



# TAMPEREEN KESKUSTAN PYSÄKÖINTISELVITYS

**DESTIA**

## ALKUSANAT

Tampereen kaupungin yhdyskuntalautakunta nosti tammikuussa 2010 keskustan pysäköintivyöhykkeen 1 enimmäispysäköintiaikaa yhdestä tunnista kahteen tuntiin. Samalla päätettiin laatia ydinkeskustan pysäköinnistä kokonaisvaltainen selvitys yhteistyössä Tampereen kaupunginosayrittäjäyhdistysten, Tampereen kauppakamarin sekä asukkaiden kanssa.

Työn tilaajana on Tampereen kaupunki, jonka edustajina selvityksen ohjausryhmässä ovat toimineet suunnittelupäällikkö Ari Vandell, liikenneinsinööri Jukka Kyrölä sekä katuinsinööri Marjo Hallinen Tampereen kaupungin pysäköinninvalvonnasta. Ohjausryhmän kokouksiin ovat osallistuneet myös toimitusjohtaja Markku Hiltunen, hallintojohtaja Mikko Paavola sekä suurasiakaspäällikkö Erkki Alhamo Finnpark Oy:stä. Selvityksen ovat laatineet projektipäällikkö, DI Riikka Salli sekä suunnittelija, tekn. kand. Riku Jalkanen Destia Oy:stä.

Tampereella syyskuussa 2010

Tampereen kaupunki

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO	5
2	TAMPEREEN KESKUSTAN PYSÄKÖINTIPAIKKATARJONTA	6
2.1	Tutkimusalueen raja	6
2.2	Keskustan pysäköintipaikat tyypeittäin	6
2.3	Maksulliset kadunvarsi- ja erillisaluepaikat	8
2.4	Pysäköintilaitokset	10
2.5	Pysäköintikiekolla rajoitettu pysäköinti	12
2.6	Vapaa pysäköinti	13
2.7	Invapaikat	13
2.8	Pysäköinnin maksujärjestelmät	14
2.9	Asukas- ja sopimuspysäköintijärjestelmä	15
2.10	Pysäköinninvalvonta	16
3	TAMPEREEN KESKUSTAN PYSÄKÖINTIKYSYNTÄ	17
3.1	Tampereen kaupungille tilitetty pysäköintitulot	17
3.2	Kadunvarsipysäköintipaikkojen käyttöasteet	18
3.3	Kadunvarsipysäköinnin lippuautomaattitiedot	21
3.3.1	Ostettujen pysäköintilippujen määrä	21
3.3.2	Lipputulosten määrä	22
3.3.3	Pysäköinnin keskipituus	22
4	KÄYTTÄJIEN NÄKÖKANTA KESKUSTAPYSÄKÖINNISTÄ	24
4.1	Kysely Valma-valmistelufoorumissa	24
4.2	Kadunvarsihaastattelut	25
4.3	Internetkysely	25
4.3.1	Kyselyyn vastanneiden taustatiedot	25
4.3.2	Pysäköintitarjonta	26
4.3.3	Pysäköinnin hinta	28
4.3.4	Pysäköintijärjestelyjen merkinnät	29
4.3.5	Aikarajoitukset	29
4.3.6	Muuta pysäköintiin liittyvää palautetta	30
4.3.7	Invapysäköinti	31
4.4	Tampereen kaupunginosayrittäjäyhdistysten ja Tampereen Kauppakamarin haastattelut	32
5	PYSÄKÖINTIJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN	34
5.1	Yleistä	34
5.2	Uusien pysäköintilaitosten vaikutus maanpäälliseen pysäköintijärjestelmään	35

5.3	Hinnoittelu	36
5.3.1	Pysäköintitaksa	36
5.3.2	Pysäköintivirhemaksut	37
5.4	Aikarajoitukset	37
5.5	Vyöhykerajat	38
5.6	Asukaspysäköinnin edistäminen	39
5.7	Tiedotus	40
5.8	Maksujärjestelmät	41
6	YHTEENVETO	43
LÄHTEET		45

---

# 1 JOHDANTO

Tampereen kaupungin kadunvarsipysäköinti on jaettu kolmeen eri vyöhykkeeseen sen perusteella, kuinka lähellä kaupungin keskustaa pysäköintipaikat sijaitsevat. Vyöhykejako määrittelee pysäköinnistä perittävän hinnan sekä enimmäispysäköintiajan.

Tampereen keskusta-alueen maksullisen kadunvarsipysäköinnin vyöhykerajoja muutettiin vuoden 2009 aikana siten, että kalleimman, 1 tunnin maksimipysäköinnin alue laajeni jonkun verran aikaisempaan verrattuna. Vyöhykerajojen muutokset tulivat voimaan kokonaisuudessaan joulukuuhun 2009 mennessä. Helmikuussa 2010 vyöhykkeen 1 pysäköinnin maksimikesto pidennettiin sidosryhmien aloitteesta 1 tunnista 2 tuntiin. Kadunvarsipysäköinnin maksut ja maksimipysäköintiajat keskustavyöhykkeillä ovat tällä hetkellä:

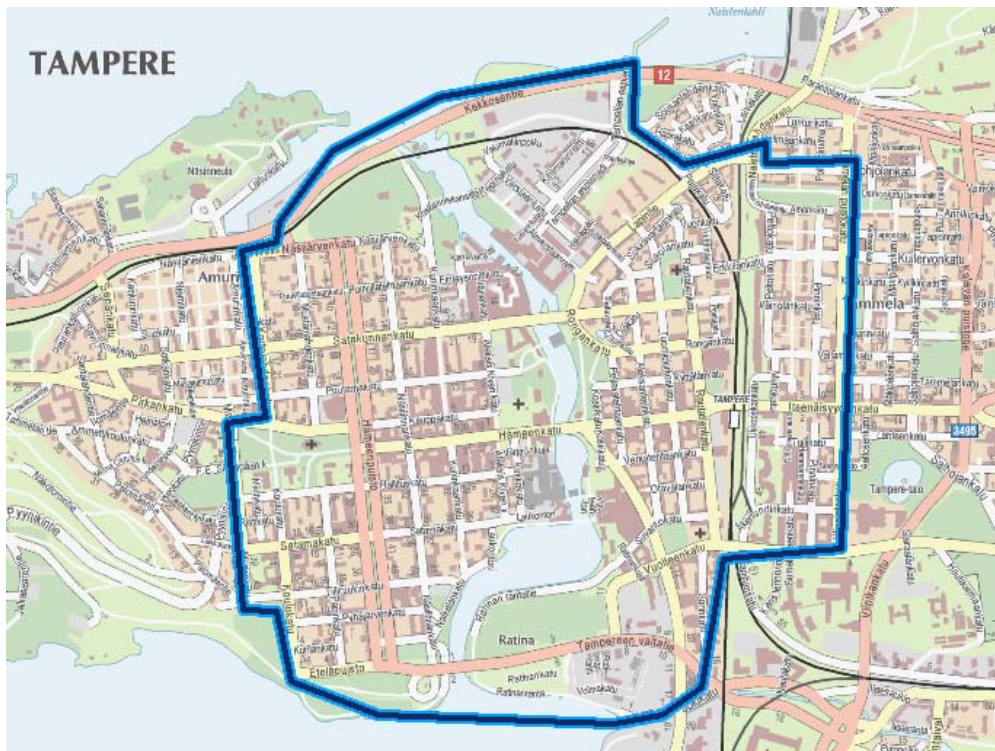
- 1. vyöhykkeellä 2,8 €/h, enimmäispysäköintiaika 2 h,
- 2. vyöhykkeellä 1,4 €/h, enimmäispysäköintiaika 4 h,
- 3. vyöhykkeellä 0,8 €/h, enimmäispysäköintiaika 10 h.

Vuonna 2003 laadittiin Tampereen teknillisellä yliopistolla laaja Tampereen keskustan pysäköintitutkimus (Kalenoja & Häyrynen 2003), jossa tuotettiin kirjallisuus- ja tilastoanalyysinä sekä haastatteluina tietoa keskustapysäköinnistä ja siihen vaikuttavista tekijöistä. Nyt laadittavan työn tarkoituksena on ollut päivittää em. selvitys lähinnä Tampereen keskustan pysäköintijärjestelmän nykytilan kuvauksen osalta. Lisäksi on tehty ennen-jälkeen -tutkimus pysäköinnin enimmäiskeston pidentämisen vaikutuksista pysäköintikäyttämiseen tilastotietojen, sidosryhmähaastattelujen, kyselyjen sekä pysäköintihaastattelututkimuksen avulla. Kadunvarsipysäköinnin käyttöasteita on arvioitu partiomenetelmällä kahdella alueella. Tulosten perusteella on arvioitu keskusta-alueen pysäköintijärjestelyjen ja vyöhykejaon toimivuutta, tarjontaa ja hinnoittelua kokonaisuutena sekä esitetty kehittämis ehdotuksia pysäköinnin strategisen suunnittelun näkökulmasta.

## 2 TAMPEREEN KESKUSTAN PYSÄKÖINTIPAIKKATARJONTA

### 2.1 Tutkimusalueen rajaus

Pysäköintiselvityksen tutkimusalue rajattiin kuvan 1 mukaisella tavalla. Aluerajaus vastaa vuonna 2003 laaditun pysäköintiselvityksen aluerajausta, mikä tekee selvityksistä vertailukelpoisia. Alueen rajoina ovat etelässä Tampereen valtatie, lännessä Mariankatu ja Kortelahdenkatu, pohjoisessa rautatie, Lapintie sekä Osmonpuisto sekä idässä Tammelan puistokatu ja Yliopistonkatu ja Hatanpään valtatie. Aluerajaus sisältää kaikki Tampereen kaupungin 1-, 2- ja 3-vyöhykkeen maksulliset pysäköintipaikat lukuun ottamatta Tammelan puistokadun itäpuolelle jäävää, noin 80 kakkosvyöhykkeen pysäköintipaikkaa sekä TAYS:n alueella Kuntokadulla sijaitsevia paikkoja.

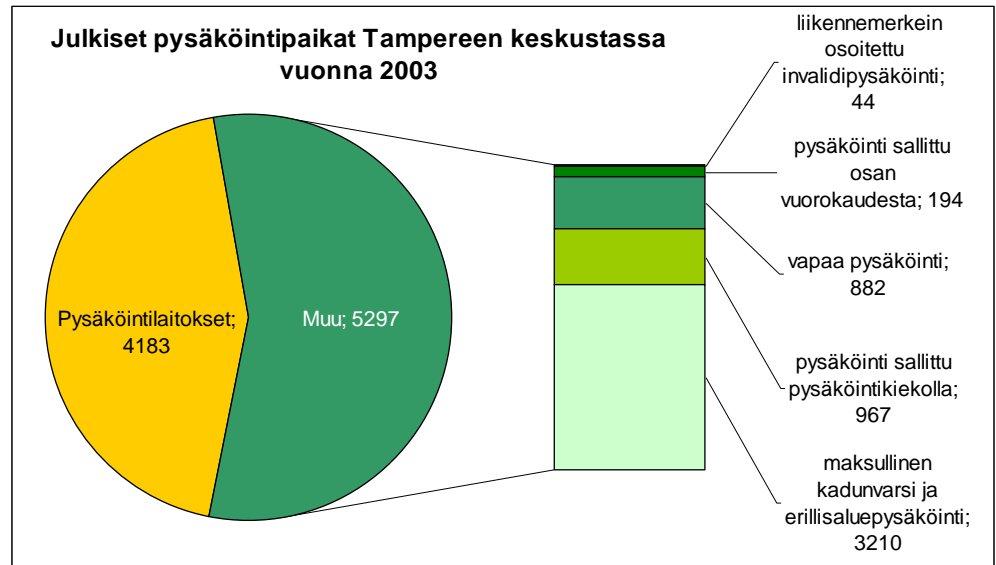


Kuva 1 Selvityksen aluerajaus.

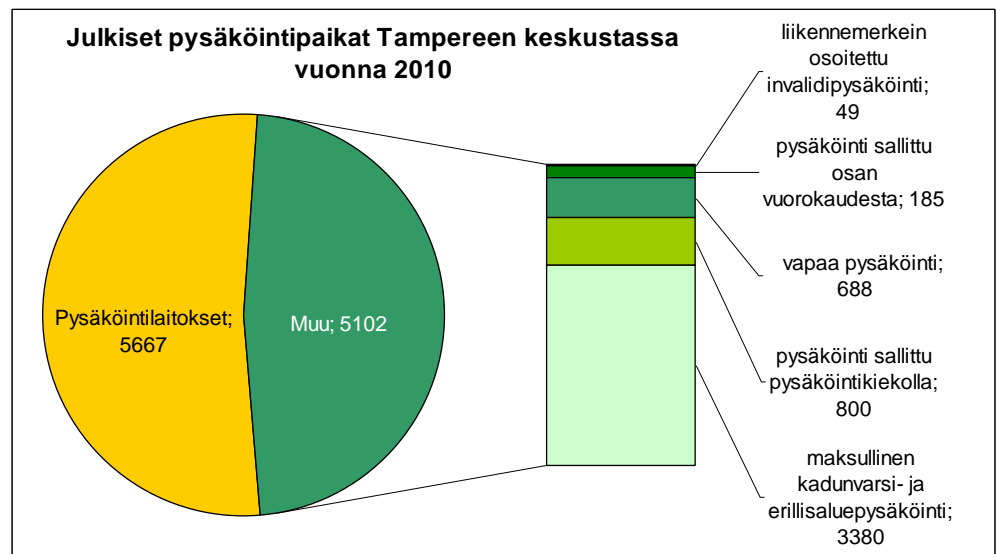
### 2.2 Keskustan pysäköintipaikat tyypeittäin

Tampereen ydinkeskustan kadunvarsipysäköintipaikat inventoitiin Tampereen kaupungin pysäköintitietokannasta saatujen paikkatietojen perusteella. Kaupungin paikkatietoaineistoa oli tutkimushetkellä viimeksi päivitetty maaliskuussa 2010. Pysäköintilaitosten kapasiteettitietoina on käytetty kunkin laitoksen internetsivuilla ollutta tietoa. Vuoden 2003 vertailutiedot ovat Kalenojan ja Häyrysen (2003) tutkimuksesta.

Kuvissa 2 ja 3 on esitetty Tampereen keskustan pysäköintitarjonta vuosina 2003 ja 2010 ja taulukossa 1 on yhteenveto paikkatarjonnassa tapahtuneista muutoksista.



Kuva 2 Tampereen keskustan pysäköintipaikat tyypeittäin vuonna 2003.



Kuva 3 Tampereen keskustan pysäköintipaikat tyypeittäin vuonna 2010.

Taulukko 1 Tampereen keskustan pysäköintipaikkatarjonnan muutos vuosina 2003–2010.

	Autopaikkoja		Muutos
	2003	2010	
<b>Kadunvarsi- ja erillisaikat</b>	<b>5297</b>	<b>5102</b>	<b>-4 %</b>
Maksullinen pysäköinti	3210	3380	5 %
Pysäköinti sallittu pysäköintikiekolla	967	800	-17 %
Pysäköinti sallittu osan vuorokaudesta	194	185	-5 %
Vapaa pysäköinti	882	688	-22 %
Liikennemerkkein osoitettu invalidipysäköinti	44	49	11 %
<b>Pysäköintilaitokset</b>	<b>4183</b>	<b>5667</b>	<b>35 %</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>9480</b>	<b>10769</b>	<b>14 %</b>

Tampereen keskustassa on yhteensä 10 723 julkista pysäköintipaikkaa, joista 53 % on pysäköintilaitoksissa, 37 % kadunvarsilla ja 10 % erillisalueilla. Vuoden 2003 tilanteeseen verrattuna keskustan julkisten pysäköintipaikkojen määrä on noussut 14 %, mikä selittyy pääosin Tampellan alueelle rakennetulla kolmella uudella pysäköintilaitoksella. Kaikista pysäköintipaikoista on maksullisia paikkoja 84 %, pysäköintikiekolla rajoitettuja paikkoja 7 % ja kokonaan rajoittamattomia ja maksuttomia julkisia pysäköintipaikkoja 6 %.

### 2.3 Maksulliset kadunvarsi- ja erillisaluepaikat

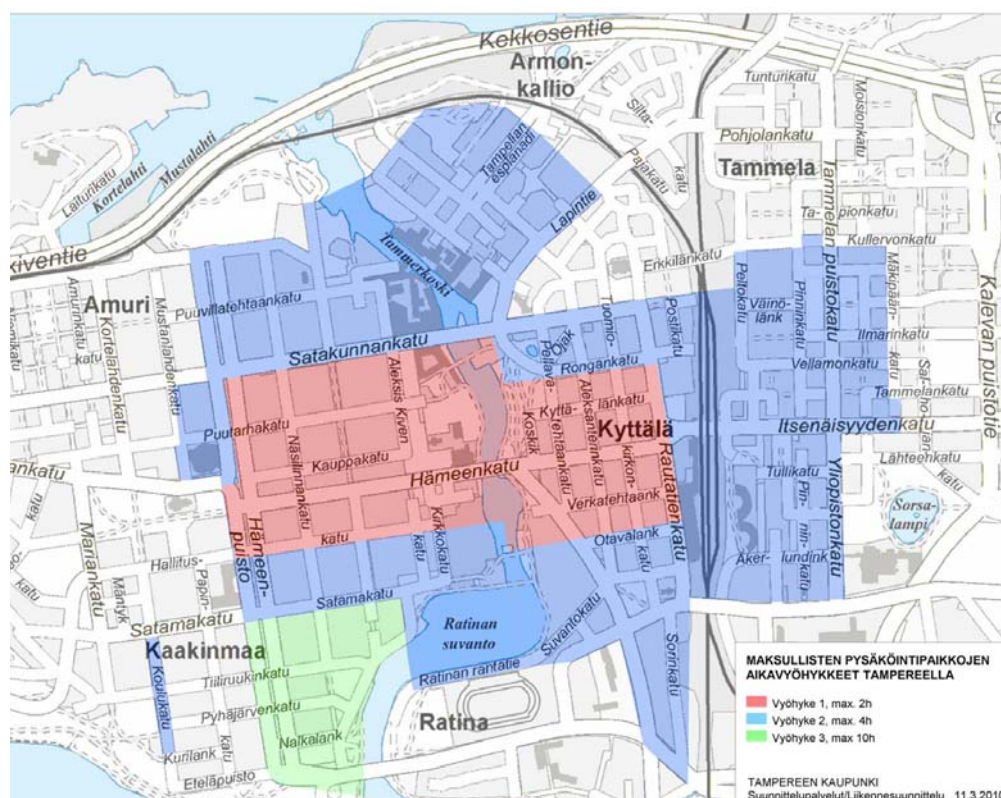
Tampereen keskustan maksulliset pysäköintipaikat on jaettu maantieteellisen sijainnin perusteella kolmeen vyöhykkeeseen, joiden perusteella määrittyy pysäköinnistä veloittettava hinta sekä enimmäispysäköintiaika. Vyöhykejako on esitetty seuraavalla sivulla olevassa kuvassa 4.

Vyöhyke 1 rajautuu Tammerkosken länsipuolella Satakunnankatuun, Hämeenpuistoon sekä Hallituskatuun ja kosken itäpuolella Rongankatuun, Rautatiekatuun sekä Otavalankatuun. Tällä alueella pisin sallittu pysäköinti on kaksi tuntia ja pysäköinnistä veloitetaan 2,80 euroa tunnilta. Vyöhykkeellä on yhteensä 926 pysäköintipaikkaa.

Vyöhyke 2 rajautuu seuraaviin katuihin: Tiiliruukinkatu, Hämeenpuisto, Mustanlahdenkatu, Satakunnankatu, Yliopistonkatu, Kalevantie, Vuolteenkatu ja Ratinan rantatie. Alueen enimmäispysäköintiaika on neljä tuntia ja pysäköinnistä veloitetaan 1,40 euroa tunnilta. Tässä selvityksessä tehdyn aluerajauksen sisäpuolella sijaitsee yhteensä 1979 pysäköintipaikkaa vyöhykkeellä 2.

Ydinkeskustan 3 vyöhykkeen 375 pysäköintipaikkaa sijaitsevat Nalkalantorin alueella. Vyöhykkeellä saa pysäköidä ajoneuvon enimmillään 10 tunniksi ja pysäköinti maksaa 0,80 euroa tunnilta. Keskustan ulkopuolella vyöhykkeeseen 3 kuuluvat mm. TAYS:in alueen kadunvarsipaikat.

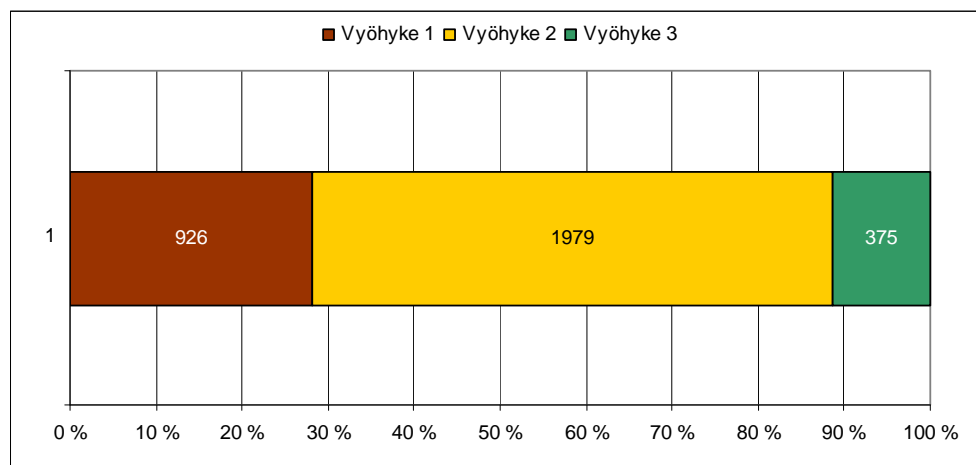




Kuva 4 Tampereen keskustan nykyinen pysäköintimaksuvyöhykejako (Tampereen kaupunki 2010).

Yksistään moottoripyörille kohdennettuja, veloitusettomia pysäköintipaikkoja on Tampereella muutamia. Moottoripyöriä voi pysäköidä yhteen yleiseen pysäköintiruutuun useampia, mutta jokaisesta pyörästä tulee kuitenkin maksaa erikseen pysäköintimaksu. Pysäköintikiekolla aikarajoitetuille paikoille moottoripyörät voidaan pysäköidä ilman kiekkoa, mutta pysäköinnin aikarajoitusta ei saa ylittää.

Kadunvarsi- ja erillisalueiden pysäköintipaikkojen jakautuminen eri vyöhykekeisiin on esitetty kuvassa 5.



Kuva 5 Pysäköintipaikkojen jakautuminen vyöhykkeittäin Tampereen ydinkeskustassa

Pysäköinti on keskustassa yleisimmin maksullista arkisin klo 8–18 välillä. Pysäköintiaikaa on pidennetty klo 20:een saakka noin 21 prosentissa maksullisista paikoista ja toisaalta lyhennetty klo 16:een saakka noin 16 prosentissa paikoista.

Lauantaisin pysäköinti on maksullista tyypillisesti klo 8-16. Lauantain maksullista pysäköintiä on kuitenkin pidennetty klo 18:een saakka Hämeenkadulla ja 20:een saakka Frenckellinaukion sekä Metson erillisalueella.

Sunnuntaisin pysäköintimaksu on voimassa noin 9 prosentissa kaikista ydinkeskustan maanpäällisistä maksupysäköintipaikoista. Nämä alueet sijaitsevat Frenckellin aukiolla sekä Keskustorilla (maksullinen pysäköinti klo 14–20) sekä rautatieasemalla ja pääpostin pihalla, joissa pysäköinti on maksullista viikonpäivästä ja kellonajasta riippumatta.

## 2.4 Pysäköintilaitokset

Tampereen keskusta-alueella on 14 julkista pysäköintilaitosta, joista 8 on Tampereen kaupungin omistaman Finnpark Oy:n hallinnassa, kaksi pysäköintilaitosta on tavaratalojen hallinnoimia sekä neljä laitosta on yksityisessä omistuksessa (kuva 6). Yhteensä näissä pysäköintilaitoksissa on noin 5 667 autopaikkaa, mikä on noin 1 400 autopaikkaa enemmän kuin vuonna 2003. Paikkojen kasvu selittyy pääosin Tampellan alueelle rakennettujen kolmen pysäköintilaitoksen (Pellavanparkki, Keskusparkki, Koskiparkki) avulla, joissa on julkista sopimus- ja asiointipysäköintiä. Autopaikkojen määrä on kasvanut vuoden 2003 inventointiajankohtaan verrattuna kolmen uuden laitoksen lisäksi myös P-Frenckell:ssä 150 autopaikalla ja P-Tullintorissa 94 paikalla.



Kuva 6 Keskustan pysäköintilaitosten sijainti.

Osassa pysäköintilaitoksissa on kiinteä tuntiveloitushinta ja osassa tuntiveloitus on porrastettu pysäköinnin keston pidentyessä. Taulukossa 2 on esitetty esimerkkihintoja eripituisille pysäköinneille. Hinnat on tarkistettu heinäkuussa 2010.

*Taulukko 2 Tampereen ydinkeskustan pysäköintihintoja tietynpituisille pysäköinneille vuoden 2010 heinäkuussa.*

	Paikkoja	0,5h	1 h	2 h	3 h	5 h	8 h	24h
P-Anttila	575	1	2	4	5	7	10	17
P-Asema	461	1	2	4	5	7	10	17
P-Frenckell	370	1	2	4	5	7	10	17
P-Hämeenpuisto	409	1	2	3	4	5,5	7	15
Keskusparkki	446	0,5	1	2	2,5	3,5	5	
P-Koskikeskus	426	1	2	3	4	8	15	24
Koskiparkki	358	0,5	1	2	2,5	3,5	5	
Massun parkki	311	0,6	1,2	2,4	3,6	6	9,6	
Pellavan parkki	369	0,5	1	2	2,5	3,5	5	
P-Plevna	612	1	2	4	5	7	10	26
Sokos	306	1	1,5	3	4,5	7,5	12	
Stockmann	130	1	2	4	6	10	16	39
P-Tulli	297	1	2	4	5	7	10	17
P-Tullintori	597	1	2	4	5	7	10	17
<b>Yhteensä</b>	<b>5667</b>							
Kadunvarsipysäköintivöhyke 1	926	1,4	2,8	5,6				
Kadunvarsipysäköintivöhyke 2	1979	0,7	1,4	2,8	4,2			
Kadunvarsipysäköintivöhyke 3	375	0,4	0,8	1,6	2,4	4	6,4	
<b>Yhteensä</b>	<b>3280</b>							

Pysäköintilaitoksien autopaikkojen määrä kasvaa lähitulevaisuudessa 950:lla, kun Tammerkosken itäpuolelle Hämeenkadun alle rakennettava P-Hämpä valmistuu kesällä 2012. Uusia pysäköintipaikkoja rakentuu suunnitteen yhtä paljon kuin tällä hetkellä on kadunvarsi- ja erillisaluepaikkoja koko Kytälän kaupunginosassa Satakunnankadun, Hatanpään valtatie ja Vuolteenkadun rajaamalla alueella. Jatkossa Hämeenkadun suuntainen maanalaisten pysäköintitarjonta saattaa edelleen täydentyä Tammerkosken länsipuolelle suunnitteilla olevalla Kunkun parkilla. Muita suunnitteilla olevia pysäköintilaitoshankkeita Tampereen keskusta-alueelle on ainakin Ratinan kauppakeskukseen (noin 1 300 autopaikkaa, kiinteistönomistajana Sponda Oyj) sekä Tampereen Kansi ja Keskusareena-hankkeeseen (noin 700 autopaikkaa, NCC) liittyen.

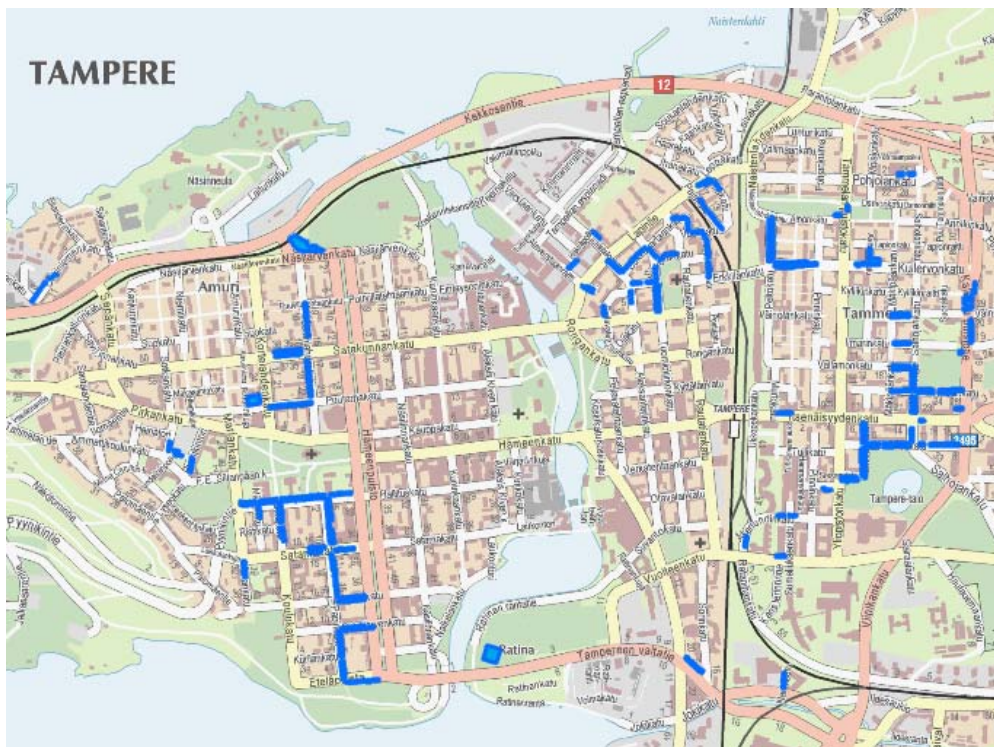
Tampereen keskustaa kiertävän ns. kehän (Hämeenpuisto - Tampereen valtatie - Vuolteenkatu - Rautatienkatu - Satakunnankatu) läheisyydessä sijaitseviin pysäköintilaitoksiin on aikaisemmin ollut käytössä reaaliaikainen opastusjärjestelmä, joka osoitti autoilijoille pysäköintilaitosten vapaiden autopaikkojen määrän sekä kertoi, mikäli pysäköintilaitos oli suljettu tai täynnä. Vuonna 2003 pysäköinnin opastusjärjestelmää todettiin (Kalenoja & Häyrynen, 2003) käyttävän ainakin satunnaisesti noin 69 % autoilijoista, joista noin 26 % ilmoitti käyttävän opastusjärjestelmää hyväksien aina pysäköidessään keskustassa. Haastatteluväestön perusteella arvioitiin edelleen, että opastusjärjestelmää käyttää vuosittain jopa 6,5 miljoonaa henkilöä. Pysäköintilaitosten opastusjärjestelmä ei kuitenkaan tällä hetkellä ole teknisten syiden vuoksi käytössä. Vastaisuudessa opasteiden verkkoa ollaan mahdollisesti laajentamassa niin sanotulla kakkoskehällä.



Yleisten pysäköintilaitosten lisäksi keskustassa on taloyhtiöitä sekä liikehuoneistoja, joiden yhteydessä on sopimuspysäköintityypistä laitospysäköintiä. Näitä yksityisiä pysäköintilaitoksia ei tässä työssä inventoitu.

## 2.5 Pysäköintikiekolla rajoitettu pysäköinti

Pysäköintikiekolla rajoitettuja pysäköintipaikkoja on ydinkeskustan alueella yhteensä 800, mikä on 8 % kaikista kadunvarsi- ja erillisaluepysäköintipaikoista. Vuonna 2003 vastaavat luvut olivat 967 ja 10 % (Kalenoja & Häyrynen 2003). Nämä aikarajoitetut, mutta ilmaiset pysäköintipaikat sijaitsevat pääosin Kaakinmaalla, Jussinkylässä ja Amurissa sekä Nääshallin (Näsijärvenkatu 8) erillispysäköintialueella (kuva 7). Vuoden 2003 tilanteeseen verraten eniten maksuttomia kiekkopaidoista on poistunut Finlaysonin alueelta, jossa kadunvarsipysäköintipaikat ovat nykyään maksullisia.



Kuva 7 Pysäköintikiekolla rajoitetut pysäköintipaikat Tampereen keskustassa.

Noin 13 % pysäköintikiekolla aikarajoitetuista pysäköintipaikoista on sallittu korkeintaan tunnin pituiselle pysäköinnille, 42 % korkeintaan kahden tunnin pituiselle pysäköinnille ja 33 % neljän tunnin pysäköinneille.

Suurimmassa osassa (77 %) keskustan kiekkopaidoista kiekon käyttöä edellytetään arkisin klo 8-18 välisenä aikana. Kiekkopaidoista on lauantaisin rajoittamattoman pysäköinnin paikkoja 67 % ja sunnuntaisin 96 %. Suurimmassa osassa kiekkopaidoista lauantapäivien aikarajoitus on voimassa klo 8-16. Noin 14 %:ssa paikoista kiekkoa edellytetään käytettäväksi ympäri vuorokauden; nämä pysäköintipaikat ovat pääosin Kaakinmaan pohjoisosissa sekä Satakunnankadulla.

## 2.6 Vapaa pysäköinti

Rajoittamattomia ja maksuttomia pysäköintipaikkoja keskusta-alueella on noin 688, kun vastaavia paikkoja oli vuonna 2003 vielä 880 kappaletta (Kalenoja & Häyrynen 2003). Noin 87 % paikoista sijaitsee kadunvarsilla ja 13 % erillisalueilla.

Vapaan pysäköinnin paikat sijaitsevat ydinkeskustan laidoilla (kuva 8). Suurin osa paikoista sijaitsee Jussinkylässä, Kaakinmaalla ja Amurissa, joissa sijaitsevat valtaosa kiekkopaikoistakin. Tammelan vapaan pysäköinnin alueet eivät kuuluneet selvityksen aluerajaukseen. Ratinaassa sijaitsee kaksi vapaalle pysäköinnille sallittua hiekkakenttää, joihin mahtuu yhteensä noin 80 autoa. Nämä pysäköintialueet ovat talvisin vain osittain käytössä.



Kuva 8 Maksuttomat ja rajoittamattomat pysäköintipaikat Tampereen keskustan läheisyydessä.

## 2.7 Invapaikat

Ainoastaan invalideille varattuja paikkoja on keskusta-alueen kadunvarsilla ja erillisalueilla yhteensä 49 (44 vuonna 2003; Kalenoja & Häyrynen 2003), mikä vastaa 1,0 prosenttia (0,9 %) kaikista ulkotiloissa sijaitsevista pysäköintipaikoista. Invapaikkojen sijoittumista keskusta-alueelle on havainnollistettu kuvassa 9. Näille invalidipaikalle pysäköinti on maksutonta ja sallittua ainoastaan erillisellä poliisin myöntämällä liikuntavammaisen pysäköintiluvalla, joka on henkilökohtainen. Kadunvarsien invapaikkojen lisäksi joissakin pysäköintilaitoksissa on erikseen merkittyjä invapaikkoja.

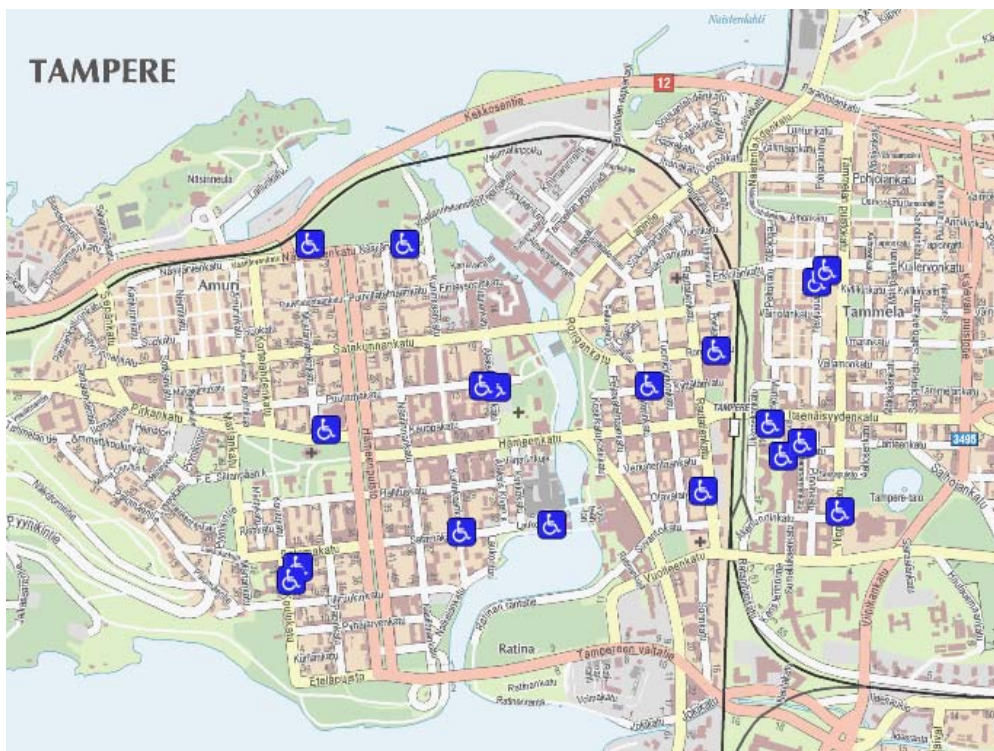
Invalidipaikoilla pyritään turvaamaan liikuntarajoitteisille pysäköintipaikat palveluiden lähelle.



Liikennemerkkin lisäkilvellä no 836 osoitetun pysäköinnin lisäksi Tieliikennelaki 28 b§ laajentaa poliisin myöntämällä vammaisten pysäköintiluvalla vammaisten pysäköintioikeutta seuraavasti:

- maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta
- alueelle, missä pysäköinti on liikennemerkkein kielletty, niin kuin asetuksella tarkemmin säädetään
- sellaiselle pysäköintipaikalle, jossa pysäköinnin enimmäisaikaa on liikennemerkkein rajoitettu, rajoitusta pidemmäksi ajaksi.

Eli vammaisten oikeus pysäköidä ajoneuvonsa on huomattavasti laajempi kuin sivulla 7 olevissa kuvissa 2 ja 3 olevat luvut näyttävät.



Kuva 9 Paikat, joissa on yksi tai useampia erikseen liikennemerkkeillä osoitettua invapysäköintipaikkaa.

## 2.8 Pysäköinnin maksujärjestelmät

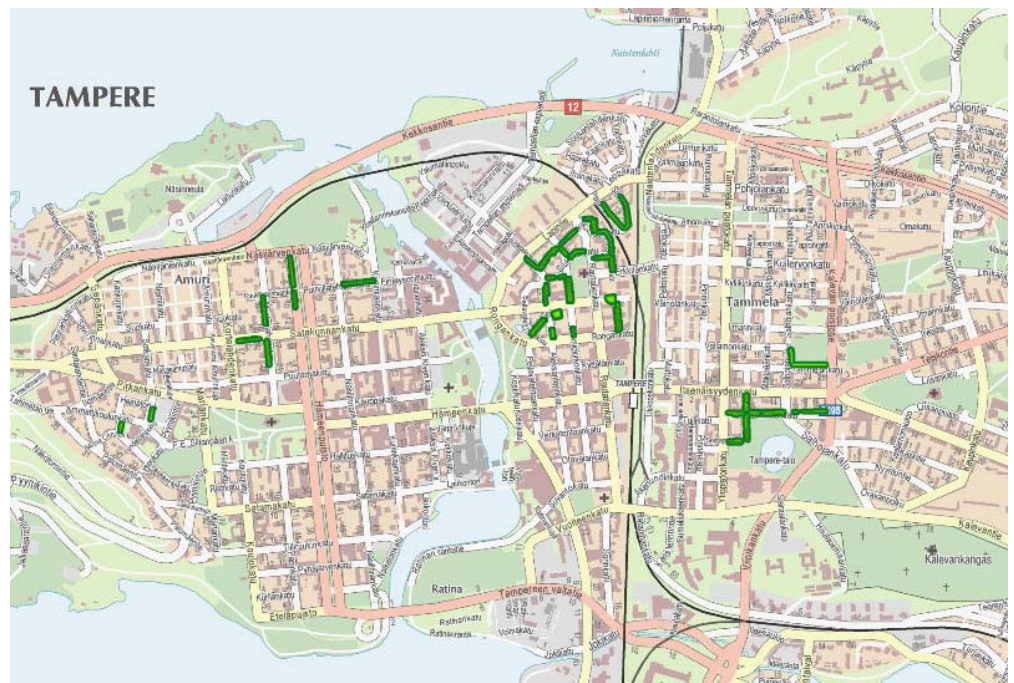
Kaupungin kadunvarsipysäköinnin operoinnista vastaa Finnpark Oy, joka ylläpitää maksuautomaatteja. Pysäköintilipukkeeseen voi nykyisellään maksaa automaateissa joko kolikoilla, luottokortilla tai tekstiviestillä. Kaikissa tapauksissa automaatti tulostaa pysäköintilipukkeeseen, joka sijoitetaan auton sisätiloihin näkyvälle paikalle. Tekstiviestimaksamisesta veloitetaan normaalin pysäköintitaksan lisäksi jokaista pysäköintitapahtumaa kohden 0,29 euroa järjestelmän ylläpitokuja. Itse pysäköintimaksu suoritetaan puhelinlaskun yhteydessä jälkikäteen.

Pysäköintilaitoksissa kertamaksu voidaan suorittaa joko käteisellä (seteliraha mukaan lukien), luottokortilla, sirukortilla (P-Koskikeskus, P-Tulli, P-Asema) tai Finnparkin omalla, etukäteen ladattavalla Sesam-kortilla. Finn-

park myy lisäksi pysäköintiin tarkoitettuja, lahjakortin tavoin toimivia pysäköintietulipukkeita.

## 2.9 Asukas- ja sopimuspysäköintijärjestelmä

Tampereen keskustassa on määrätyillä kadunvarsi- ja erillisalueilla asukas- ja yrityspysäköintipaikkoja, joihin voi lunastaa enintään vuoden kerrallaan voimassa olevia pysäköintitunnuksia Tampereen kaupungin pysäköinninvalvonnan toimistosta. Alueen asukkaat saavat lunastaa näille paikoille yhden asukaspysäköintitunnuksen/vuosi ja yrityksillä on mahdollisuus lunastaa korkeintaan viisi yrityspysäköintitunnusta vuodessa (Tampereen kaupunki, 2010). Asukaspysäköintiin osoitetut alueet ovat esitetty kuvassa 10.



Kuva 10 Kadunvarsipaikat, joille saa pysäköidä kaupungin myöntämällä asukaspysäköintiluvalla.

Juhannuskylän asukas- ja yrityspysäköintialueella on käytössä A-pysäköintitunnus, Sorsapuiston ja Tammelan asukaspysäköintialueella B-pysäköintitunnus ja Hämeenpuiston länsipuolen asukas- ja yrityspysäköintialueella C-pysäköintitunnus. Näistä alueista Sorsapuiston pysäköintipaikat eivät sijoitu tämän tutkimuksen määrittämään ydinkeskusta-alueeseen. A- ja B-pysäköintitunnusten voimassaolokausi on 1.9.–31.8. ja C-pysäköintitunnus on voimassa 1.12.–31.11.

Asukaspysäköintitunnuksen hinta on 50 euroa/vuosi ja yrityspysäköintitunnuksen hinta on 280 euroa/vuosi. Hinta on sama, vaikka tunnuksen lunastaisi lyhyemmäksi ajaksi kuin koko vuodeksi. Vuonna 2003 näistä pysäköintipaikoista veloitettiin 33 euroa vuodessa riippumatta siitä, onko luvan hakija yksityishenkilö vai yhteisö (Kalenoja ja Häyrynen 2003).

Taloyhtiöiden omien pysäköintitilojen lisäksi yrityksillä ja yksityishenkilöillä on mahdollisuus hankkia pysäköintioikeus Tampereella sijaitseviin julkisiin pysäköintilaitoksiin. Esimerkiksi Finnpark Oy:n omistamista laitoksista pysäköintioikeuden voi lunastaa pysäköintitalosta 98–148 euron kuukausihinnalla. Pelkästä yö- ja viikonloppupysäköintioikeudesta veloitetaan puolet ympärivuorokautisen pysäköintipaikan hinnasta.

## **2.10 Pysäköinninvalvonta**

Pysäköinninvalvonnasta vastaa yleisellä katuverkolla Tampereen kaupungin pysäköinninvalvonta sekä poliisi. Pysäköintivirhemaksu on vyöhykkeellä 1 joulukuusta 2009 lähtien ollut 50 euroa, joka on toistaiseksi suurin mahdollinen summa, minkä virheellisestä pysäköinnistä saa Suomessa periä. Virhemaksu vastaa suuruudeltaan 1,5-3 vuorokauden pituista pysäköintiä keskustan pysäköintilaitoksissa tai 18 tunnin maksullista pysäköintiä vyöhykkeen 1 kadunvarsille. Pysäköintivirhemaksu muilla alueilla on 40 euroa.

Tontinhaltija voi tehdä yksityisalueen valvonnasta kirjallisen virka-apupyyynnön kaupungin pysäköinninvalvontaan. Maaliskuussa 2010 annetun korkeimman oikeuden ennakkoratkaisun nojalla myös yksityiset pysäköinninvalvontayritykset sekä taloyhtiöt saavat periä maksuja yksityisalueiden virheellisesti pysäköidyistä ajoneuvoista. Yksityisalueen pysäköinninvalvonnasta ei toistaiseksi tarvitse ilmoittaa viranomaisille, joten tarkkaa tietoa Tampereen alueella tehtävästä tonttikohtaisesta pysäköinninvalvonnasta ei ole saatavilla. Joka tapauksessa on odotettavissa, että yksityistä pysäköinninvalvontaa tullaan näkemään tulevaisuudessa myös Tampereella. Yleisten alueiden pysäköinninvalvonta tulee kuitenkin olemaan jatkossakin vain kunnallisen pysäköinninvalvonnan sekä poliisin tehtävä.



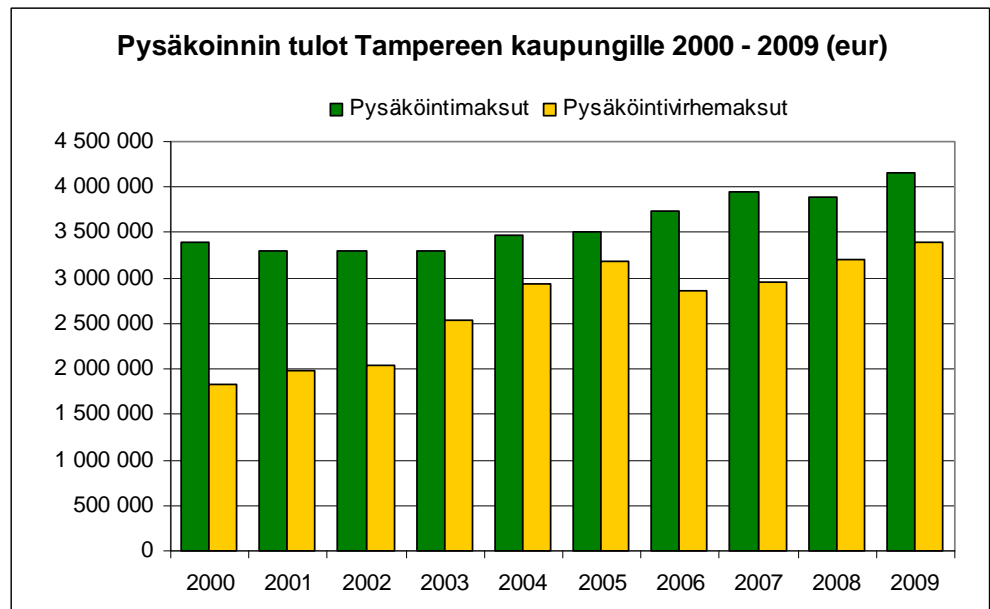
### 3 TAMPEREEN KESKUSTAN PYSÄKÖINTIKYSYNTÄ

#### 3.1 Tampereen kaupungille tilitetyt pysäköintitulot

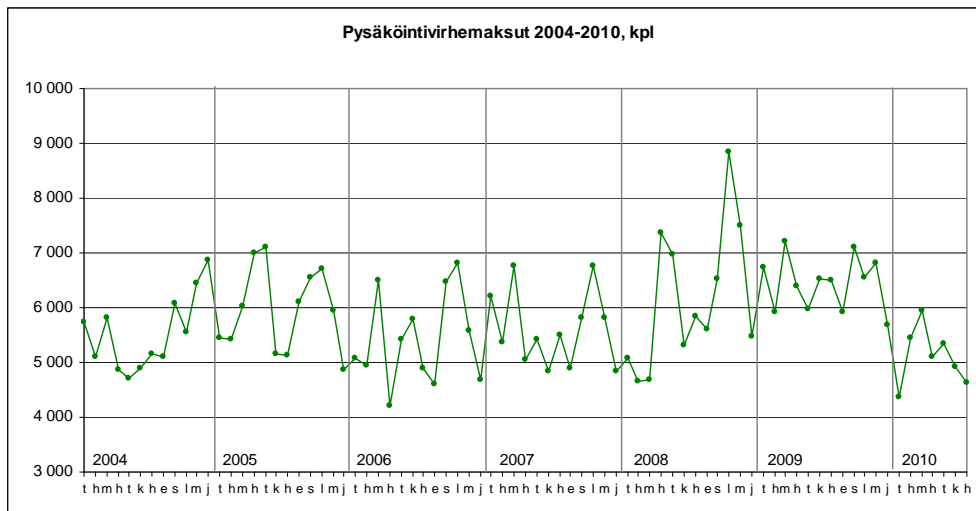
Kadunvarsipysäköinti tuottaa Tampereen kaupungille tuloja sekä pysäköintimaksuina että virheellisistä pysäköinneistä perittyinä pysäköintivirhemaksuina. Maksullinen kadunvarsipysäköinti on kaupungille erittäin tärkeä tulonlähde. Nykyisellään Tampereen kaupungille tilitetään pysäköintimaksuja 3551 maksullisesta kadunvarsi- tai erillisaluepaikasta yhteensä noin 4 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on noin 1100 euroa yhtä maksullista autopaikkaa kohden (ALV=0 %). Pysäköintivirhemaksut huomioiden kaupunki saa pysäköinnistä yhteensä noin 7 miljoonan euron tulot vuosittain.

Arvonlisäverokannan nousu 22 prosentista 23 prosenttiin heinäkuusta 2010 lähtien tulee pienentämään Tampereen kaupungille tilitettyjen pysäköintimaksujen määrää 0,8 %, mikä tarkoittaa noin 30 000 euroa väheneviä vuosittaisia tuloja. Laitospysäköintikapasiteetin lisääminen kaupungin pysäköintipoliittisen linjauksen mukaisesti tulee vähentämään pysäköinnistä perittyjä tuloja ALV:n muutosta merkittävämminkin, mikäli uusien laitoksien käyttöönoton yhteydessä vähennetään maanpäällistä pysäköintitarjontaa.

Kuvissa 11 ja 12 on esitetty pysäköinnistä saatujen tulojen kehitystä 2000-luvulla.



Kuva 11 Tampereen kaupungille tilitetyt pysäköintitulot vuosina 2000-2009. Summat sisältävät ALV= 0%.



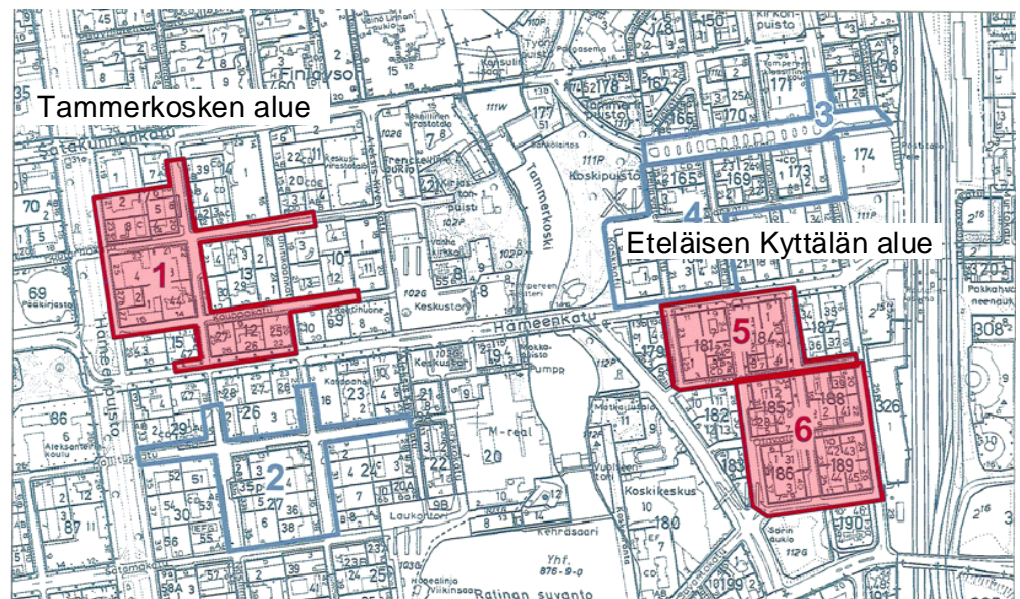
Kuva 12 Kirjoitettujen pysäköintivirhemaksujen määrä kuukausittain vuosilta vuoden 2004 alusta heinäkuuhun 2010 asti.

Pysäköinnistä kaupungille tilitettyjen tulojen määrä on ollut jatkuvassa kasvussa 2000-luvulla, sillä pysäköinnin lipputulot ovat lisääntyneet vuodesta 2003 noin 22 % ja pysäköintivirhemaksujen tulot 85 %. Vuonna 2009 suoritettu pysäköintivyyöhykeuudistus muutti keskustapysäköinnin taksoja sekä vyyöhykerajoja. Uudistuksen myötä kaupungin pysäköinti- ja virhemaksutulot nousivat vuonna 2009 noin 7 % verrattuna edelliseen vuoteen.

Pysäköinninvalvonnan henkilöstömäärä on pysynyt muuttumattomana seurantavuodesta 2004 lähtien, joten vuosien 2004–2009 pysäköintivirheiden kasvu ei selity pelkästään tehostuneella valvonnalla. Tutkimuksessa käytössä olleen aineiston perusteella ei voi todeta, että vuoden 2009 aikana tehty pysäköintivyyöhykeuudistus olisi vähentänyt tai lisännyt virheellisesti pysäköityjen autojen määrää Tampereella. Sen sijaan joulukuusta 2009 lähtien kirjoitettujen pysäköintivirheiden määrä on ollut selvässä laskussa. Heinäkuuhun 2010 mennessä pysäköintivirhemaksuja on kirjoitettu vähemmän kuin kertaakaan vastaavana ajanjaksona seurantavuosien 2004–2009 aikana. Pysäköintivirheiden laskuun on epäilemättä vaikuttanut pysäköintivyyöhykkeellä 1 joulukuusta 2009 lähtien voimassa ollut korkeampi pysäköintivirhemaksu sekä tunnin pidempi enimmäispysäköintiaika, joka otettiin käyttöön helmikuussa 2010.

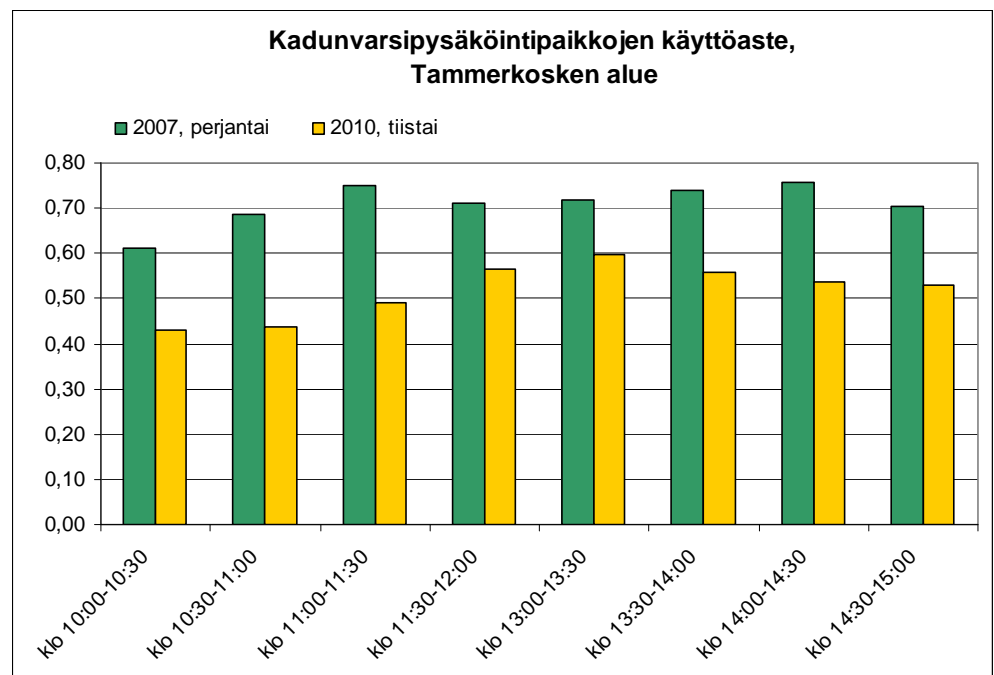
### 3.2 Kadunvarsipysäköintipaikkojen käyttöasteet

Kadunvarsipysäköintipaikkojen käyttöä tutkittiin partiomenetelmällä kahdella alueella kahtena eri tiistaina huhtikuussa 2010 (kuva 13). Tampereen kaupunki suoritti vastaavan partiotutkimuksen vuonna 2007 kahtena kesäkuun perjantaina. Tutkimusalueiksi valittiin vuoden 2007 tutkimuksen alueet 1 (jatkossa Tammerkosen alue), joka rajautuu Satakunnankatuun, Hämeenpuistoon, Hämeenkatuun sekä Aleksis Kiven katuun) sekä alueet 5 ja 6 yhdistettynä (jatkossa Eteläinen Kytälä, jonka rajoina Hämeenkatu, Hatanpään valtatie, Suvantokatu, Rautatienkatu).

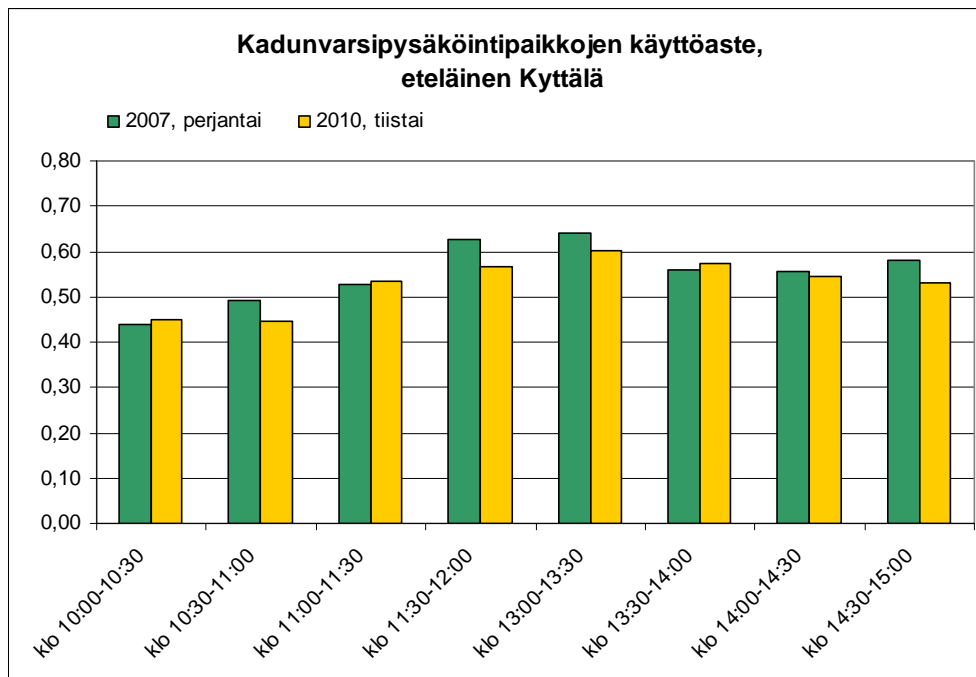


Kuva 13 Partiotutkimuksen alueet kesällä 2007 ja 2010 (punaiset alueet).

Tammerkosen alueella on yhteensä 173 kadunvarsipaikkaa, mikä on suurin piirtein saman verran kuin vuoden 2007 laskenta-ajankohtana. Eteläisen Kytälän alueella oli laskentahetkellä käytössä 226 kadunvarsipysäköintipaikkaa. Verkatehtaan kadulla sijaitsi vielä vuoden 2007 laskentahetkellä 29 autopaikan kokoinen pysäköintialue, jonne vuoden 2010 laskentojen aikaan rakennettiin uutta kerrostaloa. Rakennustyömaan takia laskenta-alueella oli 25 kadunvarsipysäköintipaikkaa vähemmän kuin vuonna 2007. Kuvassa 14 ja 15 on esitettyä kadunvarsipysäköintipaikkojen havaitut käyttöasteet eri alueille vuosina 2007 sekä 2010.



Kuva 14 Tammerkosen alueen kadunvarsipysäköintipaikkojen havaitut käyttöasteet vuosina 2007 ja 2010.



Kuva 15 Eteläisen Kyttälän kadunvarsipysäköintipaikkojen havaitut käyttöasteet vuosina 2007 ja 2010.

Vuoden 2010 tutkimuspäivänä oli Tammerkosken alueelle pysäköitynä noin 30 prosenttia vähemmän ajoneuvoja kuin vuonna 2007. Alueen kapasiteetista oli vuoden 2007 tutkimuspäivänä pitkin päivää noin 10–20 prosenttiyksikköä enemmän käytössä. Vuonna 2010 pysäköintikapasiteetin käyttöaste oli enimmillään 60 %, kun vuonna 2007 vastaava luku oli 76 %. Pysäköintipaikkojen käyttöasteen huomattava lasku saattaa johtua osittain laskenta-ajankohtien eri viikonpäivistä, sillä tutkimusalueella on paljon kaupallista toimintaa. Esimerkiksi Anttilan tavaratalossa asioi perjantaisin huomattavasti enemmän asiakkaita kuin keskellä viikkoa, mikä näkyy myös kadunvarsipaikkojen käytössä.

Eteläisen Kyttälän laskentatulokset vuosilta 2007 sekä 2010 ovat samansuuntaisia, eikä Tammerkosken alueen kaltaisia kapasiteettieroja vuosien välillä ole havaittavissa. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet ovat 45–60 prosentin välillä, joten vapaita pysäköintipaikkoja ei tutkimuspäivänä tarvinnut erikseen etsiä ainakaan virka-aikana.

Vuonna 2007 oli Tammerkosken alueen pysäköintikapasiteetista ajankohdasta riippuen 10–20 prosenttiyksikköä enemmän käytössä kuin eteläisessä Kyttälässä. Vuoden 2010 tilanteessa alueiden pysäköintipaikkojen käyttöasteissa ei vastaavia eroja enää ollut havaittavissa. Tämä tukee käsitystä, jonka mukaan Tampereen keskustan painopiste on siirtymässä Tammerkosken länsipuolelta itään päin. Toisaalta yhteensä 50 pysäköintipaikan väheneminen vuoden 2007 tilanteeseen verraten sekä kadunvarsilta että Verkatontaankadun pysäköintialueelta vaikuttanee laskettuihin käyttöasteisiin Kyttälän alueella.

### 3.3 Kadunvarsipysäköinnin lippuautomaattitiedot

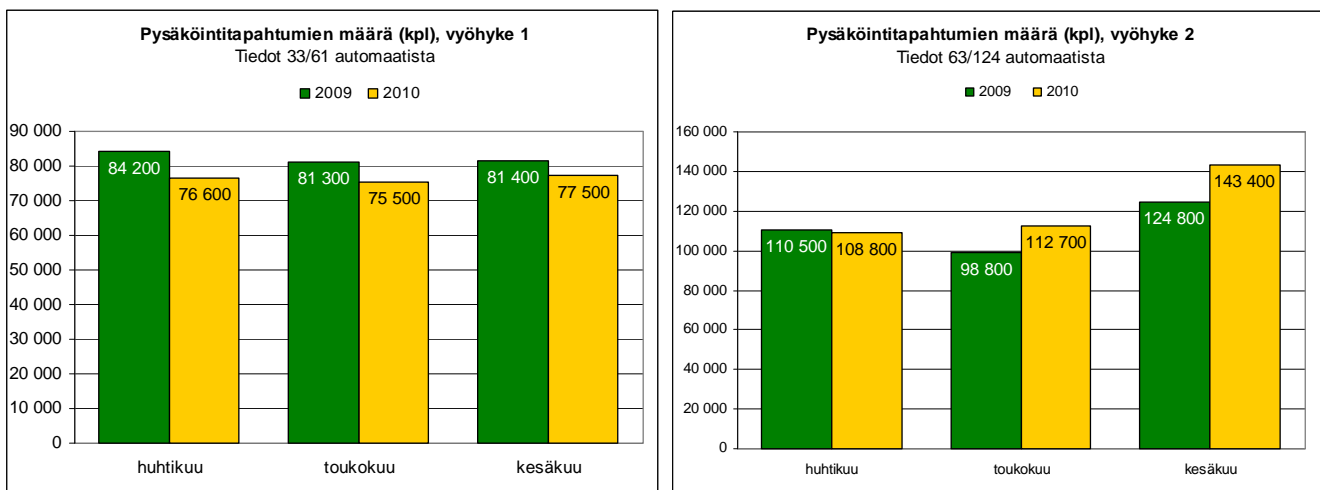
Pysäköintivyöhykkeen 1 enimmäispysäköintiajan pidentämisen vaikutuksia tutkittiin pysäköintilippuautomaattien rekistereistä. Tutkimusta varten haettiin vyöhykkeiden 1 ja 2 lippuautomaattien rekisteritiedot huhti-, touko- ja kesäkuussa ostetuista pysäköintilipuista vuosilta 2009 sekä 2010. Vuonna 2009 vyöhykkeellä 1 sai pysäköidä korkeintaan yhden tunnin kerrallaan, kun vuonna 2010 sai ajoneuvon pysäköidä enintään kahdeksi tunniksi.

Vyöhykkeellä 1 sijaitsee yhteensä 61 lippuautomaattia, joista 31 automaatin tietoja käytettiin hyväksi tunnuslukujen määrittämisessä. Vastaavasti vyöhykkeellä 2 sijaitsee 124 lippuautomaattia, joista 63 automaatin rekisteritiedot luovutettiin tutkimuskäyttöön.

Johtopäätöksiä tehdessä on huomioitava, että vuonna 2009 tapahtunut vyöhykeuudistus ei tapahtunut yhtenä tiettyä ajankohtana, vaan muutostyö (automaattien ohjelmointi ja sijoittelu, viitoitus, merkinnät) jatkui alueesta riippuen pitkälle syksyyn, mikä vaikeuttaa vuonna 2010 tapahtuneen maksimipysäköintiajan pidentämisen vaikutusten arviointia.

#### 3.3.1 Ostettujen pysäköintilippujen määrä

Kuvassa 16 on esitetty vuosien 2009 sekä 2010 huhti-, touko- ja kesäkuussa ostettujen pysäköintilippujen määrä valituilta lippuautomaateilta.

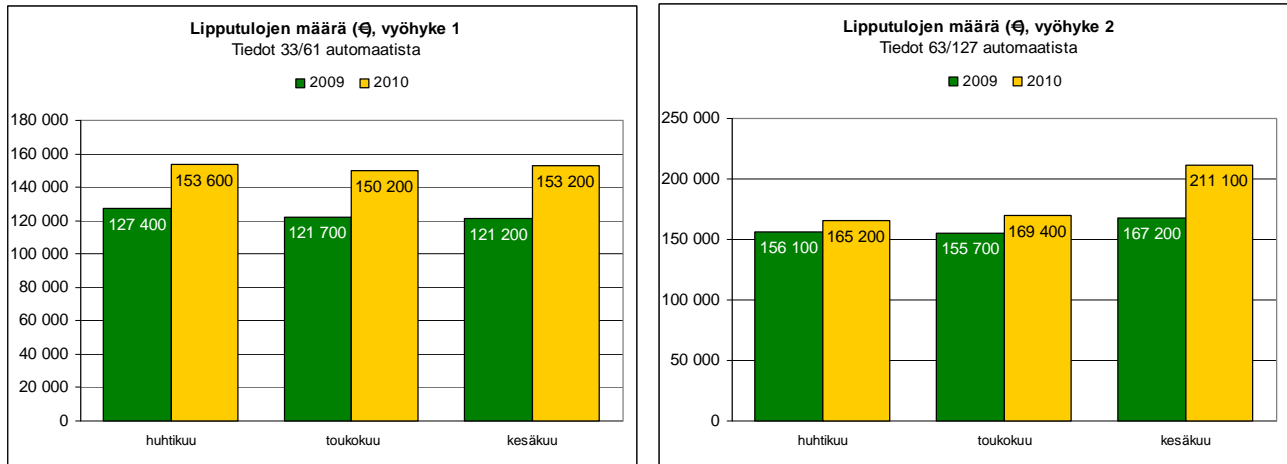


Kuva 16 Vyöhykkeiden 1 ja 2 tietyistä pysäköintiautomaateista ostetut liput vuosien 2009 ja 2010 huhti-, touko- ja kesäkuulta.

Vuonna 2010 vyöhykkeellä 1 ostettujen lippujen määrä on laskenut 5-9 % edelliseen vuoteen verrattuna. Tämä johtunee osin sallitun enimmäispysäköintiajan pidentymisestä tunnista kahteen tuntiin, jolloin pysäköintipaikkojen vaihtuvuus on luonnollisesti pienempää. On kuitenkin huomioitava, että vuoden 2009 tutkimuskuukausina otoksessa olleet automaattit ovat saattaneet olla vielä vanhassa vyöhykejärjestelmässä ja tariffissa, jolloin ostettujen pysäköintilippujen vähenemää ei voi yksilöidä ainoastaan enimmäispysäköintiajan pidentymisestä johtuvaksi. Vyöhykkeellä 2 pysäköintitapahtumien määrä on huhtikuuta 2010 lukuun ottamatta kasvanut 14-15 % vuoteen 2009 verrattuna.

### 3.3.2 Lipputulojen määrä

Kuvassa 17 on esitettyä vuosien 2009 sekä 2010 huhti-, touko- ja kesäkuussa perittyjen pysäköintimaksujen määrä valituilta lippuautomaateilta.

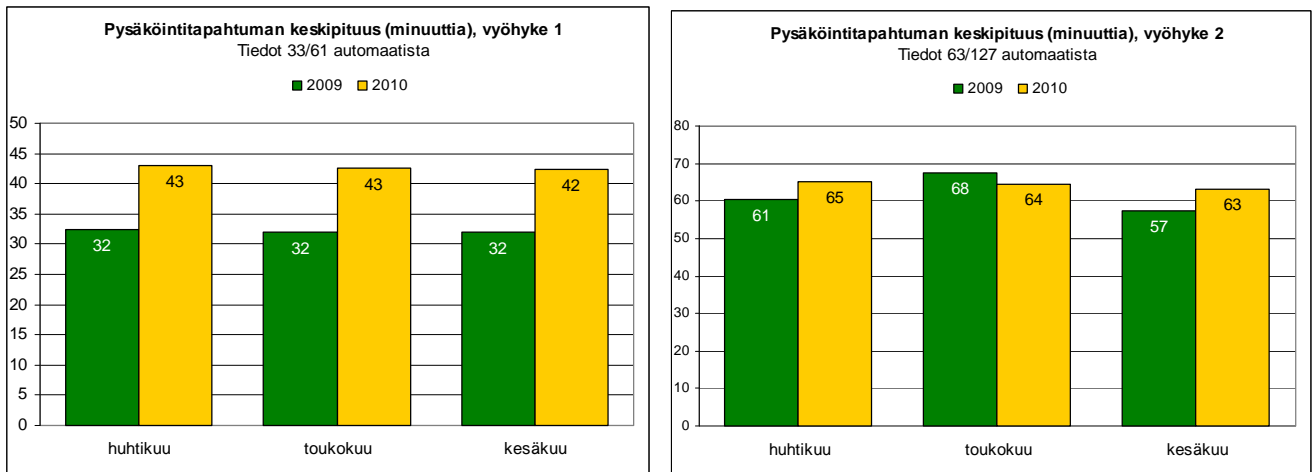


Kuva 17 Vyöhykkeiden 1 ja 2 tietyillä pysäköintiautomaateilla perityt lippumaksut vuosien 2009 ja 2010 huhti-, touko- ja kesäkuulta. Vuoden 2009 tilastojen automaateista osa on luultavasti hinnoiteltu halvemmalla taksalla kuin vuonna 2010 (vyöhykeuudistus).

Kadunvarsipysäköinnistä perittiin vuoden 2010 tarkasteluksena merkittävästi enemmän lipputuloja kuin vuonna 2009. Vyöhykkeen 1 pysäköinnistä saadut lipputulot kasvoivat 21–26 % ja vyöhykkeellä 2 sijainneista automaateista perittiin 6-26 % enemmän tuloja. Etenkin kesäkuussa 2010 vyöhykkeen 2 valittujen automaattien lipputulojen määrä kasvoi selvästi. Vuoden 2009 tutkimuskuukausina saattoi otoksen automaateissa olla käytössä vielä matalammat taksat kuin vuoden 2010 ajankohtana, joten enimmäispysäköintiajan pidentämisen vaikutusta pysäköinnistä perittyihin tuloihin on vaikea tarkasti määrittää.

### 3.3.3 Pysäköinnin keskipituus

Kuvassa 18 on esitettyä huhti-, touko- ja kesäkuussa ostettujen pysäköintilippujen määrän sekä perittyjen pysäköintimaksujen perusteella lasketut pysäköintitapahtumien kestojen keskiarvot vuosilta 2009 sekä 2010. Tilastot ovat lähinnä suuntaa antavia, sillä pysäköintien pituudet ovat laskettu olettaen, että vuonna 2009 pysäköinnistä veloitettiin samaa taksaa kuin vuonna 2010. Todellisuudessa taksan korotus tapahtui vaiheittain vuoden 2009 aikana, eikä automaattikohtaista taksakorotuksen ajankohtaa voi saatujen tietojen perusteella päätellä.



**Kuva 18** Vyöhykkeiden 1 ja 2 tietyillä pysäköintiautomaateilla perityt lippumaksut vuosien 2009 ja 2010 huhti-, touko- ja kesäkuulta. Vuoden 2009 tilastojen automaateista osa on luultavasti hinnoiteltu halvemmalla taksalla kuin vuonna 2010 (vyöhykeuudistus).

Suuntaa antavien laskelmien perusteella vyöhykkeen 1 pysäköintien keston keskiarvo olisi kasvanut noin kymmenellä minuutilla vuodesta 2009 vuoteen 2010. Vyöhykkeen 2 pysäköintien kestoissa ei ole merkittävää muutosta nähtävissä. Tunnuslukuna keskiarvo saattaa kuitenkin olla hieman harhaanjohtava, sillä yksittäiset pitkät pysäköinnit kasvattavat laskettua keskiarvoa huomattavasti.



## 4 KÄYTTÄJIEN NÄKÖKANTA KESKUSTAPYSÄKÖINNISTÄ

### 4.1 Kysely Valma-valmistelufoorumissa

Tampereen kaupungilla on internetissä Valma-valmistelufoorumi, jolla voidaan kysyä yksityishenkilöiden mielipiteitä ajankohtaisiin, valmistelun alla oleviin hankkeisiin. Foorumiin avattiin 26.4. – 10.5.2010 väliselle ajalle kysely, johon pysäköintiselvityksestä kiinnostuneet henkilöt pystyivät jättämään vapaamuotoista palautetta sekä ideoita koskien ydinkeskustan pysäköintijärjestelyjä. Kyselyn kautta saatiin yhteensä 41 mielipidettä, joista noin puolet julkaistiin Valmassa. Vastaanotettu palaute oli kirjavaa; vastausten joukossa näkyivät sekä ajoneuvoliikenteen rajoittamista ajavien että autoilun helpottamista haluavien mielipiteet.

Pysäköintipaikkojen vähyyttä valiteltiin useassa palautteessa, mutta toisaalta nykyistä tarjontaa pidettiin osassa palautteesta myös riittävänä. Kadunvarsipysäköintialueiden käyttöä ehdotettiin tehostettavaksi maalaamalla pitkät alueet yksittäisiksi ruuduiksi, jolloin pysäköityjen autojen väliin ei jäisi hukkatilaa. Perusajoneuvopysäköinnin lisäksi toivottiin enemmän invalidi-, moottoripyörä- sekä polkupyöräpysäköintipaikkoja. Yksittäisenä asiana palautteen seasta erottui Hämeenkadun kadunvarsipysäköinti, jota pidettiin tarpeettomana yhteensä seitsemässä kannanotossa.

Pysäköinnin hinta jakoi vastaajien mielipiteitä eniten, sillä kannanottoja annettiin sekä maksun korottamisen että laskemisen puolesta. Kolme vastaajaa kertoi asioivansa pysäköinnin kalleuden vuoksi mieluummin keskustan ulkopuolella. Ilmaisten pysäköintipaikkojen muuttaminen maksulliseksi oli havaintojen perusteella hävittänyt pysäköidyt autot esimerkiksi Peltokadulta tai Koulukadulta, mitä pidettiin tilanhukkana. Toisaalta vyöhykejärjestelmän käyttöönottoon oltiin myös tyytyväisiä, sillä se oli toisten mukaan tuonut vapaita paikkoja keskustaan.

Monet kiittelivät vyöhykkeen 1 enimmäispysäköintiajan pidentämispäätöstä yhdestä tunnista kahteen tuntiin. Muutamassa palautteessa toivottiin maksullisen pysäköinnin loppuvan kaikkialla klo 18.00, jotta keskusta-alueella voitaisiin järjestää paremmin erilaisia yleisötilaisuuksia.

Pysäköinnin maksujärjestelmiin toivottiin parannusta. Palautteissa ehdotettiin mm. mahdollisuutta maksaa pysäköinnistä kaupungin elektronisella matkakortilla tai bussikortilla. Pysäköintilaitoksien osalta valiteltiin uusia maksupäätteitä, joissa sirukortilla maksaminen kestää kauan ja aiheuttaa jonoja. Kokonaan uutena tapana pysäköinnistä maksamiselle ideoitiin avointa kännykkälippua, jossa pysäköinnin alkamisesta ja loppumisesta ilmoitettaisiin erikseen, jolloin maksettaisiin vain pysäköintiin käytetystä ajasta. Tällaisia järjestelmiä on käytössä muutamissa suomalaisissa kaupungeissa ja se mahdollistaa yhtäjaksoisen pysäköinnin ilman tarvetta palata ajoneuvolle ostamaan uutta lippua, mutta kokemuksen mukaan vaikeuttaa huomattavasti pysäköinninvalvontaa.



## 4.2 Kadunvarsihaastattelut

Pysäköintivyöhykkeellä 1 toteutettiin keskiviikkona 2. kesäkuuta klo 10–17 välisen ajan pienimuotoinen haastattelututkimus. Haastattelussa kysyttiin yhteensä 4 kysymystä, jotka koskivat pysäköinnin kestoa, pysäköintipaikan valintaa, pysäköintipaikan etsimiseen kulunutta aikaa, sekä enimmäispysäköintiajan pidentämisen (yhdestä tunnista kahteen tuntiin) vaikutuksia henkilön pysäköintitottumuksiin. Haastattelun yhteydessä vastaajille kerrottiin mahdollisuudesta osallistua tarkempaan kyselyyn internetissä. Haastattelupäivänä paistoi aurinko ja lämpötila oli 20 asteen tuntumassa.

Haastatteluja saatiin yhteensä 70 kappaletta. Suurin osa vastaajista oli löytänyt vapaan pysäköintipaikan vaivatta, sillä vain 7 henkilöä ilmoitti joutuneensa etsimään vapaata paikkaa. Vapaan paikan etsimiseen kulutettiin yleensä 1-5 minuuttia; yksi henkilö ilmoitti kuluttaneensa paikan hakuun 10 minuuttia.

Valtaosa haastatelluista arvioivat pysäköivän lyhyeksi aikaa, sillä arvioituista pysäköintien kestoista laskettu mediaani oli 20 minuuttia ja keskiarvo 34 minuuttia. Vain 6 vastaajaa ilmoitti pysäköivänsä pitempään kuin yhdeksi tunniksi, mikä oli vyöhykkeen 1 enimmäispysäköintiaika maaliskuun 2010 loppuun asti. Näille henkilöille esitettiin lisäkysymys, jossa tiedusteltiin, mitä henkilö olisi tehnyt, mikäli kyseiselle paikalle olisi saanut pysäköidä vain yhdeksi tunniksi. Näistä kuudesta henkilöstä kukaan ei olisi jättänyt matkaa tekemättä, vaihtanut matkan määränpäättä tai kulkumuotoa; vastaajasta 4 olisi valinnut vyöhykkeen 2 paikan, 2 olisi mennyt pysäköintilaitokseen ja yksi henkilö olisi palannut ostamaan uuden lipun tunnin päästä.

Pysäköinnin enimmäiskeston pidentämisellä ei ole ollut haastatteluotokseen satunnaisesti päätyneiden henkilöiden pysäköintikäyttäytymiseen kovin suurta vaikutusta. Haastatelluista henkilöistä 80 % ilmoitti, ettei muutoksella ole ollut mitään vaikutusta pysäköintitottumuksiinsa, viidesosa vastaajista ilmoitti käyttävänsä vyöhykettä 1 useammin. Yksi haastateltu kertoi vapaiden pysäköintipaikkojen olevan nykyään vaikeammin löydettävissä.

Kokonaisuudessaan näin pienen otoksen perusteella näyttäisi siltä, ettei pysäköinnin enimmäiskeston pidentämisellä ole ollut mainittavaa vaikutusta satunnaisesti valitun pysäköijän käyttäytymiseen. Ydinkeskustan kalleimmille pysäköintipaikoille autot jätetään edelleen mahdollisimman lyhyeksi ajaksi, mutta mahdollisuus pysäköidä tuntia pitemmäksikin ajaksi nähdään positiivisena asiana. Vyöhykkeen 1 pysäköintipaikkoja oli ainakin tutkimuspäivänä riittävästi tarjolla kellonajasta riippumatta ja auton sai pysäköityä lyhyttä asiointia varten kadunvarsille melko vaivattomasti.

## 4.3 Internetkysely

### 4.3.1 Kyselyyn vastanneiden taustatiedot

Internetissä suoritettiin 1-16. kesäkuuta 2010 kysely, jossa kerättiin tietoja keskustapysäköinnistä kiinnostuneilta henkilöiltä. Kyselyyn saatiin tasan 300 vastausta. Vastaajia oli suurin piirtein saman verran kaikissa ikäryhmissä,

miehiä hieman enemmän kuin naisia. Noin 22 % vastaajista ilmoitti asuinpaikakseen Tampereen keskustan ja 66 % muun Tampereen. Noin kymmenes vastaajista asui Tampereen ulkopuolella. Pienehkön otoksen takia kyselyn tuloksia voi pitää lähinnä suuntaa-antavina.

Kysymykset laadittiin lähinnä henkilöautojen käyttäjille, sillä tarkoituksena ei ollut tehdä kokonaisvaltaista liikennejärjestelmätutkimusta. Vastaajien joukossa oli kuitenkin tasaisesti sekä henkilöautolla että muilla kulkumuodoilla keskustan palveluita käyttäviä henkilöitä (taulukko 3), mikä aiheuttaa hajontaa vastauksiin.

*Taulukko 3 Kyselyyn vastanneiden henkilöiden keskustaan suuntautuvien automatkojen määrä.*

#### Kuinka usein käynte autolla Tampereen keskustassa?

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Päivittäin tai lähes päivittäin	71	23,67%	<div></div>				
2.	Noin 2-3 kertaa viikossa	48	16,00%	<div></div>				
3.	Noin kerran viikossa	52	17,33%	<div></div>				
4.	Muutamia kertoja kuukaudessa	55	18,33%	<div></div>				
5.	Noin kerran kuukaudessa	17	5,67%	<div></div>				
6.	Hyvin harvoin tai en koskaan	57	19,00%	<div></div>				
	<b>Yhteensä</b>	<b>300</b>	<b>100%</b>					

Tulosten analyysiä varten vastaukset jaettiin kahteen luokkaan sen perusteella, kuinka usein vastaaja arvioi käyvänsä Tampereen keskustassa yksityisautolla. Tällä jaottelulla pyrittiin kiinnittämään huomiota pysäköintipalvelujen käyttäjien tarpeisiin.

Alla olevien taulukkojen vihreät palkit edustavat kerran viikossa tai useammin keskustassa autolla asioivien henkilöiden vastauksia ja punaiset palkit harvemmin kuin kerran viikossa pysäköintipalveluita käyttäviä. Kursiivilla kirjoitetut tekstit ovat vapaassa palautteessa annettuja kommentteja.

### 4.3.2 Pysäköintitarjonta

Tampereen keskustan pysäköintipaikkatarjontaa tiedusteltiin kahdella kysymyksellä. Ensimmäinen käsitteli pysäköintipaikkojen määrää ja toinen vapaiden paikkojen saatavuutta (taulukot 4 ja 5).

Taulukko 4 Kyselyyn vastanneiden tyytyväisyys autopaikkojen sijoitteluun.

**Onko keskustassa mielestänne tarpeeksi pysäköintipaikkoja?**

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Kyllä on, saan pysäköityä autoni lähes aina sinne, minne ensisijaisesti haluankin	87	51,18%	<div><div></div></div>				
		90	73,77%	<div><div></div></div>				
2.	Ei ole, joudun usein pysäköimään autoni tarpeettoman kauas matkan määränpäästä	83	48,82%	<div><div></div></div>				
		32	26,23%	<div><div></div></div>				
	<b>Yhteensä</b>	<b>170</b>	<b>100%</b>	kerran tai useammin viikossa keskustassa				
	<b>Yhteensä</b>	<b>122</b>	<b>100%</b>	harvemmin kuin kerran viikossa keskustassa				

Taulukko 5 Kyselyyn vastanneiden tyytyväisyys vapaiden paikkojen saatavuuteen.

**Onko Tampereen keskustasta helppo löytää vapaita pysäköintipaikkoja?**

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Kyllä on, sillä löydän yleensä vapaan pysäköintipaikan kohtuullisella etsimisellä	85 86	50,00% 71,67%					
2.	Ei ole, vapaan paikan etsimiseen kuluu mielestäni liian paljon aikaa	85 34	50,00% 28,33%					
	<b>Yhteensä</b>	<b>170</b>	<b>100%</b>	kerran tai useammin viikossa keskustassa				
	<b>Yhteensä</b>	<b>120</b>	<b>100%</b>	harvemmin kuin kerran viikossa keskustassa				

Vastauksien perusteella voidaan todeta, että puolet aktiivisesti keskusta-pysäköintipaikkoja käyttävistä henkilöistä onnistuvat pysäköimään autonsa haluamaansa paikkaan, kun toinen puolisko joutuu pysäköimään mielestään liian kauas. Vastaavasti puolet kyselyyn vastanneista ilmoitti kuluttavansa liikaa aikaa vapaiden pysäköintipaikkojen etsimiseen ja puolet ilmoitti löytävänsä pysäköintipaikan kohtuullisella etsiskelyllä. Harvemmin kuin kerran viikossa pysäköivät henkilöt ovat tyytyväisempiä pysäköintitarjontaan, ja he kokevat pysäköintipaikkojen määrän ja sijoittelun pääosin riittäväksi.

Pysäköintitarjonnasta annettu vapaa palaute voitaisiin jakaa kärjistetysti kahteen kastiin: toiset halusivat pysäköintipaikkoja keskustaan lisää ja toiset käyttäisivät pysäköintipaikkoja muuhun tarkoitukseen. Erityisesti pysäköintipaikkojen tarve Hämeenkadulla kyseenalaistettiin monessa kannanotossa.

*"Älkää vaan lisääkö pysäköintipaikkoja!! Meidän pitäisi pyrkiä siihen, että olisi miellyttävämpää käyttää joukkoliikennettä kuin omaa autoa."*

*"Arkisin päiväaikaan mielestäni paikkoja on hyvin. Jotkin alueet toki tukoisempia kuin muut, etäisyydet keskusta-alueella eivät ole kovin pitkiä Viikonloppuisin ja tapahtumien aikaan paikkoja ei tahdo löytyä."*

*"Autot lisääntyy, mutta keskusta tehdään pyörille ja kävelijöille. Sääliksi käy keskustan pienyrittäjien kohtaloa. Paljasjalkaisena Tamperelaisena tämä pyöräilijöiden ja kävelijöiden suosiminen suututtaa. Jos kaupungin keskusta aiotaan pitää elävänä keskustaan on sujuvasti päästävä asiomaan."*

### 4.3.3 Pysäköinnin hinta

Pysäköinnin hinta jakoi odotetusti mielipiteitä, kuten taulukosta 6 ilmenee.

Taulukko 6 Kyselyyn vastanneiden henkilöiden mielipide keskustapysäköinnin hintatasosta.

**Pysäköinti maksaa keskustassa tyypillisesti 0,80-2,80 €/h. Oletteko tyytyväinen hintatasoon?**

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Kyllä olen	53	31,18%					
		44	35,48%					
2.	En ole, pysäköinti on liian kallista	107	62,94%					
		51	41,13%					
3.	En ole, pysäköinti on liian halpaa	10	5,88%					
		29	23,39%					
	<b>Yhteensä</b>	<b>170</b>	<b>100%</b>	kerran tai useammin viikossa keskustassa autolla asioiva henkilö				
	<b>Yhteensä</b>	<b>124</b>	<b>100%</b>	harvemmin kuin kerran viikossa keskustassa autolla asioiva henkilö				

Noin 63 prosenttia usein pysäköivistä ihmisistä piti pysäköinnin hintaa liian kalliina ja 31 prosenttia sopivana. Loput 6 prosenttia pitivät pysäköinnin hintaa liian halpana. Harvemmin kuin kerran viikossa pysäköivien vastaajien keskuudessa hinnat koettiin hieman sopivampina, sillä 41 % piti hinnoittelua liian kovana, 35 % sopivana ja peräti 23 % liian halpana.

Vuoden 2003 tutkimuksen (Kalenoja & Häyrynen, s. 74) haastatteluissa kysyttiin sama kysymys juuri pysäköineiltä henkilöiltä. Tulokset olivat samansuuntaisia tässä tutkimuksessa tehtyyn internetkyselyyn verraten, sillä tuolloin 56 % haastatelluista piti pysäköintiä liian kalliina, 39 % ilmoitti silloisen hintatason olevan sopiva, mutta vain 1 % piti silloista hintaa liian halpana.

*"Jos yhdellä eurolla saa pysäköintiaikaa 20 minuuttia, on hinta mielestäni sikamaisen korkea!! Mutta kun se a = auto on aakkosissa heti alussa niin meitä autoilijoitahan sitten aina ensimmäisinä rangaistaan??"*

*"Vyöhyke 1:en pysäköintihinnat voisivat olla jopa kalliimmat. Autot pitäisi saada ydinkeskustan kaduilta mielellään kokonaan pois ja parkkihalleihin, etenkin Hämeenkadulta. Nelikaistainen Hämeenkatu pilaa Tampereen keskustan tiiviyden ja keskustan viihtyisyyden."*

#### 4.3.4 Pysäköintijärjestelyjen merkinnät

Pysäköintipaikkojen merkinnöistä saatiin taulukon 7 mukaisia vastauksia.

*Taulukko 7 Käyttäjien mielipiteet pysäköintipaikkojen merkintöjen selkeydestä.*

**Ovatko keskustan pysäköintirajoitukset mielestänne selvästi merkittyjä?**

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Kyllä	108	63,91%					
		86	71,67%					
2.	Ei	61	36,09%					
		34	28,33%					
	<b>Yhteensä</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>	<b>kerran tai useammin viikossa keskustassa autolla asioiva henkilö</b>				
	<b>Yhteensä</b>	<b>120</b>	<b>100%</b>	<b>harvemmin kuin kerran viikossa keskustassa autolla asioiva henkilö</b>				

Suurin osa kyselyyn vastanneista piti pysäköintipaikkojen merkintöjä selkeinä. Harvemmin keskustassa henkilöautolla liikkuvat kokivat merkinnät hie-  
man selkeämmiksi kuin vähintään kerran viikossa keskustassa autolla liikku-  
jat.

*"Neuvontatauluja kaivataan. Varsinkin kuljettajaa vaivaa koko ajan kysymys "mihin voidaan pysäköidä". Vastaus tulee nykyään enimmäkseen sattumalta. Tämä koskee tietysti niitä, jotka käyvät keskusta-alueilla harvoin, mutta onhan pysäköinti heitäkin varten. Sopivasti sijoitetut ohje-  
ja suuntataulut, jotka koskevat pysäköintikohteita, auttaisivat paljon. Tie-  
tysti myös pysäköintikieltomerkkien pitäisi olla hyvin näkyviä ja loogisia. Ainoa mistä olen saanut sakkoja on juuri ollut "väärä pysäköinti" ja nii-  
den syynä enimmäkseen tiedon puute."*

#### 4.3.5 Aikarajoitukset

Pysäköinnin aikarajoituksia tiedusteltiin erikseen vyöhykkeille 1 (taulukko 8) ja 2 (taulukko 9).

*Taulukko 8 Kyselyyn vastanneiden henkilöiden mielipide vyöhykkeen 1 aikarajoituksesta.*

**Vyöhykkeellä 1 pysäköinnin sallittu enimmäiskesto on 2 tuntia. Onko aikarajoitus mielestäsi sopiva?**

	Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1.	Kyllä on	93	54,71%					
		76	62,30%					
2.	Ei ole, enimmäispysäköintiaika tulisi olla lyhyempi	12	7,06%					
		17	13,93%					
3.	Ei ole, enimmäispysäköintiaika tulisi olla pidempi	65	38,24%					
		29	23,77%					
	<b>Yhteensä</b>	<b>170</b>	<b>100%</b>	<b>kerran tai useammin viikossa keskustassa autolla asioiva henkilö</b>				
	<b>Yhteensä</b>	<b>122</b>	<b>100%</b>	<b>harvemmin kuin kerran viikossa keskustassa autolla asioiva henkilö</b>				

Taulukko 9 Käyttäjien mielipiteet vyöhykkeen 2 aikarajoituksista.

**Vyöhykkeellä 2 pysäköinnin enimmäiskesto on 4 tuntia. Onko aikarajoitus mielestäsi sopiva?**

Vastaus	Lukumäärä	Prosentti	20%	40%	60%	80%	100%
1. Kyllä on	109	63,74%					
	85	69,67%					
2. Ei ole, enimmäispysäköintiaika tulisi olla lyhyempi	5	2,92%					
	14	11,48%					
3. Ei ole, enimmäispysäköintiaika tulisi olla pidempi	57	33,33%					
	23	18,85%					
<b>Yhteensä</b>	<b>171</b>	<b>100%</b>	<b>kerran tai useammin viikossa keskustassa autolla asioiva henkilö</b>				
<b>Yhteensä</b>	<b>122</b>	<b>100%</b>	<b>harvemmin kuin kerran viikossa keskustassa autolla asioiva henkilö</b>				

Vyöhykkeen 1 aikarajoituksia pidettiin suhteellisen hyvinä. Noin kolmasosa vastaajista kuitenkin pidentäisi enimmäiskestoja nykyisestä kahdesta tunnista ja noin kymmenes vastaajista lyhentäisi maksimipysäköintiaikaa. Vyöhykkeen 2 aikarajoituksia pidettiin jonkin verran parempina kuin vyöhykkeen 1 rajoituksia; tätäkin enimmäisaikaa tulisi vastauksien perusteella enemmän pidentää kuin lyhentää.

Vapaan palautteen kohdassa toivottiin enemmän lyhyitä asiointipysäköintipaikkoja, joihin voisi pysäköidä toimittamaan pikaista asiaa.

*"Kaupungissa tulisi asioitua enemmänkin, jos liikkeiden edustalla olisi ilmaisia lyhyen poikkeamisen paikkoja. Liikun usein kaupungin ohi - joko Ratinan tai Paasikivi-Kekkosenteiden kautta kotikäyntityöni matkojen puitteissa. Monesti voisi toimittaa asioita, mutta useampi pysäköinti ja auton "mukana kuljettaminen" on kallista. Aleksis Kiven kadulla kaupungin virastotalon edessä on hyvä 5 minuutin pysähtymispaikka esim. kirjeiden toimittamiseen Kelaan. Kiitos siitä! - Sellaisia lisää!"*

*"Keskustan max. pysäköintiajan nostaminen 2 tuntiin oli hieno asia. Nyt voi rauhassa käydä kampaajalla, hierojalla tai ravintolassa syömässä, eikä tarvitse välillä "sännätä" lisäämään rahaa pysäköintiautomaattiin."*

#### 4.3.6 Muuta pysäköintiin liittyvää palautetta

Pysäköintilaitosten käyttöä ei edelleenkään nähdä yhtä houkuttelevaksi kuin maanpäällistä pysäköintiä.

*"En koskaan aja autoani parkkihalliin, ne ovat mielestäni turvattomia paikkoja ja liian ahtaita, tämän vuoksi joudun etsimään parkkipaikkaa kauankin tienvarsilta."*

*"Olen lopettanut käyntini keskustassa pysäköintipaikkojen huonon saatavuuden takia ja asioin pääasiassa keskustan ulkopuolella (ilmaisen pysäköinnin alueella). Pysäköintitalot eivät ole ratkaisu ja en niitä käytä koska en pidä niistä. Parkkitilaa tulee löytyä kadun varrelta, asiointavien palveluiden läheltä. En myöskään halua käyttää yleisiä kulkuneuvoja."*

*"Pysäköintitaloihin on tila-autolla lähes mahdotonta pysäköidä, sillä pysäköintiruudut ovat aivan liian kapeat, samoin sisään/uloskäynnit. Jos auton saakin mahduttetuksi ruutuun, niin autosta pois pääsy onkin jokseenkin mahdotonta kolhimatta viereistä autoa."*

*"Onko ihan pakko tehdä niin ahtaita ja pieniä pysäköintialueita, kun nykyään tehdään. Autojen koko on kasvanut, ja väärin mitoitetut alueet ja liian kapeat ruudut aiheuttavat autoihin turhia kolhuja (esim. ovien osumista viereiseen autoon saa varoa, kun mitoituksessa ei ole otettu ollenkaan huomioon, että autoon ja sieltä poisikin pitäisi nousta.) Samaten osa pysäköintihalleista on ilmeisesti suunniteltu vain mopoautoilla ajettavaksi."*

Palautteen joukosta kävi ilmi jälleen myös se seikka, että pysäköintijärjestelyt vaikuttavat matkan määränpään valintaan, ja että ilmainen pysäköinti houkuttaa kaupungin laiduille.

*"Nykyään emme käy enää kauppa asioilla Tampereen keskustassa koska parkkeeraaminen sekä siitä maksaminen on liian hankalaa. Näin olen ajamme mieluummin Pirkkalasta Lempäälään asti ja saamme parkkitilan välittömästi ja vielä ilman maksua. Näin olen me emme enää vie rahojamme Tampereen puolelle vaan Lempäälään joustavamman toiminnan takia."*

*"Vältän keskustassa asioimista kaikin tavoin, koska pysäköinti on tehty tarpeettoman hankalaksi ja osittain myös kalliiksi. Usein varsinainen asioimiseni kestää saman ajan kuin pysäköinnistä maksaminen, joten asioin mieluummin muissa kunnissa, vasta iltaiikään tai maksamatta pysäköintimaksua. Jos oikeasti haluttaisiin sujuvoittaa pysäköintiä, kaikkialla olisi esim. 15 minuutin maksuvapaa asiointipysäköinti esim. pysäköintikiekon avulla."*

#### 4.3.7 Invapysäköinti

Internetkyselyssä oli lisäkysymyksiä invapysäköintiluvan haltijoille. Saaduista vastauksista päätellen näihin kysymyksiin vastasi myös invapaikkoja käyttämättömät henkilöt, joten tuloksien perusteella ei voi tehdä päätelmiä invapysäköintipaikkojen tarpeesta Tampereella.

Annetussa vapaassa palautteessa kuitenkin ilmeni muutamia epäkohtia, joita invapysäköijät kohtaavat Tampereen keskustassa liikkeessaan. Palautteen joukosta erottui tarve invapaikoille Sokoksen läheisyyteen, sillä pysäköintilaitosten lippuautomaatteja eivät kaikki invalidipysäköijät voi käyttää. Invapysäköintipaikkoja on havaittu käytettävän väärin erityisesti ruuhka-aikoina, milloin vapaata kadunvarsipaikkaa on vaikeaa muutoin löytää. Vaikka invapysäköintilupa oikeuttaakin ilmaiseen pysäköintiin kaupungin maksullisilla paikoilla, on ruuhka-aikoina tällaisia paikkoja vaikeaa löytää, jolloin invapaikkojen merkitys korostuu.

*"En ole invapysäköintiluvan haltija. Paikkoja tuntuu olevan enemmän kuin riittävästi, koska suurin osa niistä on aina tyhjinä. Yleisesti ottaen vierekkäisten invapaikkojen määrää voisi hieman supistaa, tai ainakin sallia niiden käyttö nopeaan asiointiin, mikäli paikkoja on useita vapaa-"*

*"Hämeenkadun alkupää, Sokoksen seutu, Kauppakatu ja Koskikeskukseen ympäristö ovat erittäin huonoja invapaikkaa tarvitsevalle autoilijalle."*

*"Niitä on liian harvakseltaan. Niissä on jopa "odottavia" kumppaneita kun toinen käy asioilla (pitkäänkin). Esim. Sokoksen lähellä ei ole ainuttakaan invapaikkaa tietyömaan vietyä ne muutamat mahdolliset. Parkkihalliin ei voi mennä kun ei ylety ottamaan lippua - hoitamaan "maksuja"*

*(tosin se on ilmaista) joita ei oikeasti tarvitse maksaakaan. Miten se on ohjelmoitu maksuautomaatissa..”*

*”Vyöhykkeellä 1 pitäisi olla enemmän invapaikkoja. Heidän asiointinsa tässä vaikeinta on ja on vielä enemmän aikaa vievää. Tai tavaratalojen ja suurien kauppojen edessä olevien invapaikkojen valvonta pitäisi olla vartioilla ja oikeus sakottamiseen.”*

#### 4.4 Tampereen kaupunginosayrittäjäyhdistysten ja Tampereen Kauppakamarin haastattelut

Pirkanmaan Tampereen kaupunginosayrittäjäyhdistyksiltä sekä Tampereen kauppakamarilta kysyttiin mielipiteitä Tampereen keskustan pysäköinnistä kesäkuussa pidetyissä haastattelutilaisuuksissa.

Yrittäjäyhdistysten edustajat pitivät pysäköintipaikkojen helppoa saatavuutta asiakkailleen ensisijaisen tärkeänä. Vapaita ja edullisia pysäköintipaikkoja tarjoamalla keskustan yrittäjät pystyvät heidän mukaansa kilpailemaan keskustan ulkopuolisten kauppakeskittymien kanssa tasavertaisesti. Liian kalliin pysäköinnin oletetaan johdattelevan autolla kulkevia asiakkaita käyttämään muiden alueiden palveluita. Esimerkiksi Hämeenkadun ajoneuvo-pysäköintiä ei yrittäjien mukaan tulisi lopettaa.

Keskustan kadunvarsipaikkoja pidettiin ylipäänsä tarpeellisena, vaikka pysäköintilaitoksiin onkin lähivuosina tulossa lisää paikkoja. Yrittäjät toivoivat, että keskusta-alueella olisi monen tyyppistä paikkatarjontaa – sekä lyhyt- että pidempiaikaiseen pysäköintiin.

*”Kadunvarsipysäköintipaikkoja ei saa vähentää, koska paikat ja muutenkin autolla keskusta-alueeseen pääsy ovat elinehtoja kivijalkakauppiaille! Jos asiakkaat eivät pääse autolla myös kivijalkakauppoihin (vert. marketit), kauppiaat ei kohta ole olemassa. Jalkaisin tai pyörällä kulkevat asiakkaat ostavat vain 10-20% arvolla ostoksia verrattuna autolla liikkuviin.”*

(Internetkyselyssä annettu palaute)

Tosin osa kauppiastakin on asiasta toista mieltä:

*”Hämpin alle kuivaan ja lämpimään tulee kohta parkit lähes 1000 autolle. Ei ole mitään syytä pitää enää n. 35 pysäköintiruutua yli 150 000 päivittäisen jalankulkijan tiellä Hämpillä. Itse jätän autoni aina P-Frenckellin, P-Aseman tai P-Anttilan parkkiin. Näin tekevät myös ne asiakkaani, jotka tulevat autolla (niitä on ehkä 1/5-osa). Parkit pois maan päältä on viisas valinta. Näin jää tilaa ostaville asiakkaille, joista suurin osa liikkuu kävellen ja bussilla pienessä keskustassamme. Jos autojen parkkeja aiotaan entisestään lisätä, ei asiakkaita enää riitä ja keskusta kuolee. Kyllä jämpä on näin.”*

(nimim. Kauppias keskustasta,  
VALMA-foorumissa annettu palaute)

Yrittäjäyhdistysten keskustelussa tuli myös ilmi toivomus, että yrittäjät voisivat lunastaa esimerkiksi yhden asiakaspaikan kiinteää kuukausivuokraa vastaan. Myös pysäköintimaksutapoja toivottiin lisää.



Vyöhykejakoon yrittäjät olivat pääsääntöisesti tyytyväisiä, mutta vyöhykkeen 2 koettiin olevan nykyisellään turhan laaja. Pysäköintijärjestelmässä tapahtuvista muutoksista toivottiin laajempaa tiedottamista, jotta pysäköinti olisi asiakkaille helpompaa.

Tampereen kauppakamarin edustajien näkemykset olivat yrittäjäyhdistysten kanssa samansuuntaisia. Kauppakamarin mielestä Tampereen keskustan pysäköintijärjestelmän kehittäminen on ollut poukkoilevaa ja kauppakamari kaipaisikin selkeää nk. punaista lankaa, jonka mukaan keskustan pysäköintijärjestelmää kehitettäisiin. Kauppakamarin näkemyksen mukaan esimerkiksi Hämeenkadun kadunvarsipaikat eivät sinänsä ole ongelma, vaan tärkeintä on, että järjestelmä sekä keskustan sisäinen liikenne on toimivia, jolloin asiakkaat tulevat keskustaan eivätkä siirry keskustan ulkopuolisiin keskuksiin.

Keskustan vyöhykkeen 1 maksimipysäköintiajan kasvattamiseen 1 tunnista 2 tuntiin oli sekä yrittäjäyhdistysten että kauppakamarin edustajilla yksimielisen positiivinen kanta.

## 5 PYSÄKÖINTIJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN

### 5.1 Yleistä



Kuva 19 Hämeenkadun vilinää.

Ajoneuvopysäköinti tulee nähdä kiinteänä osana toimivaa liikennejärjestelmää, jossa erilaiset liikkumistarpeet voidaan tyydyttää matkaan sopivalla tavalla. Laadukkaaseen kaupunkikeskustaan on kaikkien helppo päästä ja kaupunkitilassa on miellyttävää liikkua sekä oleilla. Keskustan palveluista tulisi voida nauttia tasavertaisesti riippumatta siitä, miten keskustaan on saapunut.

Ajoneuvoille varattu pysäköintitila on nähtävä osana yhteistä rajoitetun suuruista kaupunkitilaa, josta kilpailevat alueen asukkaat, yrittäjät, keskustan palveluiden käyttäjät ja satunnaiset vierailijat – niin aikuiset, lapset kuin vanhuksetkin. Pysäköintikapasiteetin järjestäminen keskusta-alueelle ei ole ilmaista toimintaa, sillä pienimmilläänkin kadunvarteen rakennetun autopaikan vuosikustannus on laskettu olevan noin 185 euroa ja halliin rakennetun paikan 830 euroa<sup>1</sup>. Läheskään aina pysäköinnin kustannukset eivät kohdistu

---

<sup>1</sup> Määritellyt summat ovat vuoden 2007 hintatasossa laskettuja ehdottomia vähimmäiskustannuksia. Kustannuksen suuruuden määrittämisessä on otettu huomioon ainoastaan vuosittaisista ylläpitokustannuksista (siivous, auraus, hallinnointi, maksujärjestelmien ylläpito, pysäköinninvalvonta, lisäksi pysäköintilaitoksissa lämmitys- vesi- ja ilmanvaihtokulut.), sekä rakennuskustannuksesta yksittäiselle vuodelle koituvat kulut 30 vuoden laskenta-ajalle 5 % korkokannalla. Laskuissa ei ole otettu huomioon maan vaihtoehtoisten käyttömuotojen arvoa. Pysäköintilaitospaikan vähimmäisrakennuskustannuksena käytetty 10 000 euroa, mutta vaativiin olosuhteisiin maan alle rakennettaessa rakennuskustannus voi kohota yli 30 000 euroon autopaiikkaa kohden. Laskuissa käytetty pienin ylläpitokulu 15 €/kk laitospaikalle voi vaativissa olosuhteista kohota 40 euroon kuukaudessa. Kadunvarsipaikan ylläpitokuluna on käytetty 10 euron kuukausihintaa. Yksittäisen pysäköintipaikan todellinen vuosikustannus voi näin ollen olla moninkertainen esitettyihin vähimmäiskustannuksiin nähden. Lähde: Taskinen, J. 2007. *Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 47/2007.

ainoastaan pysäköintipaikan käyttäjille, vaan kustannukset lankeavat myös muille toimijoille, kuten työnantajille, kunnalle sekä autottomille kiinteistön omistajille. Esimerkiksi asukas-pysäköintitunnuksen myynti 50 euron vuosihintaan tarkoittaa vähintään 135 euron suuruista suoraa tukea kaupungilta keskusta-asukkaalle. Halpaa ajoneuvopysäköintiä keskustaan onkin helppo vaatia, mutta vaikea toteuttaa.

Pysäköintipaikkatarjonnan suurin ongelma tiiviisti rakennetuissa kaupunkikeskustoissa on tilan puute, minkä seurauksena maan arvo on korkea ja ajoneuvopysäköinnin toisarvoisten käyttömuotojen arvo kasvaa pysäköinnin arvoon nähden. Yhden kadunvarteen sijoitetun pysäköintipaikan rakennuskustannus saattaa olla suuruusluokaltaan muutamia tuhansia, mutta pysäköintipaikan vaatiman rakennusmaan arvo on useita kymmeniä tuhansia. Näin ollen laajojen pysäköintialueiden rakentamiseksi keskusta-alueelle on varattava kulkuväyliseen jopa miljoonien eurojen pääomakustannukset (Taskinen, 2007).

## **5.2 Uusien pysäköintilaitosten vaikutus maanpäälliseen pysäköintijärjestelmään**

Pysäköintikapasiteetin siirtäminen laitoksiin maan alle on Tampereen pysäköintipolitiikassa selkeä linjaus, jota viimeaikainen kehitys on tukenut. Uudet maanalaiset pysäköintilaitokset luovat Tampereelle mahdollisuuksia kehittää maanpäällistä kaupunkitilaa. Mikäli keskustan ajoneuvopysäköintiä saadaan ohjatuksi merkittävässä määrin maan alle, vapautuu tilaa kadunvarsilta esimerkiksi kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen tai viihtyisemmän kaupunkitilan luomiseen.

Kokemusten mukaan kysyntä syntyy kuitenkin sinne missä on tarjontaa, joten kadunvarsipysäköinnin suuntautuminen esimerkiksi Hämpin parkkiin ei ole itsestäänselvyys nykyisellä hinta- ja pysäköintiaikarajoituksilla. Jotta pysäköintilaitoksien paikkoja käytettäisiin läheisten kadunvarsipaikkojen sijaan, on laitoksien paikoista tehtävä houkuttelevampia kuin maanpäällisestä pysäköinnistä joko hinnan tai pysäköinnin vaivattomuuden osalta. Mikäli kadunvarsilla saa säilyttää ajoneuvoa pysäköintilaitoksia edullisemmin, useita tunteja kerrallaan ja vaivattomammin kuin maan alle ajettaessa, ei ole yllättävää, jos kadunvarsipaikoille on laitoksien valmistumisen jälkeen yhtä suuri kysyntä kuin ennen rakennustöitä.

Invalideilla on tarve päästä pysäköimään lähelle asiointikohteen ovea ja usein heidän on toimintakyvyn rajoitteiden vuoksi hankala käyttää pysäköintitaloja. Myös tavallisten paikkojen käyttö voi pyörätuolin kanssa tuottaa ongelmia. Keskustan pysäköintijärjestelmässä lähivuosina tapahtuvien muutosten yhteydessä tulisikin invapysäköintipaikkojen tarvetta tarkastella kokonaisuutena. Uusien pysäköintilaitosten valmistumisen myötä on julkisia kadunvarsipaikkoja mahdollista muuttaa invapysäköintipaikoiksi.

## 5.3 Hinnoittelu

### 5.3.1 Pysäköintitaksa

Pysäköinnin hinnoittelulla on suora vaikutus pysäköintipaikkojen käyttöön ja pysäköityjen autojen kiertoon paikalla. Mitä halvempaa pysäköinti on, sitä pidemmäksi aikaa autot pysäköidään keskustaan ja sitä vaikeampaa on löytää vapaata pysäköintipaikkaa. Pysäköinnin sopivalla hinnoittelulla voidaan tarjota pysäköiville henkilöille korkeatasoista palvelua sopivien kävelyetäisyyksien sekä lyhyiden jonotusaikojen suhteen. Tällöin kuljettajan päätettävissä on, mistä on valmis maksamaan ja valittava pysäköintipaikkansa sen mukaan.

Markkinataloudellisesti ajateltuna palvelun hinta on silloin oikea, kun kysyntä ja tarjonta kohtaavat. Näin ajateltuna pysäköinnin hinnoittelu on Tampereella tällä hetkellä suhteellisen kohdallaan, sillä pysäköintiä pidetään kalliina, mutta hinta ollaan kuitenkin valmiita maksamaan. Toisaalta, vapaita paikkoja on keskustasta nykyisellään ainakin arkipäivisin vaivatonta löytää, vaikka kysyntäpiikkien aikoina kapasiteetti olisikin täysin käytössä.

Tampereen keskustan liikenneosayleiskaavaan on kirjattu, että maksullisen pysäköinnin hinnoittelussa pyritäisiin siihen, että laitospysäköinti olisi hieman halvempaa kuin kadunvarsipysäköinti. Tällä ratkaisulla ohjattaisiin ihmisiä käyttämään laitospaikkoja pidempiaikaiseen pysäköintiin ja tehtäisiin tilaa lyhytaikaiselle pysäköinnille kadunvarsille. Pysäköintilaitokset määrittävät kuitenkin pysäköinnistä veloittamansa taksan liiketaloudellisten lainalaisuuksien perustella, joten pysäköinnin hintoja tarkistetaan tarvittaessa kustannustason ja kysynnän vaihtelun mukaan. Viimeisimpien, heinäkuussa 2010 toteutettujen korotusten jälkeen pysäköintilaitosten hinnat ovat Tampereella hieman halvempia kuin kalleimmalla kadunvarsipysäköintivyöhykkeellä, mutta kalliimpia kuin vyöhykkeillä 2 tai 3.

Mikäli laitospysäköintiin halutaan kannustaa kadunvarsipysäköinnin sijaan, on kaupungin halvemmilla vyöhykkeillä nykyisellään paineita hinnankorotuksille, sillä valtaosa laitoksista sijaitsevat vyöhykkeen 1 ulkopuolella ja nykyhinnoilla on hieman edullisempaa pysäköidä laitoksien eteen kadunvarteen kuin sisätiloihin.

Esimerkiksi Helsingin kokemuksen perusteella voidaan todeta, ettei kallis henkilöautopysäköinti ole kaupunkikeskustan elinkeinotoiminnan este, mikäli kevyt- ja joukkoliikenneyhteydet ovat toimivat. Vertailun vuoksi voidaan mainita, että nykyisellään kadunvarsipysäköinti Tampereella maksaa 0,8–2,8 euroa tunnissa, kun Helsingissä kadunvarsipysäköinnistä veloitetaan 1–4 euroa tunnilta, Turussa 1,2–2,4 e/h, Oulussa 0,7–2 e/h, Jyväskylässä 0,5–2 e/h, ja Tukholmassa 1,6–4,2 e/h (käytössä myös ruuhkamaksujärjestelmä, joka rajoittaa ajoneuvojen pysäköintiä alueella).

### 5.3.2 Pysäköintivirhemaksut



*Kuva 20 Mikäli pysäköintimaksua ei ole maksettu, saattaa sakko napsahtaa. Tampereella kirjoitetaan päivittäin yli 200 pysäköintivirhemaksua.*

Pysäköintivirheiden lisääntyminen vuosien 2004–2009 aikana tukee käsitystä, jonka mukaan virhemaksun suuruus ei ole toiminut riittävän suurena pelotteena virheellisestä pysäköinnistä saavutettaviin etuihin verraten. Nykyinen, joulukuussa 2009 korotettu 1. vyöhykkeen 50 euron suuruinen virhemaksu on kuitenkin vaikuttanut – yhdessä vyöhykkeellä sallitun enimmäispysäköintiajan pidennyksen kanssa – positiivisesti virheellisten pysäköintien määrään Tampereella ja ohjanneet pysäköintikäyttäytymistä parempaan suuntaan.

Pysäköintiä koskevaa lainsäädäntöä ollaan paraikaa uusimassa. Lakiehdotus, joka mahdollistaisi pysäköintivirhemaksun korottamisen enimmillään 80 euroon, useampien virhemaksujen kirjoittamisen samasta jatkuvasta pysäköintivirheestä sekä tietyissä tapauksissa rengaslukon käytön, on tämän tutkimuksen aikana vireillä. Mikäli lakia muutetaan suuremman virhemaksun sallivaksi, on ainakin korotetun virhemaksun käyttöönottoa perusteltua harkita Tampereen keskusta-alueelle, sillä jo 10 euron suuruisella korotuksella näyttäisi olleen laitonta pysäköintiä jonkin verran ehkäisevä vaikutus.

### 5.4 Aikarajoitukset

Tehtyjen tutkimusten perusteella pysäköinnin enimmäispituuden kasvattaminen vyöhykkeellä 1 ei ole vaikuttanut kovin merkittävästi keskivertoautoilijan käyttäytymiseen, vaikka muutokseen ollaankin pääosin tyytyväisiä. Pysäköintien pituudet ovat jonkin verran pidentyneet kahden tunnin enimmäispysäköinnin myötä, mutta vyöhykkeen 1 paikkoja käytetään edelleen pääosin alle tunnin pituiseen asiointiin. Pysäköinnin hinnalla on kompensoitu se, että autoa pidetään kalleimmalla vyöhykkeellä edelleenkin vain välttämättömimmän ajan. Näin ollen enimmäispysäköintiajan pidentämisellä ei ole ollut liiemmin negatiivisia vaikutuksia pysäköintipaikkojen käyttöön. Maanalaisten pysäköintilaitosten kapasiteetin lisääntyessä maanpäällisestä pysäköinnistä

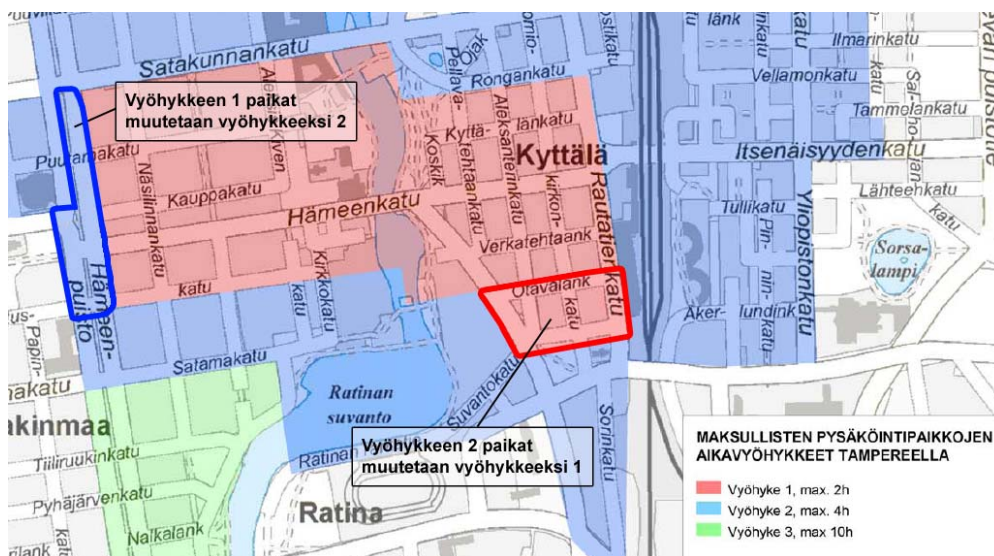
tulisi jatkossa kuitenkin tehdä tehokkaammin lyhyttä pysäköintiä palvelevaa, joten aikarajoituksen palauttaminen yhteen tuntiin saattaa tulevaisuudessa olla perusteltua.

Työssä laaditussa kyselyissä toivottiin, että Tampereen keskusta-alueella olisi monipuolisemmin erilaisia pysäköintipaikkoja vastaamaan erilaisia pysäköintitarpeita. Kaupungissa on vain muutamia pysäköintikiekolla rajoitettuja pysäköintipaikkoja, joissa saa pysäköidä korkeintaan 10–15 minuutiksi kerrallaan, vaikka kadunvarsipysäköintipaikkojen käyttöä usein perustellaan pikaisella pysähdyksellä, jolla toimitetaan yksittäistä asiaa. Tällaisia pikapysäköintipaikkoja haluttaisiin keskustaan lisää, mutta niiden valvonta on kaupungille hyvin työlästä. Toisaalta maksullisten paikkojen muuttaminen kiekkorajoitteisiksi vähentäisi kaupungin pysäköinnistä perimiä tuloja merkittävästi.

Hämpin parkin valmistuminen lisää pitkäkestoisen pysäköinnin paikkoja Kyttälän alueella merkittävästi. Tämä antaa mahdollisuuden poistaa alueelta jonkin verran kadunvarsipaikkoja sekä lyhentää nykyisten 4 tunnin autopaikkojen sallittua enimmäiskestoä. Näin alueen kadunvarsipaikat palvelisivat selkeämmin lyhytaikaista asiointia ja Hämpin parkki pitempiaikaista pysäköintiä.

## 5.5 Vyöhykerajat

Nykyinen pysäköintivyöhykejako perustuu Hämeenkadun ympärille tasaisesti avautuvaan keskusta-alueeseen. Keskustan painopiste on kuitenkin siirtymässä Tammerkosken itäpuolelle, jota korostaa entisestään Ratinan alueelle sekä ratapihan päälle tehtyt maankäyttösuunnitelmat. Selvitykseen vastaanotetun yleisöpalautteen mukaan kallein pysäköintivyöhyke on tarpeettoman laaja lännessä, jossa vyöhyke ulottuu Hämeenpuistoon saakka. Näiden 33 autopaikan siirtäminen vyöhykkeeseen 2 onkin jossain määrin perusteltua (kuva 21).



Kuva 21 Ehdotuksen mukainen uudistettu pysäköintivyöhykejako.



Hämpin parkin valmistumisen myötä Kyttälän alueen kadunvarsipaikkojen kysyntää voi siirtää uuteen pysäköintilaitokseen laajentamalla ykkösvyöhykettä Otavankadulle sekä Suvantokadun Hatanpään valtatie itäpuolelle sekä mahdollisesti lyhentämällä Tammerkosken itäpuolella olevan vyöhykkeen 1 enimmäispysäköintiaikaa takaisin yhteen tuntiin. Vaihtoehtoisesti pysäköinti voitaisiin edelleen sallia enimmillään kahdeksi tunniksi kerrallaan, mutta jälkimmäisen tunnin hinta voisi tällöin olla merkittävästi ensimmäistä tuntia kalliimpi. Samansuuntaisia ratkaisuja voitaisiin kohdistaa myös Tammerkosken länsipuolelle, mikäli suunnitteilla oleva Kunkun parkki toteutuu.

## 5.6 Asukaspysäköinnin edistäminen

Asukaspysäköintijärjestelmän tarpeen selvittämiseksi tulisi tehdä inventoinnit keskustakiinteistöjen pysäköintipaikkojen määrästä sekä verrata niitä ohjeellisiin vähimmäismääränormeihin, jotka kaupungin kaavoitusvirasto asettanut vuonna 1985. Tampereen normiin on kirjattu ydinkeskustapysäköinnin osalta, että asukaspysäköinnin tarvetta ei pyritä täysin tyydyttämään, mutta sitä ei myöskään rajoiteta. Perusteena on hyvä julkinen liikenne ja tilarajoitteet. Myöskään työmatkapsäköinnin tarvetta ei pyritä tyydyttämään, mutta sen sijaan asiointi- ja ostospysäköinnin tarpeet täytetään (Tampereen kaupunki 1985, Taskisen, 2007, mukaan). Helsingin ratkaisun mukaista autopaikkojen enimmäisnormia Tampereella ei ole käytössä.

Tässä tutkimuksessa ei inventoitu keskusta-alueella sijaitsevien yksityisten pysäköintialueiden autopaikkojen lukumäärää. Näin ollen asukaspysäköintipaikkojen tarpeesta ei voida tehdä alueellisia päätelmiä. Tiedossa kuitenkin on, että paikoittain keskusta-alueilla ei ole osoittaa kaikille asukkaille omaa autopaikkaa taloyhtiön tontilta, vaan asukkaat joutuvat pysäköimään ajoneuvonsa pitempiaikaisesti joko pysäköintilaitoksien sopimuspaikoille tai keskustan ulkopuolisille rajoittamattomille pysäköintialueille. Laitospaikkojen vuokraaminen on epäilemättä lisäkustannus niille, joille ei ole osoittaa edullista autopaikkaa asuinkiinteistöltä, mutta tämä seikka tulisi asunnon ostajien ottaa huomioon jo kiinteistön valinnan yhteydessä. On lisäksi muistettava, että keskustassa asuu myös paljon autottomia henkilöitä, jotka maksavat asuntonsa hinnassa ylimää räisiä taloyhtiön autopaikoista aiheutuvia kuluja.

Nykyinen 50 euroa vuodessa maksava asukaspysäköintitunnus kaupungin keskustassa merkitsee kaupungin osallistumista kiinteistöjen ja kiinteistössä asuvien kustannuksiin. Tämä ei ole täysin tasapuolista kohtelua niiden keskustassa sijaitsevien asunto-osakeyhtiöiden kannalta, joiden tonttimaalle on rakennettu yksityisellä rahoituksella pysäköintitilaa<sup>2</sup>. Nykyisten asukaspysäköintialueiden karsimisen sijaan pysäköintiluvan hintaa voisi korjata vastaamaan pysäköinnistä aiheutuvia todellisia kustannuksia. Maanpäällisen pysäköintipaikan laskennallisen, vähintään 185 euron vuosikustannuksen osuus yhtä kuukautta kohden on noin 15 euroa, millä hinnalla saa pysäköidä

---

<sup>2</sup> Pysäköintitilojen toteuttaminen taloyhtiön tontille maan alle saattaa nostaa kiinteistön rakennuskustannuksia jopa 10 % (Taskinen, J. 2007. Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 47/2007.)

vyöhykkeellä 2 vain yhden vuorokauden ja vyöhykkeellä 3 kahden vuorokauden ajan. Näin ollen mahdollista korotettua hintaa voisi pitää edelleen edullisena.

On myös huomattava, että mikäli keskustan maksullisia kadunvarsipysäköintipaikkoja muutetaan asukaspysäköintiin, vähenevät tällöin myös keskusta-asioinnissa tarvittavat lyhytaikaiset pysäköintipaikat.

## 5.7 Tiedotus



Kuva 22 Pysäköinnin viitoitusta Hallituskadulla.

Keskustapysäköinti selkeytyi vuoden 2009 vyöhykeuudistuksen myötä, kun autopaikkojen rajoituksia yhtenäistettiin. Nykyisellään autopaikkojen merkinnot ovat pääosin selkeitä, eikä suurempiin muutoksiin ole tarvetta. Pysäköintivyöhykkeitä voitaisiin tarvittaessa korostaa automaatteihin liimattavilla näkyviä tarroilla, joiden väri kertoisi nykyistä kauempaa miten paljon alueen pysäköinti maksaa.

Kadunvarsipysäköintiliput ovat Tampereella vyöhykekohtaisia, joten samalla lipulla saa pysäköidä myös muilla saman ja halvemman tariffin alueilla. Kaikki pysäköijät eivät kuitenkaan tätä tiedä, vaan ostavat uuden lipun aina vaihtaessaan pysäköintipaikkaa. Pysäköintipaikan vapaasta vaihto-oikeudesta vyöhykkeen sisällä tulisikin tiedottaa vähintään kaupungin internetsivulla. Lisäksi kaupungin ylläpitämään julkiseen kartat ja paikkatieto – sovellukseen voisi lisätä pysäköintilaitosten sijainnin lisäksi tiedot kadunvarsipysäköintipaikoista sekä niiden hinnoista.

Keskustan pysäköintilaitosten opastusjärjestelmä on ollut jo pitkään poissa käytöstä teknisistä syistä. Aikaisempien tutkimusten mukaan sitä käytettäisiin aktiivisesti hyväksi, joten järjestelmän ylläpitäminen on tarpeellista. Uudistetun ohjausjärjestelmän käyttöönotto on suunnitteilla vuoteen 2012 mennessä.



Ajantasaisen tiedotuksen tarjontaa voisi lisätä edelleen älypuhelimiin ja navigaattoreihin tarjottavilla ohjelmilla, jotka kertoisivat kännykän paikannuslaitteiston perusteella lähellä olevista pysäköintilaitoksista sekä niiden vapaista paikoista.

## 5.8 Maksujärjestelmät



Kuva 23 Lippuautomaatti Hallituskadulla.

Käyttäjälähtöisesti ajateltuna kadunvarsipysäköinnin palvelutaso paranisi, mikäli pysäköinnin voisi maksaa avoimella kännykkälipulla, jolloin tarve palata autolle ostamaan uutta pysäköintilippua poistuisi. Tällaisia maksujärjestelmiä on muutamissa Suomen kaupungeissa käytössä perinteisen pysäköintimaksutavan rinnalla, ja sitä toivottiin myös tämän työn yleisöpalautteessa. Avoimet pysäköintimaksut ovat kuitenkin yksi pysäköintilaitoksien vetovoimaisimmista tekijöistä suhteessa kadunvarsipysäköintiin. Avoimen maksujärjestelmän siirtäminen katu ympäristöön lisäisi todennäköisesti kadunvarsille pysäköityjen autojen määrää pysäköintilaitosten kustannuksella. Mikäli tämä ilmiö haluttaisiin välttää, tulisi avoimien lippujen taksa nousta pysäköinnin pidentyessä. Nykyisissä avoimissa lipputuotteissa on lisäksi operatiivisia ongelmia, sillä kännykkälippujen valvonta on osoittautunut jokseenkin työlääksi ja järjestelmän käytöstä pitäisi maksaa provisiota palveluntarjoajalle. Mikäli avoimen lipun ostaminen olisi kalliimpaa kuin perinteisen pysäköintilipukkeen osto, jatkaisivat pysäköijät todennäköisesti perinteisten lippujen ostoa, eikä avoimella kännykkälipulla olisi todellista kysyntää. Edellä mainittujen seikkojen takia avoimen kännykkälippujärjestelmän käyttöönotto ei nykyisillä järjestelmillä ole Tampereella perusteltua.

Vastaanotetussa käyttäjäpalautteessa toivottiin myös uusia maksutapoja kolikko-, luottokortti- sekä tekstiviestimaksamisen rinnalle. Kaupungin matkakortin tai paikallisliikenteen bussikortin käyttö pysäköinnin maksamiseen lienee vain laite- ja ohjelmistokysymys. Uusien maksutapojen käyttöönotto kaupungin yli 200 lippuautomaatissa on kuitenkin merkittävä kertaluontoinen kustannus. Järjestelmän kehittämiseen on kannattavaa ryhtyä vain, mikäli

uusilla maksutavoilla arvioidaan saavutettavan pysäköintiin lisäarvoa, ja mikäli uudelle järjestelmälle arvioidaan löytyvän merkittävästi käyttäjiä.



Kuva 24 Hallituskadun Lidl on varannut tontiltaan viisi autopaikkaa 30 minuutin pituiselle ilmaiselle asiakaspysäköinnille. Paikkojen käyttöä on vaikea valvoa.

Tässä selvityksessä tehtyjen yrittäjähaastattelujen perusteella ilmeni lisäksi toivomus, että yrittäjät voisivat lunastaa yksittäisiä pysäköintipaikkoja asiakkailleen kiinteää kuukausivuokraa vastaan. Toiveessa on kuitenkin ongelmansa, sillä pysäköintipaikan vuokrahinta muodostuisi suhteellisen korkeaksi, eikä yrittäjillä olisi todellista keinoa varata pysäköintipaikkaa vain asiakkailleen. Yksittäinen ilmainen tai viereisistä paikoista merkittävästi halvempi pysäköintiruutu olisi useimmiten varattuna, jolloin paikka ei todellisuudessa toisi lisätuloja kauppiaille, sillä paikkaa käyttäisi muutkin kuin kaupan asiakkaat. Mikäli kauppias sallisi ilmaisen pysäköinnin vain asiakkailleen, tulisi näissä paikoissa olla oma lippuautomaatti, johon maksetun pysäköinnin pysäköintilipun hinnan voisi hyvittää ostetun tuotteen hinnassa. Yksittäisen pysäköintilipun hyvittäminen ostetun tuotteen tai palvelun hinnassa ei toisaalta ole kiellettyä nykyisilläkään pysäköintijärjestelyillä.

## 6 YHTEENVETO

Tampereen kaupungin kadunvarsipysäköinti on jaettu kolmeen eri vyöhykkeeseen sen perusteella, kuinka lähellä keskustaa pysäköintipaikat sijaitsevat. Vyöhykejako määrittelee pysäköinnistä perittävän hinnan sekä enimmäispysäköintiajan. Työn tarkoituksena oli selvittää, mitä vaikutuksia vuoden 2010 alussa toteutetulla vyöhykkeen 1 maksimipysäköintiajan pidentämisellä 1 tunnista 2 tuntiin on ollut. Samalla päivitettiin vuonna 2003 laaditun Tampereen keskustan pysäköintitutkimuksen nykytilanteen kuvaus mm. keskustan pysäköintipaikkatarjonnan osalta.

Tampereen keskustapysäköinti on kehittynyt vuoden 2003 tilanteesta kaupungin liikennepolitiikan mukaisesti; pysäköintikapasiteetti on lisääntynyt pysäköintilaitoksissa, kun maanpäällistä pysäköintiä kadunvarsilla ja erityisalueilla on rajoitettu. Nykyisellään kaupungissa on hieman enemmän julkiseen käyttöön tarkoitettua pysäköintikapasiteettia pysäköintilaitoksissa kuin katuverkolla.

Pysäköinnistä perityt maksut muodostavat Tampereen kaupungille merkittävän tuloerän. Pysäköinnin tulot ovat olleet 2000-luvulla nousussa ja erityisesti pysäköinnin virhemaksut ovat lisääntyneet. Kokonaisuudessaan kaupungille tilitetään pysäköinnistä vuosittain virhemaksut mukaan lukien noin 7 miljoonaa euroa.

Keskustan pysäköintivyöhykkeen 1 maksimipysäköintiaikaa pidennettiin vuoden 2010 alussa yhdestä tunnista kahteen tuntiin. Tämän tutkimuksen havaintojen mukaan pysäköinnin enimmäiskeston pidentäminen ei ole vaikuttanut keskivertopysäköijän pysäköinnin pituuteen kovin merkittävästi, sillä pysäköinnin hinta ohjailee lyhyisiin pysäköinteihin kalleimmalla vyöhykkeellä. Toisaalta pysäköintivirheiden määrä on laskenut vuoden 2010 aikana selvästi, minkä osasyynä lienee sallitun pysäköintiajan pidentämisen lisäksi myös pysäköintivirhemaksun korottaminen 10 eurolla vyöhykkeellä 1 joulukuussa 2009. Tämän tutkimuksen yhteydessä tehtyjen haastattelun, kyselyiden sekä yrittäjäyhdistysten ja kauppakamarin haastatteluiden perusteella voidaan todeta, että sallitun pysäköinnin keston pidentäminen kahteen tuntiin on koettu pääosin positiivisena asiana.

Vyöhykkeen 1 enimmäispysäköintiajan pidentämisen vaikutuksia tutkittiin kadunvarsipysäköinnin vuosien 2009 ja 2010 huhti-kesäkuun lippuautomaattitietojen perusteella. Tietojen perusteella vuonna 2010 vyöhykkeellä 1 ostettujen lippujen määrä on laskenut 5-9 % edelliseen vuoteen verrattuna, eli pysäköintipaikkojen vaihtuvuus on ollut pienempää. Vastaavasti vyöhykkeellä 2 lipputapahtumien määrä on kasvanut. Lipputulojen määrä on kasvanut vuosina 2009-2010 sekä vyöhykkeellä 1 että vyöhykkeellä 2. Pysäköintien keskipituudet ovat automaattitietojen perusteella kasvaneet vyöhykkeellä 1 noin kymmenellä minuutilla. Tietoja tulkittaessa on huomattava, että vuonna 2009 tehty vyöhykeuudistus (1 tunnin maksimipysäköinnin alueen laajeneminen) ei tapahtunut yhtenä tiettyä ajankohtana, vaan muutostyö valmistui kokonaisuudessaan vasta joulukuuhun 2009 mennessä. Tämän vuoksi vuoden 2009 tutkimuskuukausina otoksessa olleet automaattit ovat saattaneet olla vielä vanhassa vyöhykejärjestelmässä ja tariffissa, jolloin esimerkiksi ostettujen pysäköintilippujen vähenemää tai lipputulojen kasvua

vyöhykkeellä 1 ei voi yksilöidä ainoastaan vyöhykkeen pysäköintipaikkojen enimmäispysäköintiajan pidentymisestä johtuvaksi.

Tulevaisuudessa pysäköintilaitoksia pyritään rakentamaan enenevissä määrin maan alle. Pysäköintilaitosten kapasiteetin lisäys antaa mahdollisuuksia kehittää keskustan maanpäällistä kaupunkitilaa. Ajankohtaisin pysäköintiuudistus Tampereella on tällä hetkellä rakenteilla oleva Hämpin parkki, joka tuo Kytälän kaupunginosaan yli 900 autopaikkaa lisää. Hämpin parkin valmistuttua Kytälän kadunvarsipaikkojen tarjontaa tulee muokata, jotta pidempiaikainen pysäköinti ohjautuisi alueen pysäköintilaitoksiin. Samassa yhteydessä tulisi myös invapysäköintipaikkojen mahdollista lisätarvetta keskusta-alueella tarkastella kokonaisuutena.

Pysäköintilaitosten hinnat ovat heinäkuussa 2010 toteutettujen korotusten jälkeen Tampereella hieman halvempia kuin kalleimmalla kadunvarsipysäköintivyöhykkeellä, mutta kalliimpia kuin vyöhykkeillä 2 tai 3. Mikäli liikennepolitiikan mukaisesti halutaan kannustaa laitospysäköintiin kadunvarsipysäköinnin sijaan, on halvemmilla vyöhykkeillä paineita hinnankorotuksille.

Keskustan pysäköintipaikkojen merkintöjen todettiin nykyisellään olevan pääosin selkeitä, eikä suurempiin muutoksiin ole tarvetta. Tiedotusta voisi kuitenkin lisätä esimerkiksi kaupungin internet-sivuilla, samoin aiemmin käytössä olleen keskustan pysäköinninopastusjärjestelmän uudelleen käyttöönotto on tarpeellista.

Tampereen kaupungin pysäköintilaitoksissa ja kadunvarsipaikoilla on tällä hetkellä useita maksutapavaihtoehtoja, joiden rinnalle on toivottu uusia järjestelmiä. Teknisesti näiden käyttöönotolle ei juuri ole esteitä, mutta merkittävien käyttöönottokustannusten vuoksi uusien järjestelmien kehittämiseen kannattaa ryhtyä vain, mikäli uusilla maksutavoilla arvioidaan saavutettavan pysäköintiin lisäarvoa, ja mikäli uudelle järjestelmälle arvioidaan löytyvän merkittävästi käyttäjiä.

Tässä tutkimuksessa ei inventoitu keskusta-alueella sijaitsevien yksityisten pysäköintialueiden autopaikkojen lukumäärää, joten asukaspysäköintipaikkojen tarpeesta ei voida tehdä alueellisia päätelmiä. Nykyisen asukaspysäköintitunnuksen hinnan voidaan kuitenkin olevan edullinen verrattuna maanpäällisen pysäköintipaikan laskennalliseen vuosikustannukseen.

## LÄHTEET

Kalenoja, Hanna & Häyrynen, Juha-Pekka 2003. Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää, Tampereen keskustan pysäköintitutkimus. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenne- ja kuljetustekniikan tutkimusraportti 51.

Tampereen kaupunki 1985. Tampereen autopaikkannormit. Julkaisu BL/171985. Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto. Tampere.

Tampereen kaupunki 2007, Suunnittelupalvelut. Tampereen keskusta-alueen pysäköintitutkimus kesä 2007.

Tampereen kaupunki 2009. Yhdyskuntalautakunnan päätös 10.3.2009 § 79.

Tampereen kaupunki 2010. Pysäköinti.  
<http://www.tampere.fi/liikennejakadut/pysakointi.html>.

Taskinen, J. 2007. Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 47/2007.