

TARINOITA PARKKIHALLISTA

**P-Hämpin käyttäjien kokemuksia autoilusta kaupungissa ja
keskustan kehittämissuunnista Tampereella**

Joona Packalén

Ville Sipiläinen

Tampereen yliopisto

Johtamiskorkeakoulu

Ympäristöpolitiikka ja aluetiede

HALYAS14

Kevät 2013

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	3
1.1	Tutkimuksen tausta	3
1.1.1	Tutkimusaihe	3
1.1.2	Tutkimusalue.....	6
1.2	Menetelmät ja aineisto	7
2	JIN / JANG = YDINKESKUSTA JA AUTOILIJAT?	8
2.1	Suhtautuminen kävelykeskustaan ja joukkoliikenteeseen.....	10
2.2	Muut pysäköintilaitokset ja P-Hämppi.....	14
3	JOHTOPÄÄTÖKSET	16
3.1	Tutkimuksen johtopäätökset.....	16
3.2	Menetelmien käytettävyyssarvio tutkimuksen kontekstissa	18
3.2.1	Tilannehaastattelut edut ja haitat tiedonhankintamenetelmänä.....	18
3.2.2	Harava ja paikkatietojärjestelmät yleisemmin	18
	LÄHTEET	20

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen tausta

1.1.1 Tutkimusaihe

Tampere on kehittyvä kaupunkiseutu ja Suomen toiseksi suurin taajama-alue Helsingin seudun jälkeen. Keskuskaupungin vetovoima heijastuu ympäröiviin kuntiin ja suurten kaupunkien ympärille on muodostunut nopeasti kasvavia seutukuntia, jotka nojaavat keskuskaupungin työpaikkatarjontaan ja monipuolisiin palveluihin.

Tampereen keskustan strategisen osayleiskaavan johdannossa ennustetaan keskustan työpaikkamäärän kasvavan 15 000:lla, eli merkittävästi suunnittelualueen asukaslukua nopeammin. Näin ollen kyseinen kehityssuunta luo nykytilaa suuremman tarpeen saapua keskusta muualta.

“Väestönkasvu ja työpaikkojen määrän kasvu lisäävät liikkumista.

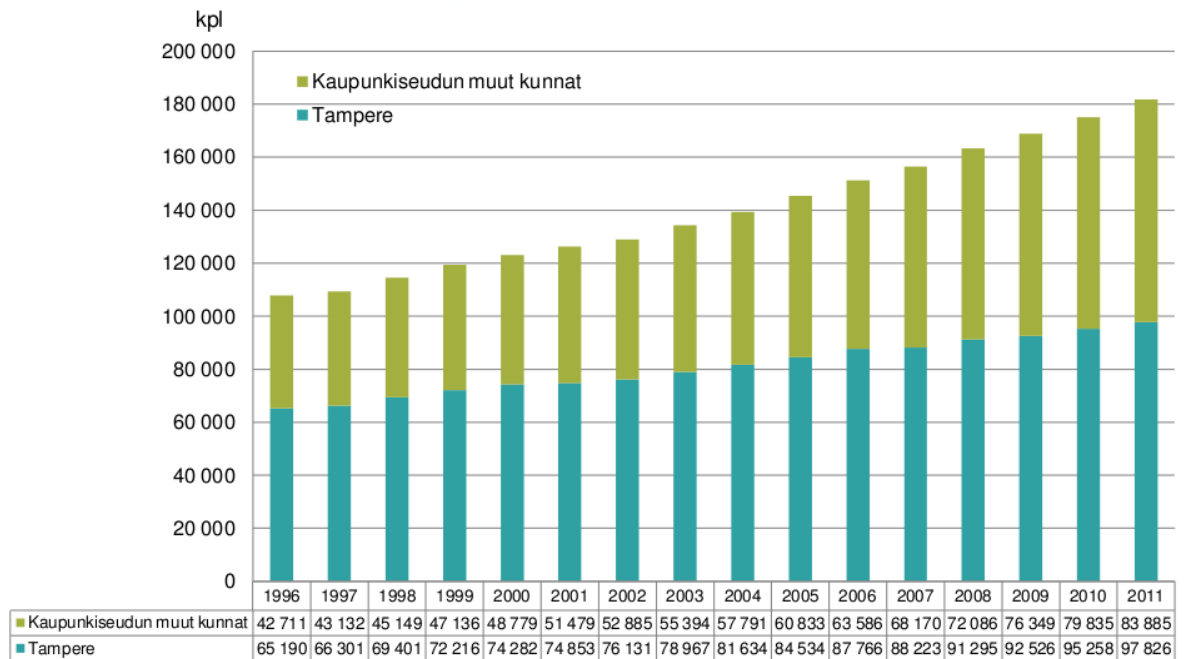
Rakennesuunnitelmassa liikenteen on arvioitu kasvavan kaupunkiseudulla 43 % vuodesta 2005 vuoteen 2030. Joukkoliikenteen osuus vuonna 2030 on kaikista seudun ajoneuvolla tehdyistä henkilömatkoista noin 20 %. Keskusta suuntautuvien matkojen osalta vastaava osuus on selvästi korkeampi, noin 30 %.”
(Keskustan kehittämisohjelma 2011, 3)

Keskustan ulkopuoliset tulijat eivät siis todennäköisesti tule enemmistöltään käyttämään esimerkiksi joukkoliikennettä, vaan autoilu tulee olemaan yhä merkittävä liikennemuoto. Keskustan alueelle on toteutettu ja suunniteltu suuria maanalaisia pysäköintilaitoksia, joten autoilun on nähty olevan vaihtoehto keskusta saapumiselle. Keskusta on silti helppo päästä kaikilla liikennemuodoilla (Keskustan kehittämisohjelma 2011, 5).

Koska autoilulla on merkittävä rooli tällä hetkellä ja myös tulevaisuudessa Tampereen kaupunkikeskustassa, nousevat esille erityisesti pysäköinnin laatutekijät.

Kaupunkikeskustoissa pyritään toteuttamaan toimivaa pysäköintipolitiikkaa, jonka tavoitteina ovat muun muassa pysäköintipaikkaa hakevan liikenteen määrän

vähentäminen, alueiden saavutettavuuden parantaminen sekä keskustan palvelujen houkuttelevuuden lisääminen. (Kalenoja & Häyrynen 2003) Tampereen kaupunki on ottanut kantaa laatutekijöihin sekä pysäköintipolitiikkaan suunnittelemalla ja toteuttamalla maanalaista pysäköintiluolastoa keskustaan omistamansa Finnpark Oy:n kautta.



Lähde: Ajoneuvohallintokeskus, TraFi

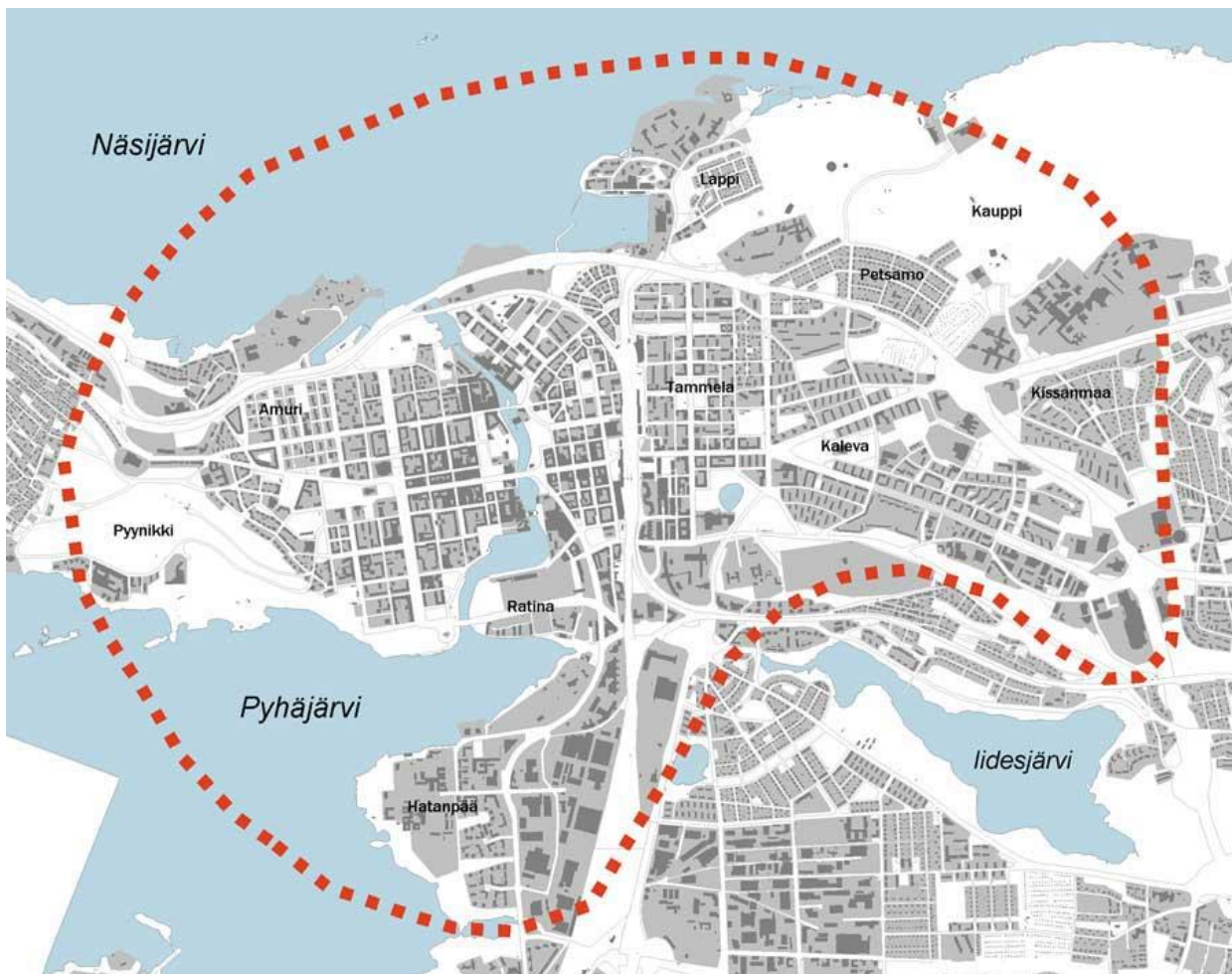
Kuvio 1. Henkilöautojen määrä Tampereella ja kaupunkiseudulla. (Toimintaympäristö: Liikenne, 2012)

Samaan aikaan suunnitteilla on laajoja kävelykeskustan kehittämishankkeita, muun muassa Hämeenkadun sulkeminen autoliikenteeltä. Näiden tavoitteiden välillä on nähtävissä jonkin tasoista jännitettä ja vastakkainasettelua;

“Liikenneosayleiskaavaprosessi käynnistyi, kun virkamiestyöryhmä julkaisi alkuvuodesta 2002 kaavan tavoitteet. Viesti oli selvä: enemmän kävelykatuja, paremmat pyörätieyhteydet, sujuvampi julkinen liikenne ja vähemmän henkilöautoja keskustaan.” (Laine, Leino & Santaoja 2007)

Toisaalta autoilun voidaan nähdä olevan kaupunkikeskustan elinkeinoelämän elinehto. Kaupunkikeskustat ovat kansallisesti pitkälti suunniteltu autoilun ehdoilla, jolloin autolla pääsee lähelle palveluita. Jos keskustan autoilua näivetetään, voi tapahtua rakenteellisia

muutoksia erityisesti elinkeinoelämän piirissä. Jotkin kaupanharjoittajat voivat siirtyä keskustasta pois taajaman reunoille hyvien logistiikkayhteyksien varsille, kuten on usein tapahtunut ostoskeskuksien tapauksissa. Aihepiiriin liittyy siis monimutkaisia syy-seuraussuhteita.



Kuvio 2. Keskustan strategisen osayleiskaavan aluerajaus. (Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 2013)

Tutkimusaiheena ovatkin tämän verkoston keskiössä olevat autoilijat ja erityisesti se miten he kokevat keskustan, eli keskiössä on autoilijoiden oma näkökulma. Tutkimuksen tavoitteena on siis nostaa esiin erityisen käyttäjäryhmän, eli autoilijoiden, esiintuomia mahdollisia ongelmia ja positiivisia kohteita. Teemaltaan tämä tutkimus liittyy vapaa-ajanliikkumiseen, työssä käymiseen ja toisaalta liikkumisen pääteemaan. Kuitenkin kokemuksellisuus on tutkimuksessa keskeinen perspektiivi.

Tutkimuksen lähtökohtana on se, etteivät eri kulkumuodot pidä sisällään lähtökohtaisesti

suoranaisia ekologia tai ympäristöarvoja ja eivät näin ole arvolutautuneita. Tutkimus pyrkii siis tarkastelemaan aihepiiriä mahdollisimman arvoneutraaleista lähtökohdista käytännöllisyyden ja kokemuksellisuuden kautta ilman esimerkiksi ympäristöpolitiikan tieteenalalle ominaista policy-making näkökulmaa.



Kuvio 3. Strategisen osayleiskaavan valmistelun asiantuntijatyöpajojen mainintoja tavoitteista, jotka koskevat autoilijoita. (Asiantuntijaseminaarin yhteenvetokartta 2012)

Tutkimuksen taustalla ovat seuraavanlaiset tutkimuskysymykset;

- Miten autoilijat kokevat Tampereen keskustan?
- Millainen on autoilun rooli keskustassa tai millainen sen pitäisi olla?

Yllä oleva voidaan tiivistää seuraavaan; Miten tämä erityisryhmä, autoilijat jotka saapuvat keskustaan, kokevat keskustan ja sen puitteiden palvelevan heidän tarpeitaan nyt ja tulevaisuudessa?

1.1.2 Tutkimusalue

Tutkimusalueena toimii Tampereen keskusta, jonka voi rajata itä-länsisuunnassa idässä Kalevan puistotiehen ja lännessä Pirkankadun sekä Satakunnankadun risteykseen.

Keskusta on itä-länsisuunnassa noin kolme kilometriä pitkä. Pohjois-eteläsuunnassa keskustan voi rajata pohjoisessa Näsijärveen ja etelässä Pyhäjärveen. Keskusta on pohjois-eteläsuunnassa noin kaksi kilometriä pitkä.

Tutkimuksessa tehtiin tarkempi rajausta koskien tutkimusaluetta, sillä haastattelupaikaksi valittiin Tampereen keskustan maanalaisen pysäköintikokonaisuuden Parkiston ensimmäinen vaihe, pysäköintiluola P-Hämppi. Se sijaitsee Hämeenkadun alla ja on avoinna kellon ympäri vuoden jokaisena päivänä ja palvelee Tampereen ydinkeskustassa asuvia ja asioivia pysäköintiasiakkaita 972 pysäköintipaikalla. Pakkahuoneenaukion sisäänajon, Tullinrampin, yhteydessä sijaitsevassa Noutoparkissa VR:n liityntäpysäköintiasiakkaiden tarpeisiin vastataan 62 autopaikalla. Noutoparkki tarjoaa suoran yhteyden Matkakeskustunneliin ja rautatieasemalle sekä edelleen asemalaitureille. P-Hämppiä markkinoidaan pysäköinnin helppouden ja huolettomuuden lisäksi avarana, valoisana, miellyttävänä ja turvallisena ympäristönä. (P-Hämppi 2013)

P-Hämppi avattiin marraskuun lopulla 2012, joten kyseessä on uusi parkkiratkaisu. Uutena infrastruktuurihankkeena se on saanut erityistä huomiota medialta ja kaupungin asukkailta. Tämä on yksi syy miksi valitsimme P-Hämpin haastatteluiden tekopaikaksi. Toinen syy liittyy P-Hämpin keskeiseen sijaintiin, sekä sen erilaisuuteen verrattuna kaupungin muihin parkkiratkaisuihin.

1.2 Menetelmät ja aineisto

Tutkimuksen kohderyhmänä ovat ihmiset, jotka saapuvat keskustaan autolla. Tutkimuksen menetelmänä käytettiin puolistrukturoituja tilannehaastatteluita. Haastattelurunko pidettiin lyhyenä, neljän kysymyksen mittaisena (Liite 1.). Tutkimusajankohtana oli viikko seitsemän. Haastatteluja tehtiin eri päivinä ja vuorokauden aikoina, jotta saatiin tavoitettua erilaisia potentiaalisia autoilijoita. Nauhoitettujen haastattelujen pituus vaihteli noin minuutista aina neljään minuuttiin asti.

Haastattelut tehtiin torstaina 14.2.2013 klo 16–18 sekä lauantaina 16.2.2013 klo 15–17. Tarkoituksena oli, että torstain haastattelut tavoittaisivat erityisesti työmatkustajia ja lauantain haastattelut lapsiperheitä sekä vapaa-ajanmatkustajia. Haastatteluja oli yhteensä

38 ja haastateltavia 50, joista oli 33 miestä ja 17 naista. Heistä tamperelaisia oli 33 ja naapurikuntalaisia 17. Analyysin pohjaksi heidät jaettiin työ- sekä vapaa-ajan matkustajiin, joista jälkimmäinen pitää sisällään palveluiden käyttäjät ja ostosmatkailijat. Työmatkalaisia oli 7 ja vapaa-ajanmatkalla 43. Torstaina haastateltavista oli 19 tamperelaista ja 10 naapurikuntalaista, joista oli 19 miestä ja 10 naista. Heistä työmatkalla oli 7 ja vapaa-ajanmatkalla 22. Lauantaina haastateltavista oli 14 tamperelaista ja 7 naapurikuntalaista, joista oli 14 miestä ja 7 naista. Heistä kaikki 21 olivat vapaa-ajanmatkalla.

Aineiston analyysissä seuraavassa kappaleessa menetelmänä käytetään pragmaattista lähestymistapaa, mikä korostaa aiemmin mainittua tutkimuksen pyrkimystä käsitellä aihepiiriä mahdollisimman arvoneutraalisti.

2 JIN / JANG = YDINKESKUSTA JA AUTOILIJAT?

Usein mielletään, että autoilijat ja ydinkeskusta ovat toistensa vastavoimia kuten kiinalaisen filosofian jin ja jang. Aineistomme kuitenkin viittaa pääosin muuhun ja ainakin haastateltavien näkökulmasta nämä kaksi tuntuvat täydentävän toisiaan. Tampere koetaan pienenä kaupunkina, jossa liikenne sujuu hyvin, verrattuna esimerkiksi Helsinkiin tai Euroopan suuriin kaupunkeihin. Tampereella ei ole ongelmakohtia, paitsi aamu- ja iltapäivän ruuhkat Hämeenpuistossa sekä Kekkosen- ja Paasikiventiellä. Tampereen ydinkeskusta siis näyttää olevan autoilijoille luontainen paikka liikkua.

Autoilijoiden teesinä on, että omalla autolla päästään keskustaan tai lähelle keskustaa, joten autot koetaan osaksi toimivaa keskustaa. Autoilijat ovat pääasiassa ostoksilla ja työreissuilla keskustassa, aina Tampereen vieruskunnista saakka. Varsinkin vieruskunnista tulijat haluavat päästä autolla keskustaan tai lähelle keskustaa, sillä suurin osa matkoista liittyy ostosten tekemiseen. Ostosreissun jälkeen he ajavat takaisin kotiinsa, joten voidaan todeta, että Tampereen keskusta vetää puoleensa autoilevia ostosmatkailijoita laajalti.

Vastaajien joukosta voidaan löytää arvopohjaisia ryhmiä, jotka on jaettu seuraaviin kolmeen pääluokkaan.

“Autoilua rakastavat”

“Mä rakastan autoilla keskustassa ja joka paikassa ja mä haluan oven eteen. Ja kerran kun oli autoton päivä ja joku tuli mun eteen, niin ilmotin kyllä sille ettei se oo kivaa.” Nainen noin 40v

“Se että jos menee Eurooppaan kattoo mite nää asiat on hoidettu, ni siellä ymmärretään että se autolla liikkuva asiakas on se maksava asiakas, että ei sitä tartte kupata ihan joka välissä.” Mies noin 50v

Autoilua rakastavat -ryhmästä nousee selvästi esille tarve ja halu oman auton käyttöön. Oma auto nähdään hyödykkeeksi, jolla on helppo ja mukava liikkua. Omalla autolla halutaan päästä lähelle palveluita, mieluiten aivan oven eteen ja parkkeerauksen pitää olla halpaa tai ilmaista. Muut liikkumisen muodot eivät saa kannatusta ja usein kevyeseen liikenteeseen sekä myös erityisesti joukkoliikenteeseen suhtaudutaan negatiivisesti. Suhtautumisessa liikenteeseen on yleisesti siis nähtävissä vahvoja periaatteellisia näkökantoja.

“Tiedostavat”

“Joo siis ehdottomasti elävässä kaupunkikeskustassa pitää olla kävelykatuja ja joukkoliikenteen pitää toimia. Se saisi olla Hämeenkadulla kyllä paljon hiljaseempaa, liikennelaitoksen bussit aiheuttaa meteliä ja saastetta, melusaastetta. Että se on ihan hyvä niin että keskusta kehittyy.” Nainen noin 40v

“Keskustaan enemmän kävelykatuja ja parkkitalot sopivat niin kun ne nyt on ympärillä ja sitten raitiotie, niin kyllä se on ihan hyvä visio.” Mies noin 40.

Tiedostavat -ryhmä näkee autoilun aiheuttavat ongelmat keskustan alueella ja kokevatkin itsensä usein enemmän kävelijöiksi asioidessaan keskustassa. Tässä ryhmässä erityisesti

kävelyolosuhteiden kehittäminen nähtiin keskeisimmäksi muodoksi keskustan viihtyvyyden parantamisessa. Toisaalta esiin nousi suhtautuminen Hämeenkadun viihtyvyyteen ja kadun arvostus. Tässä ryhmässä nähtiin myös joukkoliikenne tärkeänä osana toimivaa kaupunkikeskustaa. Ryhmä itsessään muodostaa valtaosan koko tutkimukseen osallistuneista.

“ Välinpitämättömät”

“Ei mulla sinänsä mitään asiaan oo kaupunkiin. Ei mitään vahvaa mielipidettä suuntaan tai toiseen. Pirkkalaisena ihan sama kun mä käyn niin harvoin Tampereella. Mul on kaikki palvelut siellä Pirkkalassa.” Mies noin 30v

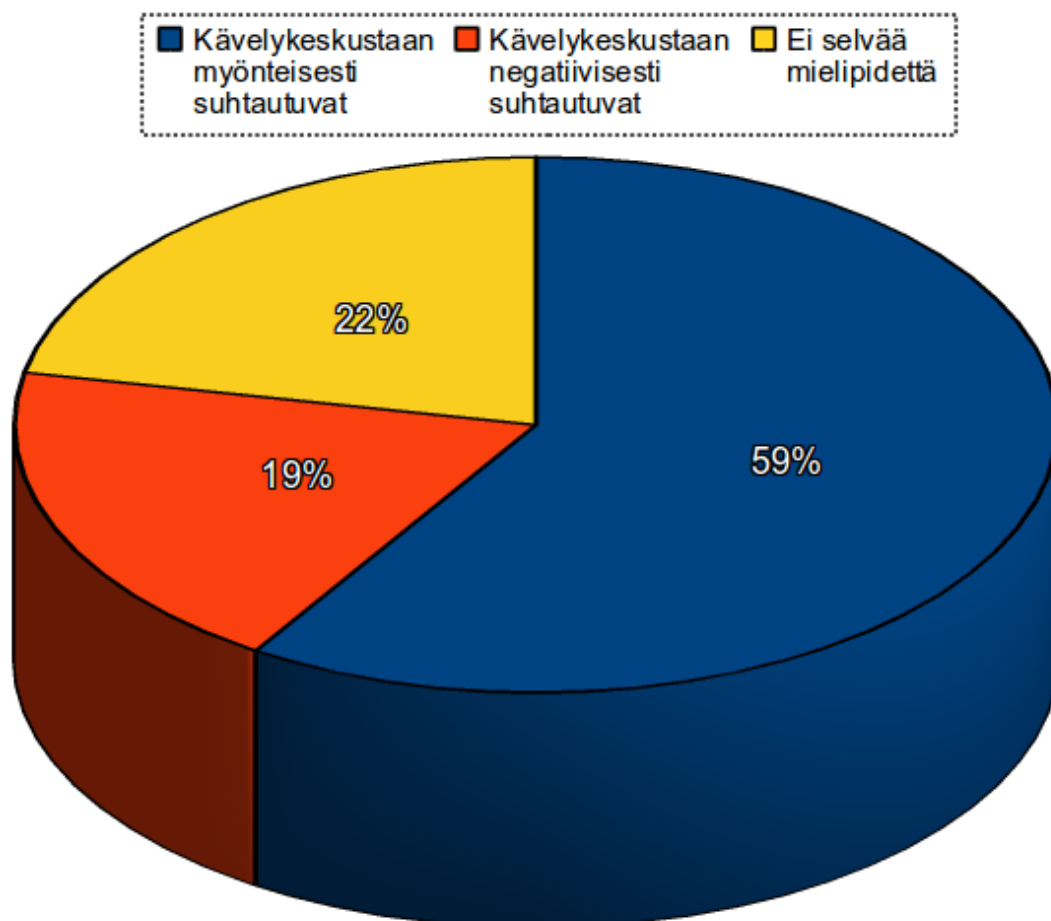
“Saahan ne minun mielestä suunnitella ihan mitä tahansa, mutta ei ne nyt mitään ihan hirveen käytännöllisiä ole...” Mies noin 30v

Välinpitämättömien -ryhmään kuuluu monenlaisia näkökantoja. Toisaalta ryhmässä on paljon Tampereen ulkopuolella, mutta kuitenkin seutukunnalla asuvia, jotka eivät koe Tampereen ratkaisujen olevan heidän vaikutusvallassaan. Tässä saattaa näkyä kunnallishallinnon rajojen ja toisaalta identiteetin merkitys. Pirkkalalaiset ja ylöjärveläiset siis identifioituvat vahvasti asuinkuntiinsa, vaikka saattavat asioida ja käydä töissä Tampereella päivittäin ja näin omata paljon asuinkuntaansa laajemman elinpiirin. Välinpitämättömät myös useimmiten olivat joukkoliikenne- sekä kävelykeskustahankkeita vastaan, tai heillä oli neutraali kanta.

Eri arvoryhmien rajat eivät kuitenkaan todellisuudessa ole näin selväpiirteisiä, sillä varsinkin “välinpitämättömyyden” joukosta löytyy laaja näkökulmien kirjo.

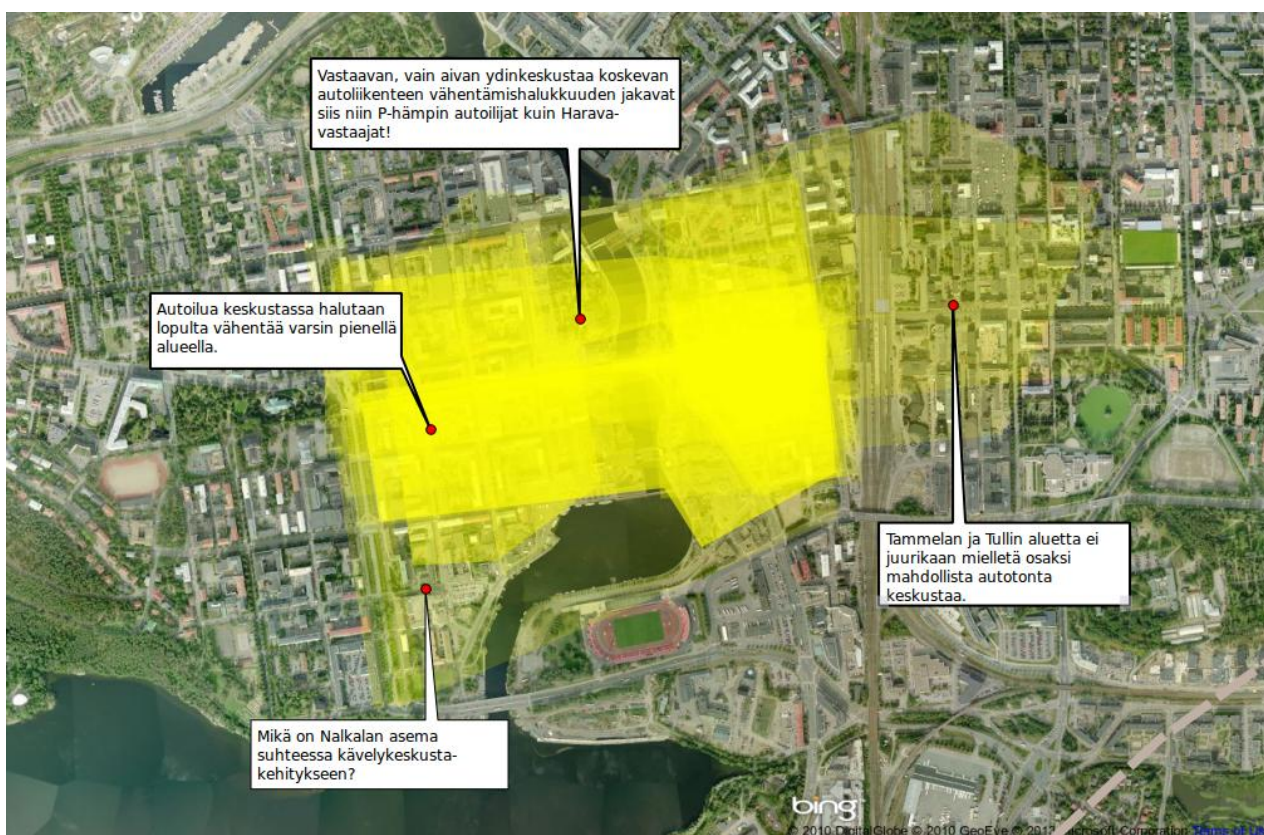
2.1 Suhtautuminen kävelykeskustaan ja joukkoliikenteeseen

Yli puolet haastatelluista kokivat keskustan kävelykadut ja niiden lisäämisen ydinkeskustassa positiivisena kehityksenä (kuvio 4.). Kävelykeskustan nähtiin tukevan sitä kehityssuuntaa, että keskustaan tai sen läheisyyteen tullaan omalla autolla ja keskustassa liikutaan kävellen.



Kuvio 4. Vastaajien suhtautuminen kävelykeskustaan

Kävelykeskusta sai erilaisia tulkintoja, sillä jotkut kannattivat koko keskustan autottomuutta, ja toiset kannattivat sitä että osia keskustan kaduista muutetaan kävelypainotteisiksi tai täysin autottomiksi. Yhteistä näille on kuitenkin se, että autoliikennettä halutaan vähentää ja kävelypainotteisuutta lisätä ja samalla tehdä kävelystä entistä helpompi ja mukavampi kokemus. Tampereelle ei kuitenkaan koeta saavan historiallisista syistä Keskieurooppalaista kävelykeskustaa, vaan painopiste on enemmänkin pienissä asioissa joita halutaan muuttaa.



Kuvio 5. Keskustan Harava-internetkyselyn alueet joilta autoilua haluttaisiin vähentää tai poistaa.

P-Hämpin autoilijoiden keskuudessa esiinnousseet kävelykeskustakokemukset haarukoitiin ja niitä verrattiin samaan aikaan internet-paikkatietokyselyllä kerättyyn Harava-aineistoon. Harava-aineistosta rajattiin sql-kyselyllä "%auto%" ne aluevastaukset, jotka sisälsivät mainintoja autottomuudesta tai autojen aiheuttamasta haitasta. Kuten kuviosta 5. voidaan havaita, rajautuvat nämä alueet varsin suppealle alueelle Tampereen ydinkeskustassa. Esimerkiksi Tullin ja Tammelan alueet ovat saaneet yhteensä vain kaksi kommenttia, joissa autojen määrää haluttaisiin suoraan vähentää. Samoin ydinkeskustan eteläinen osa Nalkalan alueella on saanut vain yhden merkinnän.

Vastaajien aluerajaukset asettuivatkin varsin tarkasti noin yhden tai kahden korttelin etäisyydelle Hämeenkadusta. Näin ollen haastatteluissamme esiin nousseessa autoilijoiden kävelykeskustamyönteisyydessä koskien aivan ydinkeskustaa ja Hämeenkatua on laajuudessaan yhtäläisyyksiä Harava-kyselyn vastaajien mielipiteisiin.

Sen sijaan joukkoliikenne jakaa mielipiteitä. Busseja ja mahdollista ratikkaa ei nähdä oman

auton käytön korvaajaksi, varsinkaan jos mennään ostoksille keskustaan. Oman auton käyttö nähdään erityisen hyödyllisenä osana ostosmatkailua ja varsinkin silloin kun ostetaan jotain. Oman auton käytöstä seuraa helppous-aspekti, sillä ostokset saadaan helposti omaan autoon, eikä ostosten kanssa tarvitse siirtyä pitkiä matkoja esimerkiksi joukkoliikennevälineessä.

“Aina pitää päästä, koska on tavaraa jota ei pysty kuljettamaan. Et sinä tommosta kuljeta bussissa, silloin tarvitsee jonkun apuvälineen. Niin silloin se tarvitaan ja tääl on semmosii liikkeitä missä se tarvitaan se auto. Monille ostoksille tarvitaan. Menee tohon Koskikeskukseen ei siinä, ei sinne mennä bussilla, sinne mennään autolla, jos jotain aikoo ostaa.” Mies noin 50v

Ostosmatkailijoiden lisäksi erityinen autolla liikkuva ryhmä on lapsiperheet. Auto koetaan tärkeäksi osaksi lapsiperheen arkea ja erityisesti arkea helpottava asiana. Autolla on helppo ajaa lapset kyydissä keskustassa olevaan parkkitaloon ja kävellä loppumatka. Monet lapsiperheet tulevat ostoksille keskustaan.

Joukkoliikennepainotteiseen keskustaan haastateltavat suhtautuivat vaihtelevasti. Harva haastateltava kertoi käyttävänsä jotain joukkoliikennevälinettä liikkumiseen keskustan alueella. Moni vierasti ajatusta Hämeenkadusta, joka olisi pelkästään joukkoliikenteen käytössä. Haastateltavat kuitenkin tiesivät, että bussilla pääsee liikkumaan hyvin keskustan alueella, mutta näitä yhteyksiä ei kuitenkaan käytetty, vaan pääsääntöinen liikkumisen tapa oli oma auto sekä kävely. Osa myös pyöräili keskustan alueella.

Bussiliikenteeseen ei otettu juurikaan kantaa. Muutamia havaintoja tuli bussiliikenteen meluhaitoista ja siitä että ratikka olisi bussia parempi vaihtoehto keskustan alueella. Ratikka sai osakseen paljon enemmän mielipiteitä ja siihen suhtauduttiin ristiriitaisesti, sillä se sai kannanottoja niin puolesta kuin vastaan. Voidaan kuitenkin todeta että ratikkaan suhtauduttiin yleisesti hieman myönteisesti, mutta ei läheskään niin myönteisesti kuin kävelypainotteiseen keskustaan.

“Kävelykatuhankkeisiin suhtaudun myönteisesti, sillä kävelen aika paljon täällä. Joukkoliikenteeseen suhtaudun silleen neutraalisti, ei ole mitään vastaan, neutraalisti mutta myönteisesti.” Mies noin 40

Moni keskustassa autoilija on myös kävelijä, pyöräilijä ja joukkoliikenteen käyttäjä. Autoilu on yksi liikkumisen muoto muiden joukossa. Kuten aineistosta käy ilmi, autoilun ja kävelyn yhteensovittamista tulee kehittää.

2.2 Muut pysäköintilaitokset ja P-Hämppi

P-Hämppi koettiin avaraksi, helpoksi ja tarpeelliseksi paikaksi Tampereen keskustassa ja erityisesti kosken itäpuolella, jossa haastateltavien mukaan ei ole ollut tarpeeksi parkkipaikkoja ennen P-Hämpin valmistumista.

P-Hämppi sai kiitosta siitä, että se on yhtenäinen kokonaisuus, eli parkkihallin sisällä voi liikkua helposti joko kävellen tai autolla. Tämä asia erottaa P-Hämpin muista Tampereen keskustan parkkihalleista. Moni haastateltava siirtyi joko autolla tai kävellen P-Hämpin sisällä esimerkiksi hallin päädyistä toiseen päätyyn. Näin ollen voidaan todeta, että P-Hämppi vähentää niin sanottua turhaa liikkumista autolla. Tämä perustuu siihen, että autolla ei tarvitse ajaa parkkitalosta toiseen, kun haluaa siirtyä keskustan alueella, vaan siirtymisen voi suorittaa maan alla P-Hämpissä. P-Hämppiä kritisoitiin erityisesti sisäänajoramppien sijainnista ja niiden merkinnöistä sekä hinnasta, joka nähtiin liian korkeaksi.

P-Hämpin mielenkiinto ihmisten keskuudessa perustuu osaltaan myös siihen, että kyseinen parkkihalli on juuri valmistunut ja se on ollut useasti esillä mediassa. Haastateltavista vajaa kymmenen olivat joko kävellen läpikulkumatalla tai pelkästään tutustumassa P-Hämppiin.



KUVIO 6. P-Hämpin alatasoa torstai-iltapäivänä noin klo 16.00

Haastatteluissa tuli myös ilmi se, että P-Hämpiin oli helppo ja mukava tulla, koska siellä ei ollut kovinkaan paljon muita käyttäjiä. Esimerkiksi lauantaina Stockmannin Q-park, kerrosta ylempänä, oli erittäin ruuhkainen. Kerrosta alempana P-Hämpissä oli erittäin rauhallista ja väljää. Pysäköintilaitos onkin ollut julkisuudessa erityisesti matalasta käyttöasteestaan johtuen. Tämä tilan runsaus on muodostanut erikoisen käytännön joka kävi ilmi haastatteluissa kysymyksessä jossa tiedusteltiin P-Hämpin mahdollisia vaikutuksia liikkumiseen;

“No on vaikuttanut. P-Hämppi on vaikuttanut -- koska mä ajan tänne. Saadaan siirtää autoo päästä toiseen ja kävellä jäljellä.” Mies noin 40v

Nykyinen tilanne mahdollistaa siis toiminnallisuuksia, jotka eivät todennäköisesti olleet laitosta suunniteltaessa tarkoituksena, kuten pysäköintilaitoksen sisäisen autoilun ja pysäköintipaikan vaihtamisen. Jos ja kun P-Hämpin käyttöaste tulevaisuudessa nousee, tällaiset toiminnallisuudet muuttuvat mahdottomiksi. Tällä on luonnollisesti suora vaikutus nykyisiin käyttäjien väljyyden ja tilanpaljouden kokemuksiin. Menettääkö P-Hämppi kokemuseräisiä positiivisia aspekteja kun ne heikkenevät käyttöasteen kasvaessa eli

muuttuuko P-Hämppi tällöin kokemuksellisesti lähemmäksi Tampereen muita pysäköintilaitoksia.

3 JOHTOPÄÄTÖKSET

3.1 Tutkimuksen johtopäätökset

Autoilijat ovat tärkeä ja myös tulevaisuudessa keskustan kannalta huomioon otettava ryhmä kaupunkisuunnittelun perspektiivistä katsottuna. Keskustan pitää olla elinvoimainen paikka, jossa on paljon palveluita helposti saavutettavissa niin kävellen, pyöräillen, joukkoliikennettä käyttäen kuin autoillen. Voidaan nähdä että ostovoimaiset autoilijat ja kävelijät pitävät osaltaan keskustan elinvoimaisena. Autoilijoiden näkökulmasta vetovoimaisessa keskustassa palveluiden lähelle pääsee omalla autolla, joten parkkihallit tukevat Tampereen keskustan vetovoimaa. Näin on asianlaita erityisesti seudullisesta näkökulmasta; Tampereen keskustassa asioidaan Tampereen lisäksi erityisesti myös seutukunnan muista kunnista.

Pysäköintilaitokset muodostava merkittävän osan keskustan toiminnallisuudesta autoilijoiden näkökulmasta ja esimerkiksi niiden hinnoittelu herättää varmasti tulevaisuudessakin keskustelua jos ja kun keskustan luolastoja laajennetaan esimerkiksi suunnitellulla Kunkun-parkilla. Pysäköintihallien käyttäjäkokemus muodostuu kuitenkin useista elementeistä ja näin esimerkiksi tilan tunnetta ja sen mukanaan tuomaa helppoutta ei tule aliarvioida. Myös P-Hämpin kaltainen aiempia pysäköintilaitoksia laajempi kokonaisuus on tämän tutkimuksen valossa näitä helppouden näkökulmia merkittävästi lisäävistä ratkaisuista.

Keskustaan tultaessa autoilija on kuitenkin lopulta aina myös kävelijä ja myös usein pyöräilijä ja joukkoliikenteen käyttäjä ja suurin osa autoilijoista tunnistaa tämän asian. Autoilijat näkevätkin keskustan kävelyolosuhteiden kehittämisen palvelevan omia etujaan. Toimiva kaupunkikeskusta pitää siis sisällään ja tukee näitä kaikkia liikkumisen

elementtejä ja helpottaa siirtymistä elementtien välillä. Aineistosta yhtenä tärkeimpänä huomiona voidaankin nostaa esille autoilun ja kävelyn välinen symbioosi, jota halutaan erityisesti painottaa.

Jo useita vuosia Tampereella jatkuneen kävelykeskustadebatin painopiste onkin siis tämän tutkimuksen valossa vinoutunut. Keskustelu on usein keskittynyt siihen tarvitaanko Tampereella lisää kävelykatuja tai kävelykeskustaa ollenkaan. Tämä on synnyttänyt näiden ryhmien välisiä vastakkainasetteluja. Tämän tutkimuksen aineisto antaa kuitenkin viitteitä siitä, että kävelykatujen ja kävelypainotteisuuden lisäämiselle on useiden käyttäjäryhmien ja siis myös autoilijoiden tuki, jolloin julkisen keskustelun pitäisikin pikemmin keskittyä siihen millainen kävelykeskusta konkreettisesti tullaan synnyttämään. Esimerkkinä tästä debatista voisi olla se, että onko Tampereen keskusta tulevaisuudessa autoilta täysin suljettu kävelykeskusta vai kenties kävelypainotteinen keskusta, jossa eri liikennemuodot on sovitettu toisiinsa autottomuuden sijaan.

Toisaalta erityinen huomio ja näkökulma tulee esille kuntarajoja ylittäviltä ihmisiltä. Naapurikuntien asukkaat eivät kokeneet oikeudekseen suoranaisesti vaatia tai kommentoida Tampereen kaupungin hankkeita. Tällöin kuitenkin koettiin mahdollisesti tapahtuvan muutoksia asioinnin suunnassa. Keskustan laajemman seudullisen vetovoiman näkökulmasta pysäköintilaitoksilla ja keskustaan pääsyn helppoudella on merkitystä. Asiaa voidaan myös tarkastella kuntademokratian vajeena; Nykyiset hallintorajat eivät vastaa ihmisten päivittäistä elinpiiriä.

Vaikka autoilu mielletään pääasiassa liikkumismuodoksi keskustan ulkopuoliselta seudulta keskuskaupunkiin, nousivat tutkimuksessa esille kuitenkin myös tamperelaiset, jotka autoilivat varsin lyhyitä, keskustan sisäisiä matkoja. Miten nämä matkaketjut muodostuvat ja minkälaisia tarpeita ne palvelevat. Voidaanko tämän autoilijaryhmän matkakäyttäytymiseen vaikuttaa esimerkiksi joukkoliikennepalveluita, pyöräilyverkostoja tai kävelypainotteisuutta lisäämällä ja näin ollen tuoda selkeä ja toimiva vaihtoehto lyhyen matkan autoilulle.

3.2 Menetelmien käytettävyyssarvio tutkimuksen kontekstissa

3.2.1 Tilannehaastattelut edut ja haitat tiedonhankintamenetelmänä

Tilannehaastattelut mahdollistavat puhunnan kasvotusten, ilman välissä olevaa menetelmän aikaansaamaa rajoitusta. Ihmisiltä kysytään heidän omia mielipiteitään ja kokemuksiaan, jotka voivat olla jopa vuosikymmenien aikaväliltä. Kun ihmisiä lähestytään henkilökohtaisesti haastatteleamalla, niin heille tulee tunne kuulumisesta yhteisöön. Näin ollen he ovat yhteisön jäseniä, joita kuunnellaan. Yksilöistä riippuen asia voidaan myös kokea niin, ettei vaikuttamisen tunnetta tule ja haastattelutilanne koetaan ongelmallisena. Haastattelutilanteessa on kyse myös kaupungin toiminnan oikeuttamisesta. Kaavatilaisuudet sekä kuulutukset ja niihin liittyvät valitukset ovat raskaita ja hitaita keinoja.

Tilannehaastattelut koostuvat vapaasta puhunnasta. Tämä asetelma antaa anteeksi myös mahdolliset kysymyksen asettelun virheet. Haastattelut ovat lyhyitä, muutaman kysymyksen mittaisia, joten niissä voi kertoa oman mielipiteensä joko lyhyesti tai pitemmin ja perustellusti. Tilannehaastattelut tehdään haastattelun kannalta merkittävässä paikassa, joten paikalla olevilla ihmisillä on tietynlainen suhde kyseiseen paikkaan ja heillä on myös ajankohtaisia diskursseja kerrottavana.

Liikenteen tutkimus tyypistyy varsin usein mitoitukseksi tai laskennallisiksi arvoiksi. Näiden mallien tueksi kokemuksellinen, vapaa-muotoinen aineisto kuten tilannehaastattelut luovat perspektiiviä ja mahdollisesti nostavat esiin uusia diskursseja, jotka ovat aiemmin olleet näkymättömissä. Toisaalta juuri määrällisten menetelmien käyttäminen mahdollistaa helposti analysoitavan aineiston keräämisen.

3.2.2 Harava ja paikkatietojärjestelmät yleisemmin

Internet-pohjaisten paikkatietojärjestelmien mahdollisuus on osallistaa ihmisiä uusilla tavoilla. Ne myös parhaimmillaan antavat tietoa jota on, pääosin kvantitatiivisen luonteen ansiosta, mahdollista hyödyntää kaupunkisuunnittelussa konkreettisesti, toisinkuin edellä

mainittu kvantitatiivinen menetelmä kuten tilannehaastattelu.

Jos tavoitteena kuitenkin on mahdollistaa asiantuntijavaltaa laajentavia tulkintamahdollisuuksia, on paikkatieto usein vielä varsin erityisosaamista vaativaa nykyisessä muodossaan. Esimerkiksi Harava-järjestelmän datan oleminen muodossa, jossa kunnalliset ja miksei myös yksityisen sektorin toimijat kykenisivät tarkastelemaan sitä ainakin perustasolla, on perusedellytys. Samalla paikkatietopohjaiset kyselymenetelmät muistuttavat paljon lomaketutkimuksen menetelmiä, jolloin esimerkiksi kysymysten asettelua ja jopa sanamuotojen valinta vaikuttaa saataviin tuloksiin. Paikkatietopohjaisia järjestelmiä voi kuitenkin käyttää kvalitatiivisesta aineistosta nousseiden diskurssien validoimiseen kvantitatiivisin menetelmin. Uutta puhuntaa tällä keinoin tuskin kuitenkaan saadaan esiin.

LÄHTEET

Asiantuntijaseminaarin 22.11.2012 yhteenvetokartta. Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava, Tampereen kaupunki. 2012.

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

Lähde: http://www.tut.fi/verne/aineisto/tampereen_keskustan_pysakointitutkimus.pdf (Viitattu 14.3.2013)

Laine, M & Leino, H & Santaoja M. 2007. Keskustan rajattu merkitys: tapaus Tampereen keskustan liikenneosayleiskaava. Yhdyskuntasuunnittelu 1:2007, 6–21

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2005. Autoilijat joukkoliikenteessä. Lähde: http://www.lvm.fi/fileserver/Julkaisuja%2086_2005.pdf (Viitattu 11.3.2013)

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 2.1.2013. Tampereen strateginen osayleiskaava. Tampereen kaupunki. 2013.

P-Hämppi. Finpark. 2013. Lähde: <http://www.finnpark.fi/pysakoiminen/pysakointikohteet/p-hamppi/> (Viitattu 10.3.2013)

Toimintaympäristö: Liikenne. 19.3.2012. Tietotuotanto ja laadunarviointi. Tampereen kaupunki.

Viiden tähden keskusta. Tampereen keskustan kehittämisohjelma. 12.12.2011. Tampereen kaupunki. 2011.

LIITE 1 Haastattelurunko

”Päivää, tulitte ilmeisesti autolla tänne? Teen tutkimusta Tampereen yliopistolle ja Tampereen kaupungille koskien keskustan kehittämistä ja uutta yleiskaavaa. Olisiko Teillä muutama minuutti aikaa vastata aihetta koskeviin kysymyksiin? Sopiihan että nauhoitan haastattelun?”

NELJÄ KYSYMYSTÄ:

1. Mistä olette tulossa ja minne menossa ja millä asialla?
2. Miten esimerkiksi P-Hämppi, pysäköintilaitokset tai muut muutokset keskustan liikenteessä ovat vaikuttaneet liikkumiseenne ydinkeskustassa?
3. Näin autoilijana, miten suhtaudutte suunniteltuihin ydinkeskustan kävelykatu- sekä joukkoliikennehankkeisiin?
4. Miten koette autoilun keskustassa?