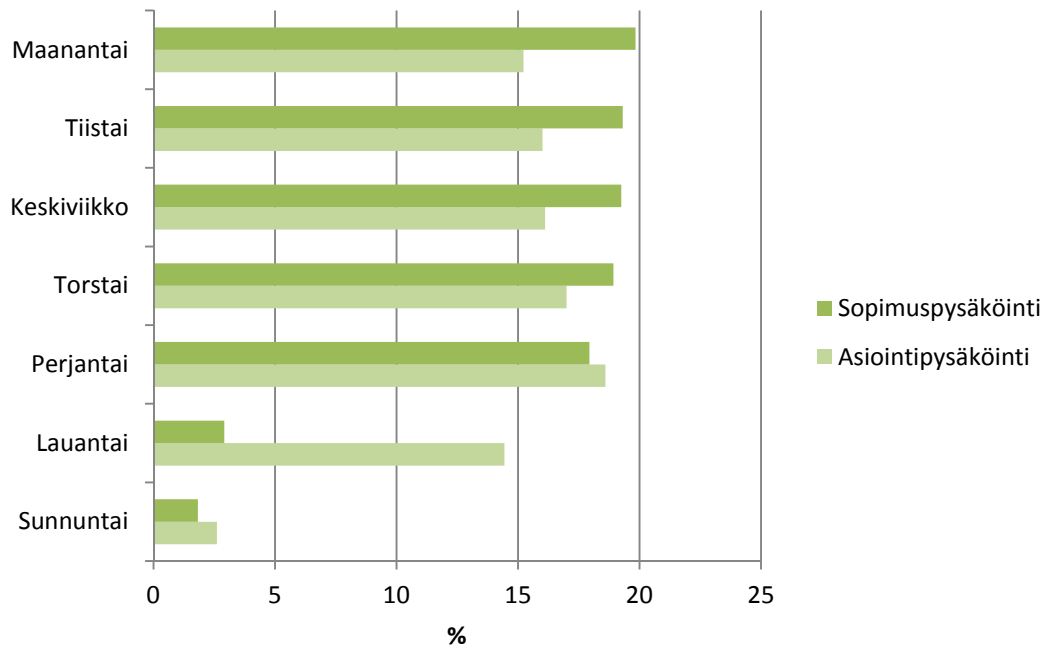
Kuvassa 3.28 on esitetty tarkasteltujen pysäköintilaitosten sijainti kartalla.



Kuva 3.28 Tarkasteltujen pysäköintilaitosten sijainti kartalla. (muokattu Tampereen kaupunki 2010)

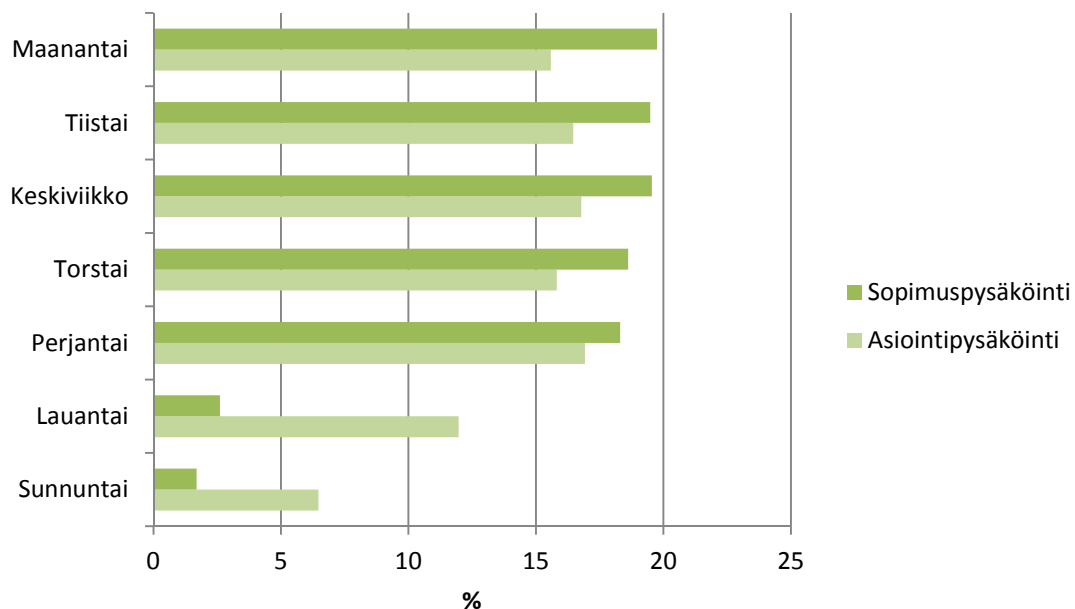
Viikkotietojen analysointi

Pysäköintimäärien jakautuminen eri viikonpäiville vaihtelee hieman pysäköinnin tyypin mukaan. 1-vyöhykkeen pysäköintilaitoksissa sopimuspysäköinnit jakautuvat tasaisesti eri arkipäivälle kuvan 3.29 mukaisesti. Lauantaina ja sunnuntaina sopimuspysäköintiä ei juuri ole, mikä selittyy pitkälti työmatkapsäköinnin keskittymisellä arkipäiville. Asiointipysäköinnissä pysäköintimäärät lievästi nousevat perjantaita kohden ja myös lauantaina pysäköintimäärät ovat melko suuria. Sunnuntai on myös asiointipysäköinnissä hiljainen päivä.



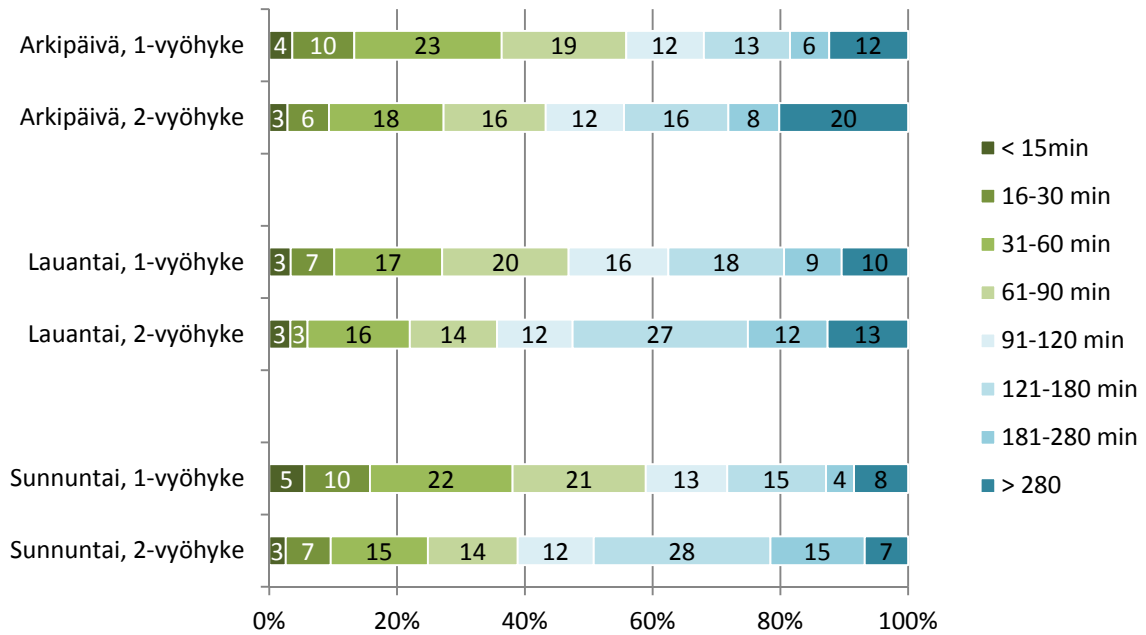
Kuva 3.29 Pysäköintimäärien jakautuminen eri viikonpäiville sopimus- ja asiointipysäköinnissä 1-vyöhykkeen pysäköintilaitoksissa.

2-vyöhykkeellä pysäköintimäärien jakautuminen eri viikonpäiville on suurin piirtein samanlainen kuin 1-vyöhykkeenkin pysäköintilaitoksissa. Sopimuspysäköintiä on viikonloppuisin vain vähän, mutta asiointipysäköintiä on suhteellisen paljon myös viikonloppuisin. Sunnuntaina asiointipysäköinnin määrät eivät vähene yhtä selvästi kuin 1-vyöhykkeen pysäköintilaitoksissa. Kuvassa 3.30 on esitetty 2-vyöhykkeen pysäköintilaitosten pysäköintiä jakautuminen eri viikonpäiville.



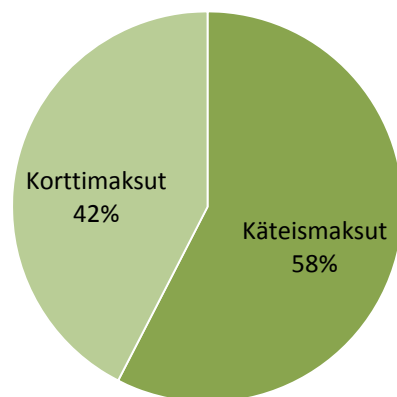
Kuva 3.30 Pysäköintimäärien jakautuminen eri viikonpäiville sopimus- ja asiointipysäköinnissä 2-vyöhykkeen pysäköintilaitoksissa.

Asiointipysäköinnin pituus vaihtelee eri vyöhykkeiden pysäköintilaitoksissa sekä arkipäivien ja viikonlopun välillä kuvan 3.31 mukaisesti. Analyysissa on otettu huomioon ainoastaan asiointi-pysäköinti, jolloin mukana ei ole pitkiä työmatka- tai asukaspysäköintejä. 1-vyöhykkeellä pysäköintipituudet ovat hieman 2-vyöhykkeen pysäköintilaitoksia lyhyempiä kaikkina päivinä. Lauan-taisin asiointipysäköinnit ovat hieman arkipäiviä pidempiä, mutta sunnuntaina tehdään taas hie-man lyhyempiä pysäköintejä. Kaikkein pisimmät asiointipysäköintiajat (yli 290 minuuttia) sijoittu-vat arkipäiville.



Kuva 3.31 Asiointipysäköinnin kesto 1- ja 2- vyöhykkeellä arkipäivänä sekä lauantaina ja sunnuntaina.

Pysäköintilaitoksissa pysäköinti maksetaan yleisimmin käteisellä (kuva 3.32). Käteismaksujen osuus pysäköinneistä oli 58 %. Korttimaksut ovat kuitenkin huomattavasti yleisempiä kuin kadunvarsipaikoilla, missä kortilla oli maksettu 19 % pysäköinneistä. Pysäköintilaitoksissa pysäköinnit ovat yleensä keskimäärin pidempiä kuin kadunvarsipaikoilla, mikä voi osaltaan nostaa korttimaksujen yleisyyttä näillä pysäköintipaikoilla.



Kuva 3.32 Korti- ja käteismaksujen osuus pysäköintilaitosten maksuista.

Pysäköinnin vuodenaikavaihtelu

Vuodelta 2012 analysoitiin kuukausittaisia pysäköintimääriä seitsemässä eri pysäköintilaitoksessa, joista tietoa oli saatavilla koko vuodelta. Vuodenaikavaihteluja koskevissa tarkasteluissa on mukana seuraavat pysäköintilaitokset:

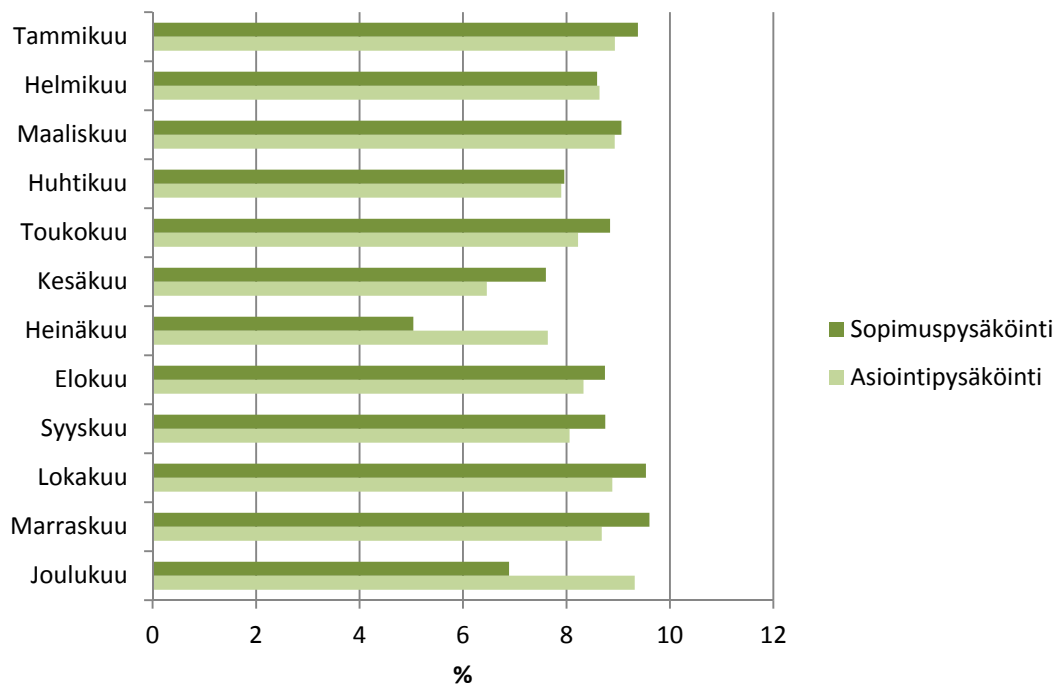
1-vyöhykkeen pysäköintilaitokset

- P-Anttila
- P-Asema
- P-Koskikeskus
- P-Frenckell

2-vyöhykkeen pysäköintilaitokset

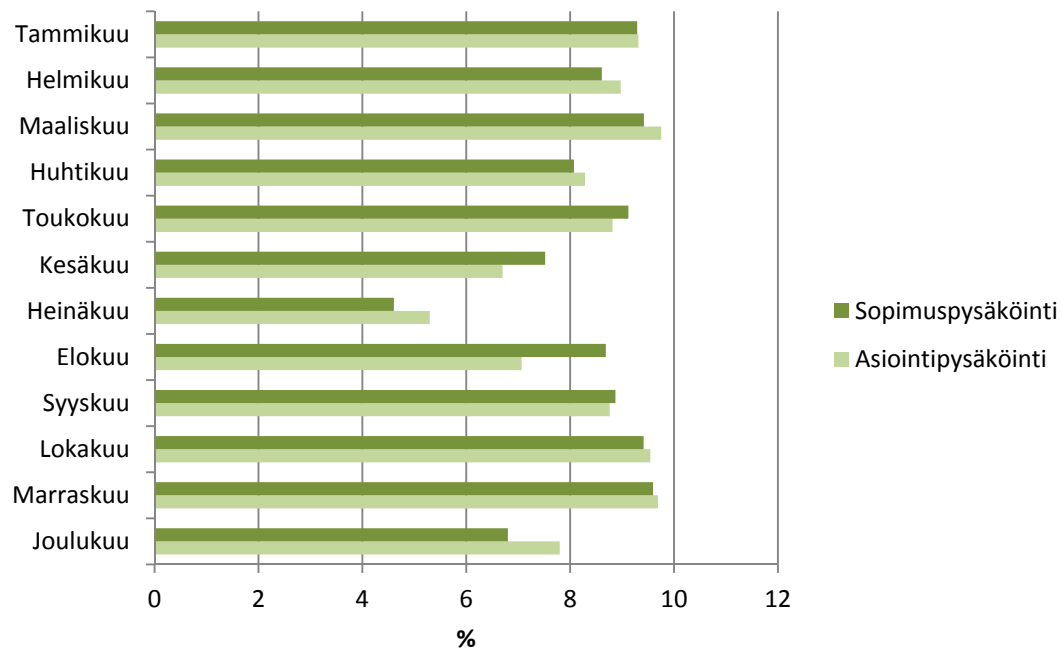
- P-Hämeenpuisto
- P-Tulli
- P-Tullintori

Pysäköintien määrissä tapahtuu kesällä notkahdus niin sopimus- kuin asiointipysäköinnissäkin 1-vyöhykkeen pysäköintilaitoksissa. Heinäkuussa sopimus pysäköintejä tehdään vähiten, kun taas asiointipysäköintimäärät ovat pienimmillään kesäkuussa kuvan 3.33 mukaisesti. Asiointipysäköinnin määrät ovat sopimus pysäköintiin verrattuna tasaisempia läpi vuoden.



Kuva 3.33 Sopimus pysäköinnin ja asiointi pysäköinnin pysäköintimäärien kuukausivaihtelu vuonna 2012 1-vyöhykkeen pysäköintilaitoksissa.

Kuvassa 3.34 esitetty 2-vyöhykkeen pysäköintilaitosten kuukausivaihtelu noudattelee samaa kaavaa kuin 1-vyöhykkeen pysäköintilaitoksissa. Ainoana erona asiointipysäköinnin pienemmät käyttäjämäärät ajoittuvat sopimuspysäköinnin kanssa heinäkuulle eivätkä kesäkuulle.



Kuva 3.34 Sopimuspysäköinnin sekä asiointipysäköinnin pysäköintimäärien kuukausivaihtelu vuonna 2012 2-vyöhykkeen pysäköintilaitoksissa.

4 Haastattelututkimus

4.1 Tutkimuksen toteutus

Pysäköintihaastattelut toteutettiin henkilöhaastatteluina huhtikuussa 2013 viikolla 16 haastatella keskustaan pysäköineitä autoilijoita. Haastatteluihin valittiin autonsa pysäköineitä henkilöitä ja haastateltavilta tiedusteltiin muun muassa heidän matkan tarkoitustaan, pysäköintipaikan valintaan vaikuttaneita tekijöitä, ajoreittiä keskustaan, yleisintä pysäköintipaikkaa, vaihtoehtoisia kulkutapoja sekä tyytyväisyyttä keskustan pysäköintiolosuhteisiin.

Kadunvarsi- ja erillisalueiden haastatteluja varten keskustan yleiset pysäköintipaikat jaettiin 19 osa-alueeseen, jotka on esitetty kuvassa 4.1. Haastatteluja tehtiin näiden paikkojen lisäksi keskustan julkisissa pysäköintilaitoksissa Tampellan alueen pysäköintilaitoksia (P-Massu, P-Keskusparkki, P-Pellavanparkki sekä P-Koskenparkki) lukuun ottamatta. Myös Itä-Tammelan, Armonkallion sekä Yliopiston kadunvarsi- sekä erillisalueet jätettiin haastattelututkimuksen ulkopuolelle.



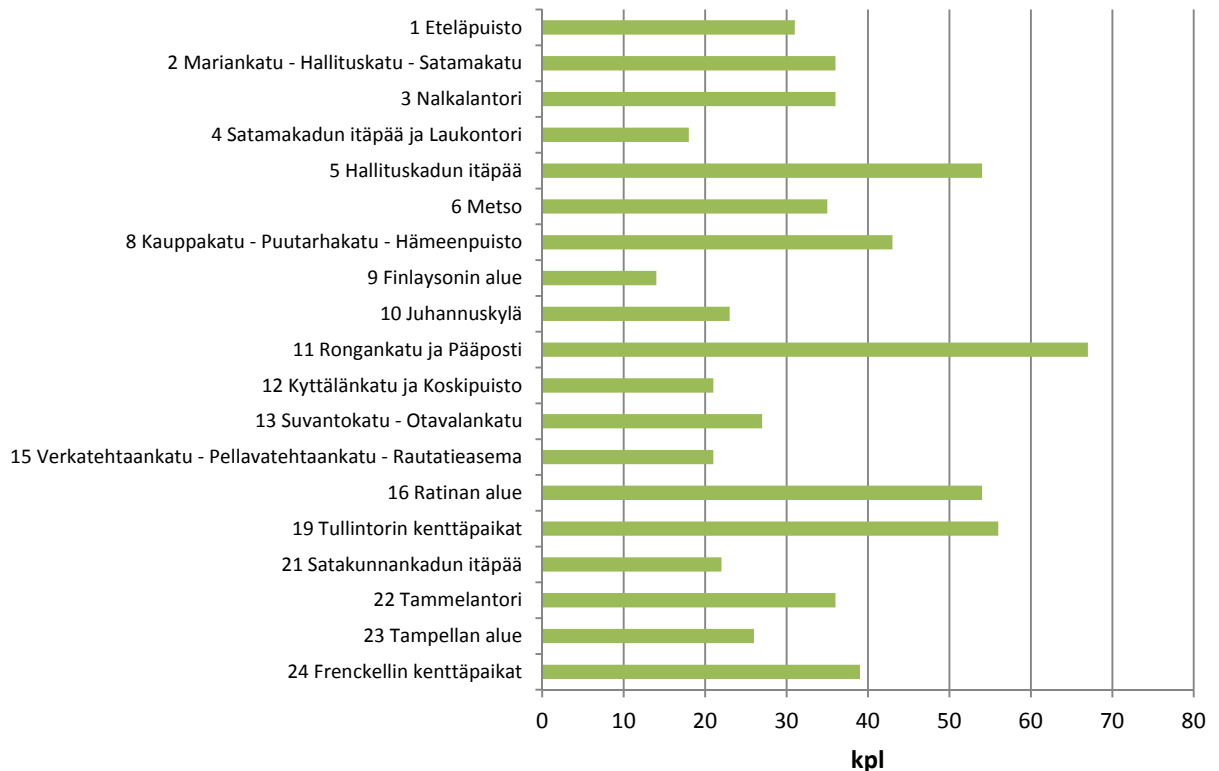
Kuva 4.1 Tampereen keskustan kadunvarsi- sekä erillisalueiden haastattelualueet. Haastatteluja tehtiin kaikilla yleisillä kadunvarsi- ja erillisalueilla sekä karttaan punaisella neliöllä merkityissä pysäköintilaitoksissa.

Haastattelukysymykset olivat niin kadunvarsi- ja erillisalueilla kuin pysäköintilaitoksissakin samat. P-Hämpissä sekä P-Hämpin vaikutusalueella haastateltavilta kysyttiin yleisten kysymysten lisäksi muutamia tarkempia pysäköintipaikan valintaan liittyviä kysymyksiä. P-Hämpin vaikutusalueeseen laskettiin kuuluvaksi haastattelualueet 11, 12, 13 ja 15. Haastattelulomake on esitetty liitteessä 1.

Pysäköintihaastattelut toteutettiin kolmena arkipäivänä keskiviikosta torstaihin 16.–18.4. klo 7–19. Näiden lisäksi toteutettiin täydentäviä haastatteluja kahdella kadunvarsi- ja erillisalueella keskiviikkona 24.4. klo 14–19 haastattelumäärien täydentämiseksi.

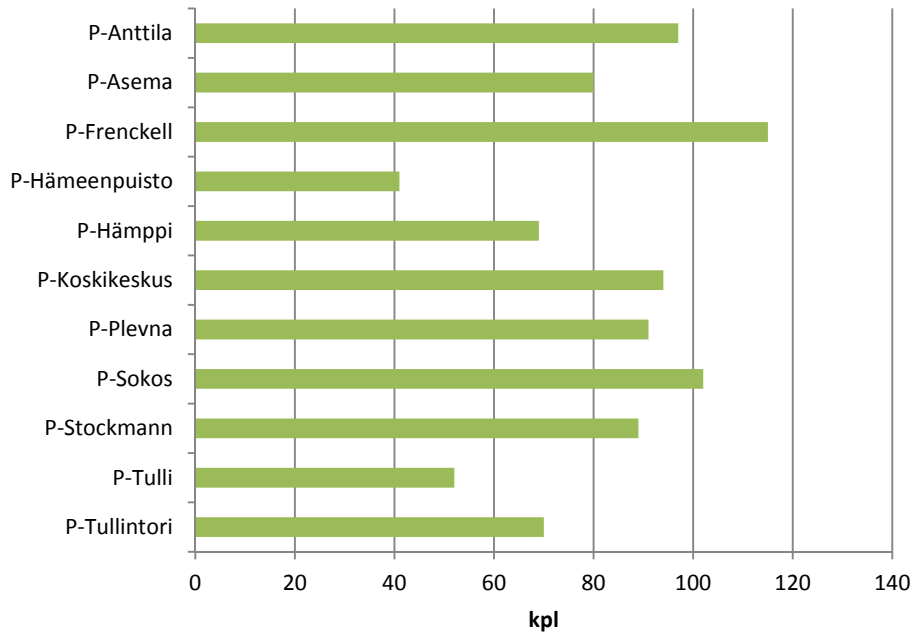
4.2 Vastaajien määrä ja taustatiedot

Haastatteluja tehtiin yhteensä 1 565, joista 900 toteutettiin pysäköintilaitoksissa ja 659 kadunvarsi- ja erillisalueilla. Eri haastattelualueiden haastattelumäärät on esitetty kuvassa 4.2. Eniten haastatteluja kertyi Rongankadun ja Pääpostin, Hallituskadun itäpäähän, Tullintorin kenttäpaikoilla ja Ratinan alueella.



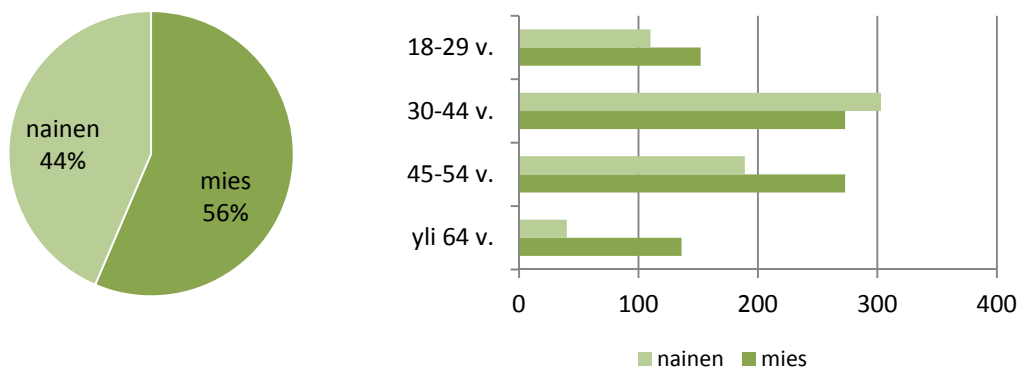
Kuva 4.2 Haastattelujen määrä kadunvarsi- ja erillisalueilla.

Pysäköintilaitosten haastattelumäärät on esitetty kuvassa 4.3. Eniten haastatteluja tehtiin P-Frenckellissä ja P-Sokoksessa. P-Hämeenpuiston haastattelumäärät jäivät pienimmiksi johtuen osaltaan pysäköintilaitoksen julkisivun remontista, mikä vaikeutti haastattelujen tekoa.



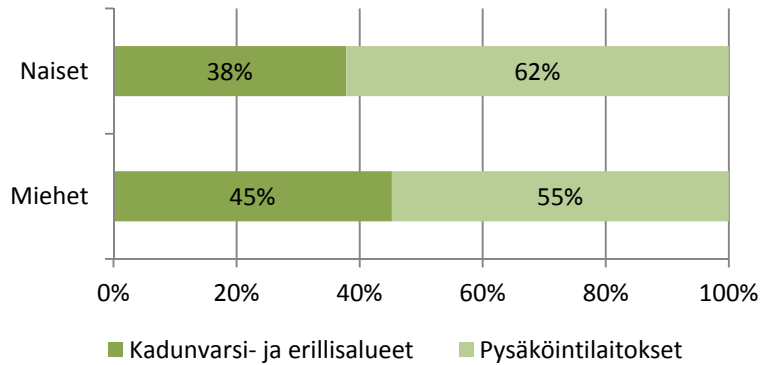
Kuva 4.3 Haastattelujen määrä pysäköintilaitoksissa.

Haastatelluista 56 % oli miehiä ja 44 % naisia. Suurin osa haastatelluista oli 30–44-vuotiaita (kuva 4.4).



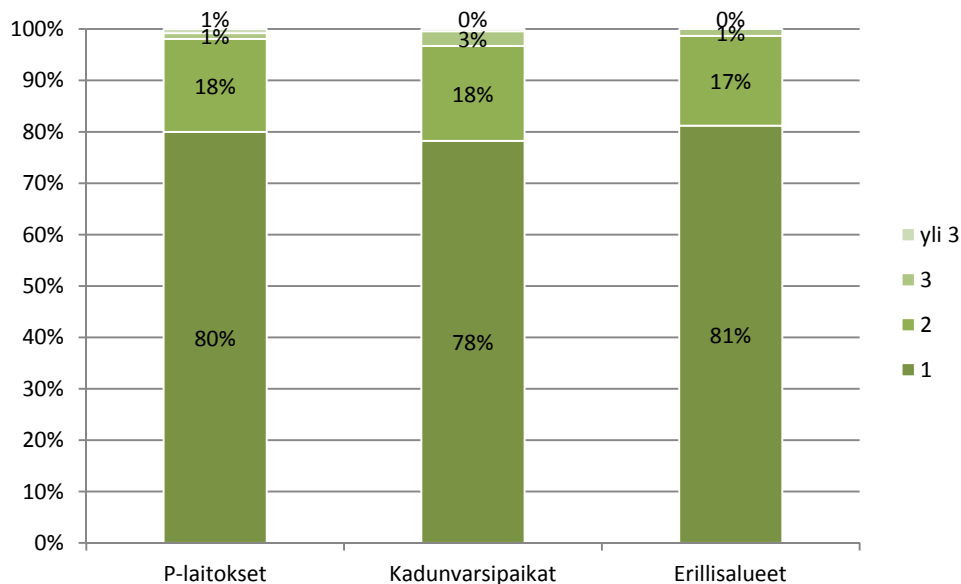
Kuva 4.4 Vastaajien ikä- ja sukupuolijakauma.

Haastatteluhetkenä naiset olivat pysäköineet miehiä hieman useammin pysäköintilaitokseen (kuva 4.5). Noin 62 % naisvastaajista oli haastatteluhetkenä pysäköinyt autonsa pysäköintilaitokseen ja alle 40 % kadunvarsi- tai erillisalueille. Miesten pysäköintipaikan valinta jakaantui tasaisemmin. Miehistä 55 % oli pysäköinyt pysäköintilaitokseen.



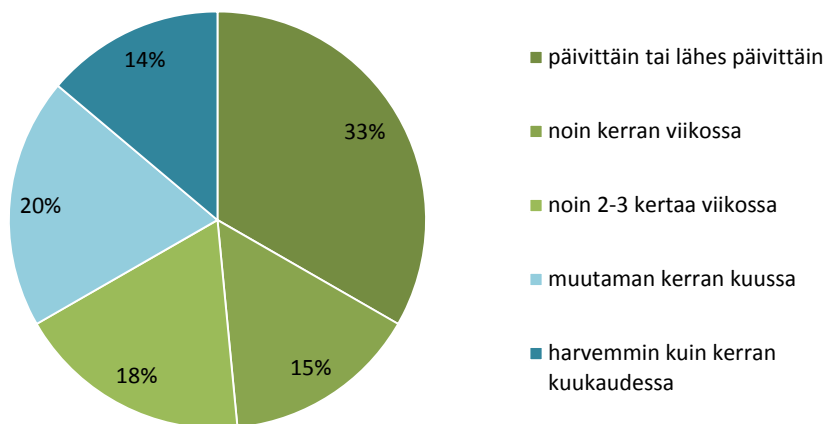
kuva 4.5 Miesten ja naisten haastatteluhetken pysäköintipaikka.

Noin 80 % haastatelluista kuljettajista oli matkalla yksin. Keskimääräinen henkilöluku oli 1,36 henkilöä autoa kohti. Henkilöluvulla ei pysäköintilaitoksissa ja kadunvarsi- sekä erillisuusalueilla ollut suurta eroa. Kadunvarsi- ja erillisuusalueilla yhden matkustajan autoja oli vähiten, 78 % kun pysäköintilaitoksissa vastaava luku oli 80 % ja erillisuusalueilla 81 %. Kuvassa 4.5 on esitetty henkilöluvut pysäköintityypeittäin.



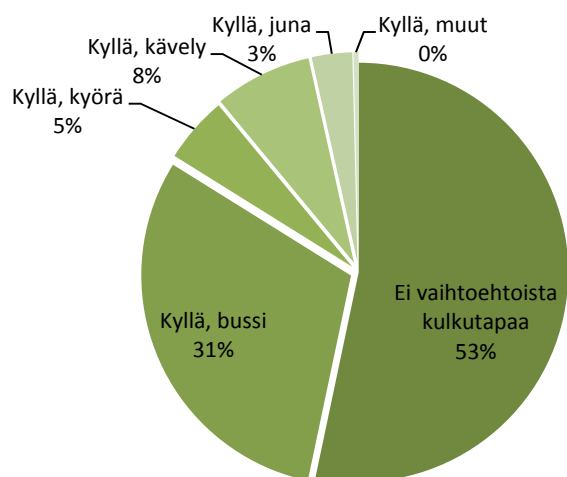
Kuva 4.5 Henkilöluku vastaajien autoissa erityyppisillä pysäköintipaikoilla.

Kolmasosa vastaajista ilmoitti käyttävänsä autolla keskustassa päivittäin tai lähes päivittäin. Noin 33 % ilmoitti tulevansa keskustaan autolla kerran tai muutaman kerran viikossa ja 20 % muutaman kerran kuussa. 14 % vastaajista tuli autolla keskustaan harvemmin kuin kerran kuukaudessa. Näihin vastaajiin kuuluivat myös ulkopaikkakunnalta Tampereelle tulleet, jotka asioivat Tampereen keskustassa muutenkin vain harvoin. Kuvassa 4.36 on esitetty keskustassa autolla asiointin toistuvuus vastaajien keskuudessa.



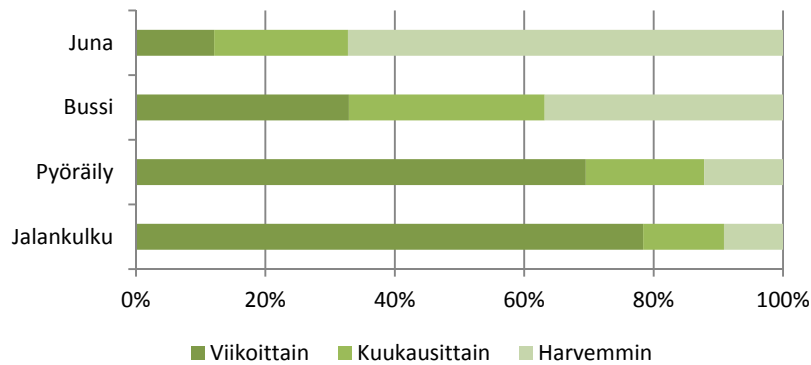
Kuva 4.36 Keskustassa autolla asiointin toistuvuus.

Noin 56 % vastaajista ilmoitti, ettei heillä olisi ollut vaihtoehtoisia kulkutapaa kyseiselle matkalle. Yleisin vaihtoehtoinen kulkutapa tehdyille matkalle olisi ollut linja-auto. Noin 65 % ilmoitti vaihtoehtoiseksi kulkutavakseen bussin, 16 % kävelyn, 11 % pyörän ja 7 % junan. Kuvassa 4.37 on esitetty eri kulkumuotojen osuus vaihtoehtoisina kulkumuotoina.



Kuva 4.27 Vaihtoehtoiset kulutavat haastatteluhetken matkalle.

Autoilijoilta kysyttiin myös muiden kulkutapojen käyttöä keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Suurin osa, lähes 60 %, ilmoitti tulevansa keskustaan myös muilla kulkutavoilla auton lisäksi. Kuvassa 4.38 on esitetty vastaajien ilmoittamien muiden kulkutapojen käytön toistuvuus keskustamatkoilla.

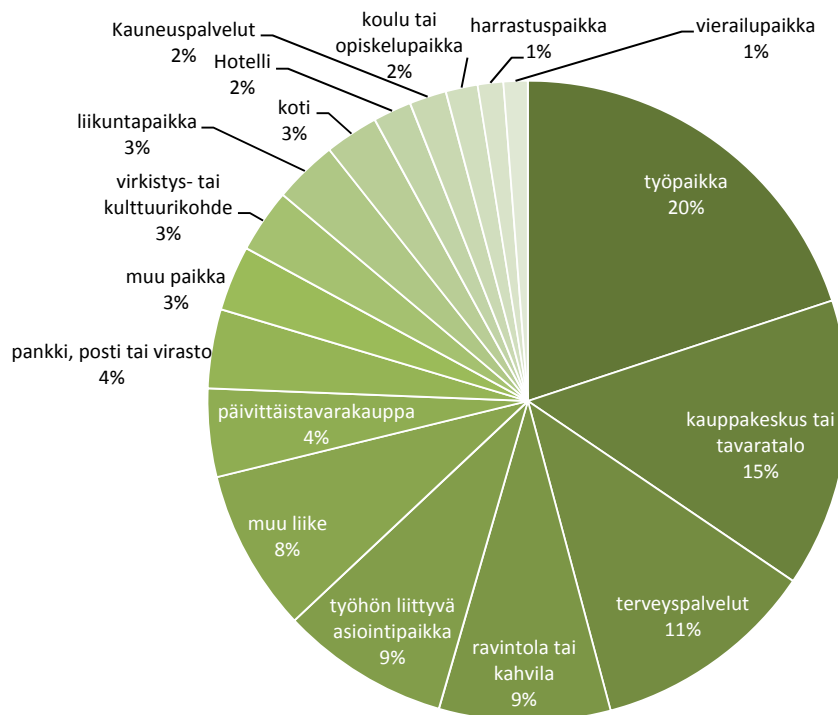


Kuva 4.38 Muiden kulkutapojen kuin henkilöauton käyttö keskustaan suuntautuvilla matkoilla.

4.3 Tutkimuksen tulokset

4.3.1 Matkan tarkoitus ja määräpaikka

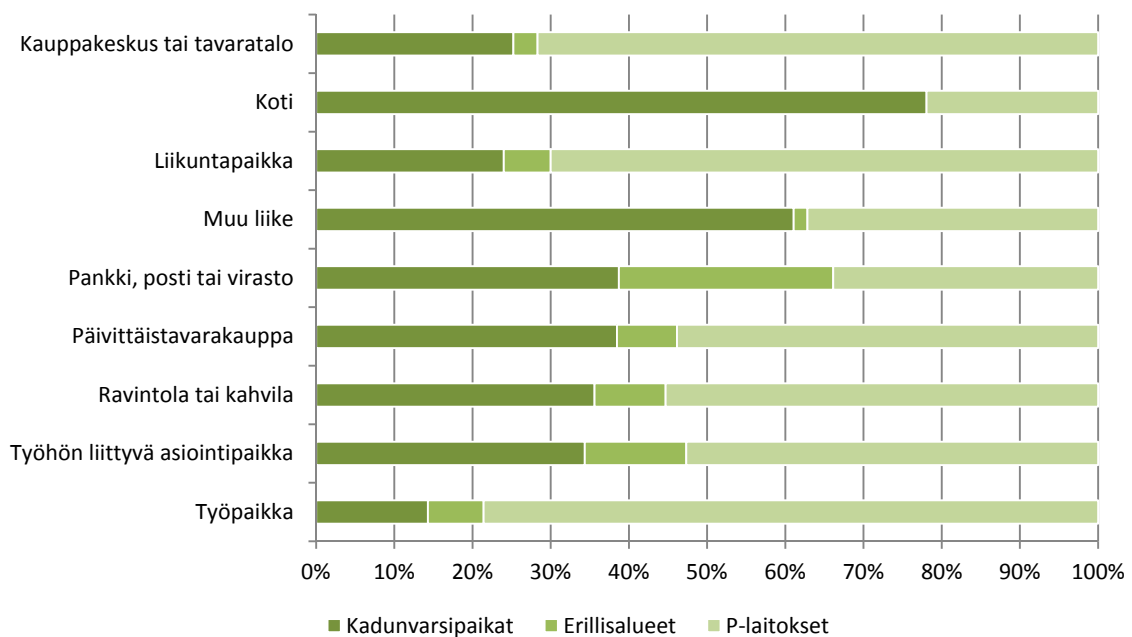
Suurimmalla osalla haastatteluihin vastanneista oli päämääränään työpaikka. Töihin oli matkalla noin 20 % vastaajista. Vuoden 2003 tutkimuksessa työpaikan osuus määränpäistä oli 15 % ja suurin yksittäinen määränpää olivat tavaratalot ja kauppakeskukset 22 % osuudella. Tässä tutkimuksessa kauppakeskusten ja tavaratalojen osuus jäi 15 %:iin. Myös terveyspalveluihin matkalla olleiden osuus kasvoi vuoden 2003 tutkimuksesta ollen 11 % (8 % vuonna 2003). Ravintolaan tai kahvilaan sekä työhön liittyvään asiointipaikkaan oli molempiin matkalla 9 % vastaajista. Päivittäistavarakauppan osuus määränpäänä oli myös pienempi kuin vuonna 2003. 4 % vastaajista ilmoitti määränpääkseen päivittäistavarakauppan kun vuonna 2003 heidän osuutensa oli 9 %. Haastatteluun vastanneiden määränpääjakauma on esitetty kuvassa 4.6.



Kuva 4.6 Vastaajien määränpääjakauma.

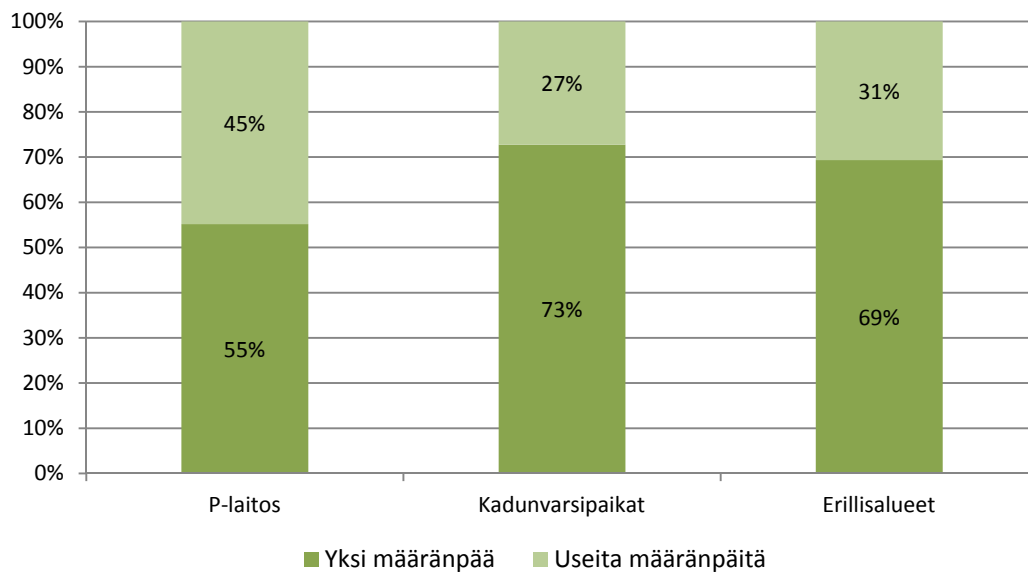
Pysäköintipaikan tyyppi vaihtelee jonkin verran määränpään mukaan. Kadunvarsipaikoille sekä erillisalueille pysäköitiin erityisesti kotiin, muuhun liikkeeseen tai pankkiin, postiin sekä virastoon suuntautuvilla matkoilla. Kotiin suuntautuvilla matkoilla miltei 80 % pysäköi kadunvarsipaikalle tai erillisalueelle. Pysäköintipaikan tyyppi eri matkaryhmissä on esitetty kuvassa 4.7.

Pysäköintilaitokset sen sijaan olivat suosituimpia pysäköintipaikkoja työpaikoille, liikuntapaikoille sekä kauppakeskukseen ja tavarataloon suuntautuvilla matkoilla. Työpaikoille päättyvillä matkoilla lähes 80 % pysäköi pysäköintilaitokseen, mikä osaltaan selittyy työnantajien tarjoaminen paikkojen sijaitsemisella pysäköintilaitoksissa. Toisaalta työpaikoilla vietetään yleensä pidempiä aikoja, jolloin kadunvarsipysäköinti voisi nousta liian kalliiksi vaihtoehdoksi tai kadunvarren aikarajoitukset eivät sovellu pitkäaikaiseen pysäköintiin erityisesti ydinkeskustassa.



Kuva 4.7 Pysäköintipaikkatyyppien jakauma suosituimmissa määränpääryhmissä.

Suurin osa, eli 62 % haastatteluun vastanneista, ilmoitti asioivansa samalla pysäköinnillä yhdessä määränpäässä. Lopuilla vastanneista määränpäitä oli kaksi tai useampia. Kuvassa 4.8 on kuvattu määränpäiden lukumäärää eri pysäköintipaikoissa. Pysäköintilaitoksissa useammassa määränpäisessä käyviä vastaajia oli miltei puolet, kun taas kadunvarsipaikoilla sekä erillisalueilla yhdessä määränpäässä käyviä oli selkeästi eniten.

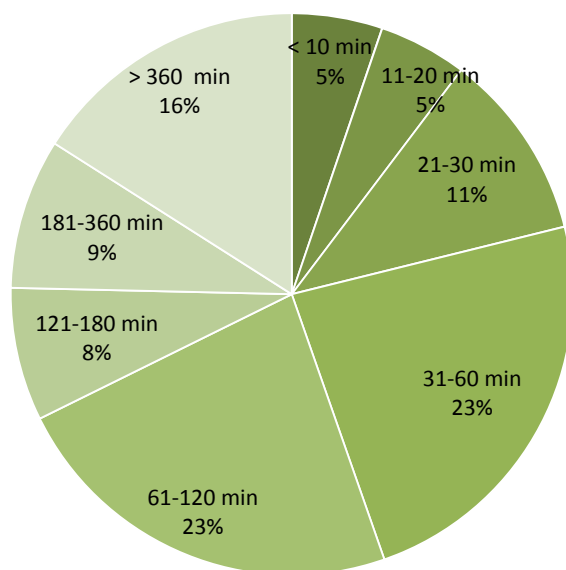


Kuva 4.8 Määränpäiden lukumäärä erityyppisillä pysäköintipaikoilla.

4.3.2 Pysäköinnin kesto

Pysäköinnin keskimääräinen pituus haastatteluaineistossa oli 2 tuntia 55 minuuttia. Keskimääräinen pysäköinti-aika on vuoden 2003 tutkimuksesta kasvanut 20 minuutilla, sillä keskimääräinen pysäköinnin pituus oli aiemmassa tutkimuksessa 2 tuntia 35 minuuttia.

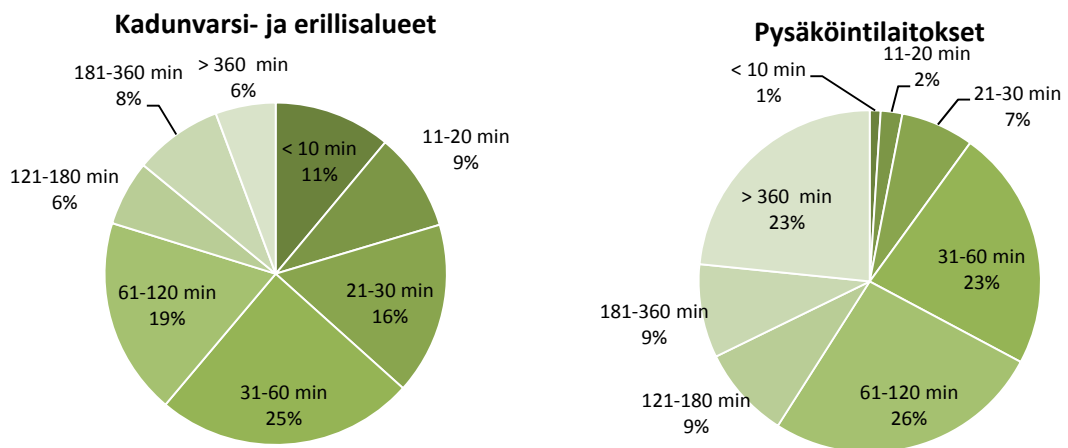
Hyvin lyhyitä alle 20 minuutin pysäköintejä oli haastatteluaineistossa noin 10 % ja vastaavasti hyvin pitkiä yli kuuden tunnin pysäköintejä oli noin 16 % pysäköinneistä. Noin puolet pysäköinneistä kesti puolesta tunnista kahteen tuntiin. Kuvassa 4.9 on esitetty kaikkien pysäköintien pituusjakauma. Vuoteen 2003 verrattuna pysäköintien pituusjakaumassa ei ole tapahtunut suuria muutoksia.



Kuva 4.9 Pysäköintien pituusjakauma.

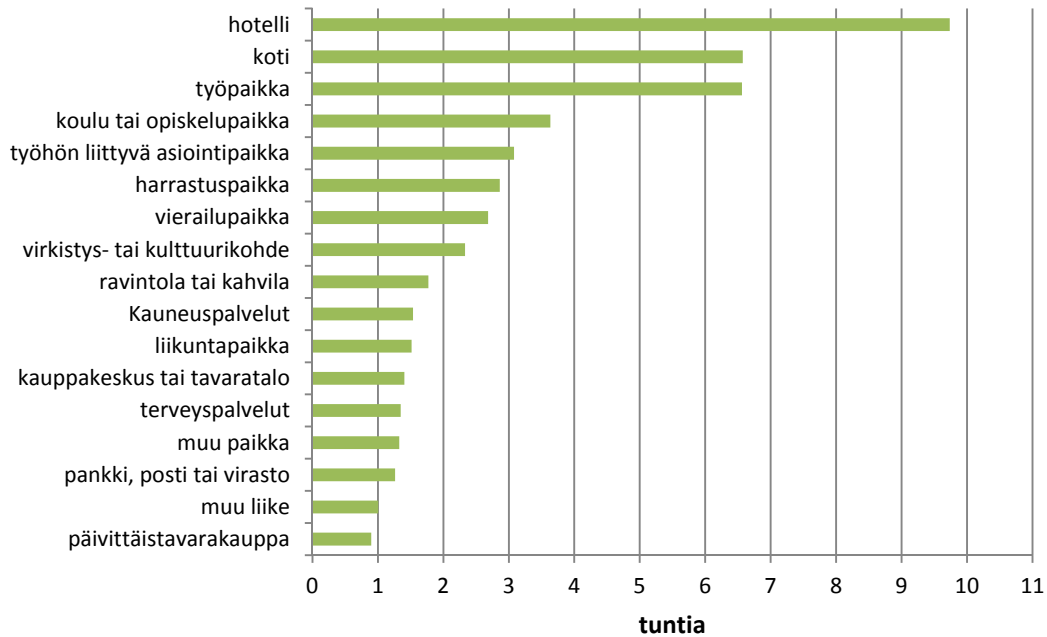
Pysäköinnin pituus oli pysäköintilaitoksissa huomattavasti pidempi kuin kadunvarsipaikoilla. Kuvan 4.10 mukaisesti noin 40 % pysäköinneistä kesti yli kaksi tuntia, kun sama luku kadunvarsi- ja erillisalueilla oli noin 20 %. Kadunvarsi- ja erillisalueilla yli 60 % pysäköinneistä kesti enintään tunnin.

Keskimääräinen pysäköinnin kesto oli pysäköintilaitoksissa 3 tuntia 44 minuuttia, kadunvarsipaikoilla 1 tunti 44 minuuttia ja erillisalueilla noin 2 tuntia. Pysäköinnin keskimääräiset pituudet eri pysäköintipaikoilla ovat kasvaneet hieman vuoteen 2003 verrattuna. Tuolloin pysäköintilaitoksissa keskimääräinen pysäköinnin pituus oli 3 tuntia 29 minuuttia, kadunvarsipaikoilla 1 tunti 36 minuuttia ja erillisalueilla 1 tunti 57 minuuttia. Pysäköinnin pituuden kasvu voi osaltaan johtua enimmäispysäköintiajan kasvusta 1-maksuvyöhykkeellä kadunvarsi- ja erillisalueilla tunnista kahteen tuntiin.



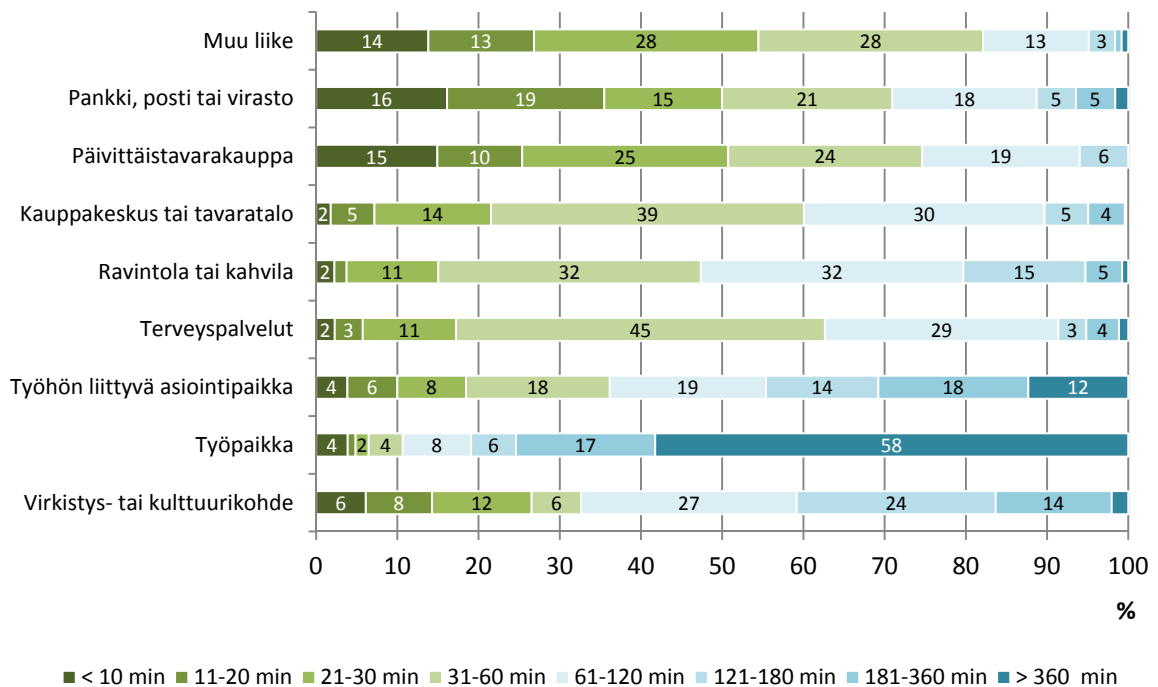
Kuva 4.10 Pysäköinnin pituusjakauma pysäköintilaitoksissa ja kadunvarsipaikoilla. Vasen kuvaaja kuvaa pysäköinnin pituutta kadunvarsipaikoilla sekä erillisalueilla ja oikeanpuoleinen pysäköintilaitoksissa.

Pysäköinnin keskimääräinen kesto vaihteli eri määränpäryhmissä hieman alle tunnista miltei kymmeneen tuntiin kuvan 4.11 mukaisesti. Pisimmät pysäköintiajat olivat hotelleissa vierailleilla sekä kotiin ja työpaikkoihin menijöillä. Näissä kohteissa onkin tyyppistä pysäköidä joko yön yli tai koko päivän ajan. Lyhimmät pysäköintiajat olivat päivittäistavarakaupassa, muussa liikkeessä, pankissa, postissa tai virastossa sekä terveyspalveluissa asioinneilla. Pysäköinnin kesto oli noin tunnin kaikissa näissä määränpäryhmissä.



Kuva 4.11 Pysäköinnin keskimääräinen kesto eri määränpäryhmissä.

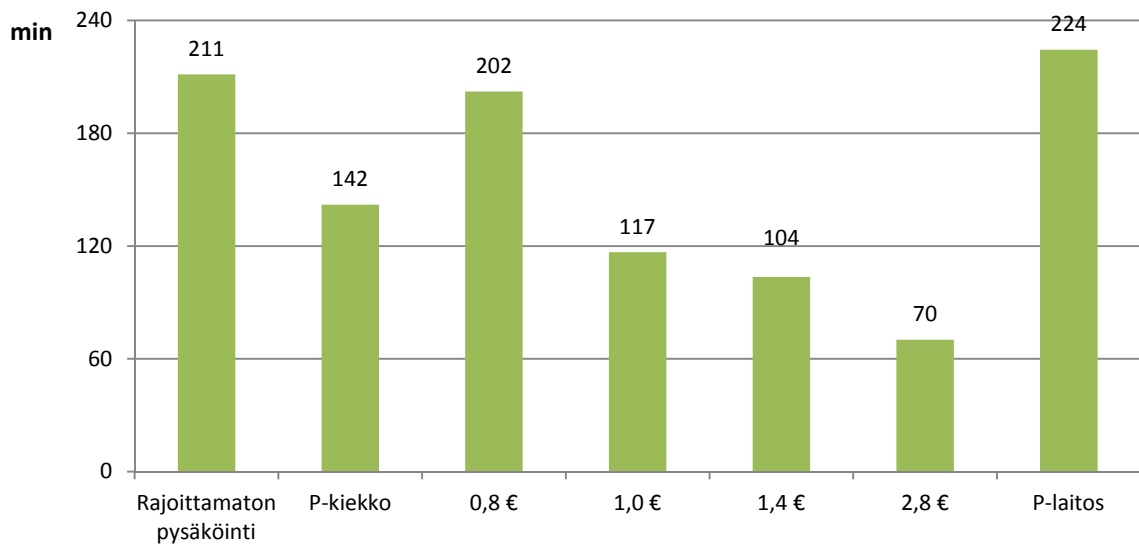
Kuvassa 4.12 on esitetty pysäköinnin pituusjakauma määränpäryhmittäin. Yli kuuden tunnin pysäköintejä on erityisesti työhön liittyvissä pysäköinneissä, kun taas hyvin lyhyet, enintään puolen tunnin pysäköinnit, keskittyvät päivittäistavara kauppoihin, pankkiin, postiin tai virastoon sekä muihin liikkeisiin suuntautuviin matkoihin.



Kuva 4.12 Pysäköinnin pituusjakauma eri määränpäryhmissä.

Pysäköinnin pituus vaihteli myös pysäköinnin hinnan mukaan. Rajoittamattomilla paikoilla pysäköinnin pituus oli miltei yhtä suuri kuin pysäköintilaitoksissa. Eri maksuvyöhykkeiden aikarajoituk-

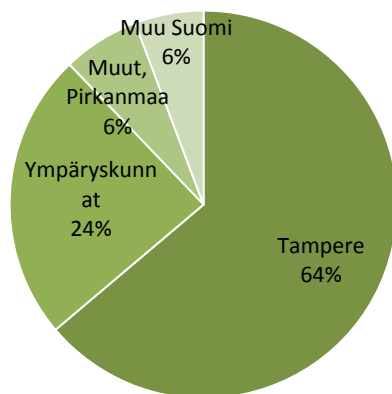
set vaikuttavat pysäköinnin keston. 1-maksuvyöhykkeellä, missä pysäköinnin hinta tutkimushetkellä oli 2,80 euroa, oli pysäköinnin keskimääräinen pituus hieman yli tunnin. 2-maksuvyöhykkeellä, missä pysäköintiaika on rajoitettu neljään tuntiin, nousi keskimääräinen pysäköinnin pituus miltei 1,5 tuntiin. 3-maksuvyöhykkeellä, jossa hinta keväällä 2013 oli 0,8 €, keskimääräinen pysäköinnin pituus oli noin kolme ja puoli tuntia. Pysäköinnin keskimääräinen pituus on esitetty kuvassa 4.13.



Kuva 4.13 Pysäköinnin keskimääräinen pituus erihintaisilla kadunvarsipaikoilla ja pysäköintilaitoksissa.

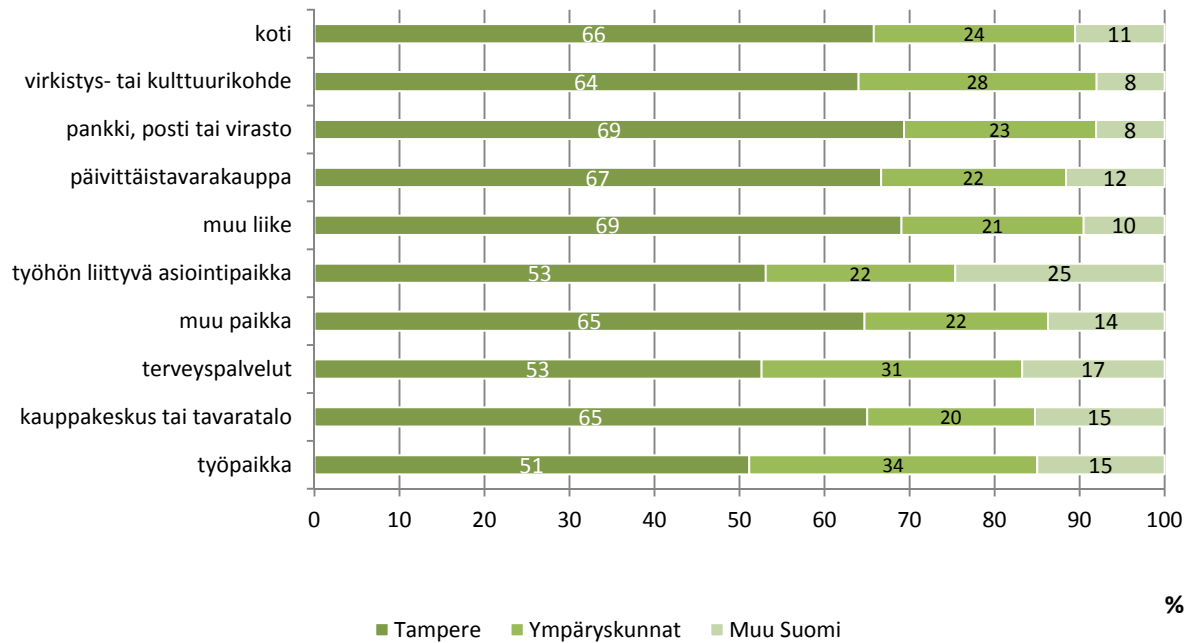
4.3.3 Matkojen lähtöpaikka

Noin kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti lähtöpaikakseen keskustaan suuntautuneelle matkalleen Tampereen. Noin 24 % oli lähtenyt matkalle Tampereen ympäryskunnista eli Lempäälästä, Nokialta, Kangasalta, Pirkkalasta tai Ylöjärveltä. Muualta Pirkanmaalta oli tulossa 6 % vastaajista samoin kuin muualta Suomesta. Lähtökuntajakauma on esitetty kuvassa 4.14. Matkojen lähtöpaikkajakauma on suurin piirtein samanlainen kuin vuonna 2003, jolloin Tampereelta matkaan oli lähtenyt 63 % vastaajista, ympäryskunnista 21 %, muualta Pirkanmaalta 10 % ja muualta Suomesta 6 %.



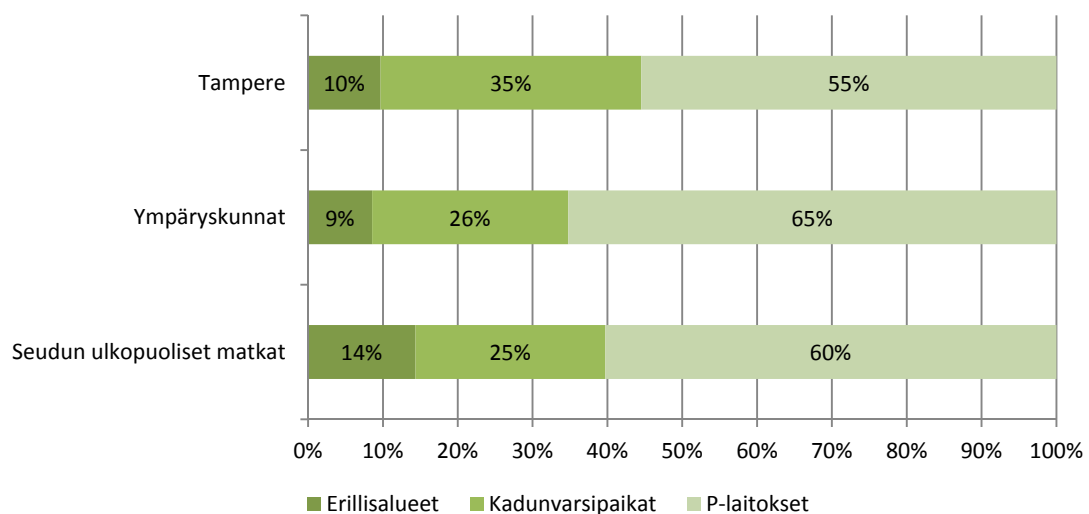
Kuva 4.14 Vastaajien lähtökunta keskustaan suuntautuneella matkalla.

Eniten muualta Suomesta matkustettiin hotelliin tai vierailupaikkaan. Myös kouluun tai opiskelupaikkaan sekä työhön liittyvään asiointipaikkaan tehtiin matkoja Pirkanmaan ulkopuolelta. Tampereen ympäryskunnista matkat suuntautuivat erityisesti työpaikoille. Matkoja tehtiin kuitenkin melko tasaisesti eri kunnista kaikissa määränpäryhmissä. Kuvassa 4.15 on esitetty vastaajien lähtöpaikkakunta eri määränpäryhmissä.



Kuva 4.15 Vastaajien lähtöpaikkakunta eri matkaryhmissä.

Ympäryskunnista sekä seudun ulkopuolelta tulleet valitsivat pysäköintilaitoksen hieman useammin pysäköintipaikakseen Tampereelta tulleisiin verrattuna. 65 % ympäryskunnista tulleista ja 60 % seudun ulkopuolelta tulleista valitsi pysäköintipaikakseen pysäköintilaitoksen. Tampereelta matkaan lähteneillä vastaava luku oli 55 %. Kuvassa 4.16 on esitetty pysäköintipaikan tyyppi lähtöpaikan mukaan.

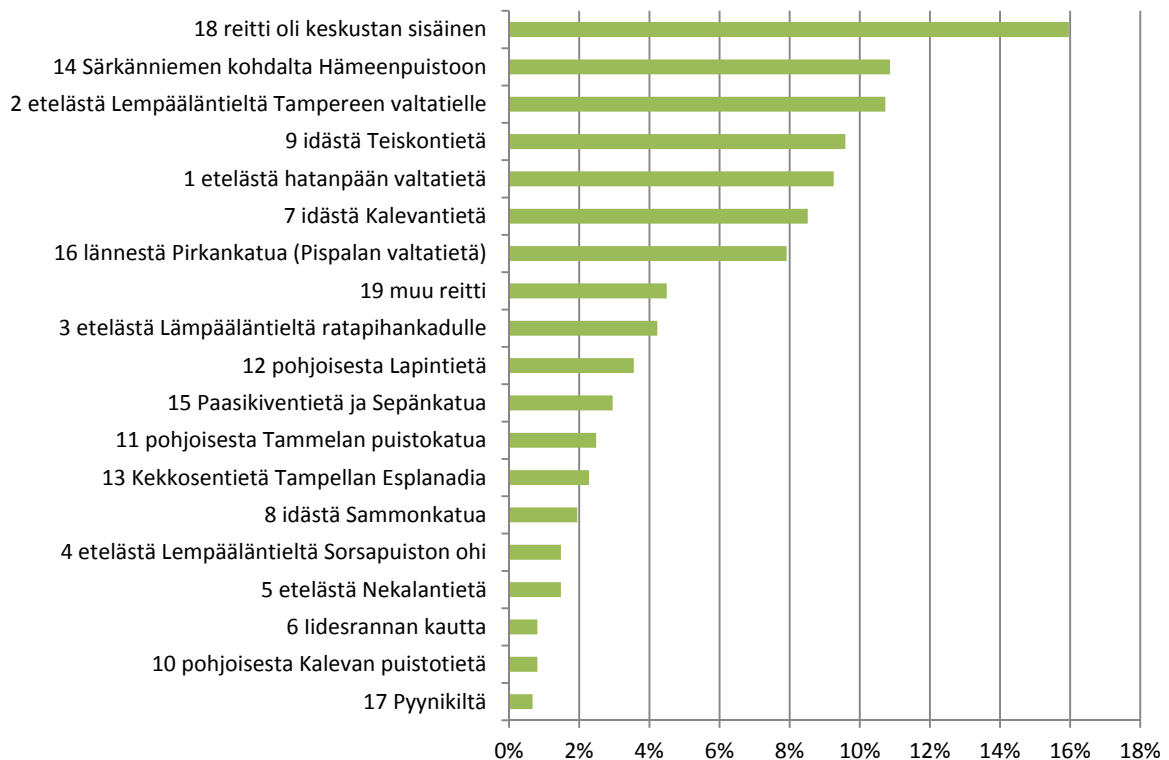


Kuva 4.16 Pysäköintipaikan tyyppi lähtökunnittain.

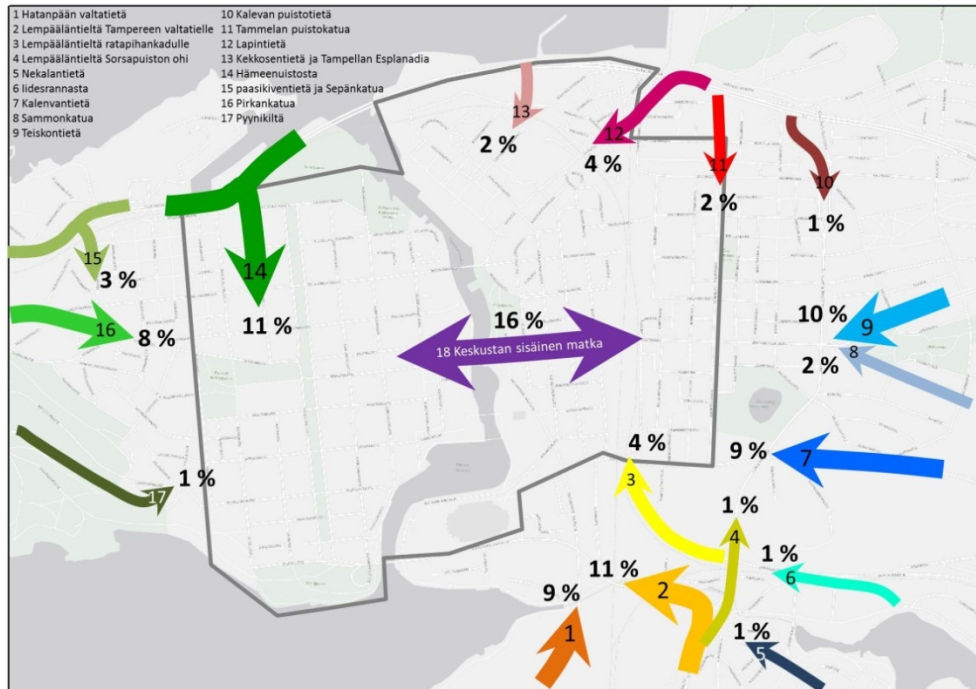
4.3.4 Tuloreitti keskusta

Haastattelussa tiedusteltiin vastaajan ajoreittiä keskusta kyseisellä matkalla. Eri reittien osuudet on esitetty kuvassa 4.17. Noin 16 %:lla vastaajista reitti oli keskusta sisäinen, jolloin lähtöpaikka automatkalla oli keskusta sisällä. Kasvu vuoteen 2003 verrattuna keskusta sisäisissä matkoissa oli 2 prosenttiyksikköä. Näin ollen auton siirtäminen keskusta sisällä määränpään mukaan on yhä yleisempää. Myös niiden osuus, jotka ilmoittivat käyvänsä samalla pysäköinnillä vain yhdessä määränpäässä, kasvoi kahdella prosenttiyksiköllä 60 prosentista 62 prosenttiin vuosina 2003 ja 2013. Pysäköintilaitoksissa keskusta sisäisten matkojen osuus oli 13 % ja kadunvarsisekä erillisalueilla 18 %.

Keskusta ulkopuolelta tulevilla matkoilla suosituimmat ajoreitit olivat Särkänniemen kohdalta Hämeenpuistoon kääntyminen sekä etelästä Lämpääläntieltä Tampereen valtatielle ajaminen molemmat 11 % osuudella. Myös Teiskontien, Hatanpään valtatie sekä Kalevantien kautta kulkevat reitit olivat suosittuja. Kuvassa 4.18 on merkitty eri tuloreitit kartalle sekä niiden osuus kaikista matkoista.



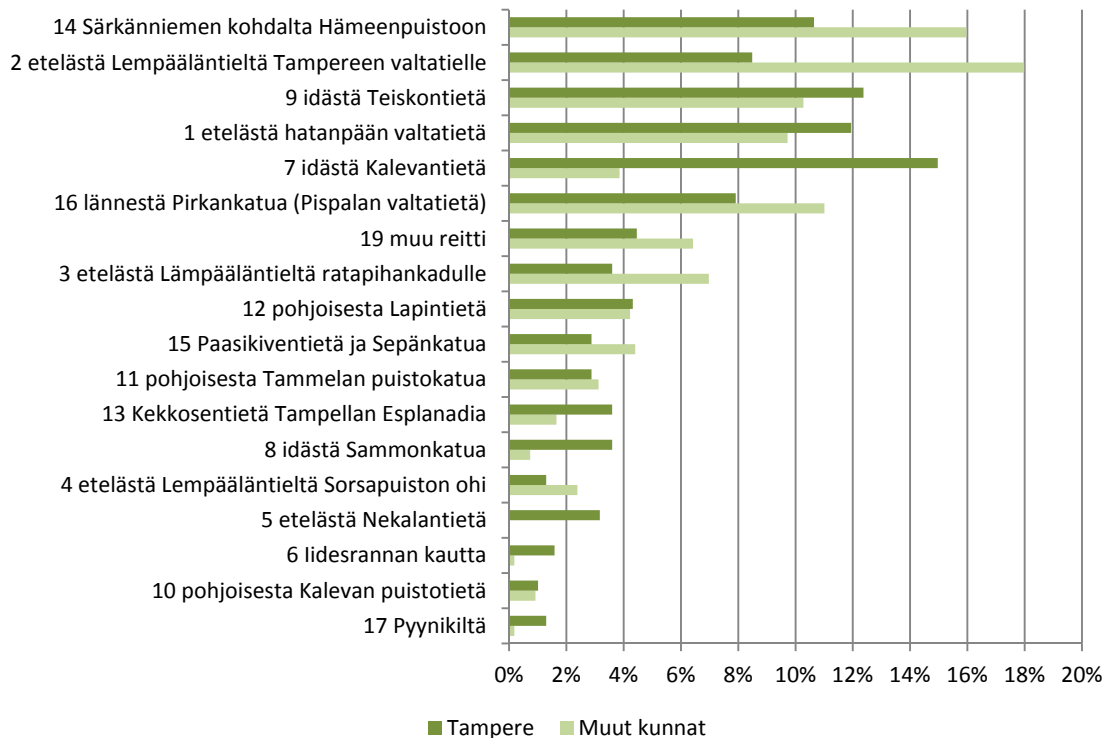
Kuva 4.17 Vastaajien tuloreitti keskusta (reitien osuus kaikista haastatteluaineiston matkoista).



Light Gray Canvas Base

Kuva 4.18 Eri tuloreittien osuus kaikista matkoista.

Kuvassa 4.19 on esitetty Tampereelta sekä muista kunnista pysäköimään tulleiden ajoreitit keskustaan. Muista kunnista tulleet suosivat erityisesti reittejä etelästä Lempääläntieltä Tampereen valtatielle (18 %) sekä Särkänniemen kohdalta kääntymistä Hämeenpuistoon (16 %). Tampereelta tulleet sitä vastoin ajoivat useimmiten idästä Kalevantietä (15 %) tai Teiskontietä (12 %) sekä etelästä Hatanpään valtatieen kautta (12 %).

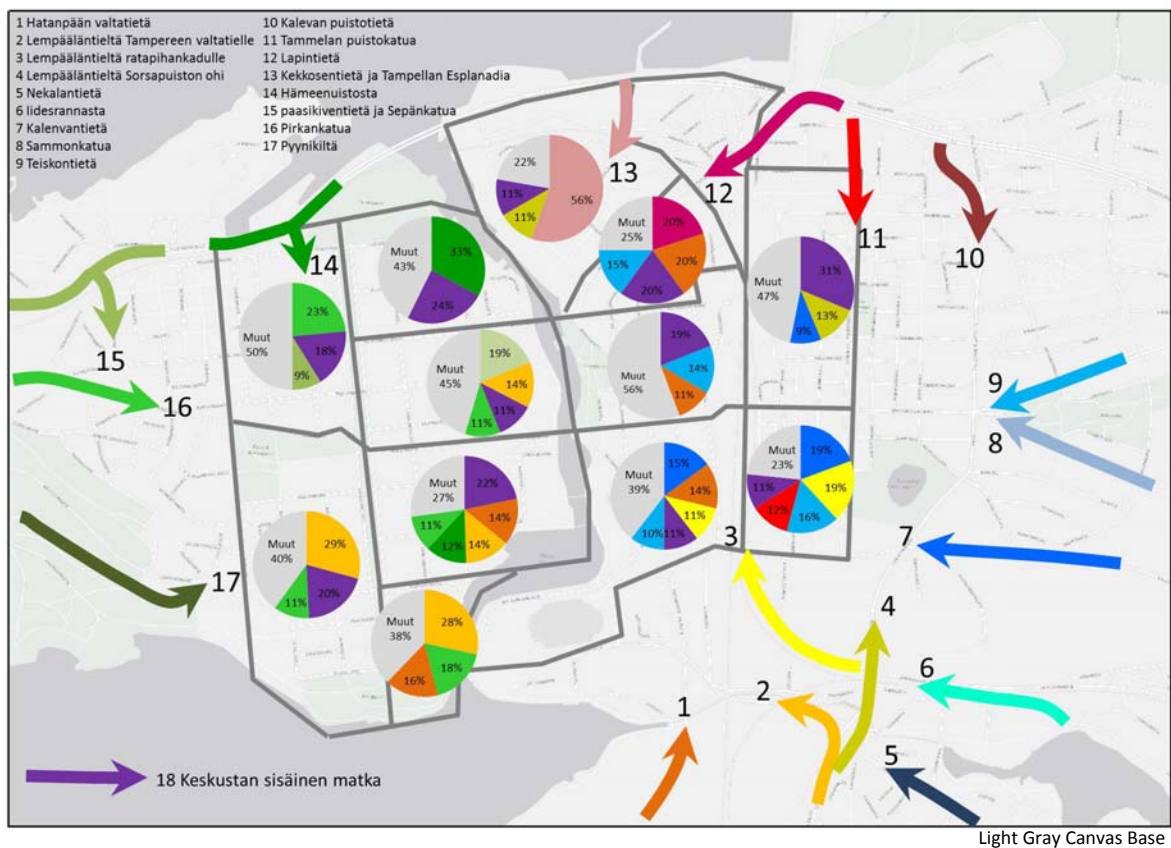


Kuva 4.19 Tampereelta ja Tampereen ulkopuolelta tulossa olevien autoilijoiden tuloreitti keskustaan.

Kuvassa 4.20 on havainnollistettu mihin keskustan osa-alueelle kultakin ajoreitiltä on suunnattu. Kuvaajissa on ilmoitettu vain suosituimmat ajoreitit ja osio Muut sisältää kaikki muut ajoreitit. Keskustan sisältä tehdään matkoja tasaisesti kaikille keskustan osa-alueille. Tampellan Esplanadia pitkin ajettiin pääosin Tampellan alueelle samoin kuin Lapintietä ajaneet suuntasivat suurimmaksi osaksi Juhannuskylään. Tammelan puistokadulta suurin osa ajoi yliopistolle saakka. Teiskontieltä matkat suuntautuivat melko laajasti keskustan itäpuolelle Juhannuskylään, Kyttälään, Hämeenkadun kaakkoisosaan sekä yliopistolle. Samoin idästä Kalevantietä ajettiin lähinnä Itä-Tammelaan, yliopistolle sekä Hämeenkadun kaakkoisosaan.

Lempääläntieltä Sorsapuiston ohi ajettiin suurimmaksi osaksi Itä-Tammelaan ja Tampellaan. Lempääläntieltä Ratapihankadun kautta ajettiin lähinnä yliopistolle sekä Hämeenkadun kaakkoisosaan. Lempääläntieltä Tampereen valtatieen kautta ajaneet suuntasivat keskustan länsipuolelle Kaakinmaalle, Nalkalaan sekä Hämeenkadun lounais- ja luoteisosaan. Hatanpään valtatieen pitkin ajaneet sitä vastoin suuntasivat melko laajasti keskustan eri osiin Kaakinmaalle, Nalkalaan, Hämeenkadun lounais- ja kaakkoisosaan, Kyttälään sekä Juhannuskylään.

Läntisiä reittejä käyttäneet jäivät suurimmaksi osaksi keskustan länsipuolelle ja matkat suuntautuivatkin lähinnä Finlaysonin, Amurin, Kaakinmaan, Hämeenkadun luoteis- ja lounaisosan sekä Nalkalan alueelle.



Kuva 4.20 Tuloreitit keskustan eri osa-alueille.

4.3.5 Pysäköintipaikan valintaperusteet

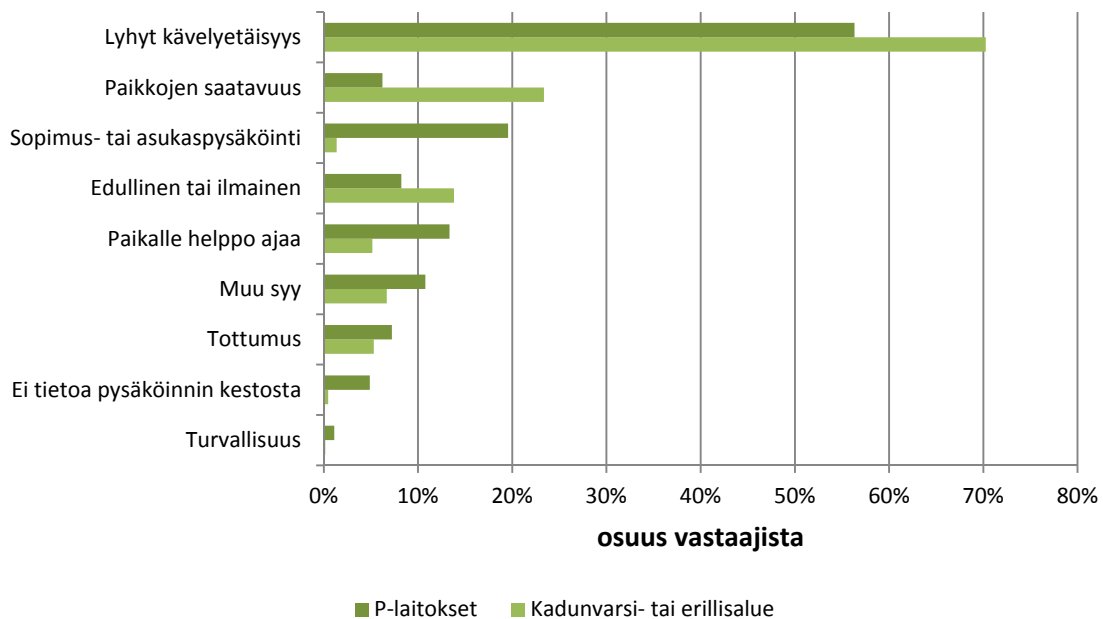
Pysäköintipaikan valintaan vaikuttaa niin pysäköintilaitoksissa kuin kadunvarsi- ja erillisalueillakin suurimmaksi osaksi lyhyt kävelyetäisyys. Noin 70 % kadunvarrella tai erillisalueilla pysäköineistä ja noin 56 % pysäköintilaitoksiin pysäköineistä ilmoitti lyhyen kävelyetäisyyden vaikuttaneen pysä-

köintipaikan valintaan. Kuvassa 4.21 on esitetty eri tekijöiden vaikutusta pysäköintipaikan valintaan niin kadunvars- ja erillisalueilla kuin pysäköintilaitoksissa.

Kadunvarsipaikoilla ja erillisalueilla muita pysäköintipaikan valintaan vaikuttaneita tekijöitä olivat erityisesti paikan saatavuus sekä edullinen tai ilmainen pysäköinti. Paikan saatavuuden ilmoitti vaikuttaneen paikan valintaan noin 23 % ja pysäköinnin edullisuuden noin 14 % vastaajista. Myös tottumus sekä se, että paikalle oli helppo ajaa, vaikuttivat jonkin verran paikan valintaan.

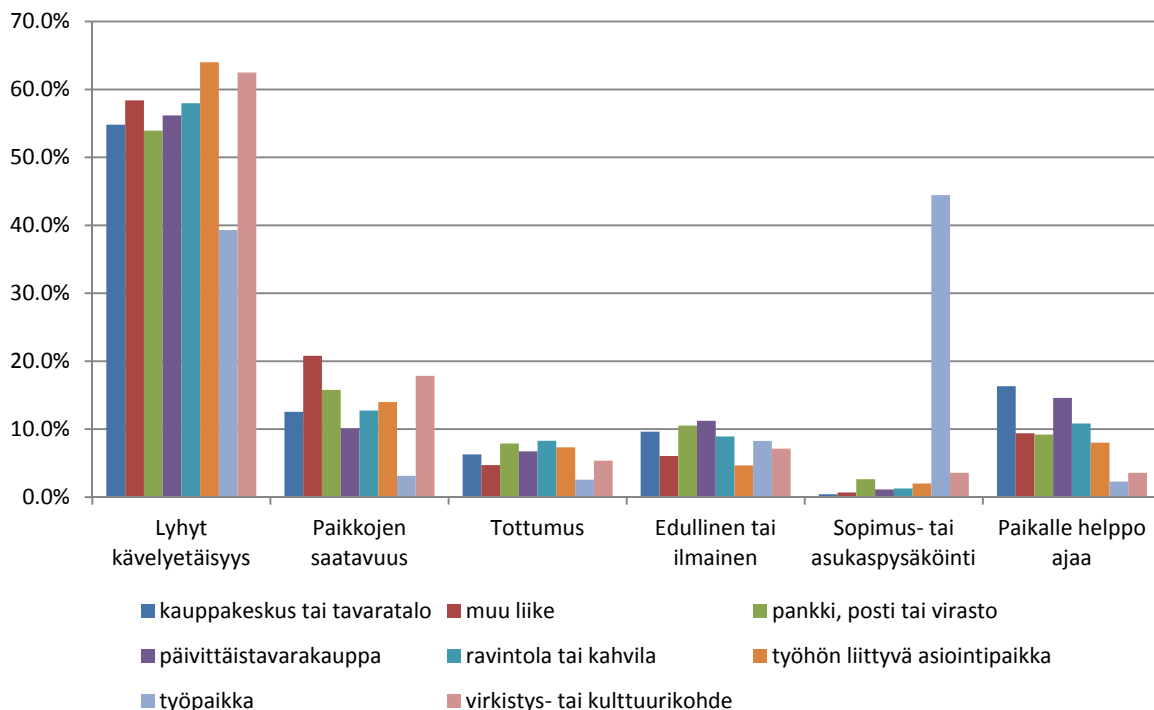
Pysäköintilaitoksissa valintaan vaikuttivat sitä vastoin lyhyen kävelyetäisyyden lisäksi erityisesti paikan oleminen sopimus- tai asukas-pysäköintipaikka. Sopimuspaikalle ilmoitti pysäköivänsä noin 20 % vastaajista kun kadunvarsipaikoilla vastaava luku oli vain noin 1 %. Paikan saatavuutta ei koettu pysäköintilaitoksissa yhtä tärkeäksi tekijäksi kuin kadunvars- ja erillisalueilla, mutta sen, että paikalle oli helppo ajaa, koki vaikuttaneen päätökseen noin 13 % vastaajista. Myös pysäköinnin edullisuus ja tottumus vaikuttivat paikan valintaan. Pysäköintilaitoksissa arvostettiin jonkin verran myös sitä, ettei pysäköintihetkellä tarvitse tietää pysäköinnin kestoa, mikä taas kadunvarsipaikoilla ei noussut merkittäväksi valintatekijäksi.

Muissa syissä pysäköintipaikan valintaan nousi esille haluttomuus tai pelko ajaa pysäköintilaitokseen sekä sääolosuhteet. Torstaina haastattelujen aikana alkoi sataa, mikä sai osan autoilijoista valitsemaan pysäköintipaikakseen pysäköintilaitoksen kadunvarsipaikan sijaan.



Kuva 4.21 Pysäköintipaikan valintaan vaikuttaneet syyt pysäköintilaitoksissa ja kadunvarsialueilla.

Lyhyttä kävelyetäisyyttä arvostettiin erityisesti työhön liittyvillä asiointimatkoilla sekä virkistys- ja kulttuurikohteissa. Työmatkoilla sopimus-pysäköintipaikka oli suurin yksittäinen syy pysäköintipaikan valintaan eikä lyhyt kävelyetäisyys noussut yhtä tärkeäksi tekijäksi. Muissa liikkeissä sekä virkistys- ja kulttuurikohteissa vieraillessa paikkojen saatavuus nähtiin tärkeämpänä tekijänä kuin muissa kohteissa. Kauppakeskuksiin ja tavarataloihin sekä päivittäistavarakauppoihin suuntautu-neilla matkoilla se, että paikalle oli helppo ajaa, koettiin tärkeäksi. Kuvassa 4.22 on esitetty joi-denkin määränpääryhmien tärkeimpiä pysäköintipaikan valintaan vaikuttaneita tekijöitä.



Kuva 4.22 Tärkeimpien tekijöiden vaikutus pysäköintipaikan valintaan eri määränpääryhmissä.

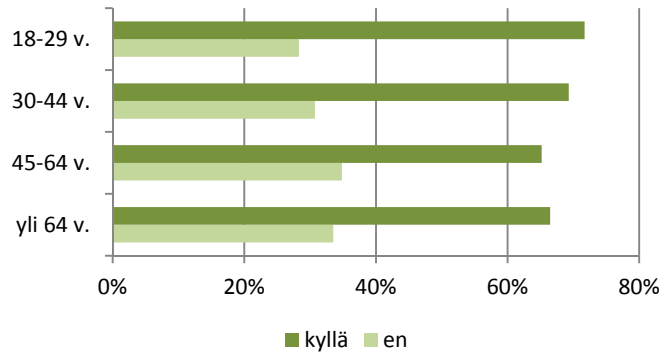
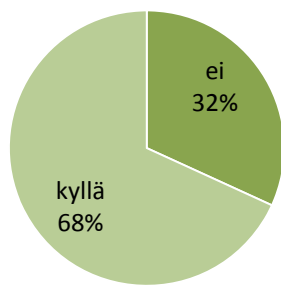
Miehet arvostivat naisia hieman enemmän pysäköintipaikan valinnassa lyhyttä kävelyetäisyyttä. Noin 63 % miesvastaajista ja 59 % naisvastaajista kertoi syyksi pysäköintipaikan valinnalle lyhyen kävelyetäisyyden. Miehet myös arvostivat naisia hieman enemmän paikkojen saatavuutta sekä edullista tai ilmaista pysäköintiä. Naiset sen sijaan arvostivat miehiä enemmän erityisesti sitä, että paikalle on helppo ajaa. Noin 13 % naisista ja 8 % miehistä mainitsi ajettavuuden syyksi pysäköintipaikan valinnalle. Naiset arvostivat miehiä hieman enemmän myös sopimus- tai asukaspaikkointipaikkoja sekä tottumusta pysäköidä tietylle paikalle.

Eri ikäryhmien välillä pysäköintipaikan valintaperusteissa ei ollut suurta eroa. Yli 64-vuotiaat arvostivat muita enemmän tottumusta pysäköidä tietylle paikalle sekä sitä, että paikalle on helppo ajaa. Paikkojen saatavuus nousi esiin erityisesti yli 64- ja 18–29-vuotiaiden ryhmissä.

4.3.6 Tyytyväisyys pysäköintipaikan hintatasoon

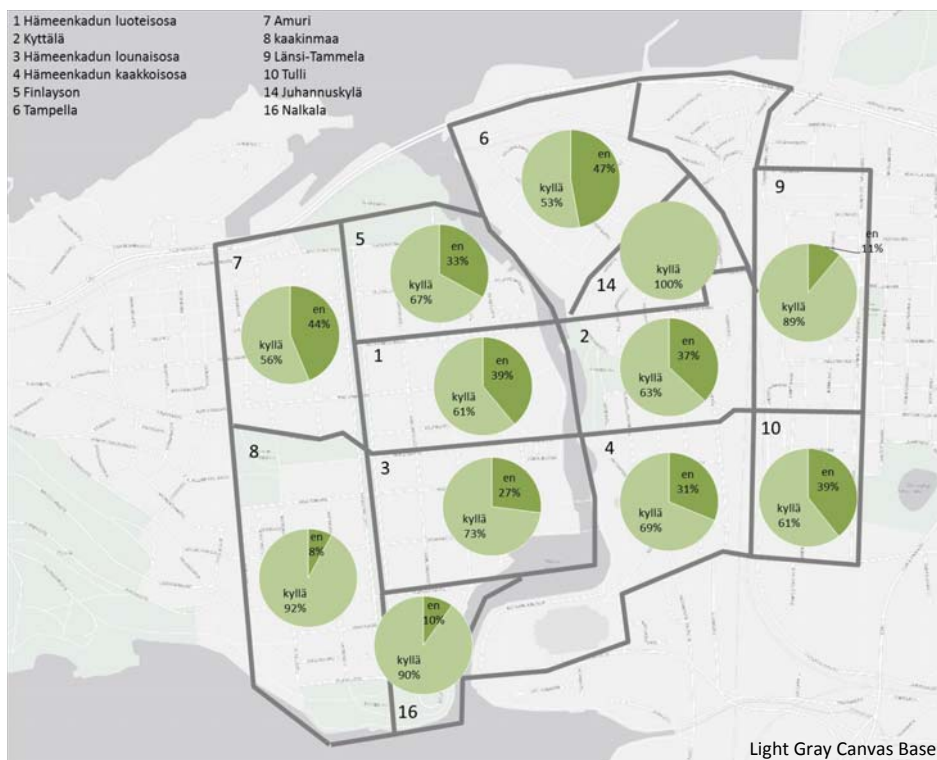
Lähes 70 % vastaajista oli tyytyväisiä valitsemansa pysäköintipaikan hintatasoon haastatteluhetkellä kuvan 4.23 mukaisesti. Tyytyväisyydessä ei ollut suuria eroja eri ikäryhmien välillä, mutta 18–29-vuotiaat sekä 30–44-vuotiaat olivat hieman tyytyväisempiä hintatasoon kuin muut ikäryhmät.

Pysäköintilaitoksiin pysäköineet olivat hieman kadunvarsi- ja erillisalueille pysäköineitä tyytyväisempiä pysäköintipaikan hintatasoon. Noin 72 % pysäköintilaitoksiin ja 64 % kadunvarsi- ja erillisalueille pysäköineistä ilmoitti olevansa hintatasoon tyytyväinen.



Kuva 4.23 Tyytyväisyys valitun pysäköintipaikan hintatasoon sekä tyytyväisyys eri ikäryhmissä.

Pysäköinnin hintatasoon oltiin erityisesti tyytyväisiä keskustan lounaisosissa Kaakinmaalla ja Nalkalassa sekä Juhannuskylässä. Tämä voi johtua osaltaan asukas- ja sopimus pysäköintipaikkojen sekä maksuttomien paikkojen sijainnista näillä alueilla. Tyytymättömmimpiä pysäköintipaikan hintaan oltiin Tampellassa, Amurissa sekä yliopiston alueella. Tampellassa 47 %, Amurissa 44 % ja yliopistolla 39 % ilmoitti olevansa tyytymätön pysäköintipaikan hintaan. Kuvassa 4.24 on esitetty tyytyväisyys valitun pysäköintipaikan hintatasoon keskustan eri osa-alueilla.



Kuva 4.24 Tyytyväisyys pysäköintipaikan hintatasoon keskustan eri osa-alueilla (sisältää kadunvarsija erillisaluepaikat sekä pysäköintilaitokset).

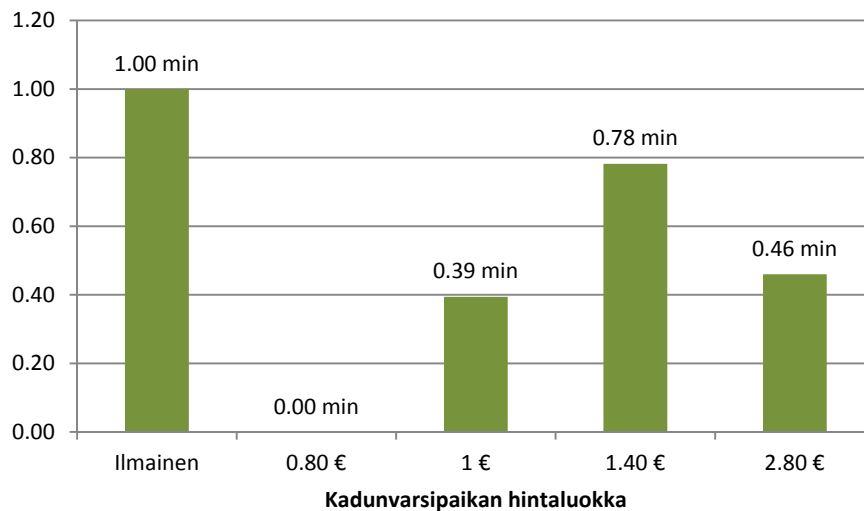
4.3.7 Pysäköintipaikan etsiminen

Yhteensä 92 % vastaajista ilmoitti löytäneensä pysäköintipaikan ilman etsimistä ja 8 % ilmoitti joutuneensa etsimään pysäköintipaikkaa muualta ennen vapaan paikan löytämistä.

Ne 8 % vastaajista, jotka ilmoittivat etsineensä pysäköintipaikkaa, käyttivät paikan etsintään keskimäärin 3,6 minuuttia. Jos otetaan huomioon myös ne vastaukset, joissa ilmoitettiin pysäköinti-

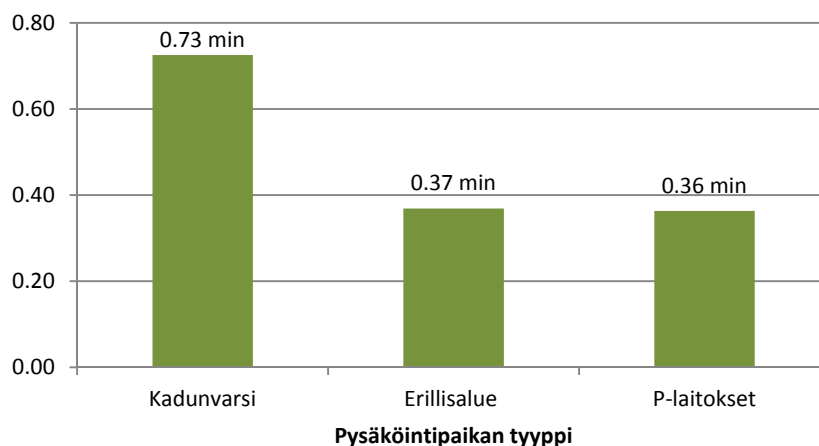
paikan etsintään käytetyn 0 minuuttia (47 % vastaajista), saadaan keskimääräiseksi pysäköintipaikan etsintäajaksi 0,5 minuuttia.

Pysäköintipaikan etsintään käytetty aika vaihteli jonkin verran kadunvarsi- ja erillisalueiden eri maksuvyöhykkeillä. Kauimmin pysäköintipaikkaa joutui etsimään ilmaisilla pysäköintipaikoilla, joissa keskimääräinen pysäköintipaikan etsintäaika oli minuutin. Kuvassa 4.25 on esitetty eri hintaluokkien pysäköintipaikoilla pysäköintipaikan etsintään keskimäärin käytetty aika. Laskennassa on otettu huomioon myös ne pysäköinnit, joissa pysäköinnin etsimisaika on ollut 0 minuuttia.



Kuva 4.25 Pysäköintipaikan etsimiseen käytetty aika kadunvarsipaikkojen eri hintaluokissa.

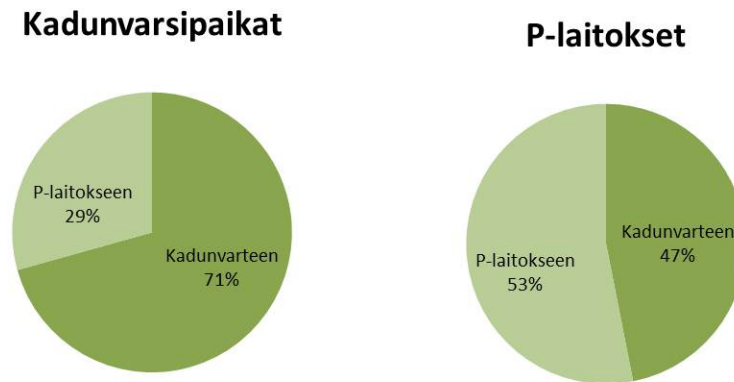
Pysäköintipaikan etsintään käytetty aika vaihteli myös eri pysäköintityyppien välillä. Kadunvarsi- paikoilla pysäköintipaikan etsintään käytettiin keskimäärin eniten aikaa, noin 0,7 minuuttia. Erillisalueilla sekä pysäköintilaitoksissa vapaan paikan kesimääräinen etsimisaika oli suurin piirtein sama, noin 0,4 minuuttia (kuva 4.26).



Kuva 4.26 Pysäköintipaikan etsintään käytetty aika eri pysäköintityypeissä.

Suurin osa vastaajista ilmoitti pysäköintipaikalle olleen vaihtoehtoisen pysäköintipaikan, jos valitulla alueella pysäköintipaikat olisivat jostain syystä olleet täynnä. Noin 30 % vastaajista ilmoitti, ettei pysäköintipaikalle olisi ollut vaihtoehtoista paikkaa. Osa näistä oli sopimuspysäköintipaikalla pysäköijä, joille pysäköintipaikka pitäisikin periaatteessa olla aina tarjolla.

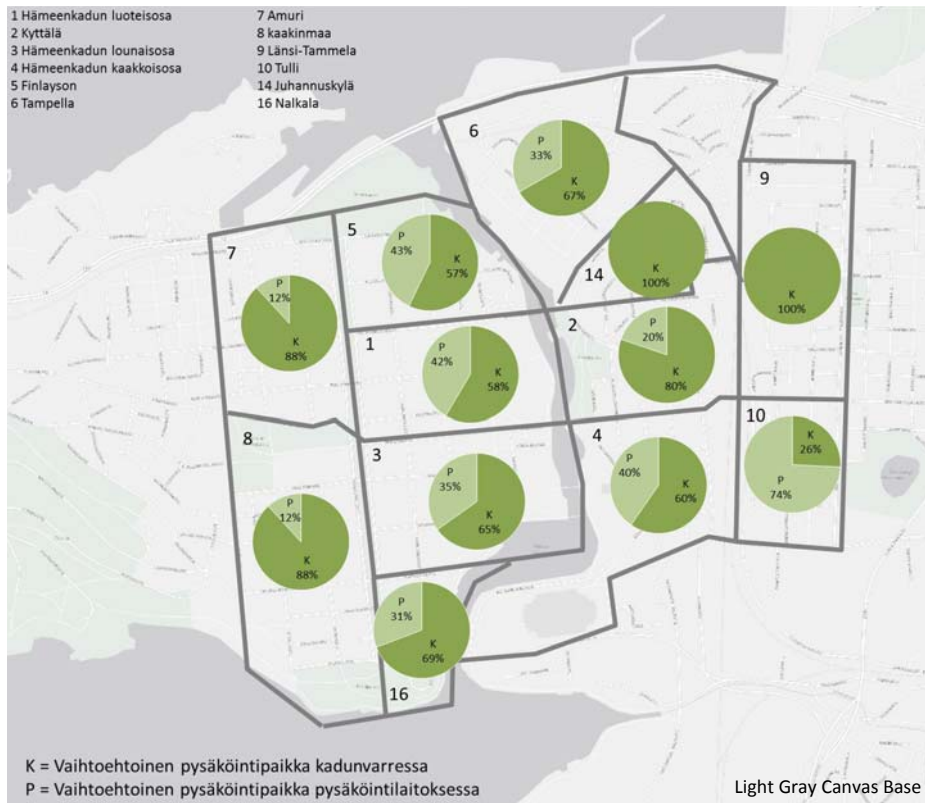
Kadunvarsi- ja erillisalueilla pysäköijistä noin 71 % ilmoitti vaihtoehtoisen pysäköintipaikan sijaitsevan läheisillä kadunvarsipaikoilla ja 29 % olisi lähtenyt etsimään paikkaa pysäköintilaitoksista (kuva 4.27). Pysäköintilaitoksissa pysäköijistä huomattavasti pienempi osa, 47 %, olisi etsinyt pysäköintipaikkaa kadunvarresta ja 53 % muista pysäköintilaitoksista. Kadunvarsipysäköijät etsisivät paikkaa yleisimmin muualta kadunvarsilta, kun taas pysäköintilaitoksissa pysäköineet ilmoittivat usein myös kadunvarren vaihtoehtoiseksi paikaksi. Koko aineistossa kadunvarsipaikan vaihtoehtoiseksi pysäköintipaikaksi ilmoitti 58 % vastanneista ja pysäköintilaitoksen 42 % vastanneista.



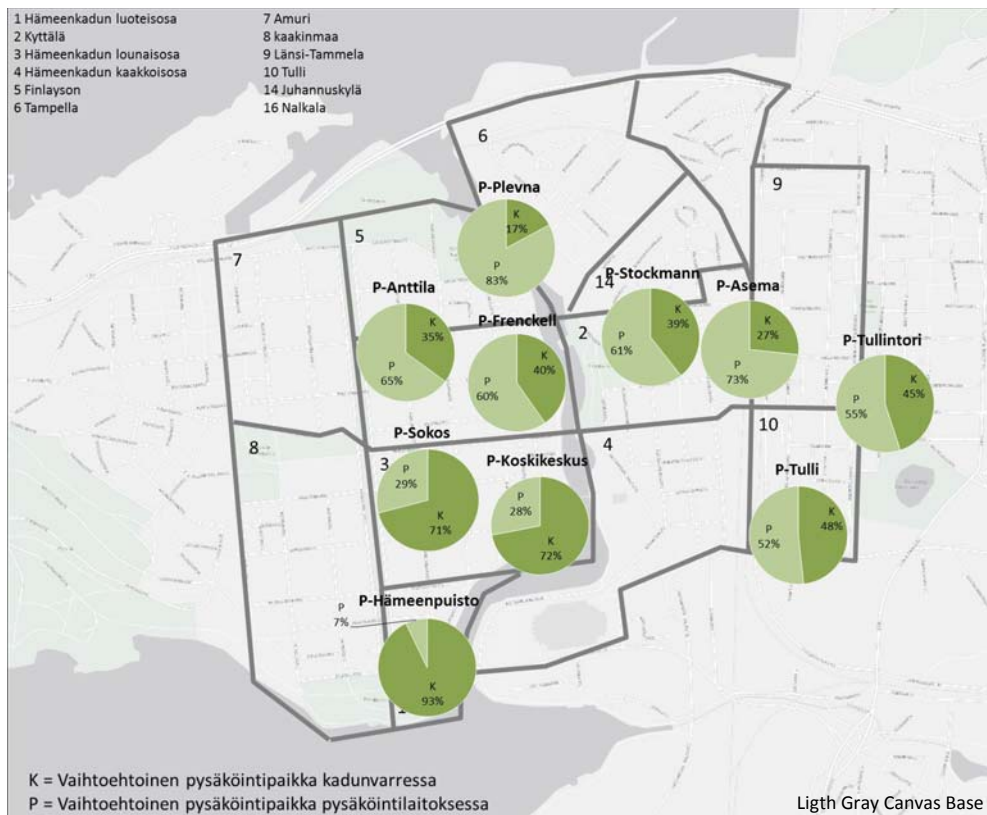
Kuva 4.27 Vaihtoehtoiset pysäköintipaikat kadunvarresta ja pysäköintilaitoksissa.

Kuvassa 4.28 on esitetty osa-alueittain vaihtoehtoisten pysäköintipaikkojen jakauma kadunvarsipaikoilla ja erillisalueilla. Juhannuskylässä, Amurissa, Länsi-Tammelassa sekä Kaakinmaalla suurin osa vastaajista etsisi vaihtoehtoista pysäköintipaikkaa kadunvarresta. Näiden alueiden lähellä ei ole pysäköintilaitoksia ja kadunvarresta on paljon sopimuspaikkoja sekä ilmaisia pysäköintipaikkoja. Yliopiston alueella, Finlaysonilla sekä Hämeenkadun luoteis-, lounais- ja kaakkoisosissa myös pysäköintilaitokset olivat usein vaihtoehtoisina pysäköintipaikkoina.

Pysäköintilaitoksiin pysäköineiden vaihtoehtoiset pysäköintipaikat on esitetty kuvassa 4.29. P-Sokoksessa, P-Hämeenpuistossa sekä P-Koskikeskuksessa suurin osa vastaajista ilmoitti vaihtoehtoisen pysäköintipaikan sijaitsevan kadunvarresta. Muissa pysäköintilaitoksissa vaihtoehtoinen pysäköintipaikka sijaitisi suurimmassa osassa tapauksia toisessa pysäköintilaitoksessa. Eroja selittää osaltaan ydinkeskustan kadunvarsipaikkojen aikarajoitukset sekä hinnat sekä lähellä sijaitsevien pysäköintilaitosten määrä. Pysäköintilaitoksissa pysäköidään yleensä suhteellisen pitkiä aikoja, eikä 1-maksuvyöhykkeen kahden tunnin aikarajoitus välttämättä sovi pysäköijän tarpeisiin.

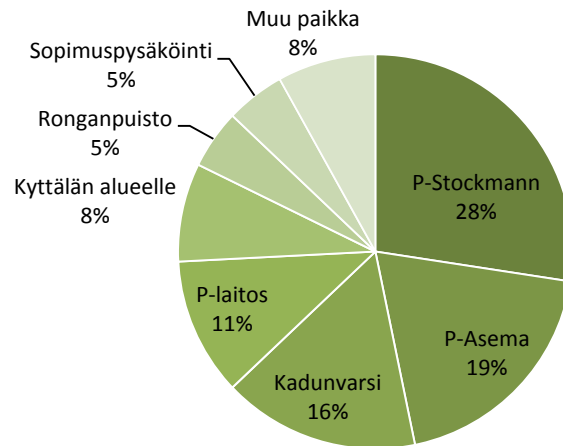


Kuva 4.28 Keskustan eri osa-alueiden kadunvarsipaikoille pysäköineiden vaihtoehtoiset pysäköintipaikat.



Kuva 4.29 Pysäköintilaitoksiin pysäköineiden vaihtoehtoiset pysäköintipaikat.

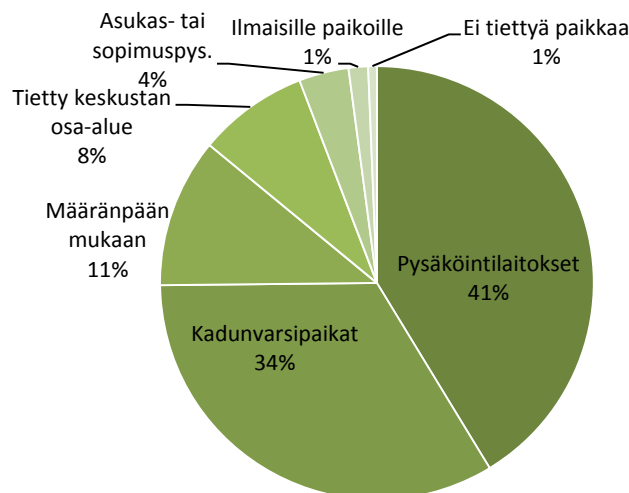
P-Hämppiin pysäköineiltä tiedusteltiin vaihtoehtoista pysäköintipaikkaa, jos P-Hämppi ei olisi käytössä (kuva 4.30). Suurin osa vastaajista, 28 %, ilmoitti vaihtoehtoisen pysäköintipaikan sijaitsevan Stockmannin pysäköintilaitoksessa. Myös rautatieaseman pysäköintilaitos olisi ollut monelle vaihtoehtoinen paikka. Läheisiltä kadunvarsipaikoilta olisi pysäköintipaikkaa etsinyt 16 % vastaajista ja erityisesti Ronganpuistosta 5 % vastaajista. Kyttälän alueelta pysäköintipaikkaa olisi etsinyt 8 % vastaajista.



Kuva 4.30 P-Hämppiin pysäköineiden vaihtoehtoiset pysäköintipaikat, jos P-Hämppiä ei olisi ollut käytössä.

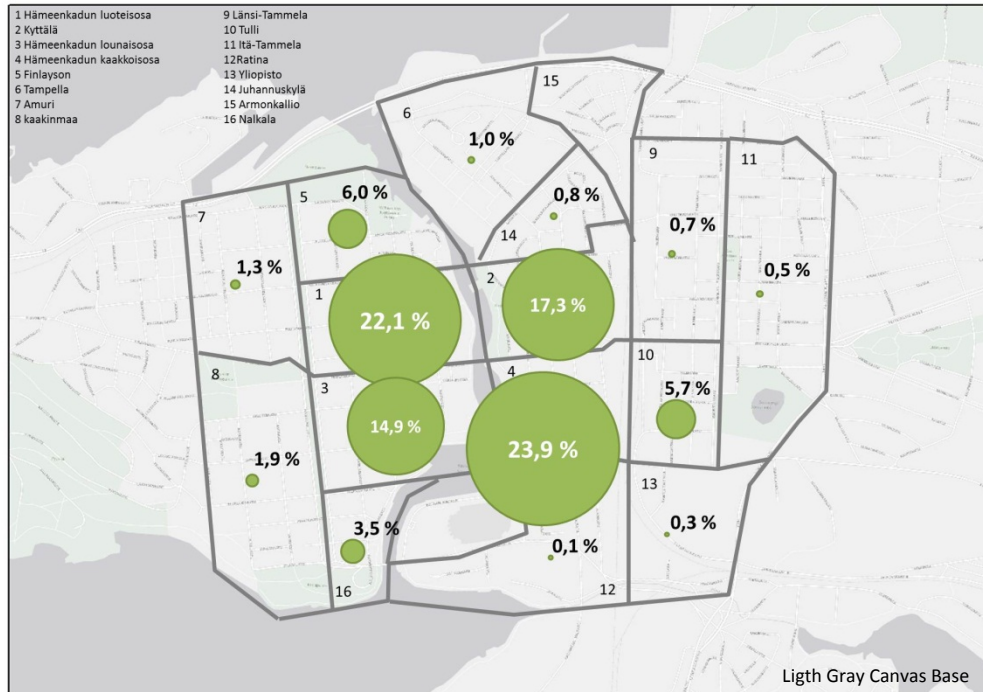
4.3.8 Yleisin pysäköintipaikka asiointimatkoilla

Haastattelussa kysyttiin, mihin vastaaja pysäköi yleisimmin tullessaan asiointimatkalle keskustaan. Kuvassa 4.31 on koottu autoilijoiden vastaukset yleisimmistä pysäköintipaikoista. Suurin osa vastaajista, 41 %, ilmoitti pysäköivänsä johonkin pysäköintilaitoksista ja hieman pienempi osa, 34 %, keskustan kadunvarsipaikoille. 11 % ilmoitti valitsevansa pysäköintipaikan määränpään mukaan mahdollisimman läheltä ja 8 % ilmoitti valitsevansa paikan tietyltä keskustan osa-alueelta. Asukas- tai sopimuspysäköintipaikkaa ilmoitti hyödyntävänsä 4 % vastaajista. Ainoastaan 1 % vastaajista etsii pysäköintipaikkaa ensisijaisesti ilmaisilta paikoilta.



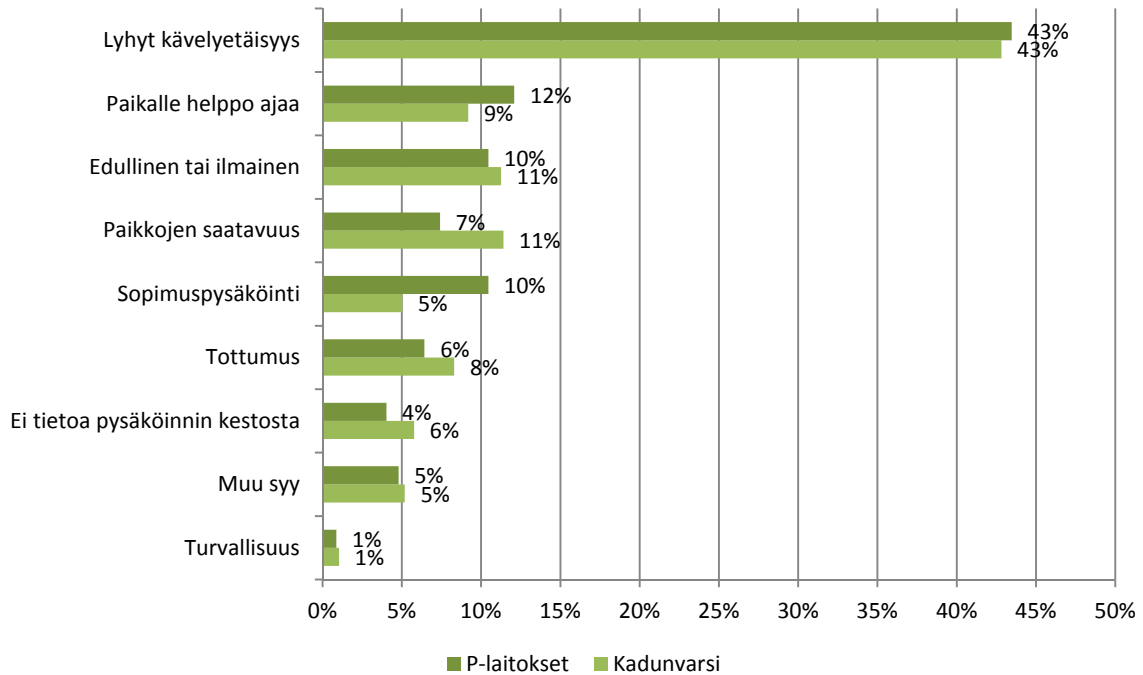
Kuva 4.31 Vastaajien yleisimmän pysäköintipaikan tyyppi asiointimatkoilla keskustassa.

Kuvassa 4.33 on esitetty vastaajien suosimat asiointipysäköintipaikat osa-alueittain. Tiedot sisältävät niin kadunvarsi- kuin pysäköintilaitospaikatkin. Suosituin keskustan osa-alue, johon vastaajat pysäköivät asiointimatkoilla, on Hämeenkadun kaakkoisosa, jonne noin 24 % vastaajista ilmoitti yleensä pysäköivänsä. Myös Hämeenkadun luoteisosaan suuntautuu suuri osa matkoista, noin 22 %. Neljän suosituimman alueen joukkoon kuuluivat myös Kyttälä ja Hämeenkadun lounaisosa, jonne yleensä ilmoitti pysäköivänsä 15–17 % vastaajista. Muiden alueiden pysäköintimäärät jäivät pienemmiksi.



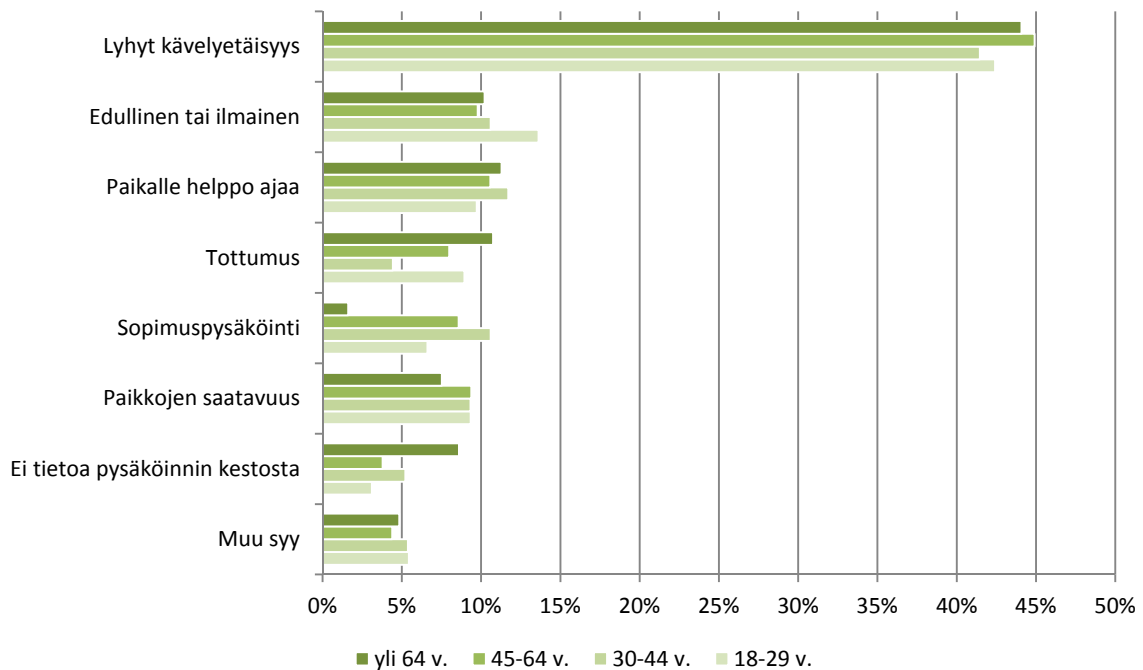
Kuva 4.33 Yleisimmän asiointipysäköintipaikan sijainti jaoteltuna alueittain. Luvut sisältävät kadunvarsi- ja pysäköintilaitokset.

Vastaajat arvostavat yleensä pysäköintipaikan valinnassa lyhyttä kävelyetäisyyttä, kuten myös haastatteluhetken pysäköintipaikan valinnassa. Noin 43 % vastaajista ilmoitti niin kadunvarsi- kuin pysäköintilaitoksissakin valitsevansa pysäköintipaikan lyhyen kävelyetäisyyden perusteella. Erot pysäköintilaitosten sekä kadunvarsi- ja pysäköintipaikkojen valinnan välillä eivät olleet yhtä selvät kuin haastatteluhetken pysäköintipaikan valinnassa. Kadunvarsi- ja pysäköintilaitosten välillä ei ollut yhtä selvää eroa kuin haastatteluhetken pysäköintipaikan valinnassa. Kadunvarsi- ja pysäköintilaitosten välillä ei ollut yhtä selvää eroa kuin haastatteluhetken pysäköintipaikan valinnassa. Kadunvarsi- ja pysäköintilaitosten välillä ei ollut yhtä selvää eroa kuin haastatteluhetken pysäköintipaikan valinnassa. Kadunvarsi- ja pysäköintilaitosten välillä ei ollut yhtä selvää eroa kuin haastatteluhetken pysäköintipaikan valinnassa. Kadunvarsi- ja pysäköintilaitosten välillä ei ollut yhtä selvää eroa kuin haastatteluhetken pysäköintipaikan valinnassa.



Kuva 4.34 Keskustan asiointimatkoilla pysäköintipaikan valintaan vaikuttavat tekijät.

Eri ikäryhmien välillä pysäköintipaikan valintatekijöissä oli pieniä vaihteluita. Nuoret arvostivat erityisesti edullisia ja ilmaisia pysäköintipaikkoja sekä paikkoja, joihin he ovat tottuneet pysäköimään. Myös yli 64-vuotiaille tottumus sekä se, että paikalle on helppo ajaa, olivat tärkeitä tekijöitä. He myös arvostivat muita enemmän sitä, ettei pysäköinnin kestoa tarvitse tietää pysäköinnin alkaessa. Sopimuspysäköintipaikkoja hyödynsivät eniten 30–44-vuotiaat. Pysäköintipaikan valintatekijöiden merkitys ikäryhmittäin on esitetty kuvassa 4.35.

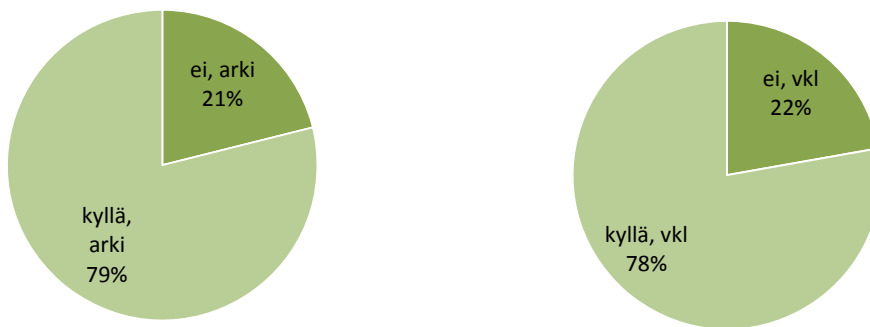


Kuva 4.35 Pysäköintipaikan valintaan vaikuttaneet tekijät ikäryhmittäin.

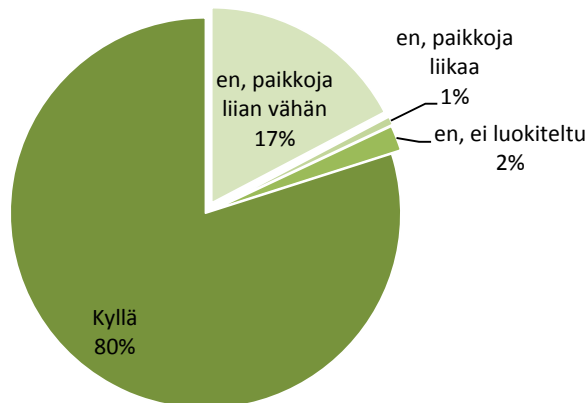
Pysäköintipaikan valintaan vaikuttaneet tekijät eivät juurikaan vaihdelleen sukupuolen mukaan. Kuten haastatteluhetken pysäköintipaikan valinnassakin, naiset arvostivat miehiä hiukan enemmän sitä, että paikalle on helppo ajaa sekä paikkoja, joissa ei tarvitse tietää pysäköinnin kestoa. Miehet taas arvostivat naisia hiukan enemmän edullisia ja ilmaisia pysäköintipaikkoja, paikkojen saatavuutta sekä paikkoja, joihin he ovat tottuneet pysäköimään.

4.3.9 Tyytyväisyys keskustan pysäköintijärjestelyihin

Keskustasta on melko helppoa löytää pysäköintipaikka niin arkipäivänä kuin viikonloppunakin. Hieman alle 80 % vastaajista ilmoitti pysäköintipaikan löytämisen olevan helppoa viikonpäivästä riippumatta (kuva 4.39). Noin 80 % vastaajista oli tyytyväisiä pysäköintipaikkojen määrään keskustassa (kuva 4.40).

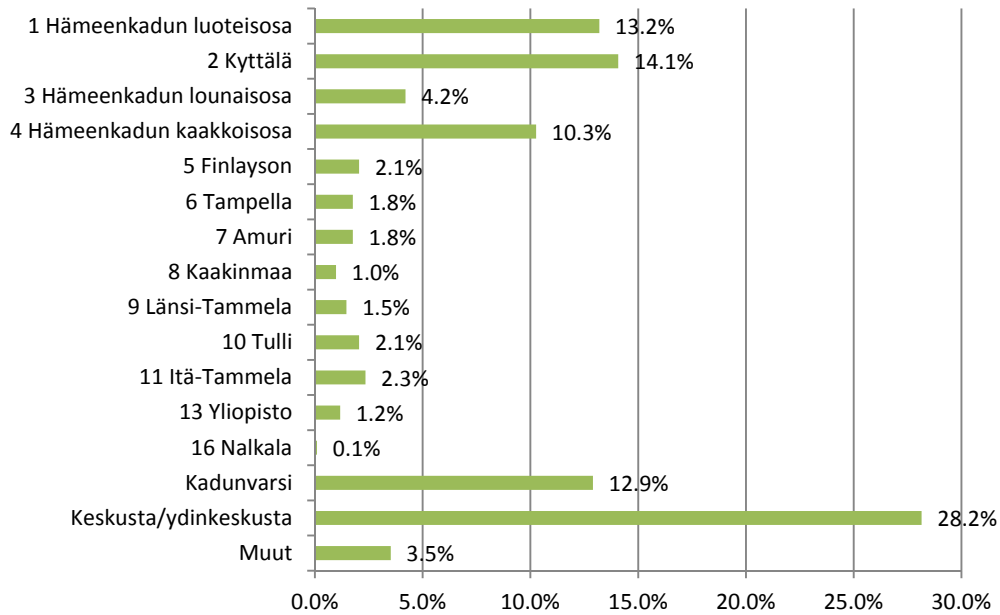


Kuva 4.39 Pysäköintipaikan löytämisen helppous keskustassa arkipäivänä (vas.) ja viikonloppuna (oik.).



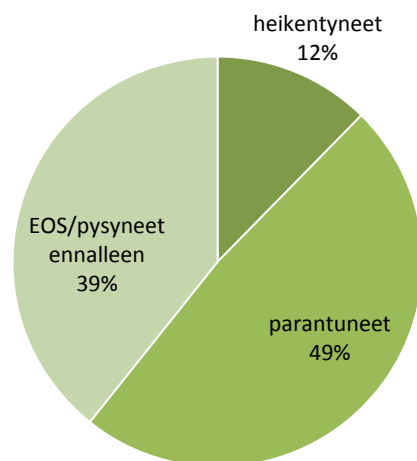
Kuva 4.40 Tyytyväisyys pysäköintipaikkojen määrään keskustassa.

Kuvassa 4.41 on esitetty ne alueet, joille vastaajat toivoivat lisää pysäköintipaikkoja. Keskusta tai ydinkeskusta ylipäänsä mainittiin noin 28 %:ssa vastauksista. Kadunvarsipaikoille yleensä toivoi lisää paikkoja hieman alle 13 % vastaajista. Keskustan osa-alueista lisää paikkoja toivottiin erityisesti Kyttälään, Hämeenkadun luoteisosaan sekä Hämeenkadun kaakkoisosaan.



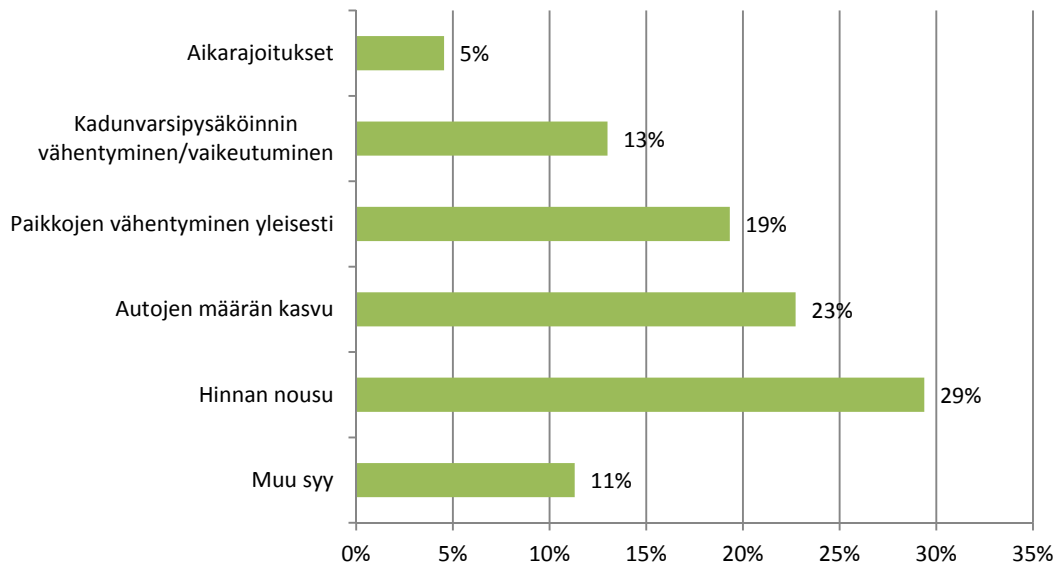
Kuva 4.41 Alueet, joilla tarvittaisiin vastaajien mielestä lisää pysäköintipaikkoja (osuus kaikista nimetyistä paikoista, n=175).

Noin puolet vastaajista arvioi pysäköintiolosuhteiden parantuneen keskustassa viimeisten viiden vuoden aikana (kuva 4.42). Yhteensä 12 % vastaajista arvioi olosuhteiden heikentyneen. Lähes 40 % haastatelluista jätti vastaamatta kysymykseen kokonaan, ei osannut arvioida kehitystä tai arvioi olosuhteiden pysyneen ennallaan. Kuvassa 4.42 on esitetty vastaajien arvio pysäköintiolosuhteiden kehityksestä.



Kuva 4.42 Vastaajien arvio keskustan pysäköintiolosuhteiden kehityksestä viimeisen viiden vuoden aikana (n=949).

Suurimmat syyt olosuhteiden heikentymiseen vastaajien mielestä olivat pysäköinnin hinnan nousu (noin 30 %), autojen määrän kasvu (noin 23 %) sekä pysäköintipaikkojen määrän vähentyminen yleisesti (noin 19 % vastauksista). Esille nousivat myös kadunvarsipysäköinnin vähentyminen tai vaikeutuminen sekä aikarajoitusten tiukkuus. Muissa syissä esiin nousi erityisesti pysäköintiruutujen ahtaus autokoon kasvaessa sekä asukaspysäköintipaikkojen huono saatavuus. Kuvassa 4.43 on esitetty vastaajien näkemykset pysäköintiolosuhteiden heikentymisestä.



Kuva 4.43 Vastaajien yksilöimät syyt pysäköintiolosuhteiden heikentymiselle (n=177).

Yleisten tyytyväisyyskysymysten lisäksi P-Hämppiin pysäköineitä pyydettiin arvioimaan ajoreitin selkeyttä. Suurin osa eli 65 % vastaajista piti ajoreittiä P-Hämppiin selkeänä. Suurimmat syyt viitoituksen epäselkeyteen johtuivat vastaajien mielestä opastuksen sekä viitoituksen epäselkeydestä ja erityisesti ulkopaikkakuntalaisille pysäköintilaitoksen löytämisen arvioitiin olevan hankalaa. Myös sisäänajojen sijaintia pidettiin epäselvinä.

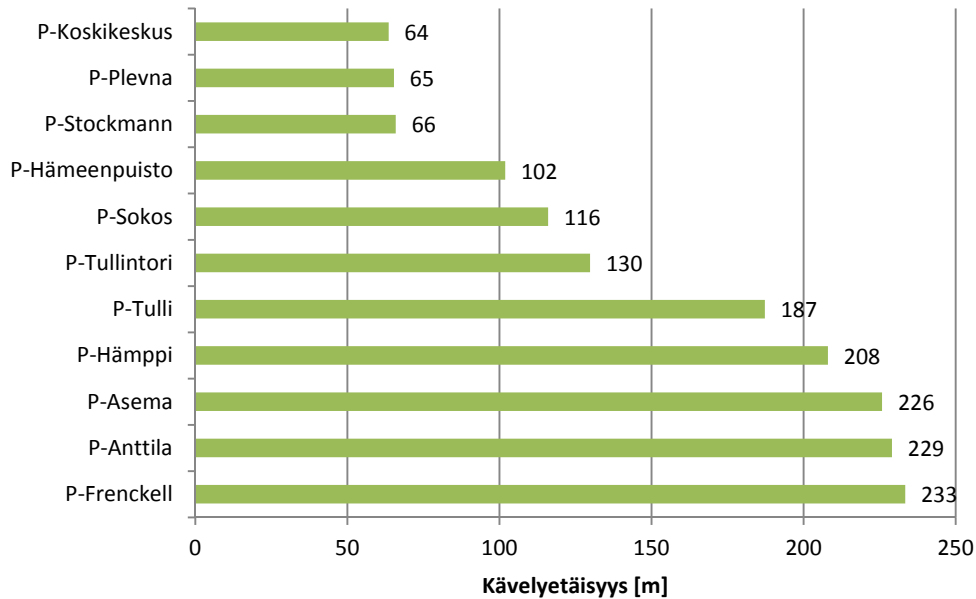
4.3.10 Kävelyetäisyydet

Kävelyetäisyydet pysäköintipaikalta määräpaikkaan laskettiin pysäköintipaikan ja määräpaikan sijainnin perusteella paikkatieto-ohjelmiston avulla. Vastaajista 1 429 (91 %) oli ilmoittanut määräpaikan sillä tarkkuudella, että se oli geokoodattavissa. Määräpaikan sijainti geokoodattiin ensin osoitetiedon avulla koordinaattimuotoon. Niillä matkoilla, joissa vastaaja oli pysäköinyt tavaratalon tai kauppakeskuksen yhteydessä sijaitsevaan pysäköintilaitokseen ja oli matkalla samaan kiinteistöön, kävelypituudeksi arvioitiin 40 metriä.

Keskimääräinen kävelymatka pysäköintipaikalta kohteeseen oli haastatteluaineistossa 197 metriä. Kadunvarsi- ja erillisaluepaikoilta kävelymatka kohteeseen oli selvästi pidempi kuin pysäköintilaitoksista. Kadunvarsi- ja erillisaluepaikoilla keskimääräinen kävelymatka kohteeseen oli 200 metriä, erillisalueilla 240 metriä ja pysäköintilaitoksissa 147 metriä. Pysäköintilaitosten lyhyempää kävelymatkaa selittää osin se, että Sokoksen, Stockmannin sekä Koskikeskuksen pysäköintilaitoksissa useat vastaajat olivat matkalla samaan kiinteistöön, jonka yhteydessä pysäköintilaitos sijaitsee.

Kadunvarsi- ja erillisalueiden maksullisilla paikoilla kävelyetäisyys pysäköintipaikalta kohteeseen oli huomattavasti lyhyempi kuin paikoilla, jotka vaativat pysäköintikiekon käyttöä. Maksullisilla pysäköintipaikoilla kävelyetäisyys oli keskimäärin 205 metriä ja pysäköintikiekkopaikoilla 278 metriä.

Pysäköintilaitoksissa kävelymatkan pituus vaihteli eri laitosten välillä merkittävästi (kuva 4.44). Lyhyimpiä kävelymatkat olivat Koskikeskuksen, Plevnan sekä Stockmannin pysäköintilaitoksissa, joissa keskimääräinen kävelyetäisyys oli noin 65 metriä. Pisimpiä kävelymatkat olivat puolestaan Aseman, Anttilan sekä Frenckellin pysäköintilaitoksissa, joissa kävelymatkan keskimääräinen pituus oli noin 230 metriä.

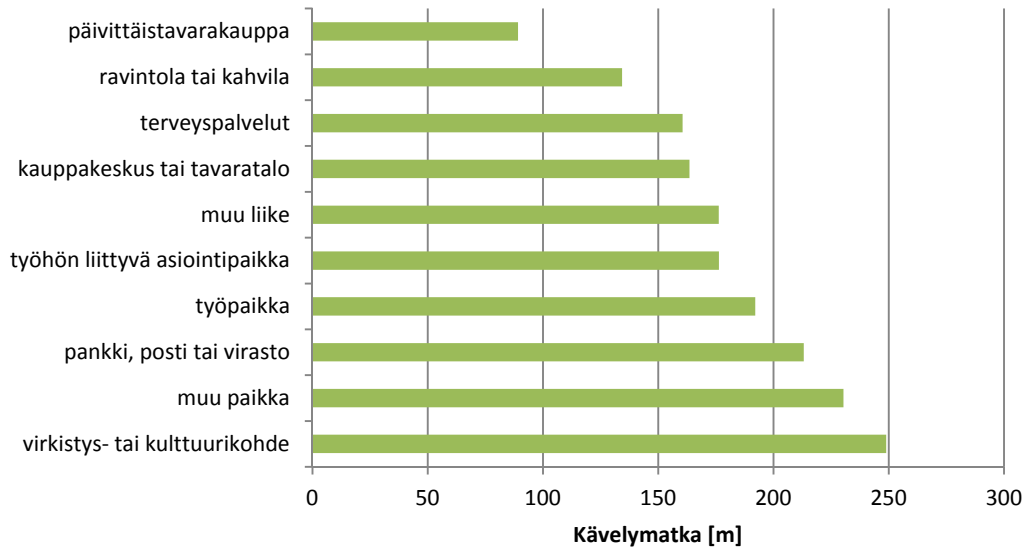


Kuva 4.44 Keskimääräiset kävelytäisyydet pysäköintilaitoksista kohteeseen.

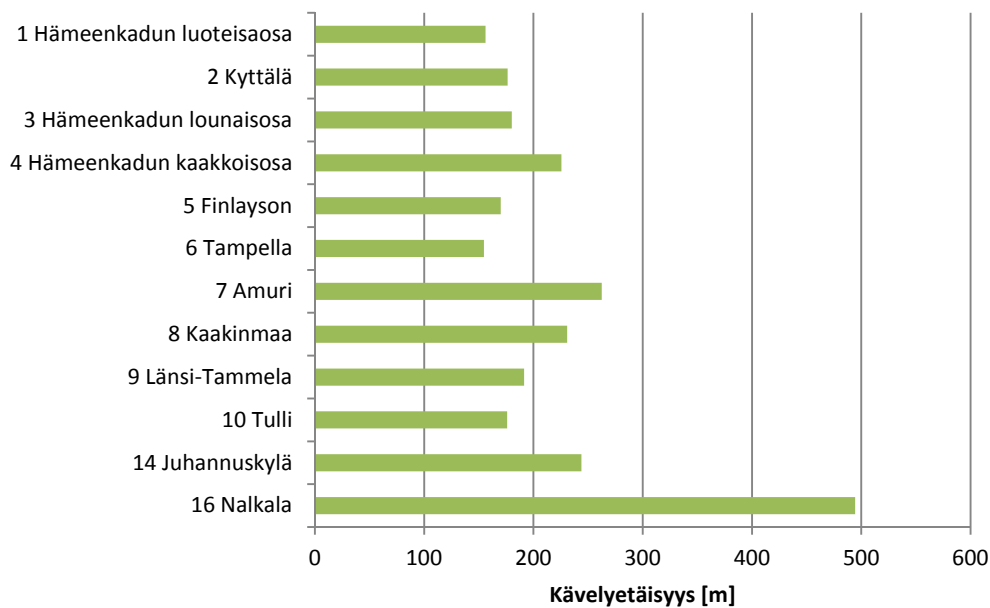
Miehet kävelevät hieman lyhyempiä matkoja pysäköintipaikalta kohteeseen kuin naiset. Miesten keskimääräinen kävelymatka kohteeseen oli 162 metriä ja naisten 184 metriä. Myös ikä vaikutti hieman kävelymatkan pituuteen. 18–29-vuotiailla kävelymatkat olivat pisimpiä, keskimäärin 194 metriä. Lyhyimpiä kävelymatkat olivat 30–44-vuotiailla ja yli 64-vuotiailla. 30–44-vuotiaat kävelivät kohteeseen keskimäärin 157 metriä ja yli 64-vuotiaat 165 metriä.

Kävelymatkan pituus vaihteli jonkin verran myös eri määränpäiden välillä (kuva 4.45). Lyhyimpiä kävelymatkat olivat päivittäistavarakauppaan, missä keskimääräinen kävelymatkan pituus oli noin 90 metriä. Myös ravintolaan tai kahvilaan suuntautuvilla matkoilla kävelymatka olivat lyhyitä, noin 135 metriä. Pisimpiä kävelymatkan pysäköintipaikalta kohteeseen olivat virkistys- ja kulttuurikohteissa, joissa kävelymatka oli noin 250 metriä.

Kävelytäisyydet kadunvarsi- ja erillisaluepaikoilta kohteeseen vaihtelivat hieman keskustan eri osien välillä (kuva 4.46). Lyhimpiä kävelymatkat olivat Tampellasta sekä Hämeenkadun luoteisosasta, joissa kävelytäisyys oli noin 155 metriä. Ylivoimaisesti pisimpiä kävelymatkat olivat Nalkalassa, jossa keskimääräinen kävelytäisyys oli lähes 500 metriä. Myös muista keskustan reunamiesten alueiden pysäköintipaikoista kävelytäisyydet kasvoivat melko pitkiksi. Pisimpiä kävelymatkat olivat Amurissa, Juhannuskylässä, Hämeenkadun kaakkoisosassa sekä Kaakinmaalla, joissa keskimääräinen kävelytäisyys oli 230–250 metriä.



Kuva 4.45 Kävelymatkojen pituus eri määränpäihin suuntautuneilla matkoilla.



Kuva 4.46 Keskimääräiset kävelypituudet pysäköintipaikalta kohteeseen keskustan osa-alueilla.

4.4 Avoin palaute pysäköintiolosuhteiden kehityksestä

Vastaajilla oli haastattelun lopussa mahdollista antaa vapaamuotoista palautetta pysäköintiolosuhteista. Sanallista palautetta pysäköintiolosuhteiden kehittämiseksi antoi yhteensä 946 vastaajaa eli hieman yli 60 % kaikista vastanneista. Yhden vastaajan antamassa palautteessa oli tyypillisesti useita eri aihepiiriä koskevia palautteita, joten sanallisesta palautteesta luokiteltiin 1 147 eri palautetta. Osassa avoimista palautteista oli mainittu pysäköintilaitoksia nimeltä, minkä perusteella kommentteja voitiin kohdistaa tietyille pysäköintilaitoksille. Palautteet, joissa erillistä pysäköintipaikkaa ei mainittu, tulkittiin yleiseksi palautteeksi tai palautteeksi kadunvarsipysäköinnistä. Palautteiden tarkastelussa ei otettu huomioon haastattelutilanteen sijaintia.

Pysäköintiä koskevat palautteet jaettiin 36 aihepiiriin. Aihepiirit ryhmiteltiin 13 pääluokkaan, joita ovat paikkojen määrä, sijainti, hinta, palvelut, laitteet, aikarajoitukset, tilan käyttö, viihtyisyys ja turvallisuus, talvikunnossapito, liikennejärjestelyt, opastus, valvonta ja muu. Aiheiden jaottelu luokkiin on esitetty taulukossa 4.1.

Taulukko 4.1 Avointen palautteiden kommenttien aihepiirit ja niiden jaottelu pääluokkiin.

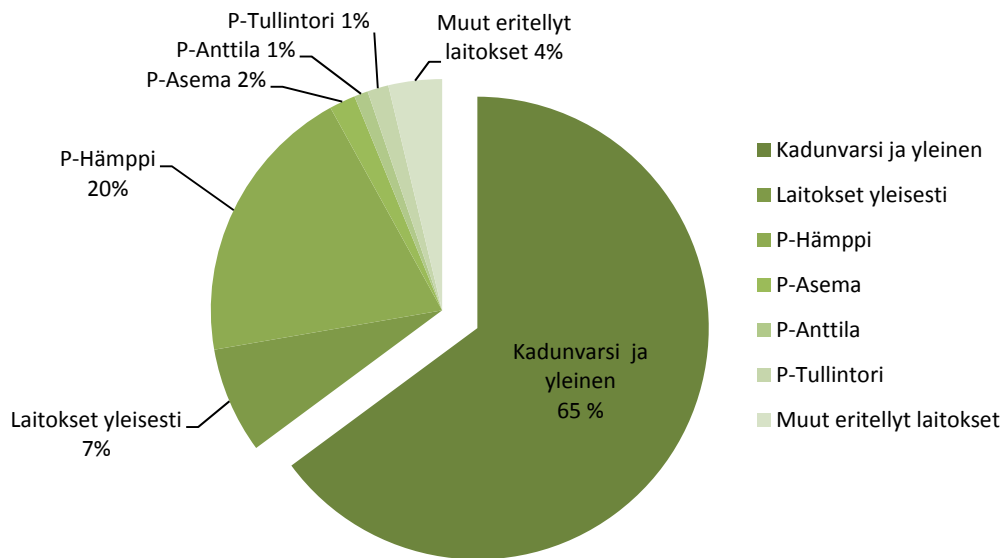
Kommentin aihe	Pääluokka
Lisää ilmaisia paikkoja tai kiekkopaikkoja	Paikkojen määrä
Lisää yleistä pysäköintitilaa, paikoitusalueet laajempaan käyttöön, paikkoja ei saa vähentää	
Lisää asukas- tai sopimuspysäköintipaikkoja	
Lisää lyhytaikaisia parkkeja	
Lisää kadunvarsipaikkoja	
Lisää moottoripyöräpaikkoja	
Lisää invalidipaikkoja	
Lisää liityntäpysäköintimahdollisuuksia	
Sopivasti tai liikaa pysäköintitilaa	
Sopivasti tai liikaa kadunvarsipaikkoja	
Huono sijainti	Sijainti
Hyvä sijainti	
Kallis hinta, hintoja pitää laskea	Hinta
Halpa hinta	
Parempia tai monipuolisempia maksumahdollisuuksia (maksukortit, EasyPark), e-palveluiden puute	Palvelut
Laitteet ovat rikki tai eivät toimi kunnolla, laitteiden kellot väärässä ajassa	Laitteet
Vyöhykkeiden rajat tai muut vyöhykkeisiin liittyvät kommentit	Aikarajoitukset ja vyöhykkeet
Sallittu pysäköintiä liian lyhyt	
Sallittu pysäköintiä liian pitkä tai pysäköintiä ei ole aikarajoitettu	Tilan käyttö
Liian ahdasta yleisesti tai liian pienet ruudut	
Liian ahdasta isoille ajoneuvoille	
Pysäköinti tai ajo laitoksessa hankalaa, sokkeloinen, tiukat käännökset	
Tilava, väljät paikat, pysäköintitilaa on riittävästi	Viihtyisyys ja turvallisuus
Huono valaistus	
Epäviihtyisä, turvaton, epäsiisti	
Jalankulkua, portaita tai hissejä koskevat palautteet	
Viihtyisä	Talvikunnossapito
Talvikunnossapito ja sen ongelmat	
Epäselvät tai huonot järjestelyt, tarvitaan järjestelyjen muutosta, ilmenee väärinpysäköintiä, pysäköinti haittaa liikennettä, epäselvät liikennemerkit, tarvitaan vinoruutuja	Liikennejärjestelyt ja olosuhteet
Hyvät järjestelyt, hyvä yleisesti, helppo	
Olosuhteet parantuneet	
Huonot opastukset laitoksessa sisällä tai opastus paikalle	Opastus
Hyvät ja toimivat opasteet	
Tiukempaa tai parempaa valvontaa	Valvonta
Liian tiukka valvonta	
Muihin aiheisiin sopimattomat ja pysäköintiin liittymättömät	Muu

Paikkojen määrä -luokka sisältää toiveet erityyppisten paikkojen (kuten ilmaisten, kiekollisten tai inva-paikkojen) lisäämisestä tai säilyttämisestä. Sijainti-luokassa kommentteissa otettiin kantaa pysäköintipaikan sijaintiin. Hinta-luokassa pysäköinnin hintaa kommentoitiin liian korkeaksi, sitä ei haluttu nostettavan tai se koettiin liian alhaiseksi. Palvelut-luokan palautteissa toivottiin monipuolisempia maksumahdollisuuksia ja uusia ja parempia e-palveluita. Laitteet-luokka sisältää palautteita puomien sekä maksu- ja etälukulaitteiden toiminnasta ja huomiota laitteiden vääristä kelonajoista.

Aikarajoitukset ja vyöhykkeet -luokan palautteissa otettiin kantaa liian lyhyisiin tai pitkiin sallittuihin pysäköintiäikoihin ja maksuvyöhykkeiden laajuuteen. Tilan käyttö -luokan kommentteissa otettiin kantaa tilojen ahtauteen, ajon hankaluuteen ja pysäköintiruutujen kokoon. Viihtyisyys ja turvallisuus- luokan palautteet liittyivät valaistukseen, koettuun turvallisuuteen, ilkevaltaan, siisteyteen ja jalankulun olosuhteisiin.

Liikennejärjestelyt ja olosuhteet -luokka sisältää palautteet joissa otettiin kantaa liikennejärjestelyihin yleensä tai epäselviin liikennemerkkeihin ja pysäköintiruutujen asetteluun. Opastus-luokka sisältää palautteet, jotka ottivat kantaa pysäköintilaitosten opasteisiin. Valvonta-luokan palautteissa todettiin pysäköinninvalvonnan olevan liian tiukkaa tai aggressiivista tai valvontaa toivottiin tiukennettavan. Muu-luokka sisältää palautteet, jotka eivät sopineet muihin luokkiin tai jotka eivät liittyneet suoraan pysäköintiin.

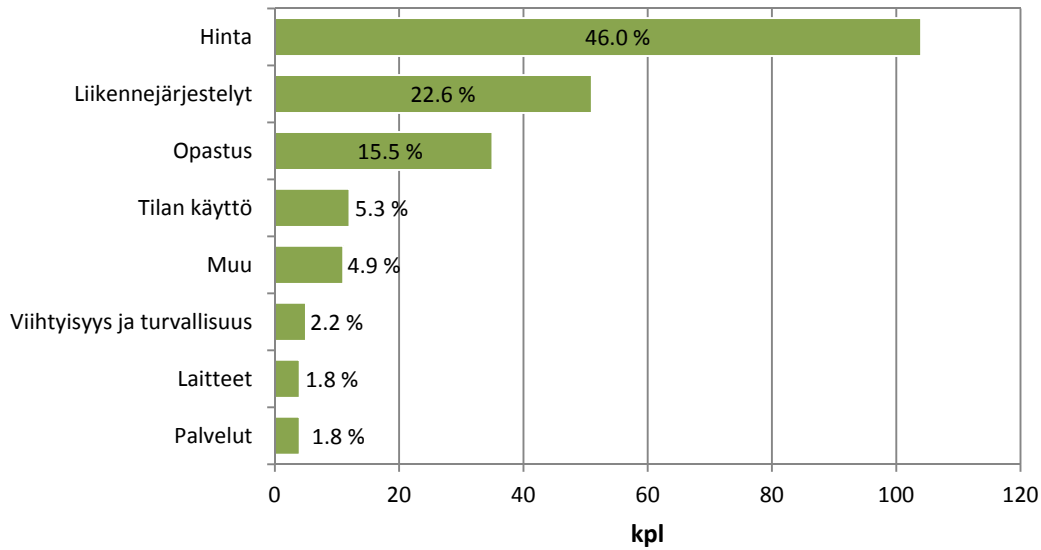
Kuvassa 4.47 on esitetty kommenttien jakautuminen kohteittain. Palautteista pysäköintilaitoksia koski 403 ja kadunvarsipysäköintiä ja yleisiä olosuhteita 744. Pysäköintilaitoksia koskevista kommentteista 85 annettiin pysäköintilaitoksille yleisesti, ja 318 kommenttia annettiin kohdistetusti eri pysäköintilaitoksille.



Kuva 4.47 Pysäköintihaastatteluiden avoimien palautteiden kommenttien jakautuminen pysäköintikohteittain (N=1147).

4.4.1 Pysäköintilaitokset

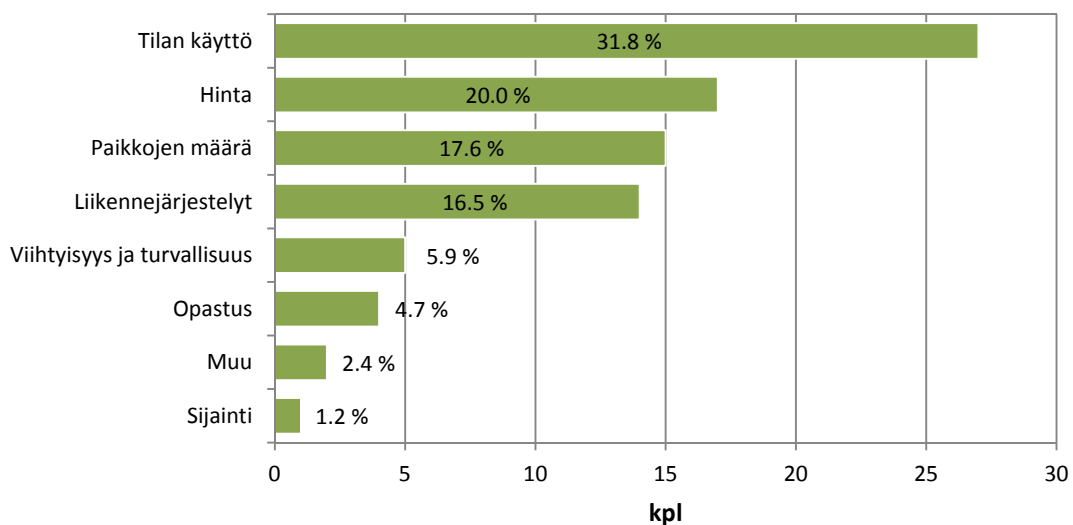
Pysäköintilaitoksista ylivoimaisesti eniten kommentoitiin P-Hämppiä, joka keräsi 226 palautetta. Kuvassa 4.48 on esitetty P-Hämppiä koskevien palautteiden jakautuminen. Palautteista 46 % koski pysäköinnin hintaa, joka koettiin lähes poikkeuksetta liian korkeaksi verrattuna kadunvarsipysäköintiin ja muihin pysäköintilaitoksiin. Pysäköinnin hintaa laskettiin P-Hämpissä kesäkuussa 2013, joten pysäköinnin hinta oli tutkimuksen toteuttamisen hetkellä hieman korkeampi kuin nyt. Hieman yli viidennes annetuista kommentteista koski P-Hämpin liikennejärjestelyjä, kuten ajoreittejä laitokseen. Laitoksen avaruus ja paikkojen suuri määrä keräsivät myönteistä palautetta. Kommenteista noin 16 % koski opastusta. Suurin osa opastukseen liittyneistä palautteista koski huonoa opastusta katuverkolta ja sisääntuloväyliltä P-Hämppiin.



Kuva 4.48 Pysäköintihaastattelussa P-Hämpille annettujen palautteiden jakautuminen pääluokkiin (N=226).

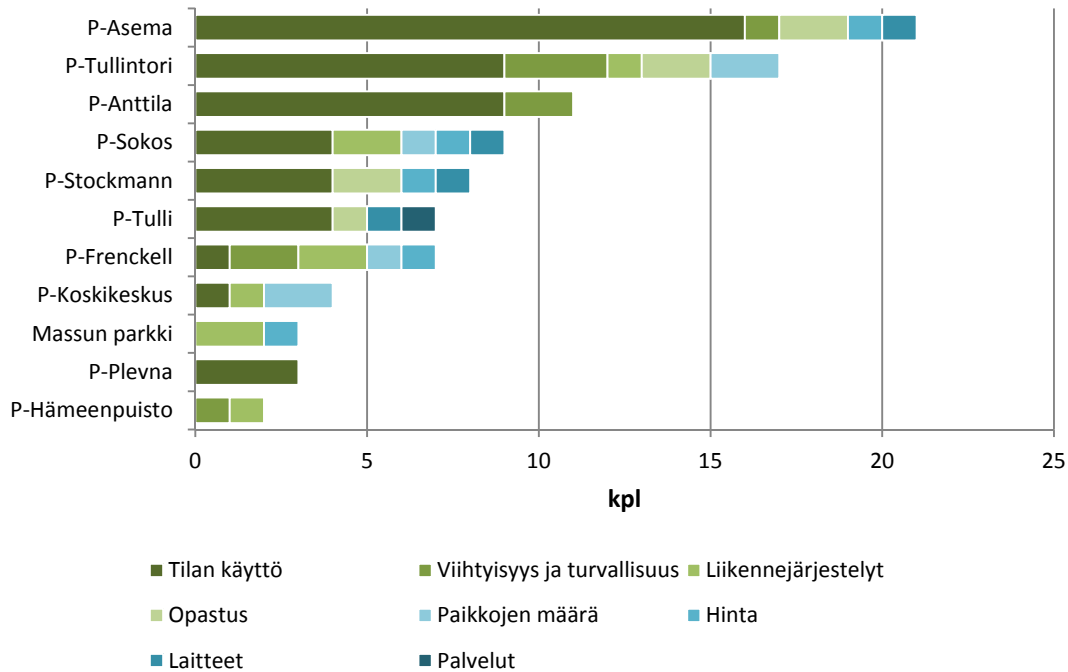
Kuva 4.49 on esitetty pysäköintilaitoksille yleisesti annettujen palautteiden jakautuminen eri pääluokkiin. Kommenteista noin 32 % koski tilankäyttöä, ja enimmäkseen palautteen aiheena olivat liian ahtaat pysäköintiruudut. Seuraavaksi eniten annettiin palautetta pysäköinnin hinnasta, ja lähes poikkeuksetta kommenteissa laitospysäköinnin hinta koettiin liian korkeaksi. Paikkojen määrä oli aiheena noin 18 %:ssa kommenteista. Lähinnä toivottiin lisää maanalaista pysäköintitilaa. Pysäköintilaitosten liikennejärjestelyt olivat aiheena noin 17 %:ssa kommenteista. Laitoksia pidettiin yleisesti ahtaina ja hankalina ajaa.

Kommenteissa ehdotettiin myös laitosten visuaalisen ilmeen kehittämistä ja parempaa opastusta esimerkiksi värien ja numeroinnin perusteella. Palautteissa toivottiin myös kaupungin sisääntuloväylille opasteita, jotka kertovat pysäköintilaitosten vapaiden paikkojen määrän.



Kuva 4.49 Pysäköintihaastatteluiden avointen palautteiden pysäköintilaitoksia yleisesti koskevien kommenttien jakautuminen luokkiin (N=85).

Muille pysäköintilaitoksille kohdennettiin 92 palautetta (kuva 4.50). Eniten palautetta annettiin P-Asemalle, P-Tullintorille ja P-Anttilalle. Eniten palautetta annettiin tilankäytöstä, muun muassa pysäköintiruutujen ja tilan ahtaudesta. P-Anttila sai jonkin verran palautetta ajoväylien kapeudesta kaarteissa.



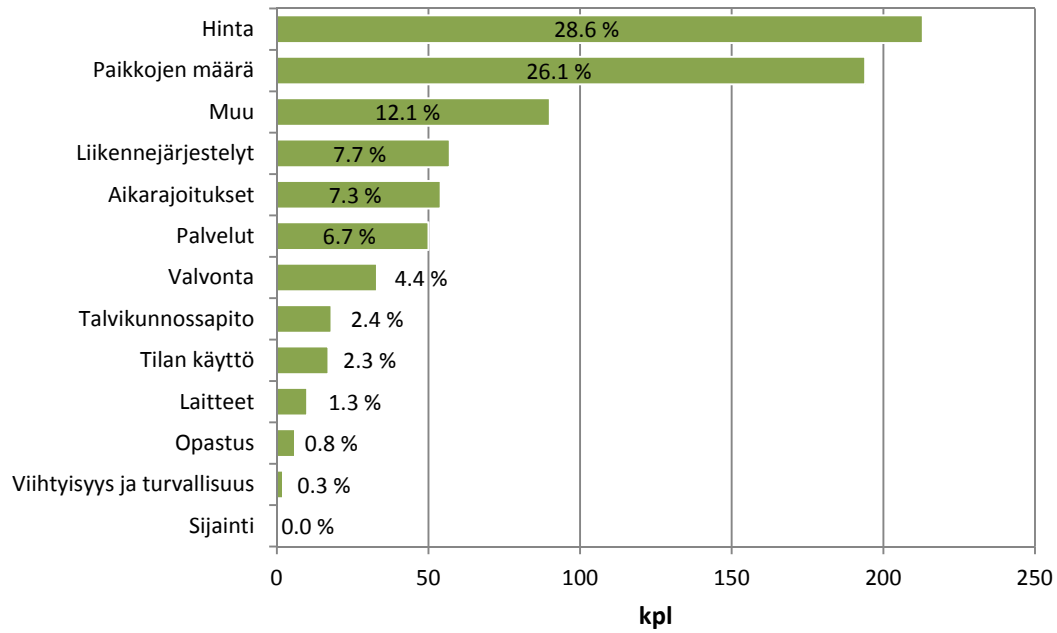
Kuva 4.50 Pysäköintihaastattelussa pysäköintilaitoksille annettujen palautteiden määrä ja jakautuminen pääluokkiin (N=92).

4.4.2 Kadunvarsipysäköinti ja yleiset olosuhteet

Kuvassa 4.51 on esitetty kadunvarsipysäköintiä ja yleisiä olosuhteita koskevien palautteiden jakautuminen eri luokkiin. Palautteista noin 29 % koski pysäköinnin hintaa, jota pidettiin pääosin liian korkeana. Pysäköintipaikkojen määrä oli aiheena 26 % kommentteista. Pääosin paikkoja koettiin olevan liian vähän ja nykyisen pysäköintitilan vähentämiseen suhtauduttiin kielteisesti. Yleistä pysäköintitilaa toivottiin lisää ja pysäköinti haluttiin maksuttomaksi tai kiekolliseksi.

Kommenteista noin 8 % koski pysäköintitilan järjestelyä. Palautteen antajat toivoivat lisää viisto-pysäköintipaikkoja ja selkeämpiä merkintöjä pysäköinnin rajoitusten suhteen. Palautteista noin 7 % koski vyöhykkeiden rajausta ja aikarajoituksia. Suurimmassa osassa aikarajoituksiin liittyvistä kommentteista sallittu pysäköintiaika miellettiin liian lyhyeksi. 1-vyöhykettä pidettiin liian laajana ja vyöhykkeiden rajoja epäselvinä.

Monipuolisemmat maksumahdollisuudet ja e-palvelut nousivat esille noin 7 % kommentteista. Maksuautomaattien käytettävyyttä pidettiin muutamissa tapauksissa huonona ja Tampereelle toivottiin EasyPark-järjestelmää ja mahdollisuutta maksaa kortilla kaikissa pysäköintilippuautomaateissa.



Kuva 4.51 Pysäköintihaastattelun kadunvarsipaikkojen koskevien palautteiden jakautuminen pääluokkiin (N=744).

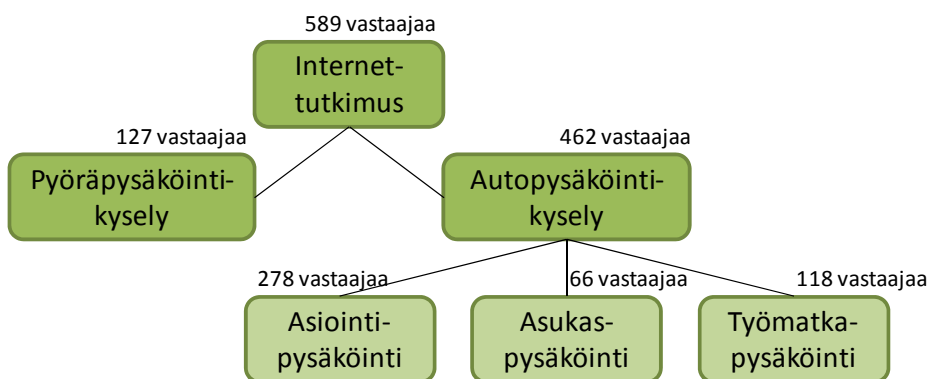
Kadunvarsi- ja muiden pysäköintitilojen kommentteista 12 % sijoittui luokkaan ”muu”. Kommentit eivät suoraan koskeneet pysäköintiä, vaan niissä otettiin kantaa keskustan autottomuuteen sekä puolesta (18 kpl) että vastaan (13 kpl). Autottomuutta toivovat halusivat lisää kävelykatuja ja autot pois kadunvarsilta pysäköintilaitoksiin. Autottomuuden vastustajat vetosivat keskustan elinvoimaisuuteen ja asioinnin sujuvuuteen. Kommentteissa toivottiin myös pesupaikkoja pysäköintilaitoksiin.

5 Internet-tutkimus

5.1 Tutkimuksen toteutus

Tietoa auto- ja pyöräpysäköintijärjestelyjen kehittämistarpeista koottiin pysäköintihaastattelun lisäksi karttapohjaisella internet-tutkimuksella. Kysely avattiin 16.4.2013 haastattelututkimuksen rinnalla kaikille vastaajille avoimena nettikyselynä. Tutkimuksesta tiedotettiin huhti- ja toukokuussa pysäköintitutkimuksen haastattelujen yhteydessä jaettujen kutsukorttien avulla sekä keskustaan pysäköityjen autojen tuulilaseihin jaettavilla kutsukorteilla. Lisäksi tutkimuksesta tiedotettiin Tampereen kaupungin, Finnpark Oy:n sekä Pirkanmaan ELY:n internet-sivuilla.

Kyselyssä oli mahdollista antaa palautetta Tampereen keskustan asiointi-, asukas-, työmatka- sekä pyöräpysäköinnistä. Tutkimukseen osallistui 589 vastaajaa, joista 127 osallistui pyöräkyselyyn ja 462 henkilöautokyselyyn (kuva 5.1). Autopysäköintiä koskevassa kyselyssä vastaajaa pyydettiin valitsemaan kolmesta kyselytyypistä se, joka kuvasti parhaiten vastaajan pysäköintitottumuksia keskustassa. Vastaajista 60 % vastasi asiointipysäköintikyselyyn, 26 % työmatkapysäköintikyselyyn ja 14 % asukaspysäköintikyselyyn. Kuvassa 5.2 on esitetty kyselyn aloitussivu, josta vastaaja pystyi valitsemaan, mihin kyselytyyppiin hän halusi vastata.

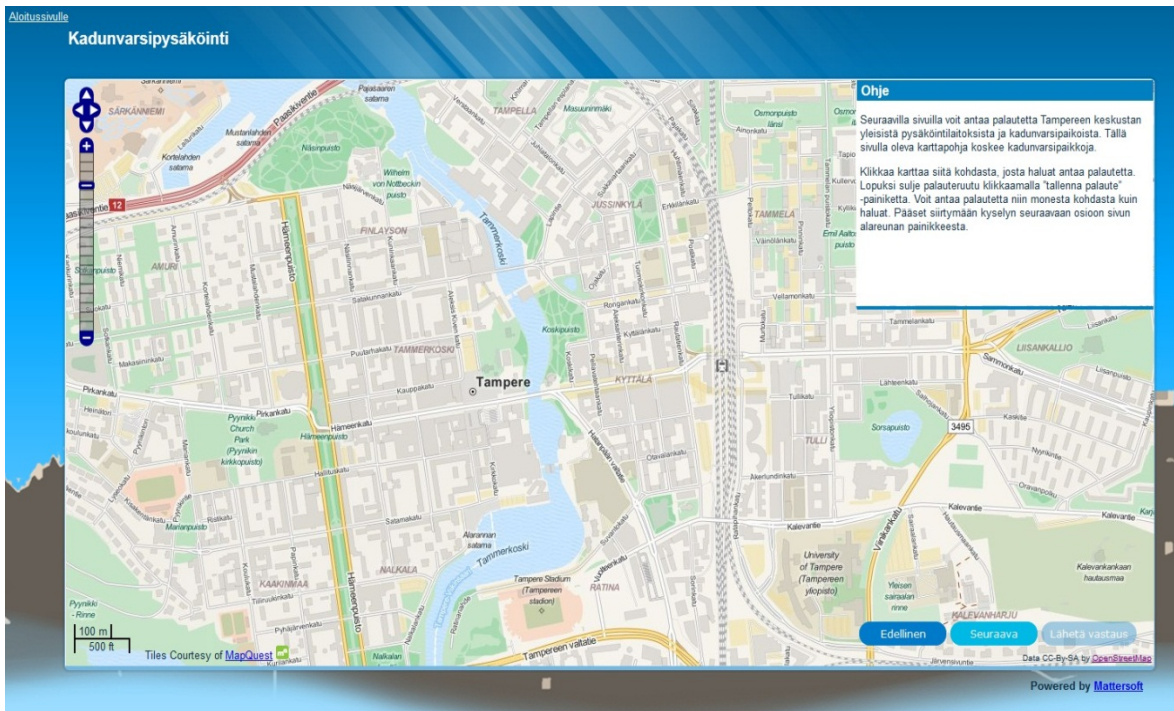


Kuva 5.1. Internet-tutkimuksen vastaajamäärät kyselytyypeittäin.

Kyselyjen sisältökuvaus on esitetty liitteessä 2. Kussakin kyselyssä oli alussa taustatieto-osio, jonka jälkeen vastaajan oli mahdollista antaa karttapohjalle palautetta erikseen kadunvarsipaikoista sekä pysäköintilaitoksista (kuva 5.3). Lopussa vastaajaa pyydettiin arvioimaan yleisesti keskustan pysäköintiolosuhteita. Vastaaja pystyi halutessaan vastaamaan kaikkiin kyselylajeihin.



Kuva 5.2 Internetkyselyn aloitussivulla vastaajaa pyydettiin valitsemaan haluamansa kyselyvaihtoehto asiointi-, asukas-, työmatka- sekä pyöräpysäköinnistä. (kyselypohjan toteutus: Mattersoft)

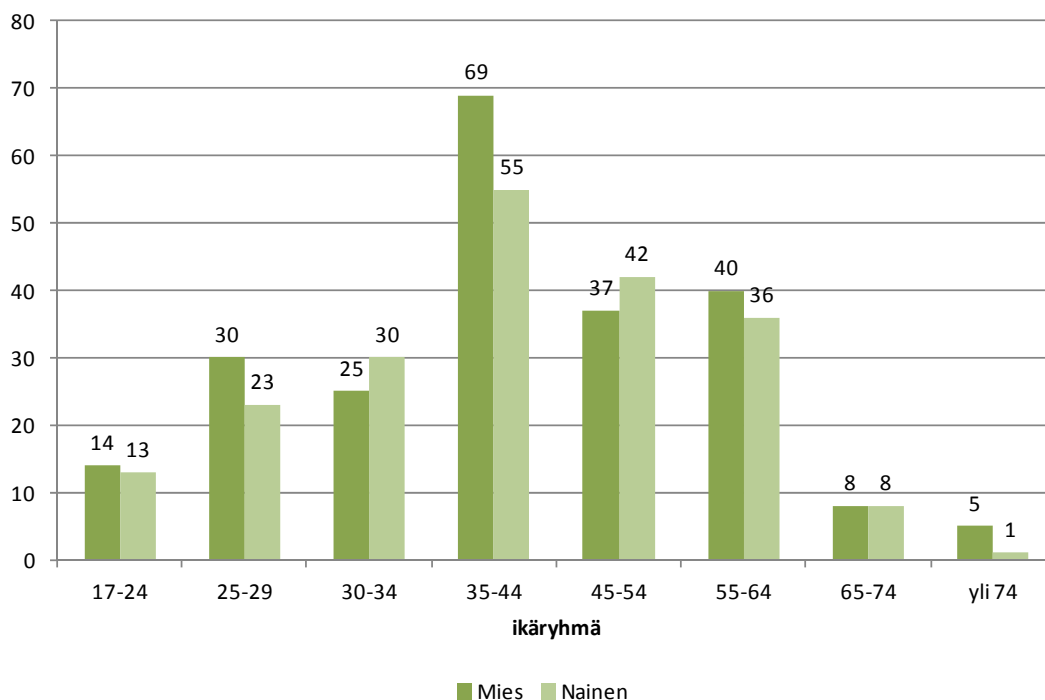


Kuva 5.3 Karttapohjalle kerättiin internet-tutkimuksella palautetta pysäköinnin kehittämiskohteista. (kyselypohjan toteutus: Mattersoft)

5.2 Henkilöautojen pysäköintikysely

5.2.1 Vastaajien jakauma

Henkilöautojen pysäköintiä koskevaan kyselyyn osallistui 462 vastaajaa, joista 50 % oli miehiä ja 45 % naisia. Vastaajista 5 % ei ollut jättänyt ikä- tai sukupuolitietoa. Eniten vastaajia oli 35–44-vuotiaiden ikäryhmässä. Yli 74-vuotiaita vastaajia oli vain kuusi, joista viisi oli miehiä. Nuorimmat vastaajat olivat 17-vuotiaita (kuva 5.4).

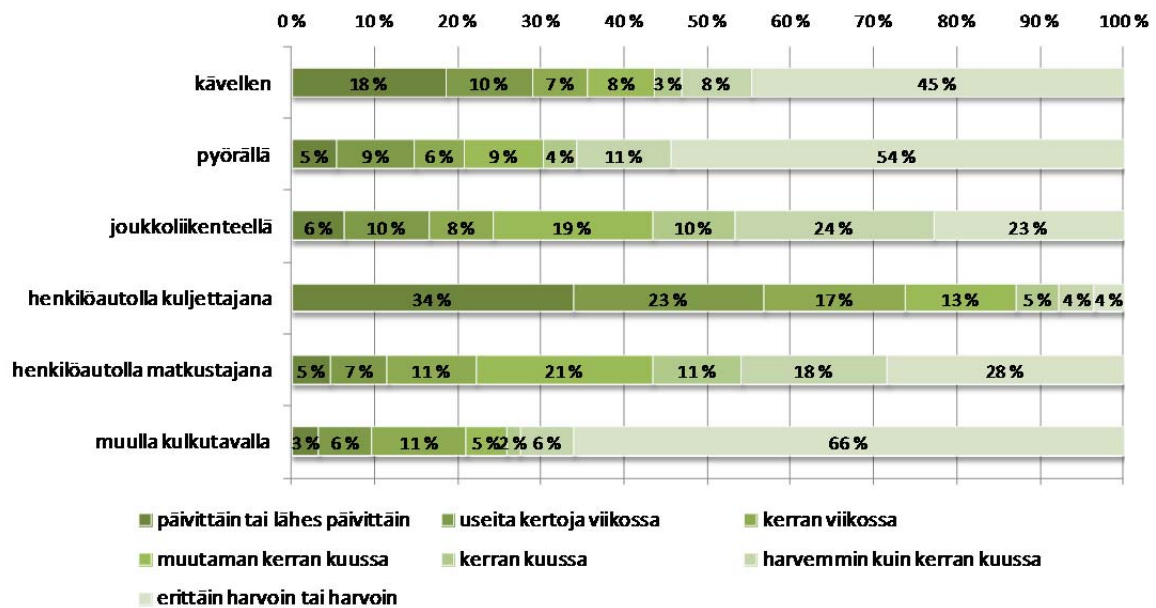


Kuva 5.4 Vastaajien määrä ikä- ja sukupuoliryhmittäin autopysäköintikyselyssä (N=462, 26 vastaajaa ei jättänyt ikä- tai sukupuolitietoa).

Vastaajista 68 % oli Tampereelta, 19 % muista Tampereen seudun kunnista (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala ja Ylöjärvi) ja 8 % muista kunnista. Vastaajista 6 % jätti ilmoittamatta asuinkuntansa.

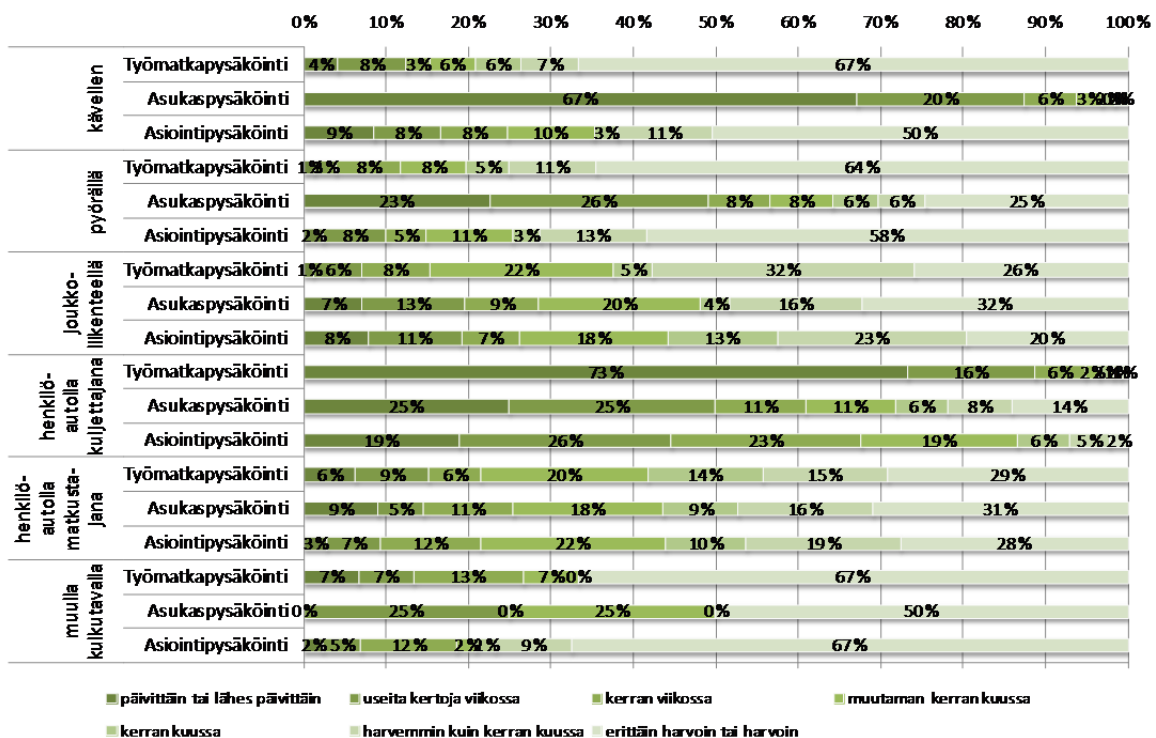
Vastaajilta kysyttiin kuinka usein he käyvät keskustassa eri kulkutavoilla. Pysäköintikyselyllä tavoitettiin paljon henkilöautolla keskustassa liikkuvia vastaajia. Noin joka kolmas liikkui keskustassa henkilöautolla kuljettajana päivittäin tai lähes päivittäin ja noin joka neljäs useita kertoja viikossa (kuva 5.5). Henkilöautolla matkustajana liikutettiin selvästi harvemmin, ja jopa 28 % vastaajista ilmoitti, että liikkuu keskustassa henkilöautolla matkustajana erittäin harvoin tai harvoin.

Vastaajista noin joka viides liikkui keskustassa kävellen päivittäin tai lähes päivittäin. Kuitenkin 45 % ilmoitti liikkuvansa keskustassa kävellen erittäin harvoin tai harvoin. Yli puolet vastaajista ei liikkunut keskustassa polkupyörällä kuin erittäin harvoin tai harvoin. Joukkoliikenteellä vastaava osuus oli 23 %.



Kuva 5.5 Eri kulkutapojen yleisyys keskustaan tultaessa autopysäköintikyselyssä.

Eri vastaajaryhmien (asiointipysäköintikysely, työmatkapsäköintikysely, asukaspsäköinti) välillä oli jonkin verran eroja liikkumistottumuksissa (kuva 5.6). Asukaspsäköintikyselyyn vastanneet liikkuivat selvästi muita vastaajaryhmiä useammin keskustassa kävelleen tai pyörällä. Työmatkapsäköintikyselyyn vastanneista kolme neljästä ilmoitti liikkuvansa keskustassa henkilöautolla kuljettajana päivittäin tai lähes päivittäin, kun asukaspsäköintikyselyyn vastanneista vain joka neljäs ja asiointipysäköintikyselyyn vastanneista joka viides liikkui keskustassa henkilöautolla kuljettajana yhtä usein.



Kuva 5.6 Eri kulkutapojen yleisyys keskustaan tultaessa kyselylajeittain.

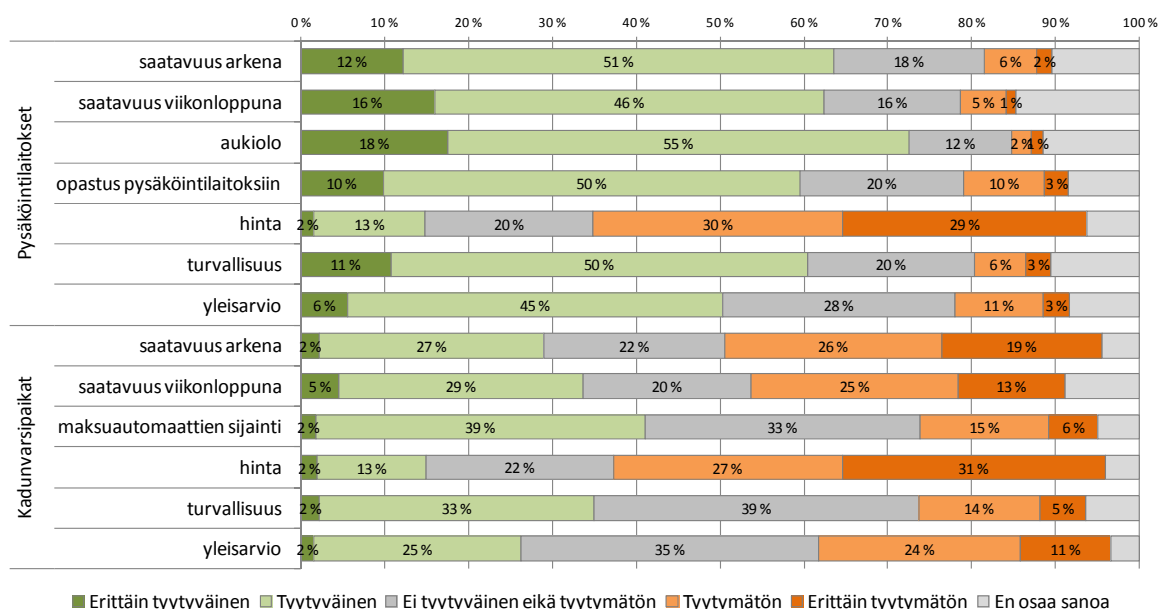
5.2.2 Yleistyytyväisyys keskustan pysäköintiolosuhteisiin

Kyselyssä vastaajat arvioivat aluksi keskustan pysäköintiolosuhteita kadunvarsipaikoilla ja pysäköintilaitoksissa yleensä. Vastaajat olivat selvästi tyytyväisempiä eri palvelutasotekijöihin pysäköintilaitoksissa kuin kadunvarsipaikoilla (kuva 5.7). Puolet vastaajista antoi yleisarvosanan tyytyväinen tai erittäin tyytyväinen pysäköintilaitoksille, kun kadunvarsipaikoilla tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä vastaajia oli 27 %. Vastaajista 14 % antoi pysäköintilaitoksille yleisarvosanan tyytymättön tai erittäin tyytymättön, kun vastaava osuus kadunvarsipaikoille annetuista yleisarvioista oli 35 %.

Tyytymättömmimpiä oltiin pysäköinnin hintaan. Vastaajista noin 60 % oli tyytymättömiä pysäköinnin hintaan sekä pysäköintilaitoksissa että kadunvarsipaikoilla. Kadunvarsipaikoilla myös paikan saatavuus erityisesti arkena aiheutti tyytymättömyyttä. Kadunvarsipaikoilla pysäköintipaikan saatavuuteen arkena oli tyytymättömiä 45 % ja viikonloppuisin 38 % vastaajista. Kadunvarsipaikoilla tyytyväisimpiä oltiin maksuautomaattien sijaintiin, joille 41 % vastaajista antoi arvosanan tyytyväinen tai erittäin tyytyväinen.

Kadunvarsipaikkojen arvioissa monet vastaajat olivat antaneet arvosanan ”ei tyytyväinen eikä tyytymättön”. Näiden vastaajien osuus oli 20–39 % kysymyksestä riippuen. Eniten neutraaleja vastauksia saaneet palvelutasotekijät olivat turvallisuus ja maksuautomaattien sijainti. Vastaajien on saattanut olla hankala hahmottaa, miten näitä palvelutasotekijöitä tulisi arvioida. Myös kadunvarsipaikkojen yleisarviossa 35 % vastaajista antoi arvosanan ”ei tyytyväinen eikä tyytymättön”.

Suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä pysäköintilaitosten kaikkiin muihin palvelutasotekijöihin paitsi hintaan. Erityisesti pysäköintilaitosten aukiolo sai kiitosta, sillä miltei 75 % vastaajista oli erittäin tyytyväinen pysäköintilaitosten aukioloon. Tulos ei ole yllättävä, sillä useimmat keskustan pysäköintilaitokset ovat auki ympäri vuorokauden.

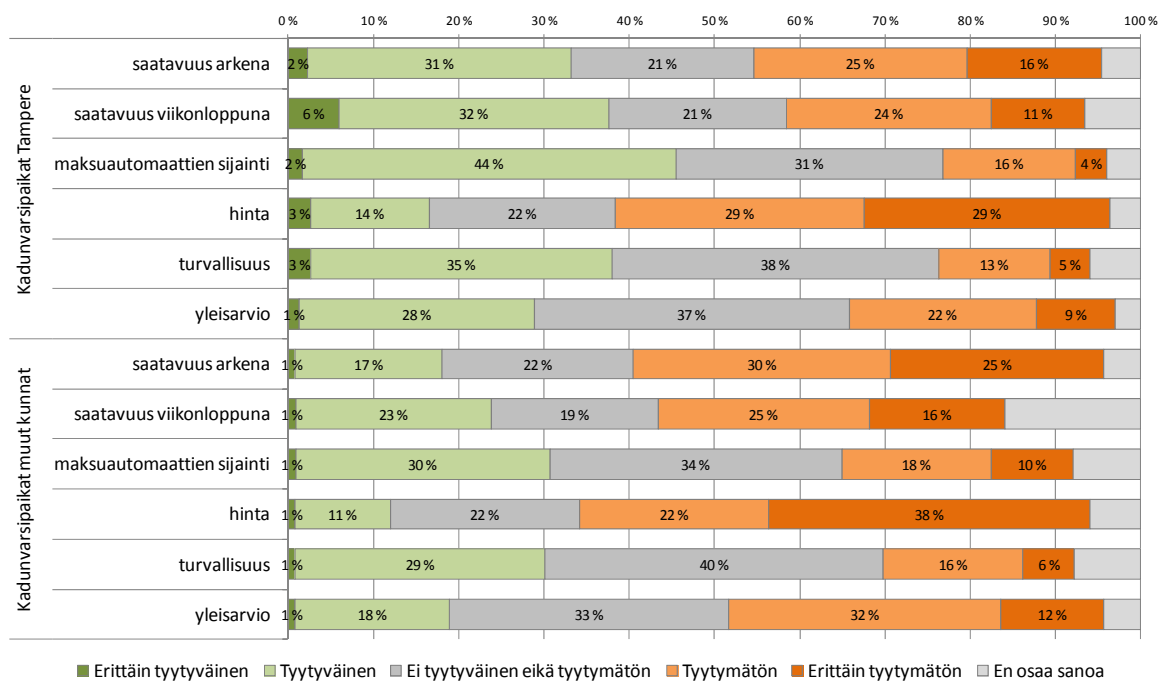


Kuva 5.7 Pysäköintilaitosten ja kadunvarsipaikkojen palvelutasotekijöiden yleisarviot.

Pysäköintilaitosten palvelutasotekijöiden arvioissa oli vain pieniä eroja tamperelaisten ja muissa kunnissa asuvien vastaajien välillä. Tamperelaiset olivat kuitenkin pääasiassa tyytyväisempiä kaikkiin pysäköintilaitoksen palvelutasotekijöihin verrattuna muissa kunnissa asuviin. Erityisesti tyytyväisyydessä pysäköintilaitosten aukioloon oli suuri ero. Tamperelaisista vastaajista 72 % antoi

pysäköintilaitosten aukiololle arvosanan tyytyväinen tai erittäin tyytyväinen, kun muissa kunnissa asuvista vain 58 % antoi myönteisen arvosanan aukiololle. Tamperealaiset vastaajat antoivat pysäköintilaitoksille myös selvästi useammin myönteisen yleisarvosanan kuin muissa kunnissa asuvat.

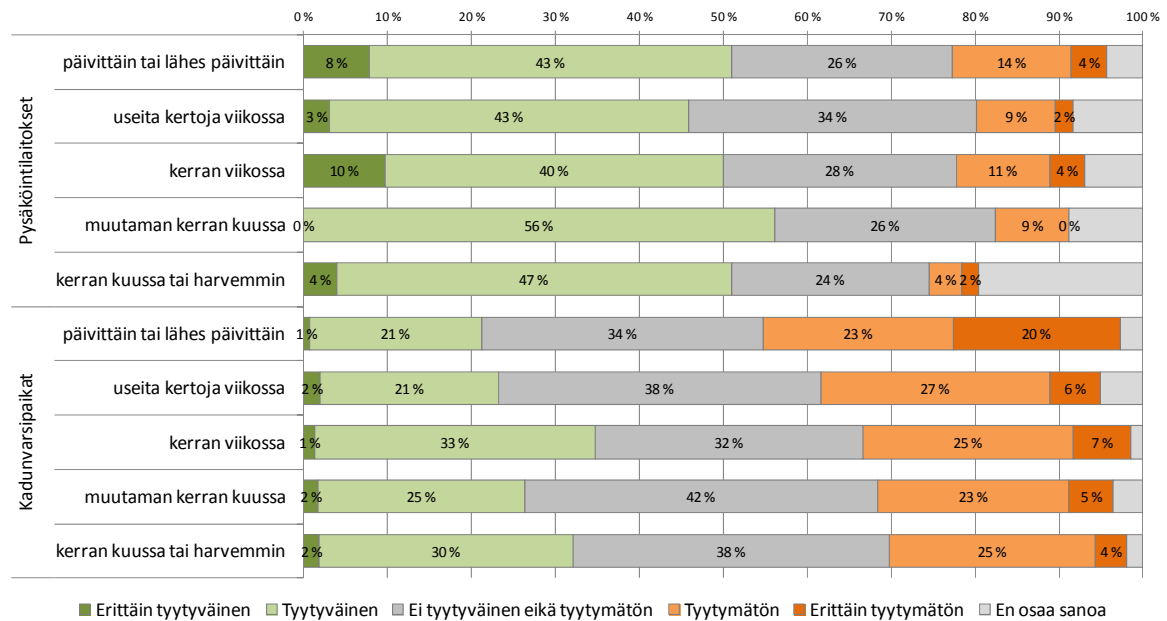
Tyytyväisyydessä kadunvarsipaikkojen palvelutasotekijöihin oli enemmän eroja vastaajan asuinkunnasta riippuen (kuva 5.8). Tampereella asuvat vastaajat olivat selvästi tyytyväisempiä kaikkiin palvelutasotekijöihin kuin muissa kunnissa asuvat vastaajat. Suurimmat erot olivat tyytyväisyydessä paikkojen saatavuuteen arkena ja maksuautomaattien sijaintiin. Tamperealaiset antoivat myös muissa kunnissa asuvia useammin myönteisen yleisarvosanan kadunvarsipaikoille. Kadunvarsipaikkojen arvioissa monet sekä Tampereella että muissa kunnissa asuvat vastaajat olivat antaneet myös arvosanan ”ei tyytyväinen eikä tyytymätön”.



Kuva 5.8 Kadunvarsipaikkojen yleisarviot vastaajan asuinkunnan mukaan.

Vastaajan antamaa yleisarvosanaa pysäköintilaitoksille ja kadunvarsipaikoille arvioitiin suhteessa siihen, kuinka usein vastaaja ilmoitti liikkuvansa keskustassa henkilöautolla kuljettajana (kuva 5.9). Harvimmin keskustassa henkilöautolla kuljettajana liikkuvien vastaukset on yhdistetty yhdeksi ryhmäksi analyysissä pienten vastaajamäärien vuoksi.

Pysäköintilaitosten saamista arvosanoissa ei ollut suuria eroja lukuun ottamatta sitä, että kerran kuussa tai harvemmin keskustassa henkilöautolla kuljettajana liikkuvista joka viides ei ollut osannut antaa yleisarvosanaa pysäköintilaitoksille. Kadunvarsipaikkojen yleisarviossa tyytymättömyys sen sijaan kasvoi mitä useammin vastaaja ilmoitti liikkuvansa keskustassa henkilöautolla kuljettajana. Erityisen huomattavaa on, että joka viides vastaaja, joka ilmoitti liikkuvansa keskustassa henkilöautolla kuljettajana päivittäin tai lähes päivittäin, antoi kadunvarsipysäköinnille yleisarvosanaksi erittäin tyytymätön.



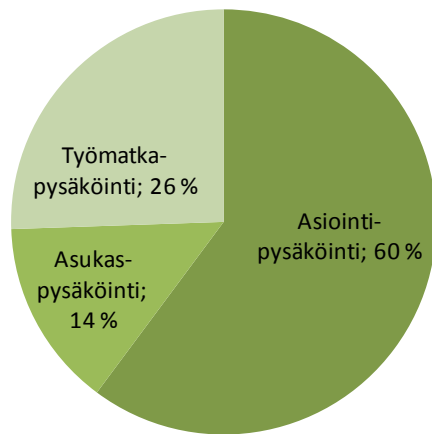
Kuva 5.9 Yleistyytyväisyys pysäköintilaitoksiin ja kadunvarsipaikkoihin suhteessa keskustassa autolla kuljettajana liikkumisen useuteen.

Miesten ja naisten vastausten välillä ei ollut suuria eroja pysäköintilaitosten palvelutasotekijöitä koskevilla kysymyksillä. Miehet olivat kuitenkin hieman naisia tyytyväisempiä kaikkiin palvelutasotekijöihin. Miehet olivat selvästi naisia tyytyväisempiä paikkojen saatavuuteen viikonloppuisin, johon miehistä 69 % ja naisista 55 % antoi myönteisen arvosanan. Myös paikkojen saatavuus arkena sai miehiltä selvästi enemmän myönteisiä arvioita kuin naisilta. Naiset antoivat miehiä enemmän kielteisiä arvosanoja pysäköintilaitosten hinnalle.

Kadunvarsipaikkojen palvelutasotekijöiden arvioissa oli suurempia eroja miesten ja naisten välillä. Miehet olivat kuitenkin naisia tyytyväisempiä myös kadunvarsipaikkojen palvelutasoon. Selvimpää eroja oli arvioissa paikkojen saatavuudesta arkena ja viikonloppuna sekä turvallisuudessa. Paikkojen saatavuuteen arkena oli tyytyväisiä 25 % naisista ja 33 % miehistä. Naisista 52 % antoi kielteisen arvosanan paikkojen saatavuudelle arkena, kun vastaava osuus miehille oli 39 %. Viikonloppuisin erot olivat vielä suuremmat. Naiset olivat vähemmän tyytyväisiä myös kadunvarsipaikkojen turvallisuuteen.

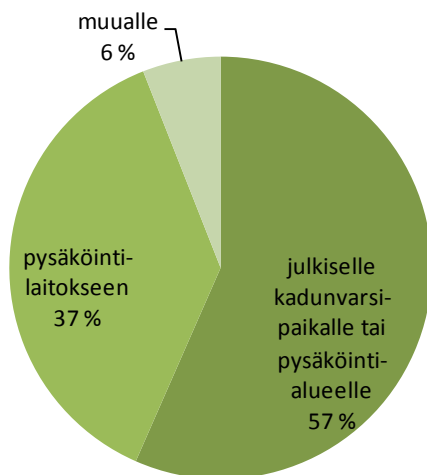
5.2.3 Asiointi-, asukas- ja työmatkapysäköinnin yleistyytyväisyys

Henkilöautopysäköintikyselyssä vastaajia pyydettiin valitsemaan kolmesta kyselytyypistä se, joka vastasi parhaiten tämän pysäköintitottumuksia keskustassa. Vaihtoehdot olivat asiointi-, asukas- ja työmatkapysäköinti (kuva 5.10). Tulokset on esitetty kyselytyypeittäin ainoastaan pysäköintilaitosten ja kadunvarsipaikkojen palvelutasotekijöiden yleistyytyväisyyskysymyksistä, sillä vastaajien jakautumisen vuoksi vastaajamäärät jäivät liian pieniksi pysäköintilaitoskohtaista tai paikannettujen kadunvarsipaikkojen analyysiä ajatellen.



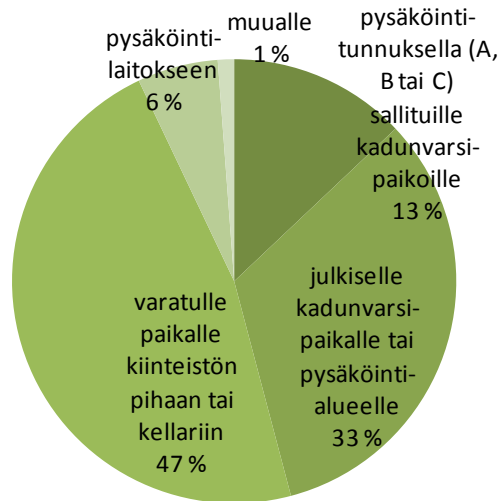
Kuva 5.10 Vastaajien jakautuminen henkilöautopysäköintitutkimuksessa kyselytyypeittäin.

Asiointipysäköintikyselyyn vastasi 278 vastaajaa. Vastaajista 57 % pysäköi useimmin julkiselle kadunvarsipaikalle tai pysäköintialueelle asioidessaan keskustassa (kuva 5.11). Runsas kolmannes vastaajista ilmoitti pysäköivänsä useimmin pysäköintilaitokseen ja 6 % muualle.



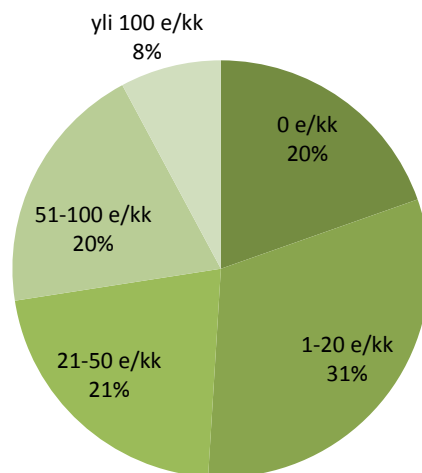
Kuva 5.11 Pysäköintipaikan valinta asiointimatkoilla keskustassa.

Asukaspysäköintikyselyyn vastasi 66 vastaajaa. Vastaajista lähes puolet ilmoitti pysäköivänsä useimmin varatulle paikalle kiinteistön pihaan tai kellariin (kuva 5.12). Kolmannes vastaajista pysäköi useimmin julkiselle kadunvarsipaikalle tai pysäköintialueelle ja 13 % pysäköintitunnuksella sallitulle kadunvarsipaikoille. Vastaajista 6 % ilmoitti pysäköivänsä useimmin pysäköintilaitokseen ja 1 % muualle.



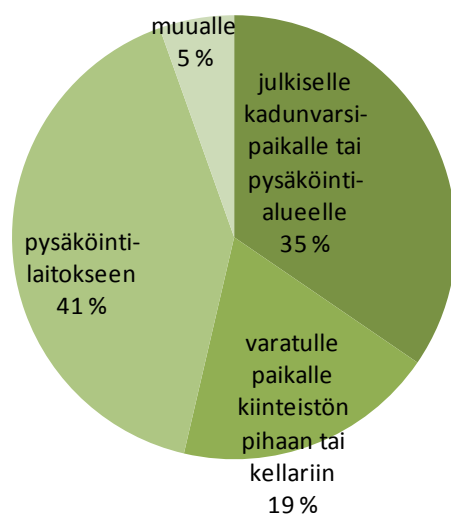
Kuva 5.12 Pysäköintipaikan valinta asukaspysäköinnissä keskustassa.

Asukaspysäköintikyselyn vastaajilta kysyttiin, oliko pysäköinti heille ilmaista. Vastaajista 20 % ilmoitti pysäköinnin olevan ilmaista, 59 % maksoi kuukausittaista hintaa ja 21 % vuosihintaa pysäköinnistä. Kymmenen vastaajaa ilmoitti maksavansa pysäköinnistä 50 euroa vuodessa ja yksi vastaaja 60 euroa. Kuukausimaksut vaihtelivat kuudesta eurosta 150 euroon. Noin 50 % asukaspysäköinnistä maksavista vastaajista maksoi pysäköinnistä 50 euroa tai alle ja noin 30 % yli 50 euroa kuukaudessa (kuva 5.13).



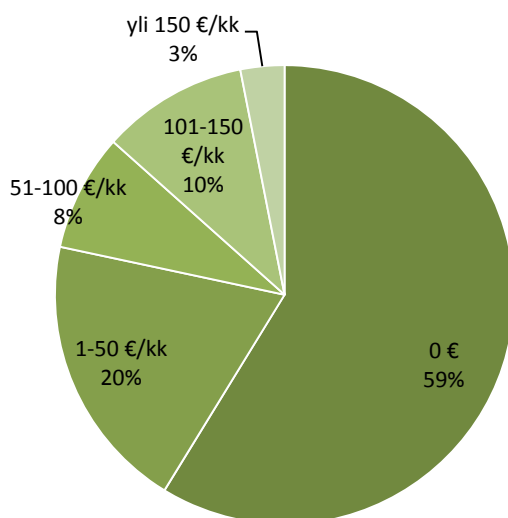
Kuva 5.13 Asukaspysäköinnin maksujen jakautuminen.

Työmatkapsäköintikyselyyn vastasi 118 vastaajaa. Suurin osa, 41 % vastaajista, ilmoitti pysäköivänsä useimmin pysäköintilaitokseen (kuva 5.14). Vastaajista noin kolmannes pysäköi useimmin julkiselle kadunvarsi-paikalle tai pysäköintialueelle, 19 % varatulle paikalle kiinteistön pihaan tai kellariin ja 5 % muualle.



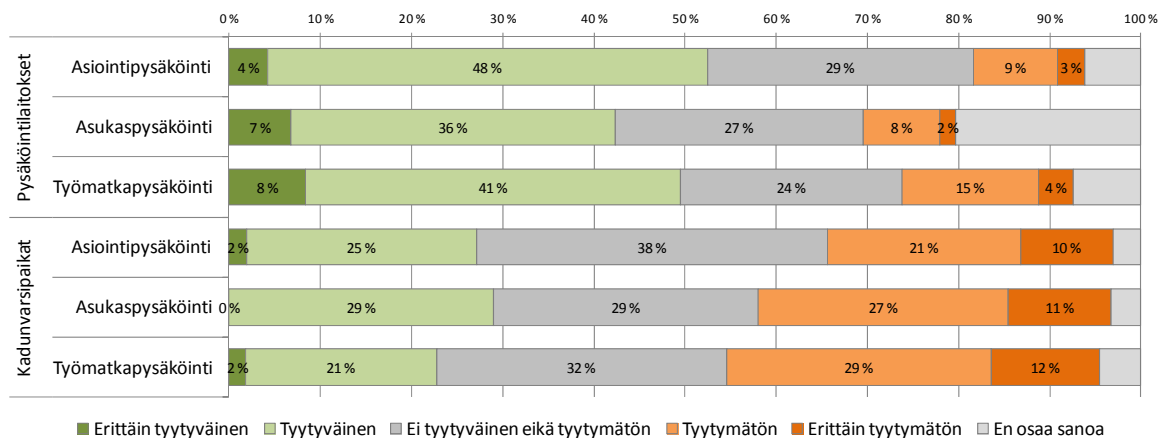
Kuva 5.14 Pysäköintipaikan valinta työmatkoilla keskustassa.

Myös työmatkapysäköintikyselyyn vastanneista kysyttiin pysäköinnin maksullisuudesta. Puolet vastaajista ilmoitti, että pysäköinti on maksullista. Näistä vastaajista noin 70 % ilmoitti maksun suuruuden. Suurin osa vastaajista maksoi kuukausimaksua, joka vaihteli 15 eurosta 280 euroon. Osa vastaajista ilmoitti työnantajan maksavan pysäköintimaksun. Ilmoitetut vuosimaksut vaihtelivat 25 eurosta 1 000 euroon. (kuva 5.15)



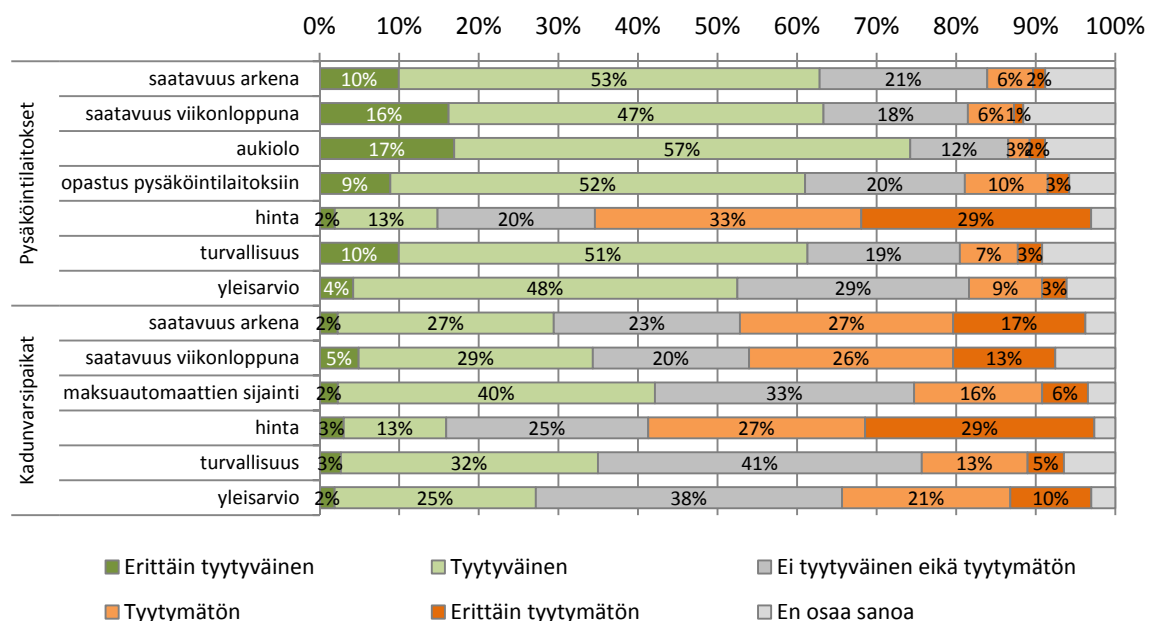
Kuva 5.15 Työmatkapysäköinnin maksujen jakautuminen.

Yleistyytyväisyyttä pysäköintilaitoksiin ja kadunvarsi-paikkoihin vertailtiin eri kyselytyyppeihin vastanneiden vastaajien kesken (kuva 5.16). Työmatkapysäköintikyselyyn vastanneet olivat useimmin tyytymättömiä pysäköintilaitoksiin ja kadunvarsi-paikkoihin. Toisaalta työmatkapysäköintikyselyyn vastanneista suurempi osuus antoi pysäköintilaitoksille arvosanan erittäin tyytyväinen kuin muihin kyselyyn vastanneista. Asukaspysäköintikyselyyn vastanneista kukaan ei ollut antanut kadunvarsi-paikoille yleisarvosanaa erittäin tyytyväinen.



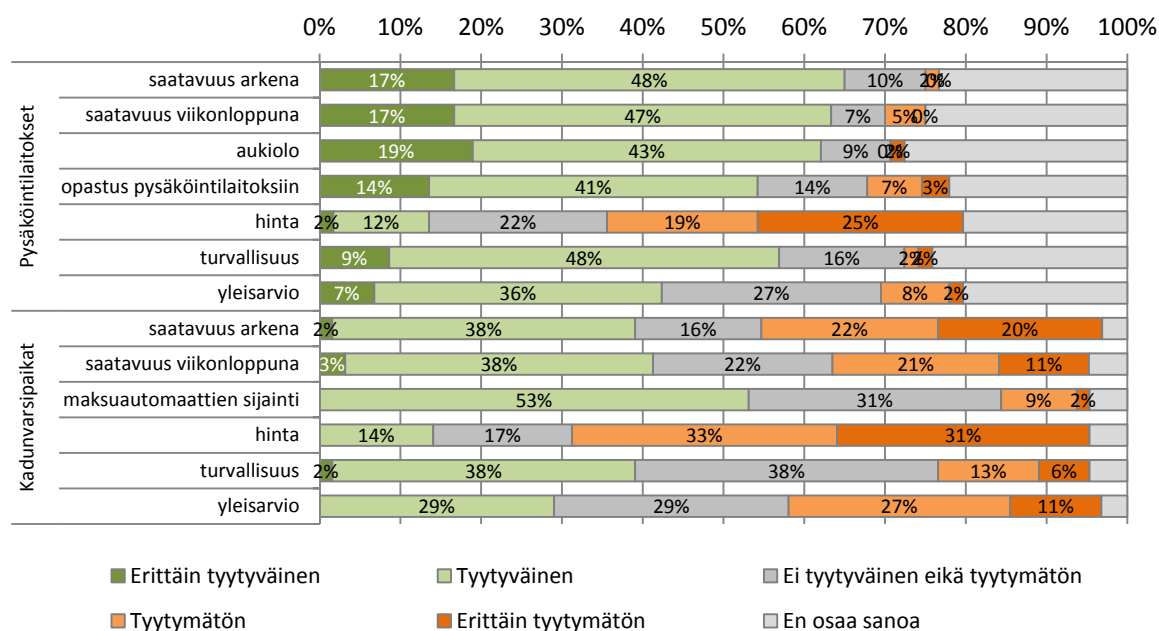
Kuva 5.16 Yleistyytyväisyys pysäköintilaitoksiin ja kadunvarsipaikkoihin kyselytyypin mukaan.

Asiointipysäköintikyselyyn vastanneet olivat pääasiassa tyytyväisiä kaikkiin muihin pysäköintilaitosten palvelutasotekijöihin paitsi hintaan, joka sai kielteisen yleisarvosanan. Muissa palvelutasotekijöissä myönteisen vastauksen antoi 60–70 % vastaajista. Kadunvarsipaikkojen palvelutasotekijöille annettiin selvästi enemmän kielteisiä arvioita, ja myös kadunvarsipaikoilla tyytymättömien vastaajien osuus oli suurin hintaa arvioidessa (kuva 5.17).



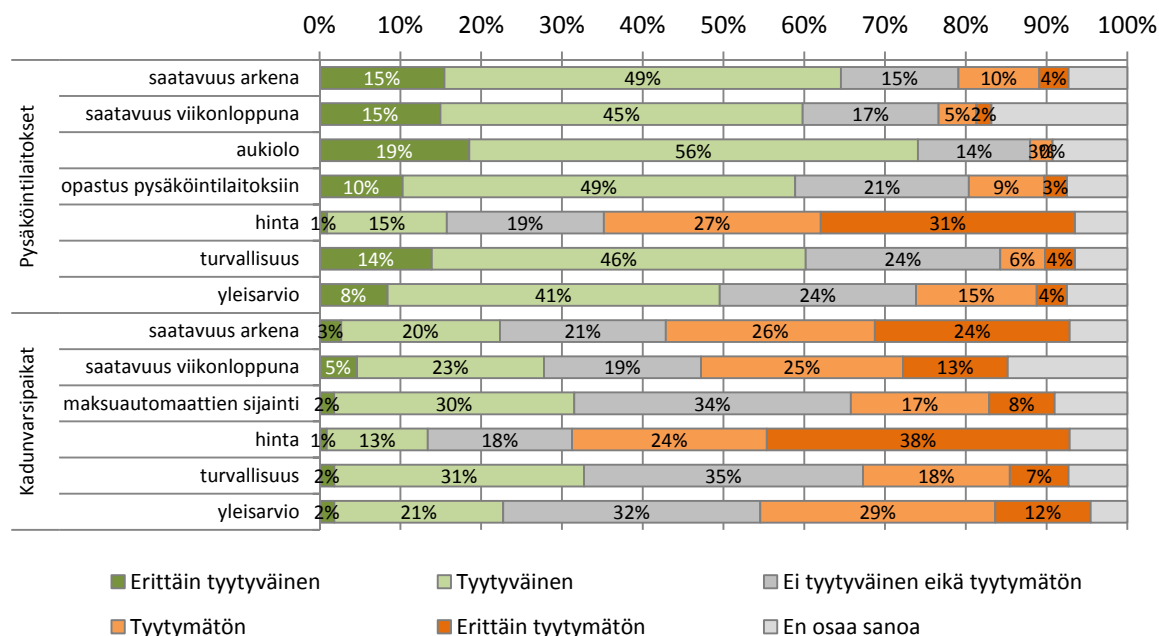
Kuva 5.17 Yleistyytyväisyys pysäköintilaitosten ja kadunvarsipaikkojen palvelutasotekijöihin asiointimatkoilla keskustassa.

Asukaspysäköintikyselyyn vastanneet olivat lähes yhtä tyytyväisiä pysäköintilaitosten palvelutasotekijöihin kuin asiointipysäköintikyselyyn vastanneet, mutta kadunvarsipysäköinnin palvelutasotekijöitä arvioidessa lähes kukaan ei ollut antanut arvosanaa erittäin tyytyväinen. Sen sijaan arvosanan tyytyväinen antoi hieman useampi vastaaja kuin asiointipysäköintikyselyssä. Myös asukaspysäköintikyselyssä sekä pysäköintilaitosten että kadunvarsipaikkojen hinta sai eniten kielteisiä arvioita. Asukaspysäköintikyselyssä monet vastaajat olivat valinneet pysäköintilaitosten palvelutasotekijöille arvion ”en osaa sanoa”. Näitä vastaajia oli 20–28 % kaikista vastaajista. Vain 6 % asukaspysäköintikyselyyn vastanneista ilmoitti pysäköivänsä useimmin pysäköintilaitokseen, joten palvelutason arvioiminen saattaa olla hankalaa monille vastaajille (kuva 5.18).



Kuva 5.18 Yleistyytyväisyys pysäköintilaitosten ja kadunvarsipaikkojen palvelutasotekijöihin asukaspysäköinnissä.

Työmatkاپysäköintikyselyyn vastanneiden vastaukset noudattivat asiointi- ja asukaspysäköinnin vastausjakaumia (kuva 5.19). Pysäköintilaitosten palvelutasotekijöihin oltiin tyytyväisempiä kuin kadunvarsipaikkojen palvelutasoon, ja hinta sai eniten kielteisiä arvioita. Kadunvarsipaikkojen palvelutasotekijät saivat hieman vähemmän myönteisiä arvosanoja kuin asiointi- tai asukaspysäköintikyselyssä.



Kuva 5.19 Yleistyytyväisyys pysäköintilaitosten ja kadunvarsipaikkojen palvelutasotekijöihin työmatkoilla keskustassa.

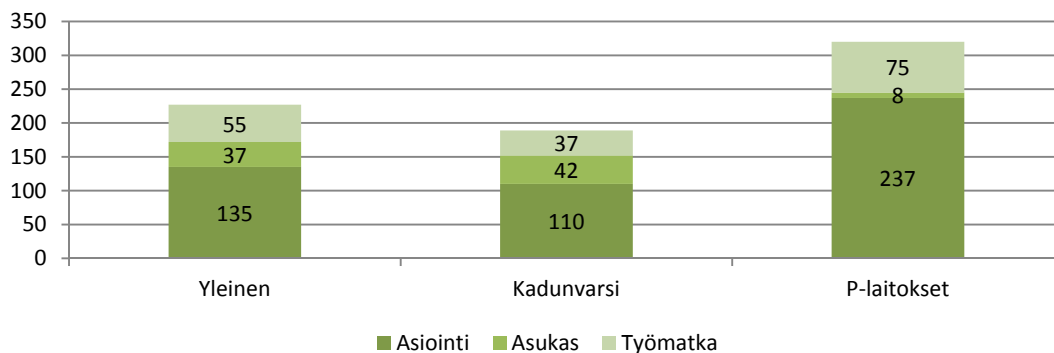
5.2.4 Avoin palaute keskustan pysäköintiolosuhteista

Autopysäköintiosiossa jokaisella vastaajalla oli mahdollisuus antaa yleistä palautetta pysäköintiolosuhteista. Yksi vastaaja saattoi siis antaa avointa palautetta useasta eri kohteesta. Autopysäköinnin 469 vastaajasta 321 eri vastaajaa antoi avointa palautetta. Yhteensä avoimia palautteita yleisistä olosuhteista, pysäköintilaitoksista ja kadunvarsipaikoista kertyi 736 kappaletta. Avointen palautteiden jakautuminen on esitetty tarkemmin kuvassa 5.20.

Kommentit luokiteltiin aiheittain eri luokkiin vastaavalla tavalla kuin pysäköintihaastatteluiden avointen palautteiden yhteydessä, sillä poikkeuksella että internet-tutkimuksen palautteiden kommentteista muodostettiin 32 aihepiiriä, jotka jaettiin 13 luokkaan. Luokittelu on esitetty taulukossa 5.1. Luokkien sisältö on pääosin sama kuin pysäköintihaastatteluiden yhteydessä.

Taulukko 5.1 Avointen palautteiden kommenttien aiheet ja niiden jaottelu luokkiin.

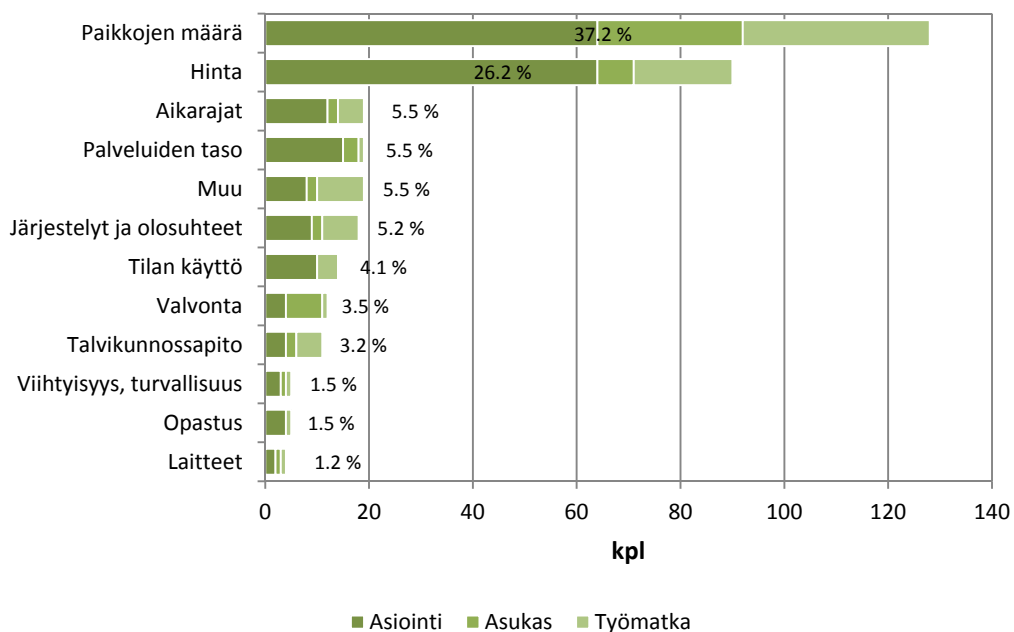
Kommentin aihe	Luokka
Lisää ilmaisia paikkoja tai kiekkopaiikkoja	Paikkojen määrä
Lisää yleistä pysäköintitilaa, paikoitusalueet laajempaan käyttöön, paikkoja ei saa vähentää	
Lisää asukas- tai sopimuspysäköintipaikkoja	
Lisää lyhytaikaisia parkkeja	
Lisää kadunvarsipaikkoja	
Lisää moottoripyöräpaikkoja	
Lisää invalidipaikkoja	
Sopivasti tai liikaa pysäköintitilaa	
Sopivasti tai liikaa kadunvarsipaikkoja	
Huono sijainti	Sijainti
Hyvä sijainti	
Kallis hinta, hintoja pitää laskea	Hinta
Halpa hinta	
Parempia tai monipuolisempia maksumahdollisuuksia (maksukortit, EasyPark), e-palveluiden puute	Palvelut
Laitteet ovat rikki tai eivät toimi kunnolla, laitteiden kellot väärässä ajassa	Laitteet
Sallittu pysäköintiaika liian lyhyt	Aikarajoitukset
Sallittu pysäköintiaika liian pitkä tai pysäköintiä ei ole aikarajoitettu	
Liian ahdasta yleisesti tai liian pienet ruudut	Tilan käyttö
Liian ahdasta isoille ajoneuvoille	
Pysäköinti tai ajo laitoksessa hankalaa, sokkeloinen, tiukat käännökset	
Tilava, väljät paikat, pysäköintitilaa on riittävästi	
Huono valaistus	Viihtyisyys ja turvallisuus
Epäviihtyisä, turvaton, epäsiisti	
Jalankulkua, portaita tai hissejä koskevat palautteet	
Viihtyisä	
Talvikunnossapito ja sen ongelmat	Talvikunnossapito
Epäselvät tai huonot järjestelyt, tarvitaan järjestelyjen muutosta, ilmenee väärinpysäköintiä, pysäköinti häiritsee liikennettä, epäselvät liikennemerkkit, tarvitaan vinoruutuja	Liikennejärjestelyt ja olosuhteet
Hyvät järjestelyt, hyvä yleisesti, helppo	
Huonot opastukset laitoksessa sisällä tai opastus paikalle	Opastus
Hyvät ja toimivat opasteet	
Tiukempaa tai parempaa valvontaa	Valvonta
Muihin aiheisiin sopimattomat ja pysäköintiin liittymättömät	Muu



Kuva 5.20 Internet-kyselyn autopysäköintiosioon annettujen avointen palautteiden kommenttien määrät ja jakautuminen vastaajatyypin mukaan (N=736).

Yleisesti pysäköinnin olosuhteisiin liittyvissä palautteissa eniten kommentteja kertyi pysäköinti-paikkojen ja -tilan määrästä. Kommenttien osuudet ja määrät on esitetty kuvassa 5.21. Lähes kaikissa kommentteissa toivottiin lisää ilmaisia tai kiekkopysäköintipaikkoja. Erityisesti asiointi-pysäköijät toivoivat lisää kadunvarsipaikkoja. Myös asukas- ja sopimuspysäköintipaikkoja toivottiin lisää. Paikkojen liialliseen määrään kiinnitettiin huomiota muutamassa kommentissa, joissa lähinnä toivottiin kadunvarsipaikkojen siirtyvän pysäköintilaitoksiin.

Pysäköinnin hintaa pidettiin kalliina tai sen nostoaikeita vastustettiin noin 26 %:ssa kommentteista. Palveluiden taso oli aiheena noin 6 % kommentteista. Enimmäkseen näissä toivottiin parempia tai monipuolisempia maksupalveluita, joista esille nousi muun muassa EasyPark-järjestelmä. Aikarajoituksiin liittyvissä kommentteissa sallittu pysäköinti-aika miellettiin liian lyhyeksi, erityisesti asiointipysäköijien ryhmässä. Kommentteista 5 % koski pysäköintijärjestelyitä ja olosuhteita. Useassa kommentissa toivottiin vinopysäköintipaikkoja. Lisäksi toivottiin muun muassa risteysalueiden pysäköintikieltoalueiden merkitsemistä.



Kuva 5.21 Pysäköintiolosuhteisiin liittyvien avointen palautteiden kommenttien jakautuminen vastaajaryhmittäin (N=344).

Kuvassa 5.22 on esitetty esimerkkejä keskustan pysäköintijärjestelmään liittyvistä kehitysehdotuksista sekä muista palautteista. Kuvassa sinisellä merkityt palautteet on annettu asiointipysäköintiin, punaisella asukaspysäköintiin ja keltaisella työmatkapsäköintiin liittyen.



Kuva 5.22 Avoimessa palautteessa esille tulleita asioita keskustapysäköinnin kehittämiseksi. Sinisellä merkityt palautteet on annettu asiointipysäköintiin liittyen, punaisella asukaspysäköintiin ja keltaisella työmatkapsäköintiin liittyen.

5.2.5 Tyytyväisyys pysäköintilaitoksiin

Vastaajat arvioivat tyytyväisyyttä pysäköintilaitosten palvelutasotekijöihin myös pysäköintilaitoskohtaisesti. Vastaaja sai valita karttapohjaiselta kyselylomakkeelta ne pysäköintilaitokset, joista halusi antaa tarkempaa palautetta. Eniten palautetta annettiin P-Hämpistä, P-Koskikeskuksesta, P-Frenckellistä ja P-Sokoksesta (taulukko 5.2). Uusin pysäköintilaitos P-Hämppi sai monissa palvelutasoarvioissa selvästi parhaat arvosanat (kuva 5.23).

Paikkojen saatavuuteen oltiin tyytyväisimpiä P-Hämpin jälkeen P-Frenckellissä. Noin neljä viidestä vastaajasta antoi myönteisen arvosanan P-Frenckellin paikkojen saatavuudelle. Eniten kielteisiä arvosanoja annettiin P-Stockmannille, jolle joka kolmas vastaaja antoi kielteisen arvosanan paikkojen saatavuutta koskien.

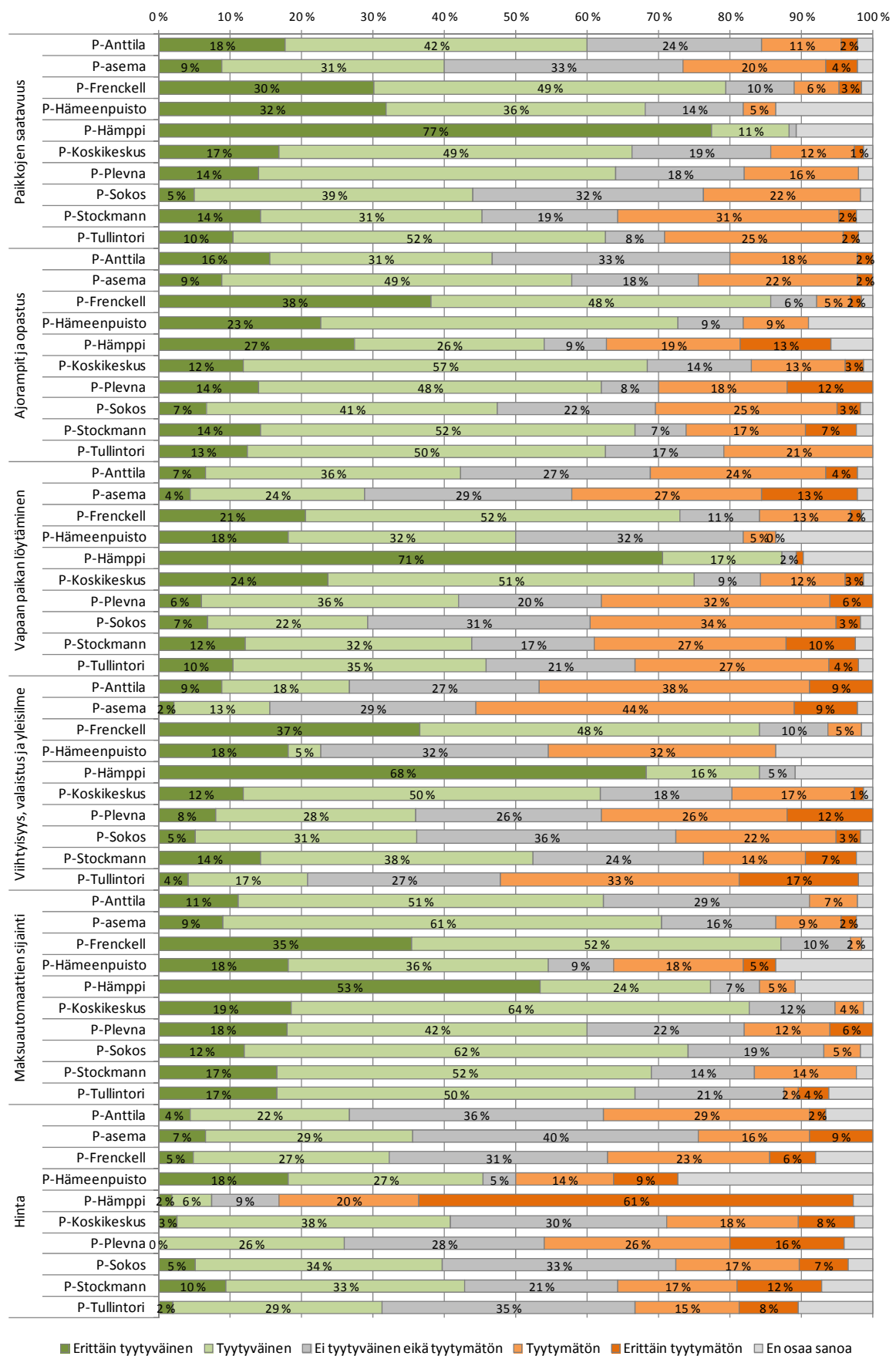
Selvästi parhaimmat arviot ajorampeista ja opastuksesta annettiin P-Frenckellille, jolle 86 % vastaajista antoi myönteisen arvosanan ja jopa 38 % arvosanan erittäin tyytyväinen. Eniten kielteisiä arvosanoja annettiin P-Hämpille, jolle joka kolmas vastaaja antoi arvosanan tyytymätön tai erittäin tyytymätön.

Tyytyväisyydessä vapaan paikan löytämiseen P-Hämppi sai selvästi parhaimmat arviot. Vastaajista 88 % oli tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä vapaan paikan löytämiseen P-Hämpissä. Toiseksi eniten tyytyväisiä vastaajia oli P-Frenckellissä ja P-Koskikeskuksessa, joille noin kolme neljästä vastaajasta antoi myönteisen arvosanan.

Taulukko 5.2 Pysäköintilaitoksista annettujen karttapalautteiden määrä. Massun Parkista, P-Pellavasta ja P-Tullista annettujen palautteiden määrä oli niin pieni, että niitä ei ole esitetty pysäköintilaitoskohtaisissa arvioissa.

Pysäköintilaitos	Annettujen palautteiden määrä
Massun parkki	6
P-Anttila	46
P-Asema	46
P-Frenckell	63
P-Hämeenpuisto	23
P-Hämppi	109
P-Koskikeskus	77
P-Pellava	8
P-Plevna	50
P-Sokos	59
P-Stockmann	43
P-Tulli	19
P-Tullintori	48

Eniten myönteisiä arvosanoja viihtyisyydestä, valaistuksesta ja yleisilmeestä annettiin P-Frenckellille (85 %) ja P-Hämpille (84 %). P-Hämppi sai kuitenkin enemmän erittäin tyytyväisiä arvosanoja verrattuna P-Frenckelliin, eikä P-Hämpin pysäköintilaitokselle annettu lainkaan kielteisiä arvosanoja. Eniten kielteisiä arvioita saivat P-Asema ja P-Tullintori.

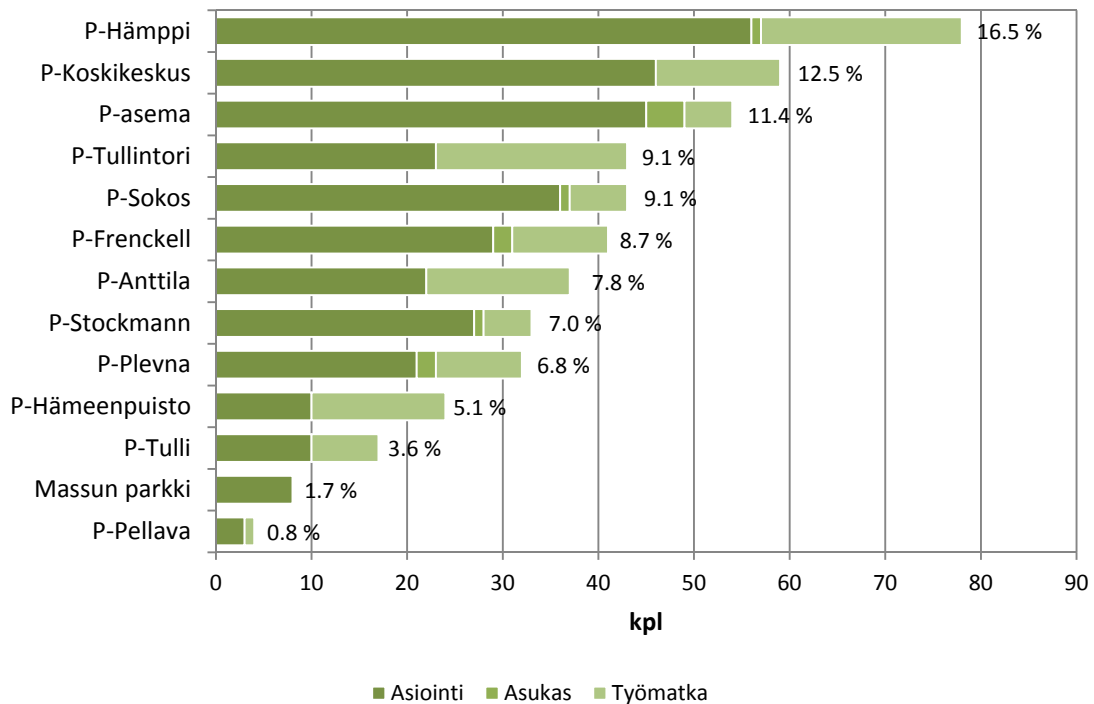


Kuva 5.23 Tyytyväisyys eri pysäköintilaitosten palvelusotekijöihin.

Maksuautomaattien sijaintiin oltiin yleisesti tyytyväisiä pysäköintilaitoksissa. P-Hämeenpuistolle 23 %, P-Plevnalle 18 % ja P-Stockmannille 14 % vastaajista antoi kielteisen arvosanan, mutta muissa pysäköintilaitoksissa tyytymättömien vastaajien osuus oli pieni. Tyytyväisimpiä vastaajat olivat P-Frenckellin ja P-Koskikeskuksen maksuautomaattien sijaintiin, joille useampi kuin neljä viidestä vastaajasta antoi myönteisen arvion.

Hinta sai P-Hämpissä runsaasti muita pysäköintilaitoksia enemmän kielteisiä arvosanoja, ja jopa 61 % vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytymättömiä pysäköintilaitoksen hintaan. Neljä viidestä vastaajasta antoi kielteisen arvosanan P-Hämpin hinnalle. P-Hämpin hintaa on laskettu kyselyn toteuttamisen jälkeen kesäkuussa 2013. Eniten myönteisiä arvosanoja annettiin P-Hämeenpuiston hinnalle.

Karttapohjaisessa palautteessa eniten avointa palautetta annettiin P-Hämpille (noin 17 %), P-Koskikeskukselle (noin 13 %) ja P-Asemalle (11 %). P-Hämpin kommentteista 72 % tuli asiointipysäköijiltä ja 27 % työmatkapsäköijiltä. Eniten kommentteja keränneistä laitoksista P-Tullintori ja P-Anttila saivat myös huomattavasti kommentteja työmatkapsäköijiltä (47 % ja 41 %). Kommenttien määrät ja jakautuminen on esitetty kuvassa 5.24.

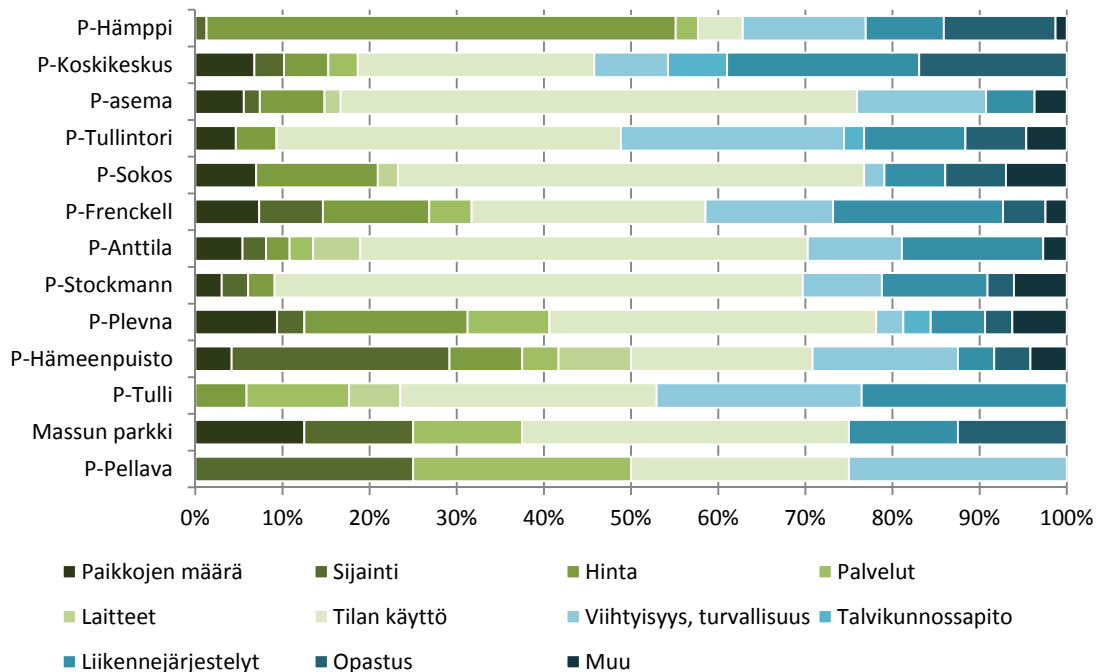


Kuva 5.24 Internet-tutkimuksen pysäköintilaitoksille annettujen kommenttien määrät ja jakautuminen vastaajatyypeittäin (N=473).

Kommenttien jakautuminen luokkiin kunkin pysäköintilaitoksen osalta on esitetty kuvassa 5.25. P-Hämpin osalta esille nousi selvästi liian korkeana pidetty hinta. P-Hämpin järjestelyitä ja opastuksia kommentoitiin lähinnä huonona opastuksena laitokseen sisälle. Positiivista palautetta keräsi P-Hämpin viihtyisyys.

P-Koskikeskus sai positiivista palautetta hyvän paikkaopastusjärjestelmänsä ansiosta ja negatiivista palautetta annettiin epäselvistä ajoväylien ja tilojen järjestelyistä. P-Koskikeskuksen osalta esille nousi ajorampin liukkaus talvella.

P-Asemaa pidettiin erityisen ahtaana ajaa ja pysäköidä. Lisäksi P-Asemaa ja myös P-Tullintoria pidettiin turvattomana ja epäsiistinä. P-Frenckell keräsi myös kommentteja epäsiisteydestä, autojen todettiin pölyntyvän laitoksessa nopeasti. Ahtaista ruuduista ja hankalista ajajärjestelyistä, kuten liian tiukoista käännoksistä saivat palautetta erityisesti P-Asema, P-Sokos, P-Stockmann, P-Tullintori ja P-Anttila.



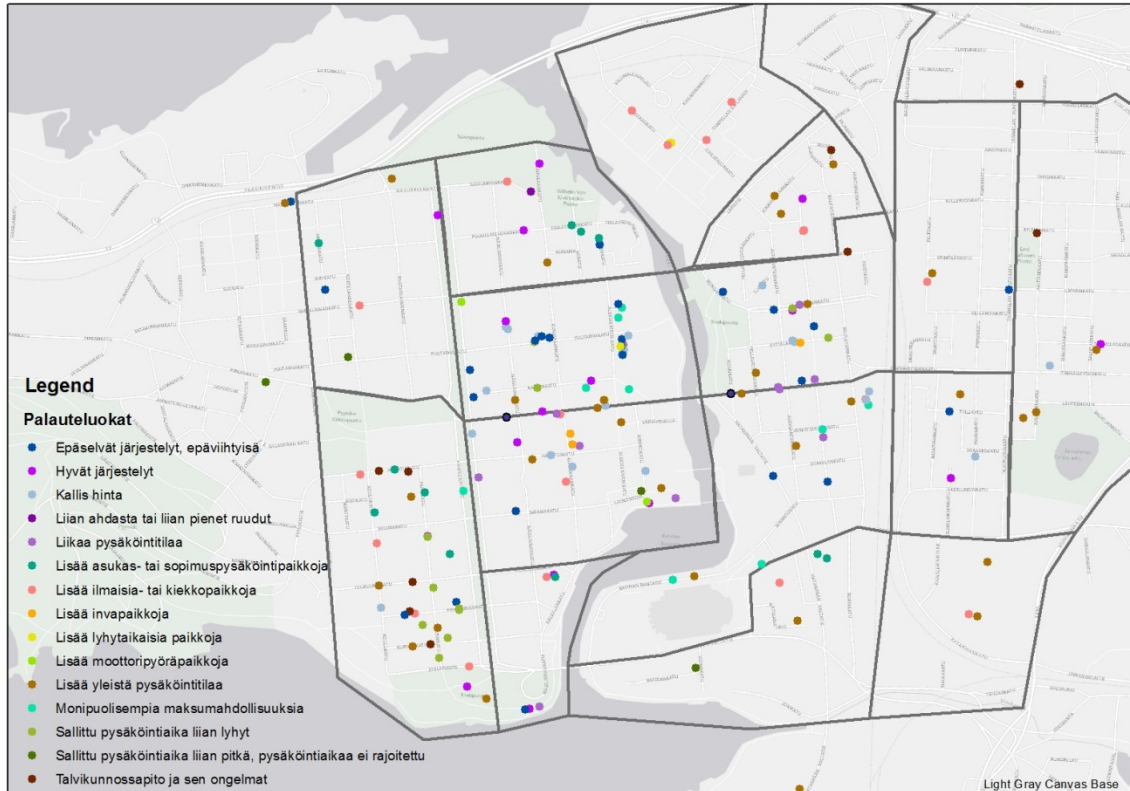
Kuva 5.25 Pysäköintilaitoksille annettujen kommenttien jakautuminen.

Yleisesti pysäköintilaitosten tilankäyttö oli aiheena noin 36 % kommentteista. Eniten kommentteja tuli liian pienistä ruuduista ja hankalista ja ahtaista ajajärjestelyistä. Laitoksissa ajaminen koettiin hankalaksi tai vaikeaksi ahtaiden tilojen tai sokkeloisuuden takia. Kommentteista 19 % koski järjestelyitä ja opastuksia. Erityisesti uudet tai äskettäin remontoituneet laitokset kuten P-Koskikeskus ja P-Hämppi saivat myönteistä palautetta hyvästä käytettävyydestä.

Seuraavaksi suurin kommentoitu luokka oli laitospysäköinnin hinta, jota koski noin 15 % kommentteista. Lähes poikkeuksetta laitospysäköinnin hinta koettiin liian korkeaksi. Yli puolet kaikista hinnoista koskevista kommentteista koski kuitenkin P-Hämppiä. Viihtyisyys ja turvallisuus olivat aiheena 13 % kommentteista. Suurin osa palautteesta keskittyi pysäköintilaitosten huonoon viihtyisyyteen ja turvattuuteen sekä laitosten epäsiisteyteen, poikkeuksena P-Hämppi. Pysäköintilaitosten puomien etälukulaitteiden hitaus ja rekisterikilpiltunnistuksen huono toimivuus nousivat kommentteissa myös esille.

5.2.6 Kadunvarsipysäköinnin kehittämiskohteet

Vastaajilta kerättiin palautetta kadunvarsipaikoista kartan avulla. Vastaajat saivat antaa palautetta haluamastaan paikasta, jonka koordinaatit tallennettiin kyselyn tietokantaan. Tutkimusalue jaettiin 16 alueluokkaan (kuva 5.26), joiden pohjalta karttapohjalle paikannettuja palautteita analysoidiin. Alueelle 15 ei annettu yhtään palautetta. Osalle alueista kohdennettiin vain muutamia kehittämiskohteita (taulukko 5.3). Tyytyväisyystuloksia on analysoitu vain niiden alueiden osalta, joissa on ollut paikannettuna vähintään 10 kehittämiskohdetta.



Kuva 5.26 Autopysäköinnistä annetut kadunvarsipalautteet luokiteltuna kartalla.

Taulukko 5.3 Kohdepaikannusten määrä alueittain.

Alueen numero	Nimi	Paikannusten määrä
1	Hämeenkadun luoteisos	46
2	Kyttälä	28
3	Hämeenkadun lounaisosa	39
4	Hämeenkadun kaakkoisos	28
5	Finlayson	21
6	Tampella	5
7	Amuri	10
8	Kaakinmaa	39
9	Länsi-Tammela	4
10	Tulli	13
11	Itä-Tammela	15
12	Ratina	7
13	Yliopisto	4
14	Juhannuskylä	9
15	Armonkallio	0
16	Nalkala	11

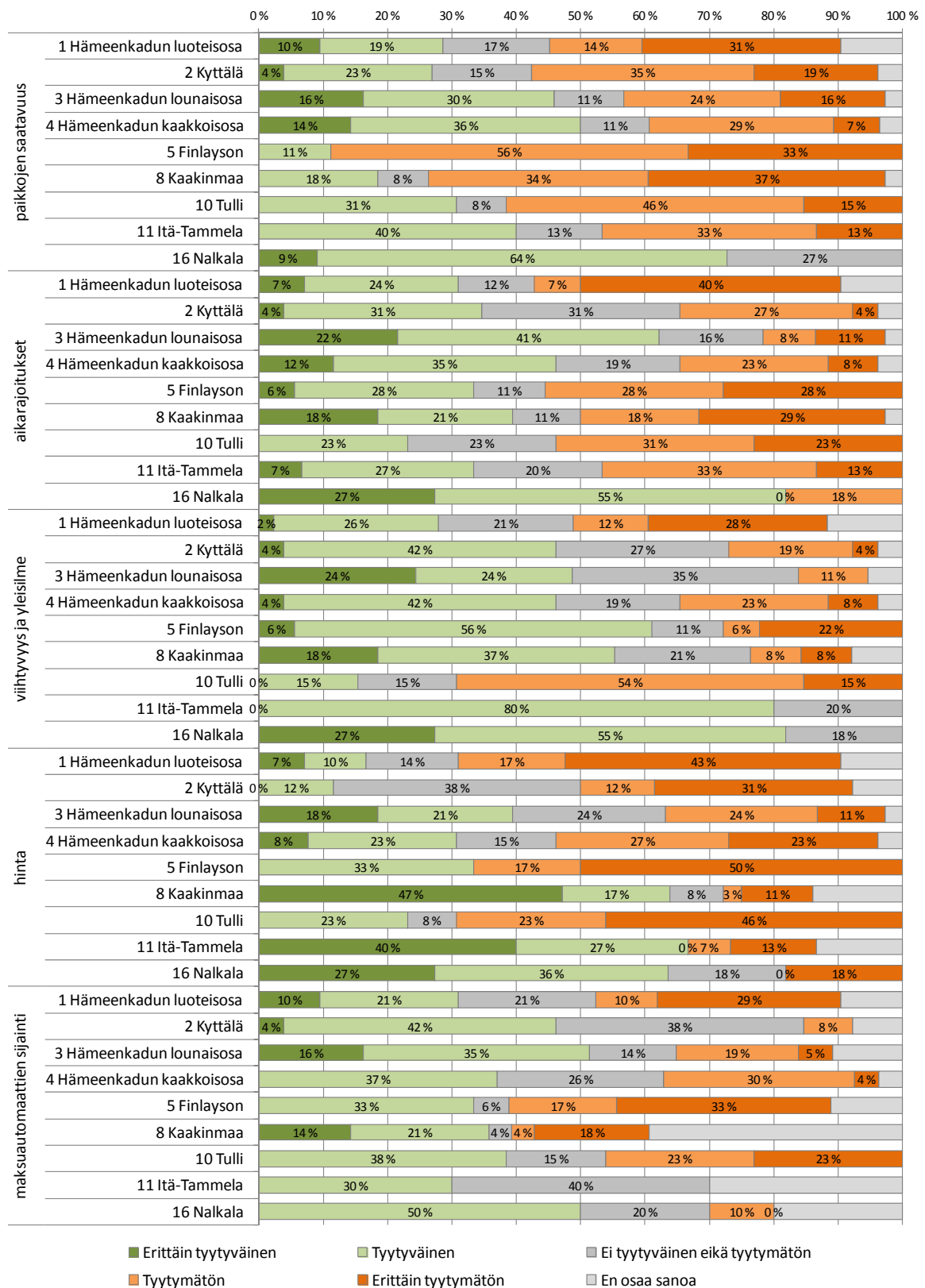
Vastaajia pyydettiin arvioimaan tyytyväisyyttä paikkojen saatavuuteen, aikarajoituksiin, viihtyisyyteen ja yleisilmeeseen, pysäköinnin hintaan ja maksuautomaattien sijaintiin kartalle osoittamallaan pysäköintipaikoilla (kuva 5.27). Paikkojen saatavuuteen oltiin tyytyväisimpiä Nalkalassa (73 %), Hämeenkadun kaakkoisosassa (50 %) ja Hämeenkadun lounaisosassa (46 %). Selvästi tyytymättömiä vastaajat olivat Finlaysonin alueella, jonka paikkojen saatavuudelle 89 % vastaajista antoi kielteisen arvosanan. Myös Kaakinmaalla (71 %), Tullin alueella (61 %) ja Kyttälässä (54 %) yli puolet vastaajista antoi kielteisen arvion paikkojen saatavuudelle.

Aikarajoituksiin oltiin tyytyväisimpiä Nalkalassa (82 %) ja Hämeenkadun lounaisosassa (63 %). Tyytymättömiä aikarajoituksiin vastaajat olivat Finlaysonin alueella (56 %) ja Tullin alueella (54 %). Myös Hämeenkadun luoteisosan (47 %), Kaakinmaan (47 %) ja Itä-Tammelan (47 %) pysäköinnin aikarajoitukset saivat paljon kielteisiä arvioita.

Suuri osa vastaajista antoi myönteisen arvion kadunvarsipaikkojen viihtyvyydelle ja yleisilmeelle. Eniten tyytyväisiä arvioita annettiin Nalkalassa (82 %), Itä-Tammelassa (80 %), Finlaysonin alueella (62 %) ja Kaakinmaalla (55 %). Selvästi tyytymättömiä vastaajat olivat Tullin alueen viihtyvyyteen ja yleisilmeeseen, jolle 69 % vastaajista antoi kielteisen arvion. Myös Hämeenkadun luoteisosassa annettiin melko paljon kielteisiä arvosanoja (40 %), joista 28 % oli arvosanoja erittäin tyytymätön.

Tyytyväisyydessä pysäköinnin hintaan alueet jakoutuivat pääasiassa kahteen ryhmään, josta toisessa tyytyväisten vastaajien ja toisessa tyytymättömien vastaajien osuus oli suuri. Hämeenkadun lounaisosassa tyytyväisten ja tyytymättömien vastaajien osuudet olivat lähes samansuuruiset. Tyytyväisimpiä vastaajat olivat Itä-Tammelan (67 %), Kaakinmaan (64 %) ja Nalkalan (63 %) kadunvarsipaikkojen hintaan. Tyytymättömien vastaajien osuus oli suurin Tullin (69 %) ja Finlaysonin (67 %) alueilla.

Maksuautomaattien sijainnissa ”en osaa sanoa” ja ”ei tyytyväinen eikä tyytymätön” -vastausten osuus on melko suuri. Finlaysonin alueella puolet vastaajista ilmoitti olevansa tyytymättömiä maksuautomaattien sijaintiin. Myös Tullin alueella 46 % antoi kielteisen arvion maksuautomaattien sijainnille. Tyytyväisimpiä vastaajat olivat Hämeenkadun lounaisosassa, jossa 51 % antoi myönteisen arvosanan. Myös Nalkalassa ja Kyttälässä noin puolet vastaajista oli tyytyväisiä maksuautomaattien sijaintiin.

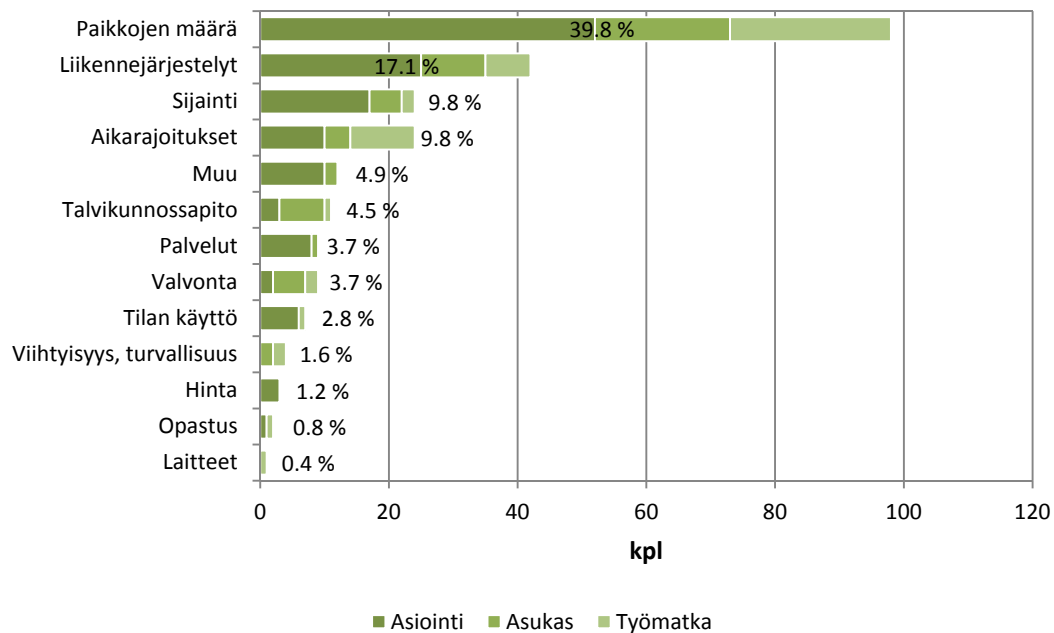


Kuva 5.27 Tyytyväisyys kadunvarsipysäköinnin eri palvelutasotekijöihin alueittain.

Kartalle merkittyjen kadunvarsipysäköinnin kehittämiskohteiden avoimista palautteista kerättiin 246 eri kommenttia, joiden jakautuminen ja määrä on esitetty aihepiireittäin kuvassa 5.28. Eniten palautetta kerännyt luokka oli pysäköintipaikkojen määrä noin 40 %:n osuudella. Suurimmassa osassa näistä kommenteista toivottiin lisää pysäköintipaikkoja, erityisesti ilmaisia tai pysäköintiekolla rajoitettuja paikkoja.

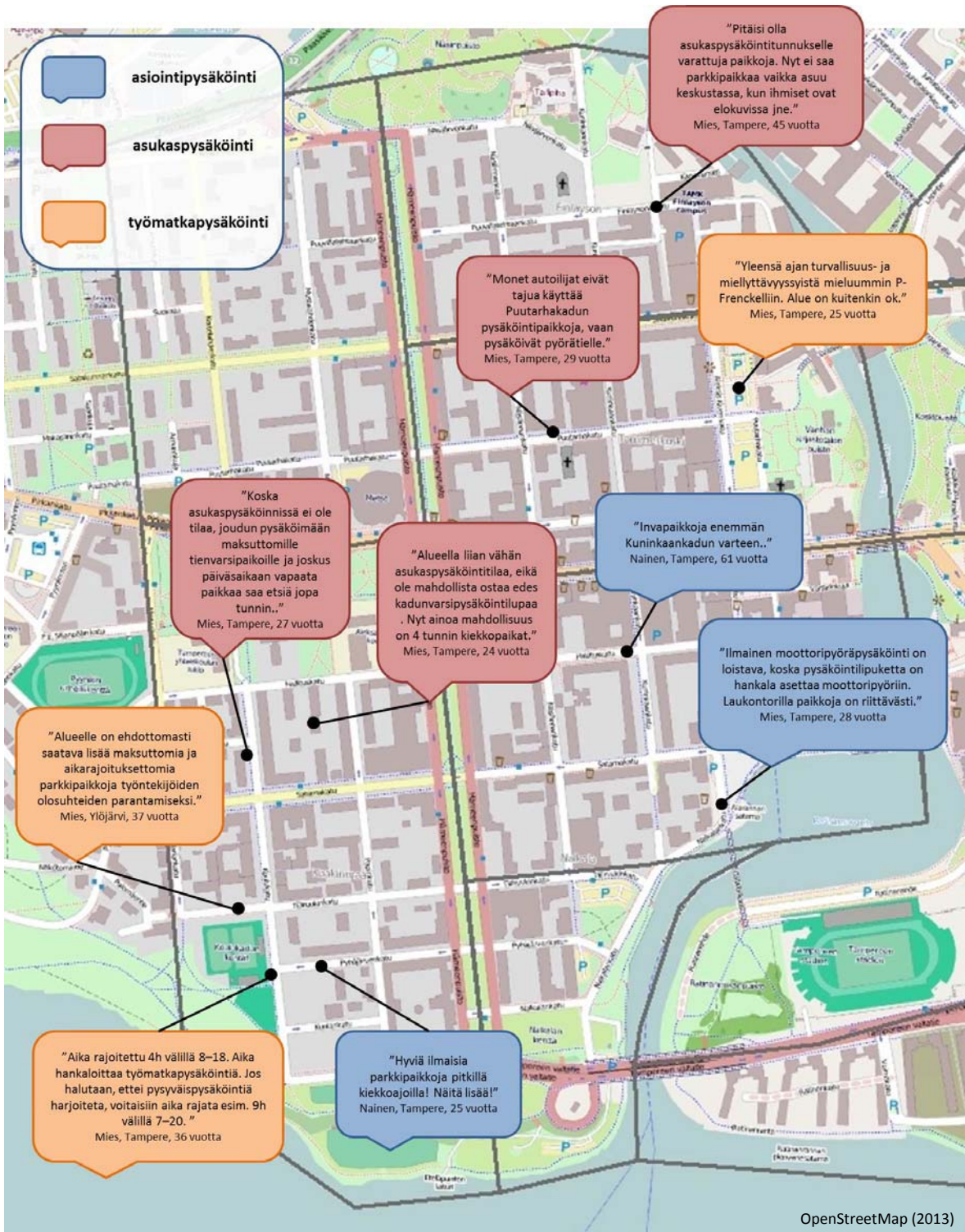
Seuraavaksi eniten kommentteja annettiin koskien kadunvarsipaikkojen liikennejärjestelyitä. Järjestelyjä pidettiin hyvinä noin 6 %:ssa palautteista ja huonoina tai puutteellisinä 11 %:ssa palautteista. Liikennejärjestelyjen puutteiksi laskettiin myös kommentit, joissa toivottiin enemmän vino-ruutupysäköintiä tai joissa kiinnitettiin huomiota epäselviin pysäköintiä koskeviin merkintöihin. Hämeenpuiston kadunvarsipysäköintiä pidettiin myös hankalana ja liikennettä haittaavana.

Aikarajoitusten osalta sallittu pysäköintiaika koettiin liian lyhyeksi 8 %:ssa palautteista ja liian pitkänä 2 %:ssa palautteista. Lyhyttä pysäköintiaikaa kritisoivat työmatkاپysäköijät. Talvikunnossapidon ongelmat nousivat esille noin 5 %:ssa kommenteista. Lumikasojen todettiin vaikeuttavan pysäköintiä ja vievän pysäköintitilaa.

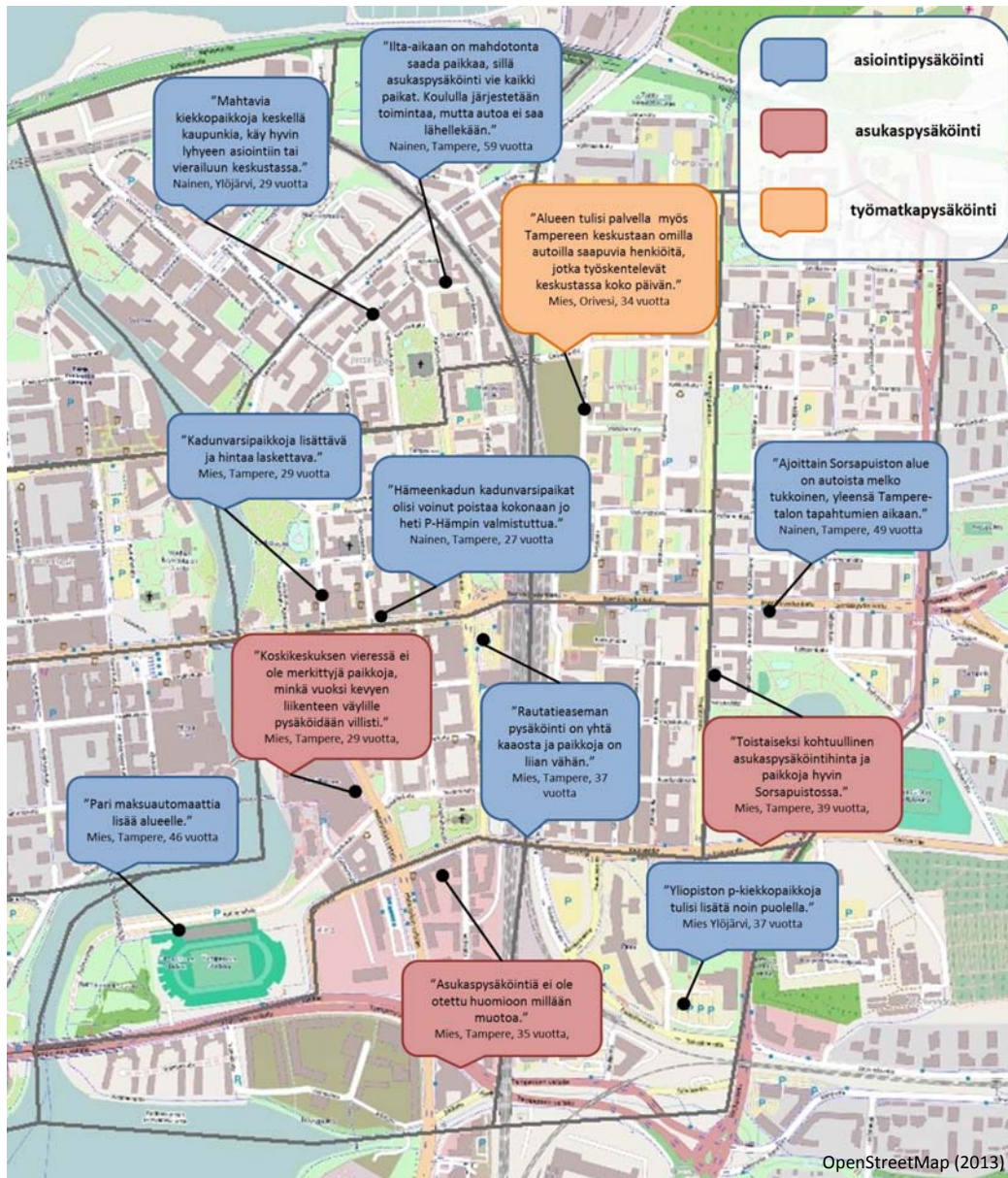


Kuva 5.28 Internet-kyselytutkimuksen kadunvarsipaikoista annettujen kommenttien määrät ja jakautuminen (N=246).

Esille nousi myös kehittämisehdotuksia, joissa haluttiin toteutunutta pysäköintiaikaa vastaava maksujärjestelmä, mitä perusteltiin sillä, että on tilanteita joissa pysäköinnin kesto ei ole ennalta tiedossa. Lisäksi toivottiin monipuolisempia maksumahdollisuuksia ja EasyPark -palvelun käyttöönottoa. Osassa palautteista moitittiin pysäköintiautomaattien huonoa käytettävyyttä. Kuvissa 5.29 ja 5.30 on esitetty esimerkkejä kartalle merkityistä kehittämiskohteista keskustan eri osissa.



Kuva 5.29 Kartalle merkityt kehittämiskohteita keskustan länsiosassa. Sinisellä pohjalla olevat palautteet liittyvät asiointipysäköintiin, punaisella pohjalla asukas pysäköintiin ja keltaisella pohjalla työmatkapsäköintiin.

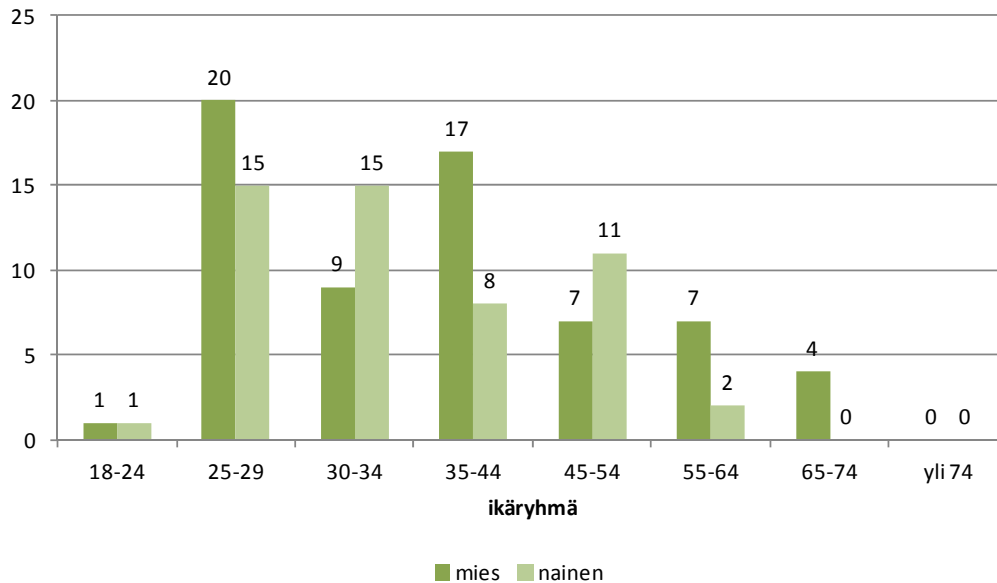


Kuva 5.30 Kartalle merkityjä kehittämiskohteita keskustan itäosasta. Sinisellä pohjalla olevat palautteet liittyvät asiointipysäköintiin, punaisella pohjalla asukaspysäköintiin ja keltaisella pohjalla työmatkapsäköintiin.

5.3 Pyöräpysäköintikysely

5.3.1 Vastaaajien jakauma

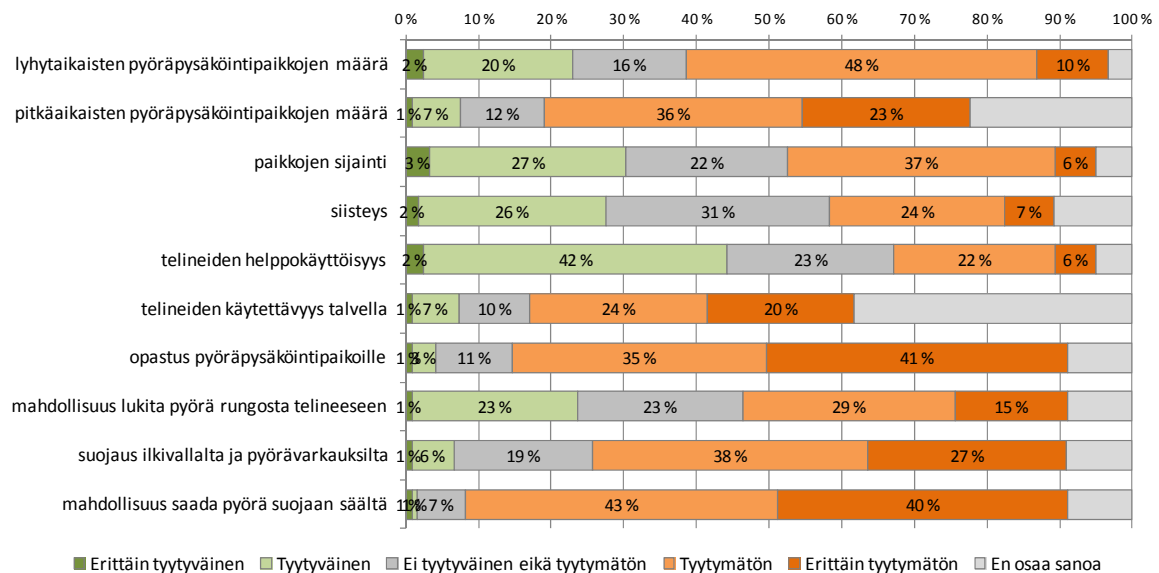
Pyöräpysäköintikyselyyn vastasi 127 vastaajaa, joista nuorimmat olivat 23-vuotiaita ja vanhin 71-vuotias. Eniten vastaajia oli 25–29-vuotiaiden ikäryhmässä (kuva 5.31). Pyöräpysäköintikyselyn vastaajista 113 oli Tampereelta, lisäksi kyselyyn osallistui muutamia ympäryskunnissa asuvia vastaajia. Pyöräpysäköintikyselyllä tavoitettiin paljon aktiivisesti pyöräileviä vastaajia. Vastaajista lähes 80 % ilmoitti pyöräilevänsä kesäkaudella (huhti-lokakuu) keskustassa useita kertoja viikossa tai päivittäin tai lähes päivittäin. Vastaajat liikkuvat henkilöautokyselyyn vastanneita useammin kävellen keskustassa ja toisaalta käyttivät henkilöautoa keskustassa selvästi harvemmin kuin henkilöautokyselyyn vastanneet.



Kuva 5.31 Vastaajien määrä ikä- ja sukupuoliryhmittäin pyöräpysäköintikyselyssä (N=127, 10 vastaajaa ei jättänyt ikä- tai sukupuolitietoa).

5.3.2 Yleistyytävyisyys pyöräpysäköintiolosuhteisiin

Vastaajat antoivat huomattavan paljon kielteisiä arvosanoja keskustan pyöräpysäköinnin palvelutasotekijöille (kuva 5.32). Vain telineiden helppokäyttöisyys sai enemmän myönteisiä kuin kielteisiä arvioita, ja jopa viisi kymmenestä palvelutasotekijästä sai yli 50 % kielteisiä vastauksia. Tyytymättömien vastaajien osuus oli suurin mahdollisuudessa saada pyörä suojan säältä, jolle useampi kuin neljä viidestä vastaajasta antoi arvosanan tyytymätön tai erittäin tyytymätön.



Kuva 5.32 Yleistyytävyisyys keskustan pyöräpysäköinnin palvelutasotekijöihin.

5.3.3 Avoin palaute keskustan pyöräpysäköintiolosuhteista

Internet-kyselyn polkupyöräpysäköintiosiossa avointa palautetta antoi 93 eri vastaajaa kaikista 127 vastaajasta. 93 vastaajaa antoi yhteensä eri kohteisiin tai yleisesti 297 avointa palautetta joista 226 annettiin tiettyä sijaintia ja 71 yleisesti koko keskustaa koskien. Palautteista eroteltiin 436

kommenttia, jotka jaettiin sisältönsä perusteella 16 eri aiheeseen joista muodostettiin 8 eri luokkaa. Pääluokkia ovat paikkojen määrä, telineet, ympäristö, toimiva pysäköinti, talvikunnossapito, sijainti ja muu. Aiheiden jakautuminen luokkiin on esitetty taulukossa 5.4.

Paikkojen määrä -luokassa palautteet ottavat kantaa paikkojen liian vähäiseen tai liialliseen määrään. Telineet-luokka sisältää kommentit, joissa toivottiin parempia tai helppokäyttöisempiä telineratkaisuja, runkolukittavia telineitä tai katoksia. Luokka sisältää myös palautteet, joissa todettiin nykyisten telineratkaisujen olevan riittämättömiä erilaistuvalla polkupyöräkannalle. Ympäristö-luokka sisältää palautteet, joissa on kiinnitetty huomiota telineiden ympäristön epäkohtiin, kuten hylättyihin pyöriin, turvattomuuteen, siisteyteen tai väärin pysäköityihin autoihin. Toimiva pysäköinti -luokka sisältää palautteet, joissa pyöräpysäköintijärjestelyt todettiin toimiviksi tai hyvin järjestetyiksi. Talvikunnossapito-luokan palautteet keskittyivät talvikunnossapidon laatuun ja erityisolosuhteisiin, jotka talvi aiheuttaa. Sijainti-luokan kommentteissa aiheena oli pyöräpysäköinnin sijoittelu ja erityisesti etäisyys eri kohteisiin. Muu-luokka sisältää palautteet, jotka eivät sopineet muihin luokkiin tai jotka eivät liittyneet suoraan pyöräpysäköintiin.

Taulukko 5.4 Polkupyöräpysäköinnin kommenttiluokat ja niiden jaottelu pääluokkiin.

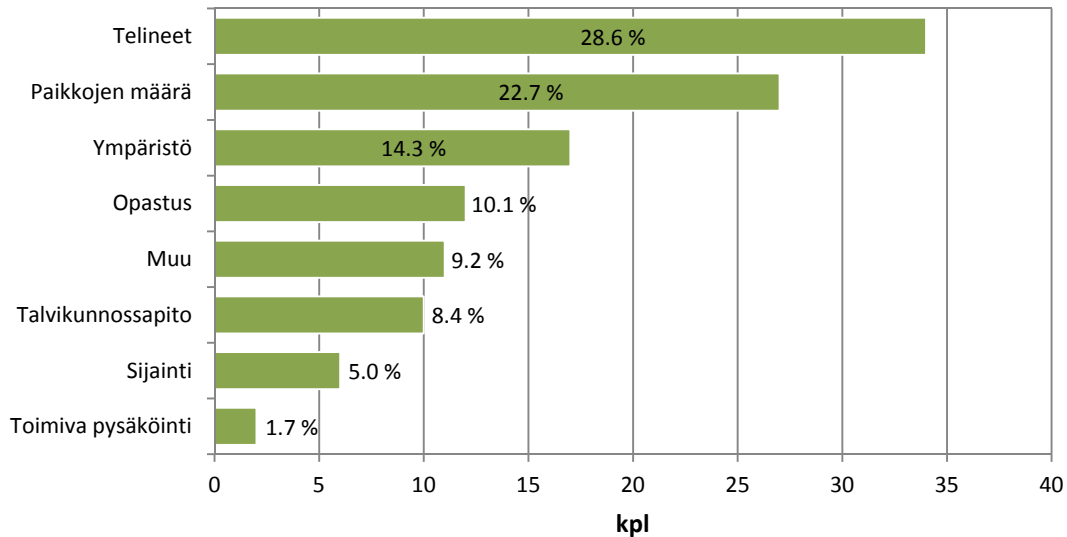
Kommentin aihe	Pääluokka
Paikkoja on liian vähän tai ei ole lainkaan	Paikkojen määrä
Paikkoja on liikaa	
Tarvitaan laadukkaampia paikkoja (kuten runkolukittavia tai katoksia)	Telineet
Telineisiin ei sovi erilaiset pyörät	
Huono käytettävyyys	
Alueella on hylättyjä pyöriä	Ympäristö
Alue on turvaton, pyörävarkauksia, pyörät kolhiintuvat	
Alue on epäsiisti	
Pyöriä pysäköidään huonoon paikkaan tai väärin	
Autoilijat pysäköivät väärin	
Hyvä pysäköinti	Toimiva pysäköinti
Talvikunnossapito	Talvikunnossapito
Pyöräpysäköinti on kaukana kohteesta	Sijainti
Pyöräpysäköinti on hyvällä sijainnilla	
Opastus	Opastus
Muu	Muu

Yleistä palautetta keskustan pyöräpysäköintiolosuhteista antoi 71 henkilöä. Näistä palautteista voitiin erottaa 119 eri aihealueisiin kuuluvaa palautetta. Keskustan pyöräpysäköintiolosuhteiden yleisten palautteiden määrä ja jakautuminen eri luokkiin on esitetty kuvassa 5.33. Kommenteista miltei 29 % koski telineitä, niiden laatua sekä käytettävyyttä. Pyöräilijät toivovat laadukkaampia telineitä ja katoksia. Runkolukittavia telineitä pidettiin perinteisiä telineitä parempina ja niitä toivottiin useassa kommentissa. Kommenteista nousi esille myös se, että kaikki telineet eivät sovi kaikille pyörille. Lisäksi ongelmat käytettävyydessä nousivat esille muutamassa kommentissa. Kommenteissa ehdotettiin myös autopysäköintiruutujen muuttamista pyöräpysäköintipaikoiksi sesonkiluonteisesti. Kuvassa 5.34 on esitetty esimerkkejä annetuista yleisistä palautteista.

Yleisissä palautteissa myös paikkojen määrä nousi esille ongelmakohtana ja hieman alle 23 % kommenteista koski vähäisiä pysäköintipaikkamääriä.

Pyöräpysäköintipaikkojen ympäristö ja sen ongelmat tulivat esille noin 14 %:ssa kommenteista. Ongelmina nähtiin pysäköintipaikkojen turvattomuus, joka ilmeni lähinnä ilkeiden ja pyörävarkauksien pelkona. Muita ympäristön ongelmia olivat hylätyt pyörät, väärin pysäköidyt autot ja myös pysäköintipaikan lähelle jätetyt polkupyörät, jotka estävät sujuvaa kulkemista.

Vastaajien palautteista noin 10 %:ssa todettiin, että pyöräpysäköintipaikoille ei käytännössä ole opastusta eikä paikkoja siten löydetä. Talvikunnossapito nostettiin esille hieman yli 8 %:ssa kommenteista. Useissa kommenteissa todettiin, että pyöräpysäköinti unohdetaan talven ajaksi eikä pyöräpysäköintipaikkoja pidetä juuri kunnossa talvella.



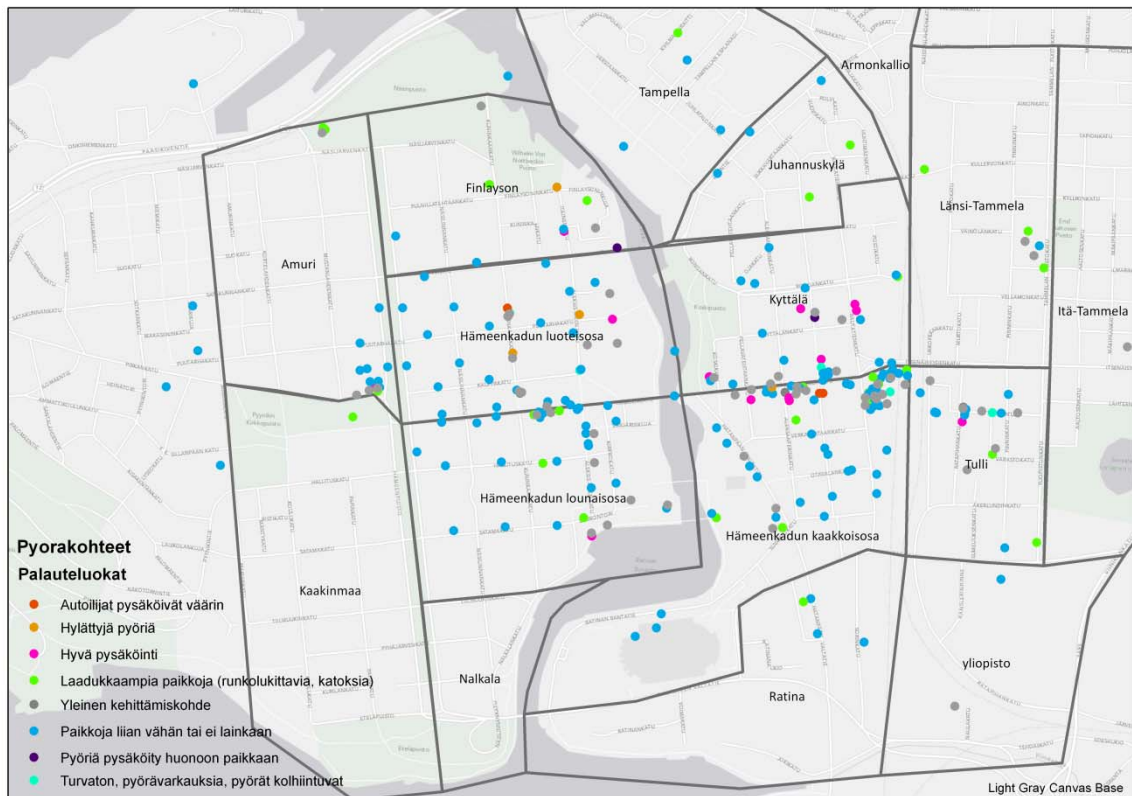
Kuva 5.33 Internet-kyselyn polkupyöräpysäköintiosion yleisten kommenttien määrät ja jakautumisen luokkiin (N=119).



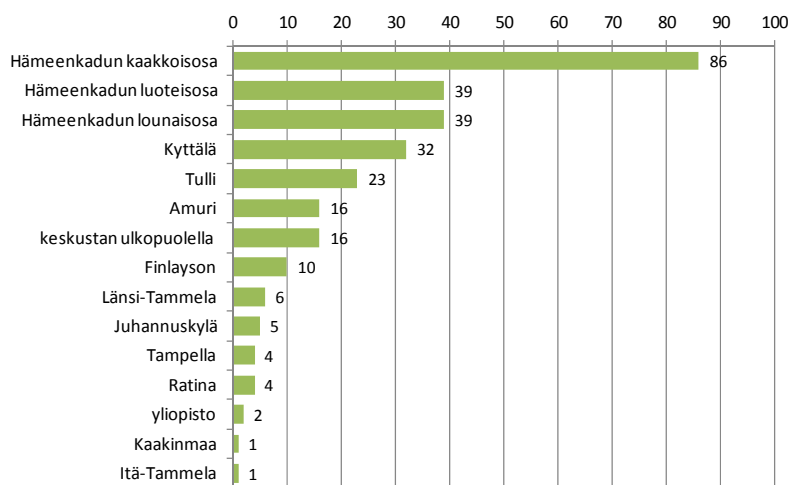
Kuva 5.34 Esimerkkejä pyöräpysäköintikyselyn avoimista palautteista.

5.3.4 Pyöräpysäköinnin kehittämiskohteet

Pyöräpysäköintitutkimuksessa vastaajilla oli mahdollisuus antaa palautetta pyöräpysäköintipaikoista kartalle. Vastaajat merkitsivät kartalle yhteensä 284 kehittämiskohdetta (kuva 5.35), joista suurimmassa osassa palautteen aiheena oli liian vähäinen paikkojen määrä. Tutkimusalue jaettiin autopsäköintitutkimuksen tavoin 16 alueeseen, joiden perusteella tuloksia analysoitiin. Eniten kehittämiskohteita merkittiin Hämeenkadun kaakkoisosaan sekä Hämeenkadun lounais- ja luoteispuolelle (kuva 5.36). Yksittäisistä kohteista eniten kehittämiskohteita merkittiin rautatieaseman piha-alueelle, Hämeenkadun itäpäähän, Hämeenkadulle Kuninkaankadun ja Aleksis Kiven kadun väliselle osuudelle sekä pääkirjaston ympäristöön.



Kuva 5.35 Pyöräpysäköinnistä annetut palautteet luokiteltuna kartalla.



Kuva 5.36 Eri alueille paikannettujen kehittämiskohteiden määrä pyöräpysäköintikyselyssä.

Tuloksia on tarkasteltu osa-alueittain niillä alueilla, joille oli merkitty yli 20 kehittämiskohdetta. Tärkeimmiksi kehittämiskohteiksi nousevat paikkojen määrä, mahdollisuus saada pyörä suojaan sateelta sekä pyörän lukitsemismahdollisuus pysäköintipaikalla. Vastaajista suurin osa oli tyytymättömiä paikkojen saatavuuteen kaikilla osa-alueilla (kuva 5.37). Vastaajat olivat pääasiassa tyytyväisiä pysäköintipaikkojen sijaintiin antamissaan kehittämiskohteissa. Eniten tyytyväisiä vastaajia oli Hämeenkadun luoteisosassa ja vähiten Tullin alueella.

Vastaajat arvioivat kyselyssä myös telineiden helppokäyttöisyyttä ja käytettävyyttä talvella. Monet vastaajat eivät olleet osanneet antaa arviota telineiden talvikäytöstä. Telineiden helppokäyttöisyys on tulosten mukaan tärkeä kehittämiskohde, sillä siihen tyytyväisten vastaajien määrä oli kaikilla osa-alueilla suhteellisen pieni.

Vastaajat antoivat arvion pyöräpysäköintipaikkojen siisteydestä alueryhmittäin. Tyytymättömiä pysäköintialueiden siisteyteen oltiin Tullin alueella ja Hämeenkadun kaakkoisosassa. Pysäköintipaikkojen turvallisuudesta monet vastaajat olivat antaneet neutraalin arvosanan. Myös turvallisuuden oltiin tyytymättömiä Tullin alueella ja Hämeenkadun kaakkoisosassa.

Suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä pyöräpysäköintipaikkojen valaistukseen. Sen sijaan pysäköintialueen sään suojaan ja pyörän lukitsemismahdollisuuksiin oltiin keskimäärin tyytymättömiä. Ainoastaan Tullin alueen kehittämiskohteissa sään suoja ei noussut tärkeimpien kehittämiskohteiden joukkoon.

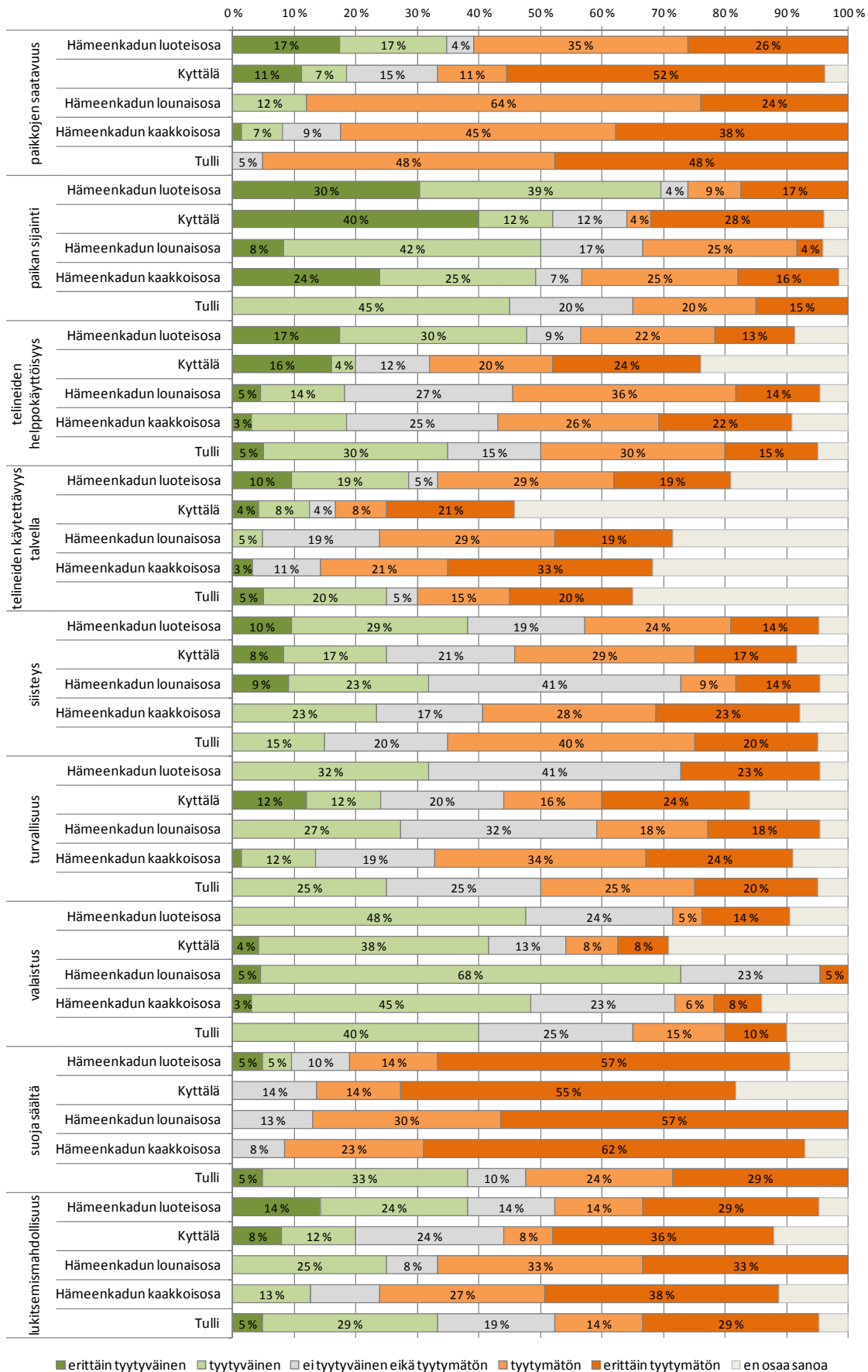
Vastaajalla oli lomakkeella mahdollisuus kuvata sanallisesti tarkemmin kartalle merkitsemäänsä kohteeseen kehittämistarpeita. Kehittämistarpeita oli kirjattu noin 80 prosentissa annetuista 278 kohteesta. Näistä palautteista voitiin erottaa 317 eri luokkaan kuuluvaa kehittämistarvetta, sillä vastaajat olivat tyyppillisesti kirjanneet useampia kehittämistarpeita samaan paikannukseen. Kehittämistarpeiden luokittelussa on käytetty samaa luokittelua kuin yleisten palautteiden luokittelussa.

Palautteiden määrä ja jakautuminen eri luokkiin on esitetty kuvassa 5.38. Myös sanallisten palautteiden perusteella merkittävin epäkohta on pyöräpysäköintipaikkojen määrä. Noin 51 % palautteista koski paikkojen määrää. Pyöräilijät kokevat, että paikkoja on liian vähän tai niitä ei ole lainkaan. Vähäisten pysäköintipaikkojen palautteista iso osa koski erityisesti rautatieaseman pyöräpysäköintiä, joka koettiin olevan huonosti järjestetty, alimitoitettu ja epäselvä. Palautteissa ehdotettiin muun muassa P-Hämppiin lisättävää pitkäaikaista pyöräpysäköintiä. Toinen esille noussut kohde oli Tuomiokirkonkadun työmaa, jonka viemää pyöräpysäköintitilaa ei ole korvattu mitenkään.

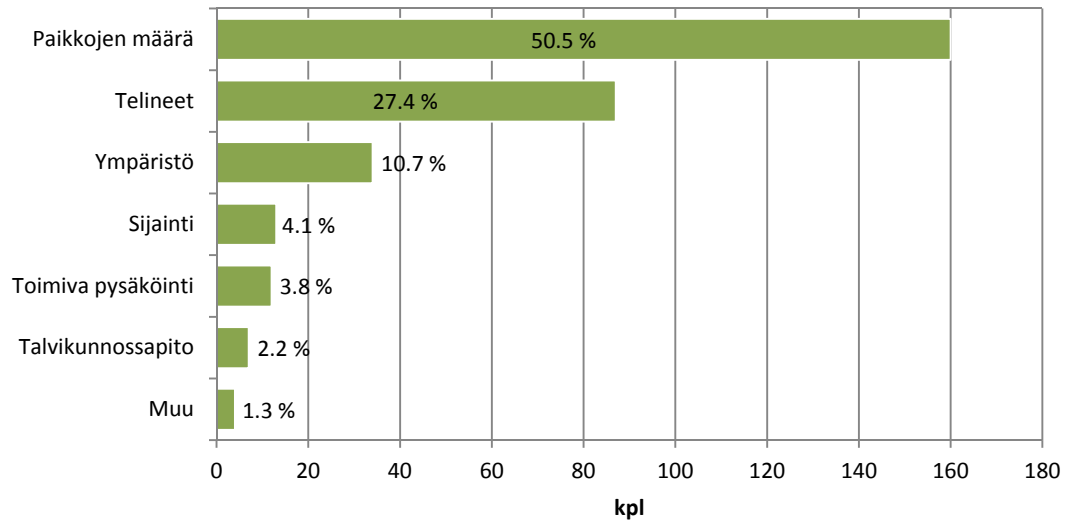
Kommenteista hieman yli 27 % koski pyörätelineitä ja niiden ongelmia. Samoin kuin yleisessä palautteessa, pyöräilijät toivoivat laadukkaampia telineitä ja katoksia, joissa on runkolukitus. Pyöräpysäköintipaikkojen ympäristöä kommentoitiin 12 %:ssa kommenteista.

Kommenteista noin 4 % koski pyöräpysäköinnin sijaintia. Palautteita hyvästä sijainnista tuli lähes yhtä paljon kuin huonosta sijainnista. Huonolla sijainnilla viitattiin usein siihen, että pysäköintipaikka on liian kaukana kohteesta, kuten esimerkiksi rautatieaseman pyöräpysäköintipaikan tapauksessa. Kommenteista miltei 4 % sisälsi positiivista palautetta hyvästä pysäköinnistä.

Kuvassa 5.39 on kuvattu joitain esimerkkejä pyöräpysäköintikohteista annetuista palautteista.



Kuva 5.37 Tyytyväisyys kehittämiskohteeksi merkittyjen paikkojen palvelutasotekijöihin alueittain.



Kuva 5.38 Internet-kyselyn polkupyöräpysäköintiosion kommenttien määrät ja jakautuminen luokkiin (N=317).



Kuva 5.39 Kartalle kohdennettuja pyöräpysäköinnin kehittämiskohteita.

6 Sidosryhmähaastattelut

6.1 Haastattelujen toteutus

Sidosryhmähaastattelut toteutettiin henkilökohtaisina haastatteluina kesäkuussa 2013. Haastatteluissa koottiin tietoa nykyisistä pysäköintiolosuhteista sekä pysäköinnin kehittämisestä muun muassa kaupan, yrittäjien, esteettömyyden sekä keskustan kehittämisen näkökulmista. Haastatteluissa otettiin huomioon niin auto-, pyörä- kuin moottoripyöräpysäköinninkin tarpeet keskustassa. Haastatellut henkilöt on esitetty liitteessä 3.

Haastatteluissa käytiin läpi erityisesti keskustan pysäköintipaikkatarjontaa ja sen kehitystä, pysäköinnin hinnoittelua ja aikarajoituksia, kadunvarsi- sekä pysäköintilaitosten roolia osana pysäköintijärjestelmää, liityntäpysäköintimahdollisuuksia Tampereella ja lähikunnissa, pysäköinnin kehittämissuuntia keskustassa sekä pysäköintijärjestelmän ongelmakohteita keskustan alueella.

6.2 Haastattelujen tulokset

6.2.1 Pysäköintipaikkatarjonta

Pysäköintipaikkojen tarpeen arvioiminen on keskusta-alueella haastavaa. Toisaalta keskustaan tulevia halutaan ohjata kulkemaan joukkoliikenteellä, jalan tai pyörällä, jolloin pysäköintipaikkojen lisääminen saattaa suunnata kehitystä vastakkaiseen suuntaan. Toisaalta pysäköintiolosuhteiden merkittävä heikentäminen voi ajaa ihmiset asioimaan keskustan ulkopuolisiin kauppakeskuksiin, joissa pysäköinti on usein ilmaista. Tämän vuoksi paikkamäärän sekä koko pysäköintijärjestelmän kehittämisen tulee olla kytketty keskustan muuhun kehittämiseen, johon kuuluvat muun muassa erilaisten toimintojen sijoittuminen, kaupunkiympäristön viihtyisyys sekä jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen. Ihmiset eivät ole kovinkaan halukkaita muuttamaan kulkutapojaan, eikä joukkoliikenteen käyttäjäksi siirtyminen tapahdu hetkessä, vaikka joukkoliikenteen palvelutasoa parannettaisiinkin. Tämän vuoksi täytyy pysäköintiolosuhteiden muutoksen olla hallittua.

Pysäköintipaikkatarjonta vaihtelee keskustan eri osissa. P-Hämpin rakentamisen jälkeen pysäköintipaikkatarjonta on erityisesti kosken itäpuolella parantunut merkittävästi, mutta kosken länsipuolella pysäköintipaikkojen kehitys on ollut maltillisempaa. Maanalaisen pysäköintiverkoston laajentaminen kosken länsipuolelle voisi parantaa pysäköintipaikkatarjontaa, lisäksi keskustan länsiosien vetovoimaa ja vapauttaisi katutilaa muihin toimintoihin.

Pysäköintipaikkamäärää tärkeämpää olisi pohtia pysäköinnin sijoittamista niin, että se palvelisi mahdollisimman kattavasti koko keskustaa ja sen liikkeitä. Maanalainen pysäköintiverkosto mahdollistaa asteittain kadunvarsien pysäköintipaikkoja vähentämisen ja suuntaamisen lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin. Tärkeää on kuitenkin huolehtia siitä, että näistä pysäköintilaitoksista on keskustan eri osiin hyvä pääsy. Kaupan näkökulmasta tärkeää ei ole se, ovatko paikat maan alla vai maan päällä vaan se, että liikkeisiin on helppo tulla myös autolla.

Pysäköintiolosuhteiden muuttaminen voi aluksi luoda lisää liikennettä keskustaan, kun tiettyyn paikkaan pysäköimään tottuneet ihmiset yrittävät etsiä vapaata pysäköintipaikkaa. Pitkän ajan kuluessa pysäköintitottumuksetkin muuttuvat. Pysäköintiolosuhteiden muutoksista tiedottaminen onkin erittäin tärkeää, jotta autolla kulkevat olisivat tietoisia pysäköintipaikkojen sijainnista ja eri pysäköintimahdollisuuksista.

6.2.2 Pysäköinnin hinnoittelu ja aikarajoitukset

Pysäköinnin hinnan tulisi olla sellaisella tasolla, että se saa autolla kulkevat pohtimaan kulkutavan valintaa, mutta ei ohjaa siirtymään keskustan ulkopuolelle asioimaan. Keskustan ulkopuolisten kaupan suuryksiköiden ilmainen pysäköinti on suuri vetovoimatekijä. Pysäköinnin hintojen nosto luo aina keskustelua ja saattaa siirtää osan keskustassa asioivista asioimaan muualle.

Pysäköinnin hintojen korottaminen olisi joissakin tilanteissa korvattavissa maksuvyöhykkeiden laajentamisella tai pysäköinnin aikarajoituksilla. Keskusta tulisi nähdä kokonaisuutena ja määritellä kuinka hyvin eri vyöhykkeet palvelevat keskustan pysäköintijärjestelmää. Maksuvyöhykkeiden seurannan tulee olla jatkuvaa, jotta voidaan taata, että ne todella vastaavat pysäköinnin tarpeisiin keskustassa.

Pysäköinnin hinnoittelussa tulisi pyrkiä siihen, että kadunvarressa pysäköinti palvelee lyhytaikaista pysäköintitarvetta ja on kalliimpaa kuin pysäköintilaitoksissa pysäköinti. Kadunvarsipaikoilla ei ole tarkoitus pysäköidä pitkäaikaisesti, vaan pitkäaikaisen pysäköinnin tulisi tapahtua pysäköintilaitoksissa. Toisaalta yhden tunnin aikarajoitus voi olla liian lyhyt monille keskustassa asioiville.

Pysäköinnin hinnoittelulla voidaan pyrkiä vaikuttamaan myös pysäköintipaikan valintaan. Esimerkiksi rautatieasemalla hinnoittelu pyritään pitämään riittävän alhaisena, jottei se vaikuta matkustajamääriin, mutta toisaalta riittävän korkeana, jotta muut keskustassa asioivat eivät hyödyntäisi rautatieaseman pysäköintimahdollisuuksia, vaan paikat olisivat pääsääntöisesti junalla matkustavien käytössä.

6.2.3 Esteettömyys

Invapysäköintipaikkojen tulisi sijaita tärkeimpien kauppojen, vapaa-ajan kohteiden ja virastojen läheisyydessä. RT-korteissa on määritelty pysäköintipaikkamäärät invapaikoille, mutta näistä määrästä on mahdollista tarpeen tullen myös poiketa ja rakentaa enemmän pysäköintipaikkoja. Tampereen keskustassa on keväällä 2013 69 invapysäköintipaikkaa, joista suurin osa on hyvin sijoitettu. Osassa paikoista on kuitenkin tilaongelmien vuoksi jouduttu tinkimään sijoittamisessa, jolloin paikat eivät välttämättä ole kaikkein tarkoituksenmukaisimmissa paikoissa. Vaikka vammaisen pysäköintiluvalla onkin mahdollista pysäköidä myös muun muassa pysäköintikieltoalueille, on tärkeää varmistaa invapysäköintipaikkojen saatavuus tärkeimpien kohteiden välittömässä läheisyydessä ja kiinnittää huomiota paikkojen sijoittamiseen tarkoituksenmukaisimmalla tavalla. Monet liikuntarajoitteiset eivät pysty liikkumaan pitkiä matkoja autolta kohteeseen, joten pysäköintipaikkojen sijoittamisella on suuri merkitys kohteiden saavutettavuudelle.

Pysäköintilaitokset ovat usein hankalia esteettömyyden kannalta ja niissä tulisikin ottaa erityisen hyvin huomioon invapysäköintipaikkojen sijoittaminen mahdollisimman lähelle sisäänkäyntiä sekä huolehtia paikkojen selkeästä merkitsemisestä. Myös valaistusolosuhteisiin tulee kiinnittää huomiota. Esimerkiksi P-Sokoksessa on invapysäköintipaikkojen sijoittamiseen panostettu. Paikkoja on yhteensä kuusi kolmessa eri kerroksessa. Ne on pyritty sijoittamaan mahdollisimman lähelle sisäänkäyntejä sekä maksuautomaatteja paikkoihin, joissa lattian kaltevuus on riittävän tasainen.

Pysäköintipaikkojen siirtyessä kadunvarsilta pysäköintilaitoksiin, olisi tärkeää huolehtia pysäköinnin esteettömyyden toteutumisesta. Kävelymatka pysäköintilaitoksesta kohteeseen muodostuu helposti melko pitkäksi, mikä voi heikentää pysäköinnin esteettömyyttä. Pysäköintilaitokset tulisikin pyrkiä sijoittamaan keskeisesti palveluihin nähden. Kadunvarsipaikoilla tulisi ensisijaisesti pyrkiä tarjoamaan pysäköintipaikka niille, jotka sitä todella tarvitsevat.

Kadunvarsipaikoilla esteettömyyden ongelmat liittyvät usein pysäköintilippuautomaatteihin. Niiden näytöt on yleensä suunnattu seisovan ihmisen korkeudelle ja usein näyttö heijastaa herkästi valoa, mikä hankaloittaa luettavuutta. Myös värikontrastit näytöllä voivat olla puutteelliset.

Invapysäköintipaikkoja käyttävät joskus myös autoilijat, joilla ei ole tarvittavaa pysäköintilupaa. Vammaisen pysäköintilupia käytetään joskus myös väärin, esimerkiksi silloin kun luvan haltija ei ole auton kyydissä. Invapysäköintipaikkojen käytön valvontaa tulisi tehostaa, jotta väärinkäytöksiä voitaisiin vähentää. Esimerkiksi Tukholmassa invapysäköintipaikalle ilman lupaa pysäköinnistä voi saada huomattavasti suuremman sakoin kuin muista pysäköintirikkomuksista.

Talvikunnossapidon puutteet ja virheet vaikeuttavat usein invapysäköintipaikkojen käyttöä lumiseen aikaan. Joskus aurattua lunta kasataan pysäköintipaikkojen päälle jolloin niiden käyttö estyy kokonaan. Toisinaan kävelyreitti pysäköintipaikalta kohteeseen on jätetty auringon tai hiekoittamatta, vaikka itse paikka olisikin aurattu. Väylälle kasaantunut lumi ja toisaalta liukkaus vaikeuttavat liikkumista huomattavasti.

Invapysäköintipaikat tulisi merkitä selkeästi ja niihin tulisi olla hyvä opastus. Tampereella sinisellä maalatut uudet invapysäköintipaikat ovatkin saaneet paljon kiitosta hyvän näkyvyytensä ansiosta. Opastetaulujen avulla tärkeimmissä kohteissa, esimerkiksi Tampere-talolla, voitaisiin osoittaa invapysäköintipaikkojen sijainti. Vaikka invapysäköintipaikoista kerrotaisiin netissä, tulisi niiden havaittavuuteen myös panostaa.

6.2.4 Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti voisi parhaimmillaan toimia sujuvana osana Tampereen seudun liikennettä ja palvella hyvin sijoitettuna niin Tampereella kuin sen lähiseuduillakin asuvia. Tampereen kaupungin alueelle sijoitetuilla liityntäpysäköintipaikoilla ei välttämättä olisi riittävästi käyttäjiä, sillä joukkoliikenteen runkoyhteydet eivät tarjoa matkustajille merkittävää matka-aikasäästöä liityntäliikenteessä. Tampereen seudulla liityntäpysäköinnin kehittäminen on toistaiseksi ollut melko pienimuotoista. Esimerkkinä viimeaikaisista toimenpiteistä ovat Sääksjärvelle toteutettavat pikavuoropysäkit, joiden yhteyteen rakennetaan liityntäpysäköintipaikkoja autoille ja pyörille.

Liityntäpysäköintiä voisi Tampereella kehittää esimerkiksi lähijunaliikenteen palveluihin tukeutuvana. Autolla voisi tulla suoraan rautatieasemalle ja jatkaa siitä junalla Tampereen keskustaan. Tällä hetkellä Tampereen seudulla on vain vähän lähijunaliikennettä, joten todellista liityntäliikenteen potentiaalia ei seudun sisäisillä matkoilla vielä ole. Pääkaupunkiseudulla on hyviä esimerkkejä onnistuneista liityntäpysäköintipaikoista rautatieasemien yhteydessä.

Liityntäpysäköinti voi myös toimia kahteen suuntaan. Toisaalta paikat voivat palvella Tampereen keskustaan tulevaa liikennettä ja toisaalta Tampereelta voisi olla mahdollistaa ajaa autolla liityntäpysäköintipaikalle ja jatkaa siitä joukkoliikenteellä esimerkiksi pääkaupunkiseudulle tai lähikuntaan.

Liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisessa on erityisen tärkeää huolehtia opastuksesta ja tiedottamisesta. Jotta ihmiset saataisiin auton sijaista matkustamaan osan matkasta joukkoliikenteellä, tarvitaan melko suuri käyttäytymis- ja asennemuutos. Jos kukaan ei tiedä paikkojen olemassaolosta tai miten niille ajetaan, ei varmasti löydy myöskään käyttäjiä.

Liityntäpysäköinnin kehittämiseen ja suunnitteluun tarvittaisiin nykyistä selkeämmät pelisäännöt. Liityntäpysäköinnin toteutuksessa tarvitaan monia osapuolia. Esimerkiksi rautatieasemilla kiinteistö- ja maanomistajia voi olla useampia. Tämän vuoksi tarvittaisiin yhtenäisiä toimintamalleja.

6.2.5 Moottoripyöräpysäköinti

Moottoripyörillä on sallittua pysäköidä niille erikseen varatuille pysäköintialueille tai autojen pysäköintiruutuihin. Autojen ruutuihin on mahdollista pysäköidä useampi pyörä kerralla, mutta jokaisen pyörän on maksettava erikseen pysäköintimaksu. Moottoripyöräpaikkoja tulisi pyrkiä sijoittamaan paikkoihin, joissa kesäisin käy paljon moottoripyöräilijöitä. Tällaisia paikkoja Tampereella ovat esimerkiksi keskusta sekä Särkänniemi. Väliaikaisten moottoripyöräpaikkojen avulla olisi mahdollista tutkia, missä tarvetta pysäköintipaikoille voisi olla. Moottoripyöräpysäköintipaikkojen sijoittamisessa voitaisiin yhä enemmän hyödyntää kohtia, joihin ei mahdu autopysäköintipaikkoja. Esimerkiksi Sokoksen pysäköintilaitokseen on muodostunut putkiremontin yhteydessä ahtaita paikkoja, joihin ei enää mahdu pysäköimään autolla. Nämä paikat ovatkin nykyisin moottoripyöräilijöiden käytössä.

Moottoripyöräpysäköinnin ongelmana on yleensä se, että pyörää käytetään pääosin lumettomaan aikaan, jolloin pysäköintipaikat ovat osan vuodesta täysin käyttämättöminä. Siksikin pysäköintipaikkojen sijoittaminen kadulla ja pysäköintilaitoksissa paikkoihin, jotka ovat liian ahtaita autoille ja joita ei muutoin voida hyödyntää, olisi myös taloudellisesti kannattava ratkaisu.

Pysäköintilaitokset voivat olla moottoripyöräilijöille hankalia, sillä puomien toimivuus on vaihtelevaa, eivätkä tunnistimet aina tunnista autosta selkeästi pienempää moottoripyörää. Erityisesti ruuhka-aikaan puomin toimimattomuudesta voi koitua ongelmia, jos pyörällä ei ole mahdollista ajaa puomin ohitse.

Moottoripyöräpysäköintipaikoille tulisi olla selkeä opastus, jossa voisi hyödyntää esimerkiksi älyliikenteen sovelluksia. Kaupunkiympäristössä, jossa muutoinkin on jo paljon virikkeitä, pysäköintipasteet voivat jäädä helposti huomaamatta. Aktiiviset moottoripyöräilijät ovat keränneet omille internet-sivuilleen tietoa eri kaupunkien moottoripyöräpaikoista, mutta tietoa tulisi koota myös kaupungin omille sivuille.

6.2.6 Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköintiolosuhteet ovat kehittyneet Tampereella viimeisten vuosien ajan merkittävästi. Uusia paikkoja on tullut lisää ja paikkojen sijoittamiseen on alettu kiinnittää huomiota. Myös pyöräpysäköintinormiston kehitystyö on aloitettu. Pysäköintiolosuhteita tulisi edelleen määrätietoisesti kehittää, paikkojen määrää tulisi lisätä ja pyrkiä sijoittamaan pysäköintipaikat lähelle tärkeitä kohteita, kuten rautatie- ja linja-autoasemaa, sekä luonnollisten pyöräilyreittien varteen.

Tällä hetkellä pyöräpysäköinnin kannalta ongelmallisin alue on rautatieaseman ympäristö. Pysäköintitarve asemalla olisi suuri, mutta pysäköintipaikkoja on vähän ja ne sijoittuvat pyöräreittien ja sisäänkulkureittien kannalta epäedullisiin paikkoihin. P-Aseman pysäköintilaitoksessa on muutamia pyöräpysäköintipaikkoja, mutta näihin ei ole kunnollista opastusta. Paikoista olisi mahdollista kehittää laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja pitkäaikaisen pysäköinnin tarpeisiin, sillä pysäköintilaitos sijaitsee rautatieaseman välittömässä läheisyydessä ja sinne ajo tapahtuu katutasosta. Autojen pysäköintiruutuja voisi helposti muuttaa pyöräpysäköinnin tarpeisiin ja kaksikerroksisilla telineillä tilankäyttö olisi tehokasta. Pysäköintilaitosten käyttöä pyöräpysäköinnin tarpeisiin voisi tarkemmin tutkia myös muualla keskustassa. Esimerkiksi P-Hämeenpuiston ja P-Plevnan pysäköintilaitokset voisivat sopia tarkoitukseen hyvin, kunhan turvallinen kulku sisään laitoksiin pystytään takaamaan.

Rautatieaseman lisäksi ongelmallisia kohteita ovat esimerkiksi Keskustorin ympäristö, Aleksis Kiven katu, Laukontori ja Ratina. Näissä kohteissa pysäköintipaikkoja on vähän, vaikka ne sijaitsevat keskeisillä paikoilla pyöräliikenteen ja keskustan palveluiden näkökulmasta. Myös Tammerkosken länsipuolella pyöräilijämäärät ovat kasvaneet mutta pyöräpysäköintipaikkoja ei ole lisätty tarpeen mukaan. Keskustassa pyöräpysäköintipaikat olisi tärkeää sijoittaa mahdollisimman lähelle kohteita. Useat, tiheään sijoitetut pysäköintipaikat ovat keskustassa parempi ratkaisu kuin suuret harvakseltaan sijaitsevat pysäköintikeskittymät.

Keskustassa myös liikkeiden ja kiinteistönomistajien tulisi ottaa vastuuta pyöräpysäköinnin järjestämisestä ja eri osapuolten välille tulisi löytää hyviä yhteistyömuotoja pyöräpysäköinnin järjestämiseksi. Toisaalta katutila sekä infrastruktuurin kehittäminen kuuluvat kaupungin vastuulle, eivätkä liikkeet tai kiinteistöjen omistajat koe olevansa vastuussa pyöräpysäköintipaikkojen järjestämisestä. Lyhytaikainen pysäköinti tuo kuitenkin liikkeille asiakkaita, ja laadukkaan pyöräpysäköintimahdollisuuden tarjoaminen olisi myös yrityksille etu.

Pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapito on erityisesti talviakaan tärkeää. Lumen valtaamia pysäköintipaikkoja ei ole mahdollista käyttää ja epäsiistin näköiset telineet eivät houkuttele pyöräilijöitä. Pysäköintipaikkojen kattaminen on yksinkertainen keino telineiden kunnan parantamiseksi. Ne myös suojaavat pyöriä sateella ja tuulella. Pysäköintipaikat jätetään usein kattamatta vetoamalla kaupunkiympäristöllisiin syihin, mutta katettu pyöräpysäköintipaikka voi olla myös toimiva ja kaupunkiympäristöön sopiva.

Opastus pyöräpysäköintipaikoilla on tärkeää ja sitä tulisi tarjota erityisesti niihin paikkoihin, missä pyöräpysäköinti on laadukasta. Pyöräilijä yleensä olettaa pysäköintipaikan sijaitsevan kohteensa välittömässä läheisyydessä ja jos näin ei ole, pysäköintipaikalle tulisi olla hyvä opastus. Monien liikkeiden edustalla on pyöräpysäköinti kielletty, mutta vaihtoehtoiselle pysäköintipaikalle ei ole opastusta. Tällöin pyörät jätetään helposti epävirallisille pysäköintipaikoille lyhtypylväiden varaan tai seinää vasten, missä ne ovat erityisesti jalankulkijoiden tiellä.

Keskustan asuintaloissa pyöräpysäköinti on ongelmallista, sillä erityisesti vanhoissa taloissa käynti varastotiloihin voi olla hankalaa. Talojen sisäpihoja tulisi hyödyntää pyöräpysäköinnissä enemmän. Taloyhtiöille tulisi myös tarjota tietoa laadukkaiden pysäköintiratkaisujen toteuttamiseksi, sillä harvalla taloyhtiöllä on tällaista tietoa itsellään.

Hylätyt pyörät ovat ongelma joillain alueilla, sillä ne vievät turhaa tilaa telineistä. Esimerkiksi VR pyrkii aika ajoin poistamaan hylätyt pyörät rautatieaseman pyörätelineistä. Muutaman kerran vuodessa hylätyn näköiset pyörät merkitään lapuilla ja määräajan täytyttyä pyörät viedään telineestä pois.

6.2.7 Pysäköinnin kehittäminen

Tulevaisuudessa Tampereella on suunnitelmissa rakentaa keskustan alle maanalainen pysäköintiverkosto, josta olisi mahdollisimman esteetön kulku keskustan eri osa-alueille. Kadunvarren pysäköintipaikat on tarkoituksenmukaista suunnata palvelemaan ensisijaisesti lyhtyaikaista pysäköintiä. Siirtämällä pysäköintitilaa maan alle voidaan maanpäällisiä pysäköintipaikkoja vähentää ja käyttää näitä tiloja kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti järkevämmiin. Koko keskustan kattava pysäköintiverkosto myös vastaisi kosken länsipuolen pysäköintiongelmien ja vahvistaisi alueen asiakasvirtoja.

Keskustan elinvoimaisuuden takaamiseksi tulee pysäköinnin olla helposti saavutettavissa, mutta keskustaan tulee olla helppoa saapua myös muilla kulkutavoilla. Keskustan toiminnot kilpailevat

asiakkaista keskustan ulkopuolisten ja reuna-alueilla sijaitsevien alueiden kanssa. Pysäköinnin sujuvuus on monille liikkeille tärkeä kilpailutekijä. Toisaalta keskustan monipuoliset palvelut ja tapahtumatarjonta houkuttelevat asiakkaita puoleensa ja ylläpitävät keskustan vetovoimaisuutta.

Raitiotien toteuttamisen jälkeen keskustan sisällä liikkuvat voisivat matkustaa keskustan sisäisiä matkoja myös ratikalla, jolloin keskustan sisällä autolla paikasta toiseen ajaminen vähentyisi. Tämä edellyttäisi, että joukkoliikennematkat keskustan sisällä olisivat edullisia, vuoroväli olisi tiheä ja joukkoliikenne toimisi sujuvasti.

Suuria keskustan pysäköintiinkin vaikuttavia kehittämistoimia on suunnitteilla myös rautatieasemalle asemakeskushankkeen yhteyteen. Tällä hetkellä rautatieaseman edustan pysäköintialueelle muodostuu erityisesti ruuhka-aikana pullonkaula ja niin taksit kuin henkilöautotkin yrittävät mahtua samalle alueelle. Ongelmana on, että saatto- ja noutopysäköinti ajoittuvat samaan aikaan ja junat saapuvat tasa-aikataulujen takia melko samaan aikaan asemalle. P-Hämpin noutoparkki on suunniteltu helpottamaan rautatieaseman pysäköinnin ongelmia, mutta käyttäjät eivät ole vielä löytäneet tätä pysäköintimahdollisuutta.

Mitä lähempänä ydinkeskustaa ollaan sitä vähemmän tarvitaan asukas-pysäköintipaikkoja. Pysäköintipaikkojen toteuttamisen ohjearvojen tulisi keskustassa olla joustavia, sillä kaikki keskustassa asuvat eivät tarvitse autopaikkaa. Nykyiset pysäköintinormit asuintalorakentamisessa ovat usein ylimitoitettuja keskustan alueella, missä auto ei ole välttämättömyys. Asukas-pysäköintipaikkojen tulisi myös toimia joustavasti vuorotteluperiaatteella keskustassa asioivien kanssa, jotta paikat olisivat jatkuvasti käytössä.

Tällä hetkellä sopimus-pysäköintipaikoilla pysäköintilaitoksissa ongelmia aiheuttavat autokohtaiset pysäköintiluvat. Esimerkiksi muutaman hengen toimistoissa tarvetta on vain yhdelle pysäköintipaikalle, sillä toimistossa on yleensä vain muutama henkilö paikalla muiden ollessa esimerkiksi asiakastapaamisissa. Kun pysäköintilupaa voi kuitenkin käyttää vain tietyllä autolla, täytyy muiden pysäköidä autonsa muualle, vaikka paikka olisikin vapaana.

Vaikka keskustasta tulevaisuudessa ollaankin kehittämässä kävelypainotteista ja pysäköintiä ollaan siirtämässä yhä enenevässä määrin maan alle, tulisi muistaa huolehtia myös nykyhetken pysäköintiolosuhteista. Esimerkiksi pysäköinnin opastuksen tulisi vastata tarpeita siten, että pysäköintipaikka olisi mahdollista löytää mahdollisimman sujuvasti.

7 Päätelmiä ja suosituksia keskustapysäköinnin kehittämiseksi

Pysäköintipaikkojen määrä on kasvanut noin viidenneksellä

Julkisten pysäköintipaikkojen määrä Tampereen keskustassa on kasvanut noin viidenneksellä viimeisen kymmenen vuoden aikana. Noin puolet paikoista sijaitsee pysäköintilaitoksissa ja puolet kadunvarsilla ja erillisalueilla. Pysäköintilaitoksissa olevien paikkojen määrä on kasvanut lähes 40 prosentilla. Myös maksullisten kadunvarsipaikkojen määrä on kasvanut. Sen sijaan erillisalueilla olevien paikkojen määrä on hieman vähentynyt, sillä suurin osa erillisalueista on sijainnut rakentamattomilla tonteilla, jotka on otettu muuhun käyttöön viime vuosikymmenen aikana. Aikarajoituksilla tai maksullisuudella rajoittamatonta pysäköintiä on vähennetty muuttamalla aiemmin rajoittamattomia pysäköintipaikkoja maksullisiksi tai pysäköintikiekolla aikarajoitetuksi. Vielä vuonna 2003 keskustassa oli lähes 1 000 rajoittamatonta pysäköintipaikkaa kadunvarsilla tai erillisalueilla. Määrä on vuoteen 2013 siirryttäessä vähentynyt noin 600 paikkaan.

Pysäköintipaikkojen määrän kehitys on ollut alueellisesti epätasaista. Keskustan koillisosassa paikkojen määrä on kasvanut eniten, sen sijaan keskustan eteläosassa paikkojen määrä on hieman vähentynyt.

Haastattelututkimuksen mukaan suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä keskustan pysäköintipaikkamäärään ja arvioi, että pysäköintipaikka oli helppo löytää niin arkipäivänä kuin viikonloppunaikin. Vastaajat olivat keskimäärin tyytyväisimpiä pysäköintilaitoksiin kuin kadunvarsien pysäköintipaikkoihin.

Pysäköintilaitosten ja kadunvarsien pysäköinnit luonteeltaan erilaisia

Pysäköintilaitoksia suosivat ensisijaisesti työ- ja työasiointimatkoilla olevat sekä kauppakeskuksissa ja tavarataloissa asioivat. Näille kohteille tyypillistä on, että niissä asiointiajat ovat suhteellisen pitkiä. Kadunvarsipaikkoja suosivat ensisijaisesti keskustassa asuvat sekä erikoisliikkeissä, pankissa, postissa ja virastossa asioivat. Pysäköintilaitoksissa keskimääräisen pysäköinnin pituus oli lähes 4 tuntia, kun puolestaan kadunvarsipaikoilla keskimääräinen pysäköinti-aika jäi alle 2 tuntiin. Kadunvarsipysäköinneistä noin kolmannes oli alle puolen tunnin mittaisia, pysäköintilaitoksissa puolestaan vain 10 prosenttia pysäköinneistä oli alle puolen tunnin mittaisia.

Kadunvarsipysäköinnissä kävelyetäisyydellä määränpäähän on suuri merkitys pysäköintipaikan valinnassa, vaikka laskennallisesti kadunvarsipaikoilta oli keskimäärin pidempi kävelymatka määränpäähän kuin pysäköintilaitoksista. Kadunvarsipaikan valinnassa edullisen pysäköintihinnan merkitys valintatekijänä on vähentynyt vuoden 2003 tutkimukseen verrattuna.

Tulosten perusteella kadunvarsipaikoille pysäköineet suosivat yleensäkin kadunvarsia ja erillisalueita pysäköintipaikan valinnassa. Pysäköintilaitokseen pysäköineet sen sijaan suosivat keskustaan pysäköidessään monipuolisemmin sekä kadunvarsien että pysäköintilaitosten paikkoja.

Kadunvarsille pysäköinnit ovat keskimääräistä lyhyempiä ja lisäksi kadunvarsipysäköinnille on tyypillistä, että autoa siirretään paikasta toiseen eri kohteiden välillä keskustassa liikuttaessa. Kaikista pysäköinneistä noin 16 prosentissa matka oli keskustan sisäinen. Kadunvarsipaikoille pysäköineistä 19 prosenttia oli keskustan sisäisellä matkalla, kun vastaava osuus pysäköintitaloissa jäi 14 prosenttiin.

Pysäköintipolitiikan määrittelylle suuri tarve

Tampereen kaupungilla ei ole erillistä pysäköintipolitiikkaa, vaan pysäköinnin kehittämisen toimenpiteet on koottu vuonna 2006 laaditussa keskustan liikenneosayleiskaavassa. Suunnitelmissa on kuitenkin laatia pysäköintipolitiikka, joka tukee keskustan elinvoimaisuuden parantamista sekä uudis- ja täydennysrakentamisen yhteydessä tehtävää pysäköinnin suunnittelua ja ohjearvojen laadintaa.

Pysäköintipolitiikassa on tärkeää määrittää pysäköinnin tavoitteet sekä keinot tavoitteiden saavuttamiseksi niin autojen, moottoripyörien kuin pyörienkin pysäköinnin osalta. Pysäköintipolitiikan tavoitteena on yleensä autoilun kasvun hallinta ja jalankulun, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosiminen niillä alueilla, joissa niillä on hyvät toimintaedellytykset. Pysäköintipaikkojen määrän kasvattaminen ei ole itseisarvoinen tavoite, vaan politiikassa tulisi kiinnittää huomiota pysäköintipaikkojen laatuun sekä riittävään pysäköintipaikkatarjontaan asiointi-, työmatka- sekä asukas-pysäköinnille. Keskusta-alueella pysäköintipaikat tulisi ensisijaisesti varata asiointiliikenteelle ja asukas-pysäköintiin ja vasta toissijaisesti työmatkapsäköintiin.

Pysäköintipolitiikan laatimisen yhteydessä on tarkoituksenmukaista päivittää myös pysäköintinormit. Normien päivittämisessä ja soveltamisessa on tärkeää ottaa huomioon eri alueiden erityispiirteet. Pysäköintinormien tulisi olla joustavia ja sovellettavissa erilaisiin olosuhteisiin. Paikkamäärää tulee olla mahdollista esimerkiksi hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella vähentää. Normista tulisi olla mahdollista tinkiä silloin, jos alueen ominaisuudet sen sallivat tai muilla toimenpiteillä, kuten yhteiskäyttöautoilla tai joukkoliikenneyhteyksiä parantamalla, voidaan taata normeja pienempi pysäköinnin tarve.

Pysäköinnin hinnoittelulla voidaan varmistaa paikkojen saatavuus lyhytaikaiseen pysäköintiin

Haastattelututkimuksen mukaan keskustassa autolla liikkuvat olivat pääosin tyytyväisiä keskustan pysäköinnin hintatasoon ennen kesäkuun 2013 hinnankorotuksia. Tutkimuksen mukaan haastatteluhetken pysäköintipaikan hintatasoon oli tyytyväisiä lähes 70 % vastaajista. Tyytyväisyys oli hieman korkeampaa pysäköintilaitoksissa kuin kadunvarsi- ja erillisalueilla.

Pysäköinnin hinnoittelussa tavoitteena on ollut ohjata autoilijoita kadunvarsipaikoilta pysäköintilaitoksiin myös hinnoittelun keinoin. Kadunvarsipysäköintipaikat tulisivat ohjata ensisijaisesti lyhytaikaisen pysäköinnin tarpeisiin, mitä voidaan hinnoittelun avulla tukea.

Pysäköinnin hinnan tulisi erityisesti kadunvarsipaikoilla olla sellaisella tasolla, että paikoista on aina noin 15 % vapaana. Tämä takaa vapaan pysäköintipaikan löytämisen kun sitä tarvitsee ja näin ollen vapaan pysäköintipaikan etsimisestä syntyvä turha liikenne vähenee.

Pysäköinnin maksuvyöhykkeiden avulla keskustan kadunvarsipysäköinnin osalta voidaan pyrkiä rajoittamaan pysäköintiä tietyillä alueilla. Ydinkeskustassa pysäköintipaikat tulee varata ainoastaan lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin hinnoittelun ja aikarajoitusten avulla. Keskustan reunamilla voidaan puolestaan sallia pitkäaikaisempaa pysäköintiä. Haastattelututkimuksen tulosten perusteella keskustan reunamien vapaassa käytössä ja kiekolla rajoitettuja paikkoja käytetään usein pitkäaikaiseen pysäköintiin. Näillä alueilla keskimääräinen kävelymatka määräpaikkaan oli huomattavasti suurempi kuin maksullisilla alueilla.

Opastusjärjestelmällä voidaan suosia pysäköintilaitoksia paikan valinnassa

Reaaliaikainen opastusjärjestelmä vähentää vapaan pysäköintipaikan etsintään kuluva aikaa sekä mahdollistaa autoilijoiden ohjaamisen jo keskustan kehältä pysäköintilaitokseen. Ruuhkien sekä

vapaata pysäköintipaikkaa etsivän liikenteen vähentämiseksi opastusjärjestelmän kehittäminen on tärkeää. Vaikka tutkimuksessa suurin osa vastaajista ei ollut joutunut etsimään pysäköintipaikkaa, opastusjärjestelmän avulla ajoneuvot voidaan jo keskustan kehältä ohjata lähimpään pysäköintilaitokseen, jolloin kuljettajan ei tarvitse lähteä etsimään mahdollisia vapaita kadunvarsipaikkoja keskustan pienempien katujen varsilta. Haastattelututkimuksessa erityisesti P-Hämpin sisäänajoreiteille kaivattiin opastusta.

Asukaspysäköinnin kehittämistarpeet

Asukaspysäköinnin järjestäminen on ongelmallista erityisesti niillä alueilla, joissa kiinteistöjen pihoissa tai maanalaisissa tiloissa ei ole pysäköintipaikkoja. Tilaa pysäköintipaikkojen järjestämiseen on yleensä vain vähän. Keskustassa autoistuminen on selvästi muita alueita pienempää, sillä hyvät joukkoliikenneyhteydet, palvelujen sijainti lähellä ja auton pysäköintiin liittyvät kustannukset vähentävät auton omistamisen tarvetta. Keskustassa onkin tärkeää tarjota laadukkaita joukkoliikenneyhteyksiä erityisesti työpaikkakeskittymiin sekä taata keskustan kiinteistöissä hyvät pyöräpysäköintiolosuhteet.

Asukaspysäköintipaikkoja tulisi mahdollisuuksien mukaan tarjota mahdollisimman paljon pysäköintilaitoksissa. Myös asukaspysäköintitunnuksilla kadunvarsien pysäköintipaikkoja voidaan varata asukkaiden käyttöön erityisesti alueilla, jonne ohjautuu pysäköimään kuljettajia, jotka haluavat välttää pysäköintimaksuja. Uusien rakennuskohteiden toteutuksessa pysäköintipaikat on usein mahdollista osoittaa olemassa olevista pysäköintilaitoksista.

Pysäköinnin esteettömyydestä tärkeä kriteeri

Sidosryhmähaastattelujen ja pysäköintitutkimuksen mukaan merkittjä invapysäköintipaikkoja voisi keskustassa olla nykyistä enemmän. Vammaisen pysäköintiluvan haltijat eivät useinkaan pysty kulkemaan pitkiä matkoja pysäköintipaikalta kohteeseen, mikä tulee ottaa huomioon pysäköinnin keskittämisessä pysäköintilaitoksiin. Invapysäköintipaikkojen sijainnin tulisi olla mahdollisimman esteetön. Tilanteissa, joissa kadunvarsipaikkojen täyttöaste on korkea, vain invapysäköintiin varattuja paikkoja tulisi varata tärkeiden kohteiden, kuten kaupan, pankkien, virastojen, terveyspalvelujen ja kaupan keskittymien läheisyydessä.

Olemassa olevia invapysäköintipaikkoja käytetään usein ilman asianmukaista lupaa. Käyttörikkomuksiin tulisi puuttua yhä tehokkaammin ja rikkomuksesta saatava sakko voisi olla korkeampi kuin tavallisesta pysäköintirikkomuksesta saatava sakko.

Pyöräpysäköintipaikoille tarvetta koko keskustassa

Keskustassa oli kesäkuun 2012 laskennan mukaan hieman yli 1 900 julkista pyöräpysäköintipaikkaa. Pyöräpysäköinnin olosuhteita on viime vuosina pyritty parantamaan ja uusia pyöräpysäköintipaikkoja on rakennettu erityisesti Hämeenkadun tuntumaan. Samaan aikaan esimerkiksi Stockmannin tavaratalon laajennus on vähentänyt pysäköintipaikkoja ydinkeskustasta tärkeiden pyöräilyreittien varrelta. Internet-kyselyn tulosten perusteella suurin pyöräpysäköinnin kehittämistarve liittyy juuri paikkojen määrään.

Pyöräpysäköintipaikkojen sijaintia tulisi suunnitella pitkäjänteisesti siten, että pysäköintialueet sijoittuisivat tärkeimpien pyöräreittien ja kohteiden läheisyyteen. Pyöräpysäköintipaikkoja tulisi keskustassa lisätä ja panostaa paikkojen laatuun. Katetut, siistit ja ympäri vuoden kunnossapidetyt telineet ovat helppokäyttöisiä ja houkuttelevat pyöräilijöitä myös lumiseen aikaan. Myös telineiden sijoittamiseen tulee kiinnittää huomiota. Pyöräilyn houkuttelevuuden kannalta on tärkeää, että pyörällä on mahdollista päästä mahdollisimman lähelle määränpäättä. Pyöräpysäköintipaikat

tulisikin mieluummin sijoittaa tiheästi ympäri keskustaa kuin suosia keskitettyjä pysäköintialueita. Pyöräpysäköinti voi kääntyä kaupunkikuvan kannalta kielteiseksi ilmiöksi, jos paikkoja on liian vähän ja pyöriä pysäköidään paikkoihin, joita ei ole suunniteltu pyörien säilytyspaikoiksi.

Erityisesti rautatieaseman pyöräpysäköintiolosuhteita olisi tarvetta kehittää. Tällä hetkellä pysäköintipaikkoja on melko vähän ja ne sijaitsevat kulkureittien kannalta epäedullisesti. Rautatieasemalla pyöräpysäköinti on yleensä pitkäaikaista, koko päivän kestävää tai jopa yli vuorokauden pituista, minkä vuoksi pyöräpysäköinnissä olisi kiinnitettävä erityistä huomiota pysäköinnin turvallisuuteen. Esimerkiksi aseman pysäköintilaitosta voitaisiin hyödyntää rautatieaseman pyöräpysäköinnin ongelmien ratkaisuisissa.

Kauppiaat usein kokevat pyöräpysäköinnin järjestämisen olevan kaupungin vastuulla, sillä katutila kuuluu kaupungin toimialueeseen. Myös kaupan toimijoita ja keskustassa sijaitsevia yrityksiä tulisi kannustaa pyöräpysäköintipaikkojen tarjoamiseen kiinteistöjen välittömässä läheisyydessä. Hyvät pyöräpysäköintiolosuhteet houkuttelevat pyörällä liikkuvia asiakkaita.

Moottoripyöräpysäköinti

Ilmaisia moottoripyöräpysäköintipaikkoja on Tampereella tällä hetkellä kolmessa eri kohteessa. Paikat ovat kesäisin usein täynnä ja tarvetta pysäköintipaikoille olisi nykyistä enemmän. Moottoripyöräpaikkojen sijoittamisessa tulisi niin kadunvarressa kuin pysäköintilaitoksissakin pyrkiä käyttämään alueita ja paikkoja, joihin ei mahdu rakentamaan autopysäköintipaikkoja. Näin moottoripyöräpaikat eivät veisi tilaa autopysäköinnistä.

Lähteet

BPA (British Parking Association). 2005. *Park & Ride*. Parking practice notes. February 2005. British Parking Association and TRL Limited 2005.

COST. 2005. *Parking policies and the effects on economy and mobility*. Report on COST Action 342. Technical Committee on Transport. August, 2005.

Department for Transport. 2008. *Research into the Use and Effectiveness of Maximum Parking Standards*. Department for Transport. June 2008.

Eltis. 2008. [WWW]. The Urban Mobility Portal: Park and Ride in Groningen (The Netherlands). Case Studie. [viitattu 11.8.2013] Saatavissa:

http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1700

Finnpark Oy. 2013. [WWW]. Finnpark Oy:n viralliset kotisivut. [viitattu 5.9.2013] Saatavissa: <http://www.finnpark.fi>

Garrick, N. & McCahill C. 2012. *Lessons From Zurich's Parking Revolution*. Article in The Atlantic Cities. Published 8.8.2012. [viitattu 11.8.2013] Saatavissa:

<http://www.theatlanticcities.com/commute/2012/08/lessons-zurichs-parking-revolution/2874/>

Gemeente Groningen. 2008. *Parking in Groningen* -brochure. Gemeente Groningen. January 2008. [viitattu 11.8.2013] Saatavissa:

<http://www.gie.eu.com/conference/download/2009/parkeerfolder2008-engels.pdf>

Gemeente Groningen. 2013. Groningenin kaupungin virallinen Internet-sivu. [viitattu 11.8.2013] Saatavissa: <http://gemeente.groningen.nl>

Göteborgs stad. 2009. *Parkeringspolicy för Göteborgs stad*. Antagen av Kommunfullmäktige 2009-10-08. Göteborgs stad.

Göteborgs stad. 2013. [WWW] Göteborgs stad internet sidor. [viitattu 21.9.2013] Saatavissa: www.göteborg.se

Helsingin kaupunki. 2013a. [WWW]. Helsingin kaupungin viralliset kotisivut. [viitattu 13.8.2013] Saatavissa: www.hel.fi

Helsingin kaupunki. 2013b. *Helsingin pysäköintipolitiikka – Luonnos*. Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2013:1.

Jyväskylän kaupunki. 2013. [WWW]. Jyväskylän kaupungin viralliset kotisivut. [viitattu 13.8.2013] Saatavissa: www.jyvaskyla.fi

Jyvä-Parkki Oy. 2013. [WWW] Jyvä-Parkki Oy:n viralliset internet-sivut. [viitattu 13.8.2013] Saatavissa: <http://www.jyvas-parkki.fi>

Kaikkonen, Heikki. 2012. *Autopaikoitus- ja pysäköintiratkaisut kunnissa*. Kuntaliiton verkkojulkaisu. Kuntaliitto. Helsinki 2012.

Kalenoja, H. & Häyrynen, J-P. 2003. Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää - Tampereen keskustan pysäköintitutkimus. Tampereen teknillinen yliopisto, liikenne- ja kuljetustekniikka. Tutkimusraportti 51. Tampere.

- Kallio, M. 2011. *Asukaspysäköinnin tarve ja pysäköintinormien määrittäminen*. Diplomityö. Espoo 24.5.2011.
- Kodransky, M. & Hermann, G. 2011. *Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation*. Institute for Transportation & Development Policy ITPD. New York, USA.
- Kuopion kaupunki. 2008. *Kuopion keskusta-alueen liikenteen yleissuunnitelma*. Kuopion kaupunki 2008.
- Kuopion kaupunki. 2013. [WWW] Kuopion kaupungin viralliset kotisivut. [viitattu 13.8.2013] saatavissa: www.kuopio.fi
- Lahden kaupunki. 2013. [WWW]. Lahden kaupungin viralliset kotisivut. [viitattu 13.8.2013] Saatavissa: www.lahti.fi
- Liikenne- ja viestintäministeriö. 2007. *Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 47/2007. Helsinki, 2008.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. 2009. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus – Kuopion seutu (KETJU-hanke). Aluetyöryhmän raportti 24.9.2009.
- Litman, T. 2006. *Parking Management Best Practices*. American Planning association, 2006. p. 292.
- Litman, T. 2011. *Parking Pricing Implementation Guidelines - How More Efficient Parking Pricing Can Help Solve Parking And Traffic Problems, Increase Revenue, And Achieve Other Planning Objectives*. Victoria Transport Policy Institute. 1 March 2011.
- Malmö stad. 2010. *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö*. Antagen september 2010. Malmö stad, stadsbyggnadskontor Pr 3087
- Malmö stad. 2012. *Aktuellt om: Befolkningsprognos och halvårsuppföljning 2012*. Stadskontoret Nr2:2012. Malmö stad 2012.
- Martens, K. 2005. *The Effects of Restrictive Parking Policy in the Development of City Centers*. Report for the Ministry of Transport. Tel Aviv, March 2005.
- Nowalski, O. & Meissner R. 2011. Parking Policy -wiki writing. [viitattu 11.8.2013] saatavissa: <http://wiki.coe.neu.edu/groups/nl2011transpo/wiki/5dc2b/>
- Oulun kaupunki. 2013. [WWW]. Oulun kaupungin viralliset kotisivut. [viitattu 13.8.2013] Saatavissa: www.ouka.fi
- Shoup, D. C. 1997. *The High Cost of Free Parking*. Journal of Planning Education and Research. Vol. 17, pp. 3–22. Department of Urban Planning, University of California, Los Angeles.
- Shoup, D. C. 2004. *The ideal source of local public revenue*. Regional Science and Urban Economics 34 (2004) pp. 753–784.
- Sokos. 2013. [WWW]. Sokos Tampere, virallinen internetsivu. [viitattu 15.7.2013] Saatavissa: www.sokos.fi/fi/sokos/myymalat/sokos-tampere
- Stockmann. 2012. [WWW]. Stockmann tavaratalon virallinen internetsivu, Pysäköinti – Tampereen tavaratalo. [viitattu 15.7.2013] Saatavissa: www.stockmann.com/info/fi/Tavaratalot-Tampere-Pysakointi.html
- Sveriges Kommuner och Landsting. 2013. *Parkering för hållbar stadsutveckling*. Sveriges Kommuner och Landsting. LTBA, februari 2013.

Tampereen kaupunki. 2006. Keskustan liikenneosayleiskaava. Tampereen kaupunki/Yhdyskuntapalvelut. Yhdyskuntapalveluiden julkaisuja 2/2006. Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 18.1.2006.

Tampereen kaupunki. 2010. *Maksullisten pysäköintipaikkojen aikavyöhykkeet Tampereella, karttakuva*. Tampereen kaupunki, Suunnittelupalvelut/Liikennesuunnittelu 11.3.2010.

Tampereen kaupunki. 2013. [WWW] Tampereen kaupungin viralliset kotisivut, asukaspysäköinti. [viitattu 5.5.2013] Saatavissa:

<http://www.tampere.fi/liikennejakadut/pysakointi/asukaspysakointi.html>

TASE 2004–2005. Tampereen seudun henkilöliikennetutkimus 2004–2005. Tampereen teknillinen yliopisto.

Taskinen, Johanna. 2005. *Infrastruktuurin tarjonnasta kysynnän hallintaan – Foucault’lainen tulokinta liikennepolitiikan kehityksestä*. Yhdyskuntasuunnittelu, vol. 43:3. 2005

Tieliikennelaki 3.4.1981/267. 28 b § (14.2.1992/117) Vammaisen pysäköintilupa.

Turun kaupunki. 2013. [WWW] Turun kaupungin viralliset kotisivut. [viitattu 13.8.2013] Saatavissa: www.turku.fi

Trafikverket. 2013. *Parkering i tätta attraktive städer – Dags att förändra synsätt*. Trafikverket 100599. Maj 2013.

Transit for Livable Communities. *The Myth of Free Parking*. Report. Transit for Livable Communities. [viitattu 21.10.2013] Saatavissa:

http://www.tlcminnesota.org/pdf/mythoffreeparking_PUBLIC.pdf

TRL (Transport Research Laboratory). 2001. *Park & Ride*. Network management notes. Martin Higgins. Published as a supplement to H&T March 2001.

Vaasan kaupunki. 2006. *Keskustan pysäköintiselvitys 2006*. Suunnittelukeskus Oy 13.2.2007. Vaasan kaupunki.

Van der Spek, Stefan Christian. *Improving City Centres for Pedestrians – Making the Historic City of Deft Car-Free*. Walk21, Integrated Network Papers.

Liitteet

- Liite 1 Pysäköintihaastattelun kyselylomake
- Liite 2 Internet-kysely – kyselykäsikirjoitus
- Liite 3 Keskustan pysäköintijärjestelmän kehittämistarpeista haastatellut henkilöt

KESKUSTAN PYSÄKÖINTITUTKIMUS 2013 - YLEINEN

Matkan tiedot	
1. Mikä on matkanne määränpää?	
<input type="checkbox"/>	Työpaikka
<input type="checkbox"/>	Työhön liittyvä asiointipaikka
<input type="checkbox"/>	Koti
<input type="checkbox"/>	Koulu tai muu opiskelupaikka, _____
<input type="checkbox"/>	Pankki, posti tai virasto
<input type="checkbox"/>	Terveyspalvelut
<input type="checkbox"/>	Päivittäistavara-kauppa, _____
<input type="checkbox"/>	Kauppakeskus tai tavaratalo, _____
<input type="checkbox"/>	Muu liike, mikä _____
<input type="checkbox"/>	Ravintola tai kahvila, _____
<input type="checkbox"/>	Liikuntapaikka, _____
<input type="checkbox"/>	Harrastuspaikka, _____
<input type="checkbox"/>	Vierailupaikka
<input type="checkbox"/>	Virkistys- tai kulttuurikohde (esim. teatteri, kirjasto)
<input type="checkbox"/>	Muu paikka, mikä?
<hr/>	
2. Kuinka usein kyseinen matka toistuu?	
<input type="checkbox"/>	Päivittäin tai lähes päivittäin
<input type="checkbox"/>	Noin 2-3 kertaa viikossa
<input type="checkbox"/>	Noin kerran viikossa
<input type="checkbox"/>	Muutaman kerran kuukaudessa
<input type="checkbox"/>	Harvemmin kuin kerran kuukaudessa
3. Missä määränpääanne sijaitsee?	
<hr/>	
Kadunnimi ja -numero tai muu tunniste	
4. Poikkeatteko samalla pysäköinnillä useassa määränpäässä?	
<input type="checkbox"/>	En, käyn vain kohdan 1 määränpäässä
<input type="checkbox"/>	Kyllä, poikkean useassa eri määränpäässä
5. Asuinkunta	
<hr/>	
6. Mikä oli lähtöpaikkanne tälle matkalle?	
<hr/>	
Kadunnimi ja kunta tai muu tunniste	
7. Lähtöpaikan tyyppi	
<input type="checkbox"/>	Työpaikka
<input type="checkbox"/>	Työhön liittyvä asiointipaikka
<input type="checkbox"/>	Koti
<input type="checkbox"/>	Koulu tai muu opiskelupaikka, _____
<input type="checkbox"/>	Pankki, posti tai virasto
<input type="checkbox"/>	Terveyspalvelut
<input type="checkbox"/>	Päivittäistavara-kauppa, _____
<input type="checkbox"/>	Kauppakeskus tai tavaratalo, _____
<input type="checkbox"/>	Muu liike, mikä _____
<input type="checkbox"/>	Ravintola tai kahvila, _____
<input type="checkbox"/>	Liikuntapaikka, _____
<input type="checkbox"/>	Harrastuspaikka, _____
<input type="checkbox"/>	Vierailupaikka
<input type="checkbox"/>	Virkistys- tai kulttuurikohde (esim. teatteri, kirjasto)
<input type="checkbox"/>	Muu paikka, mikä?

8. Kuinka pitkään arvioitte pysäköivänne tällä paikalla?

_____ h _____ min tai

Lähden noin klo _____:_____

Pysäköintipaikan tiedot**9. Mitä reittiä ajoitte pysäköintipaikalle (keskustaan)?**

- 1 etelästä Hatanpään valtatieä
- 2 etelästä Lempääläntieltä Tampereen valtatielle
- 3 etelästä Lempääläntieltä ratapihankadulle
- 4 etelästä Lempääläntietä Sorsapuiston ohi
- 5 etelästä Nekalantietä
- 6 lidesrannan kautta
- 7 idästä Kalevantietä
- 8 idästä Sammonkatua
- 9 idästä Teiskontietä
- 10 pohjoisesta Kalevan puistotietä
- 11 pohjoisesta Tammelan puistokatua
- 12 pohjoisesta Lapintietä
- 13 Kekkosen tieltä Tampellan Esplanadia
- 14 Särkänniemen kohdalta Hämeenpuistoon
- 15 Paasikiventietä ja Sepänkatua
- 16 lännestä Pirkankatua (Pispalan valtatieä)
- 17 Pyynikiltä
- 18 reitti oli keskustan sisäinen
- 19 muu reitti, mikä?

10. Ajatteko yleensä keskustaan juuri tätä reittiä?

- Kyllä
- Ei, yleisimmin käyttämäni reitti on nro _____

11. Miksi valitsitte juuri tämän pysäköintipaikan?

- Lyhyt kävelyetäisyys määränpäähän
- Vapaiden paikkojen saatavuus
- Olen tottunut pysäköimään tälle alueelle
- Edullinen tai ilmainen pysäköinti
- Yrityksellä on sopimus pysäköinti tällä alueella
- Tälle paikalle/alueelle on helppo ajaa
- Asukas pysäköinti
- Tämä alue on turvallinen säilytyspaikka autolle
- En tiedä kauanko pysäköinti tulee kestäämään
- Muu syy, mikä?

12. Oliko tämä ensimmäinen paikka, josta etsitte vapaata pysäköintipaikkaa?

- Kyllä
- Ei

13. Kauanko etsitte vapaata pysäköintipaikkaa?**14. Olisiko tälle paikalle ollut vaihtoehtoisia pysäköintipaikkaa jos paikat olisivat olleet täynnä? (kartta paikoista)**

- Ei
- Kyllä, _____

15. Oletteko tyytyväinen tämän pysäköintipaikan hintatasoon?

- Kyllä
 En
 Pysäköinti maksaa liikaa
 Pysäköinti on liian edullista

LISÄKYSYMYKSIÄ TYÖMATKALAISILLE

T1. Maksatteko työnantajalle jotakin pysäköintipaikastanne?

- En
 Kyllä, _____ €/kk tai _____ €/v

16. Mihin yleensä pysäköitte tullessanne keskustaan asiointimatkalte? (kartta paikoista)

- Samalle paikalle kuin nyt

17. Miksi suositte juuri kyseistä pysäköintipaikkaa?

- Lyhyt kävelyetäisyys määränpäähän
 Vapaiden paikkojen saatavuus
 Olen tottunut pysäköimään tälle alueelle
 Edullinen tai ilmainen pysäköinti
 Tälle paikalle/alueelle on helppo ajaa
 Tämä alue on turvallinen säilytyspaikka autolle
 En tiedä kauanko pysäköinti tulee kestämään
 Sopimuspysäköintipaikka
 Muu syy, mikä?

Kuluttavan valinta

18. Kuinka usein käytte autolla keskustassa?

- Päivittäin tai lähes päivittäin
 Noin 2-3 kertaa viikossa
 Noin kerran viikossa
 Muutamana kerran kuukaudessa
 Harvemmin kuin kerran kuukaudessa

19. Olisiko matkallenne ollut vaihtoehtoisia kulkutapaa?

- Ei
 Kyllä, mikä _____

20. Käyttekö muita kulkutapoja keskustaan tullessanne?

- En koskaan
 Kyllä (rastita sopivimmat vaihtoehdot)

	Viikoittain	Kuukausittain	Harvemmin
Jalankulku			
Pyöräily			
Bussi			
Juna			

Tyytyväisyys keskustan pysäköintiolosuhteisiin

21. Onko keskustasta yleensä helppo löytää pysäköintipaikkaa arkipäivänä?

- Kyllä
 Ei
...viikonloppuna
 Kyllä
 Ei

22. Oletteko tyytyväinen keskustan pysäköintipaikkojen määrään?

- Kyllä
 En, alue _____
 Paikkoja on liikaa
 Paikkoja on liian vähän

23. Ovatko keskustan pysäköintiolosuhteet parantuneet vai heikentyneet viimeisen 5 vuoden aikana?

- Parantuneet
 Heikentyneet, miksi _____
 _____ (Jatka tarvittaessa alla oleville riveille)

24. Onko teillä joitakin muita keskustan pysäköintijärjestelyihin liittyviä toiveita tai kommentteja?

Taustatiedot

I Arvio vastaajan iästä

- 18 – 29 vuotta
 30 – 44 vuotta
 45 – 64 vuotta
 Yli 64 vuotta

II Vastaajan sukupuoli

- Mies
 Nainen

III Henkilöiden määrä pysäköineessä autossa
 _____ henkilöä

IV Auton sijainti (alue) _____

V Kellonaika _____ : _____

Internet-kysely - kyselykäsikirjoitus

Internet-tutkimuksen kysymykset: asiointi-, asukas ja työmatkapysäköinti

Taustatiedot

1. Ikä _____ vuotta

2. Sukupuoli

- Mies
- Nainen

3. Asuinkunta _____

4. Kotiosoite (kadunnimi) _____

5. Kuinka usein käyt keskustassa seuraavilla kulkutavoilla?

(asteikko: Päivittäin tai lähes päivittäin, useita kertoja viikossa, kerran viikossa, muutaman kerran kuussa, kerran kuussa, harvemmin kuin kerran kuussa, erittäin harvoin tai harvoin)

Kävelen

Pyörällä

Joukkoliikenteellä

Henkilöautolla itse ajaen

Henkilöautolla matkustajana

Muulla, millä? _____

Asiointipysäköinti

6. a) Mihin useimmin pysäköit autosi keskustassa asioidessasi?

- Pysäköintilaitokseen, mihin? *(alasvetovalikko, jossa kaikki julkiset P-laitokset)*
- Julkiselle kadunvarsipaikalle tai pysäköintialueelle
- Muualle, minne? _____

Asukaspysäköinti

6. a) Mihin useimmin pysäköit autosi kotona?

- Minulle varatulle paikalle kiinteistön pihaan tai kellariin
- Julkiselle kadunvarsipaikalle tai pysäköintialueelle
- Asukaspysäköintitunnuksella A, B tai C sallituille kadunvarsipaikoille
- Pysäköintilaitokseen (esimerkiksi P-Plevna, P-Tullintori, P-Massu)
- Muualle, minne? _____

6. b) Onko asukaspysäköinti maksullista?

- _____ €/kk tai _____ €/v
- Pysäköinti on ilmaista

Työmatkapysäköinti

6. a) Mihin useimmin pysäköit autosi työpaikalle mennessäsi?

- Minulle varatulle paikalle kiinteistön pihaan tai kellariin
- Pysäköintilaitokseen, mihin? *(alasvetovalikko, jossa kaikki julkiset P-laitokset)*
- Julkiselle kadunvarsipaikalle tai pysäköintialueelle
- Yrityspysäköintitunnuksella A, B tai C sallituille kadunvarsipaikoille
- Muualle, minne? _____

6. b) Onko työmatkapysäköinti maksullista?

- _____ €/kk tai _____ €/v
- Pysäköinti on ilmaista

Karttapohjaiset kysymykset

Kartta 1, pysäköintilaitokset

Kyselyssä voit antaa palautetta Tampereen keskustan yleisistä pysäköintilaitoksista ja kadunvarsipaikoista. Tällä sivulla oleva karttapohja koskee pysäköintilaitoksia ja kyselyn seuraava sivu kadunvarsipaikkoja.

Klikkaa sitä pysäköintilaitosta, josta haluat antaa palautetta. Lopuksi sulje palauteruutu klikkaamalla ”tallenna palaute” -painiketta ja siirry arvioimaan muita pysäköintilaitoksia. Pääset siirtymään kyselyn seuraavaan osioon sivun alareunan painikkeesta.

Kaikki P-laitokset näkyvät kartalla symboleina, joissa on P-laitoksen virallinen nimi.

Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin ominaisuuksiin tässä pysäköintilaitoksessa (*asteikko: Erittäin tyytyväinen, Tyytyväinen, En tyytyväinen enkä tyytymätön, Tyytymätön, Erittäin tyytymätön, En osaa sanoa*)

- Paikkojen saatavuus
- Ajorampit ja opastus P-laitokseen
- Vapaan paikan löytämisen helppous
- Valaistus, viihtyisyys ja yleisilme
- Maksuautomaattien ja puomien toimivuus
- Pysäköinnin hinta

Jos haluat, voit vielä arvioida pysäköintilaitosta omin sanoin:
(*avoimen palautteen ruutu*)

Kartta 2, kadunvarsipysäköinti

Klikkaa karttaa siitä kohdasta, josta haluat antaa palautetta. Lopuksi sulje palauteruutu klikkaamalla ”tallenna palaute” -painiketta. Voit antaa palautetta niin monesta kohdasta kuin haluat. Pääset siirtymään kyselyn seuraavaan osioon sivun alareunan painikkeesta.

Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin ominaisuuksiin tällä pysäköintipaikalla (*asteikko: Erittäin tyytyväinen, Tyytyväinen, En tyytyväinen enkä tyytymätön, Tyytymätön, Erittäin tyytymätön, En osaa sanoa*)

- Paikkojen saatavuus
- Pysäköinnin aikarajoitukset
- Viihtyisyys ja yleisilme
- Pysäköinnin hinta
- Maksuautomaattien sijainti ja toimivuus

Mitä kehittämistarpeita tällä pysäköintialueella on?
(*avoimen palautteen ruutu*)

Yleistyytyväisyys keskustan pysäköintiolosuhteisiin

Kuinka tyytyväinen olette keskustan pysäköintilaitoksiin? (*asteikko: Erittäin tyytyväinen, Tyytyväinen, En tyytyväinen enkä tyytymätön, Tyytymätön, Erittäin tyytymätön, En osaa sanoa*)

- Paikan saatavuus arkipäivänä
- Paikan saatavuus viikonloppuna
- Aukioloajat
- Opastus P-laitoksiin
- Pysäköinnin hinta
- Pysäköinnin turvallisuus
- Yleisarvio keskustan pysäköintilaitoksista

Kuinka tyytyväinen olette keskustan kadunvarsien pysäköintipaikkoihin? (*asteikko: Erittäin tyytyväinen, Tyytyväinen, En tyytyväinen enkä tyytymätön, Tyytymätön, Erittäin tyytymätön, En osaa sanoa*)

- Pysäköintipaikan saatavuus arkipäivänä
- Pysäköintipaikan saatavuus viikonloppuna
- Maksuautomaattien sijainti
- Pysäköinnin hinta
- Pysäköinnin turvallisuus
- Yleisarvio keskustan kadunvarren pysäköintiolosuhteista

Avoim palaute

Tähän kenttään voit lisätä kehittämisehdotuksia tai nostaa esille keskustan pysäköinnin ongelmia.

Internet-tutkimuksen kysymykset: pyöräpysäköinti

Taustatiedot

1. Ikä _____ vuotta

2. Sukupuoli

- Mies
- Nainen

3. Asuinkunta _____

4. Kotiosoite (kadunnimi) _____

5a. Kuinka usein käyt keskustassa seuraavilla kulkutavoilla kesällä (huhtikuu-lokakuu)?

(asteikko: Päivittäin tai lähes päivittäin, useita kertoja viikossa, kerran viikossa, muutaman kerran kuussa, kerran kuussa, harvemmin kuin kerran kuussa, erittäin harvoin tai harvoin)

Kävelen

Pyörällä

Joukkoliikenteellä

Henkilöautolla itse ajaen

Henkilöautolla matkustajana

Muulla, millä _____

5b. Kuinka usein käyt keskustassa seuraavilla kulkutavoilla talvella (marraskuu-maaliskuu)?

(asteikko: Päivittäin tai lähes päivittäin, useita kertoja viikossa, kerran viikossa, muutaman kerran kuussa, kerran kuussa, harvemmin kuin kerran kuussa, erittäin harvoin tai harvoin)

Kävelen

Pyörällä

Joukkoliikenteellä

Henkilöautolla itse ajaen

Henkilöautolla matkustajana

Muulla, millä _____

6. Minkä tyyppisissä kohteissa käyt keskustassa pyörällä? Voit valita useita kohteita.

- työpaikka
- koti
- koulu tai muu opiskelupaikka
- tavaratalo tai kauppakeskus
- päivittäistavaraliike
- muu ostospaikka
- vierailupaikka
- hubi- tai harrastuspaikka
- kahvila tai ravintola
- pankki tai virasto
- puisto tai viheralue
- rautatieasema tai bussipysäkki, josta vaihdan junaan tai bussiin
- muu, mikä? _____

7. Minkälaisia pyöräilyä harrastat? Voit valita useita vaihtoehtoja.

- Työmatkapyöräilyä
- Muuta hyötypyöräilyä (esimerkiksi ostos- ja harrastuskohteisiin)
- Kuntopyöräilyä (muilla kuin työmatkoilla)
- Pyöräretkeilyä ja muuta virkistyspyöräilyä
- Maastopyöräilyä
- En pyöräile lainkaan
- Muuta, mitä? _____

Karttapohjaiset kysymykset

Kartta 1 Pyöräpysäköintipaikat keskustassa

Inforuutu sivun oikeassa laidassa:

Kyselyssä voit antaa palautetta keskustan pyöräpysäköintipaikoista. Klikkaa karttaa siitä kohdasta, josta haluat antaa palautetta. Lopuksi sulje palauteruutu klikkaamalla ”tallenna palaute” -painiketta. Voit antaa palautetta niin monesta kohdasta kuin haluat. Pääset siirtymään kyselyn seuraavaan osioon sivun alareunan painikkeesta.

Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin ominaisuuksiin tässä paikassa? *(asteikko: Erittäin tyytyväinen, Tyytyväinen, En tyytyväinen enkä tyytymätön, Tyytymätön, Erittäin tyytymätön, En osaa sanoa)*

- Paikkojen saatavuus
- Pysäköintipaikan sijainti
- Telineiden helppokäyttöisyys
- Telineiden käytettävyys talvella
- Paikan siisteys
- Pysäköintipaikan turvallisuus
- Paikan valaistus
- Mahdollisuus saada pyörä suojaan säältä
- Mahdollisuus lukita pyörä telineeseen

Tähän voit vielä arvioida pysäköintipaikkaa omin sanoin tai tarkentaa antamiasi vastauksia.
(avoimen palautteen ruutu)

Yleistyytyväisyys keskustan pyöräpysäköintiolosuhteisiin

Kuinka tyytyväinen olet yleisesti keskustan pyöräpysäköintiolosuhteisiin? *(asteikko: Erittäin tyytyväinen, Tyytyväinen, En tyytyväinen enkä tyytymätön, Tyytymätön, Erittäin tyytymätön, En osaa sanoa)*

- Lyhytaikaisten pysäköintipaikkojen määrä
- Pitkäaikaisten pysäköintipaikkojen määrä
- Paikkojen sijainti
- Pysäköintialueiden siisteys
- Telineiden helppokäyttöisyys
- Telineiden käytettävyys talvella
- Opastus pyöräpysäköintipaikoille
- Mahdollisuus lukita pyörä rungosta telineeseen
- Suojaus ilkeiltä ja pyörävarkauksilta
- Mahdollisuus saada pyörä suojaan säältä

Avoim palaute

Tähän kenttään voit antaa kehittämisehdotuksia tai nostaa esille keskustan pyöräpysäköinnin ongelmia.

Liite 3

Keskustan pysäköintijärjestelmän kehittämistarpeista haastatellut henkilöt

Maija Korpela, kauppakeskusjohtaja	Sokos
Markus Sjölund, apulaisjohtaja	Tampereen kauppakamari
Tero Tenhunen, hankejohtaja	Keskustahanke
Amu Urhonen, esteettömyysasiamies (sijainen)	Tampereen kaupunki
Erika Helin, liikennejärjestelmäasiantuntija	Pirkanmaan ELY-keskus
Tero Tuomisto, kiinteistöpäällikkö	VR-Yhtymä Oy
Timo Lampila, puheenjohtaja	Kaupin Kanuunat
Matti Koistinen, varapuheenjohtaja	Tampereen polkupyöräilijät ry
Kari Hanski, suunnittelija	Ramboll Finland Oy

Verne tukee ja edistää
kestävän ja älykkään
liikennejärjestelmän
kehittämistä.

Tampereen teknillinen yliopisto
Liikenteen tutkimuskeskus Verne
PL 541
33101 Tampere

www.tut.fi/verne



UPCODE™

