

ROVAKADUN PYSÄKÖINTIJÄRJESTELYIDEN VAIKUTUS
ROVAKADUN LIIKKEIDEN MYYNTIIN

Heidi Huovinen

Opinnäytetyö
Yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja hallinnon ala
Liiketalous
Tradenomi (AMK)

2015

Yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja
hallinnon ala
Liiketalouden koulutusohjelma

Tekijä	Heidi Huovinen	Vuosi	2015
Ohjaaja	Antti Ovaskainen		
Toimeksiantaja	Rovaniemen Kehitys		
Työn nimi	Rovakadun pysäköintijärjestelyiden vaikutus Rovakadun liikkeiden myyntiin		
Sivu- ja liitemäärä	36 +3		

Rovaniemen keskustassa sijaitsevan Rovakadun yrittäjiä on puhuttanut Rovakadun pysäköinnin vaikutus heidän liikkeidensä asiakasmääriin ja sitä kautta myyntiin. Heidän mielestään pysäköinnin maksullisuus vähentää asiakkaiden käyntejä liikkeissä. Asiaa ei ole aikaisemmin tutkittu, joten tutkitulle tiedolle oli tarvetta ajatusten todentamiseksi.

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää vaikuttavatko Rovakadun pysäköintijärjestelyt Rovakadun liikkeiden myyntiin. Tutkimuksella haluttiin myös vastaus kysymykseen vaikuttaako pysäköinnin hinnoittelu liikkeiden myyntiin. Tutkimus toteutettiin kyselytutkimuksena Rovaniemen kaupunkilaisille maaliskuussa 2015. Vastauksia kyselyyn tuli yhteensä 85 kappaletta. Kaupunkilaisilta kysyttiin, vaikuttavatko Rovakadun pysäköintijärjestelyt siihen kuinka useasti he asioivat Rovakadun liikkeissä sekä asioisivatko he useammin mikäli pysäköintijärjestelyitä muutettaisiin. Tämän lisäksi kaupunkilaisilta kysyttiin mitkä pysäköintijärjestelyistä vaikuttaisivat edellä mainittuihin kysymyksiin.

Kyselytutkimuksesta saatiin selville että noin puolella vastaajista Rovakadun pysäköintijärjestelyt vaikuttavat siihen, kuinka useasti he asioivat Rovakadun liikkeissä. Noin 50 prosenttia vastasi myös asioivansa useammin liikkeissä ,mikäli pysäköintijärjestelyitä muutettaisiin. Pysäköintijärjestelyistä eniten ihmisten asiointiin liikkeissä vaikutti pysäköinnin hinta. 57 prosenttia vastanneista vastasi asioivansa useammin, mikäli pysäköinti olisi Rovakadulla edullisempaa. Tutkimuksen mukaan Rovakadun pysäköintijärjestelyillä olisi vaikutusta Rovakadun liikkeiden myyntiin.

Tutkimuksen alkuun selvitin mitä on pysäköintipolitiikka ja mitä ovat pysäköintijärjestelyt ja mihin näillä pyritään vaikuttamaan. Selvitin myös Rovaniemen kaupungin pysäköintiä koskevat linjaukset sekä Rovakadun tämän hetkiset pysäköintijärjestelyt.

Avainsanat

Pysäköintipolitiikka, pysäköintijärjestelyt, Rovakatu

School of Business and Administration
 Programme of Business Economics

Author	Heidi Huovinen	Year	2015
Supervisor(s)	Antti Ovaskainen		
Commissioned by	Rovaniemen Kehitys		
Subject of thesis	The effects of parking arrangement on the sales of stores in Rovakatu		
Number of pages	36 + 3		

Rovakatu is one of the main streets in Rovaniemi. According to entrepreneurs who own a store in Rovakatu parking arrangements may have a negative effect on the number of visitors, and less customers naturally means less sales. There is no previous research on this subject. This research could help entrepreneurs to prove that parking arrangements really have had a negative effect on both visitors and sales.

The aim of the study is to find out do parking arrangements have an effect on the sales of stores in Rovakatu and to find out the effects of parking pricing to the sales of stores in Rovakatu. A survey was carried out in March 2015. A total of 85 answers were received. The respondents were asked if parking arrangements had an effect on visiting stores in Rovakatu, and also if they would visit the stores more often if the parking arrangements would change somehow.

The results show that the parking arrangements have an effect on visiting stores among about half of the answerers. Also about 50 percent of the citizens answered that they would visit the stores more often if the parking arrangements would be changed. Even in 57 percent of the answers it was commented that if the parking was cheaper they would visit the stores more often. That means that the parking arrangements of Rovakatu do have a negative effect on the sale of stores.

In the beginning of the research terms of parking policy and parking arrangements are introduced and their possible effects. The parking policy of the city of Rovaniemi is also introduced in addition to the current parking arrangements in Rovakatu.

Key words

Parking policy, parking arrangement Rovakatu

SISÄLLYS

1 JOHDANTO.....	5
2 PYSÄKÖINTIPOLITIikka.....	6
2.1 Mitä on pysäköintipolitiikka	6
2.2 Rovaniemen kaupungin pysäköintipolitiikka.....	9
3 PYSÄKÖINTIJÄRJESTELYT.....	11
3.1 Pysäköintijärjestelyiden osatekijät	11
3.1.1 Pysäköintipaikkojen lukumäärä	11
3.1.2 Pysäköintipaikkojen sijoittelu.....	13
3.1.3 Pysäköinnin aikarajoitukset	13
3.1.4 Pysäköinnin hinnoittelu.....	14
3.1.5 Asukaspysäköinti ja pysäköinnin ohjausjärjestelmät	15
3.2 Rovakadun pysäköintijärjestelyt.....	16
4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	17
4.1 Tutkimuksen merkitys	17
4.2 Aineisto ja menetelmät.....	17
4.3 Työn eettisyys ja luotettavuus.....	19
4.3.1 Eettisyys.....	19
4.3.2 Luotettavuus.....	20
5 TULOKSET.....	21
5.1 Vastaajien perustiedot	21
5.2 Pysäköintijärjestelyiden vaikutukset liikkeissä asiointiin	22
5.3 Pysäköintijärjestelyiden muuttamisen vaikutukset liikkeissä asiointiin	23
6 TULOSTEN ANALYSOINTI JA VERTAILU	26
6.1 Pysäköintijärjestelyiden vaikutus Rovakadun liikkeiden myyntiin.....	26
6.2 Pysäköinnin hinnoittelun vaikutus Rovakadun liikkeiden myyntiin	29
7 POHDINTA	32
LÄHTEET.....	35
LIITTEET	37

1 JOHDANTO

Tämä tutkimuksen tarkoituksena on selvittää vaikuttavatko Rovakadun pysäköintijärjestelyt Rovakadulla sijaitsevien liikkeiden myyntiin. Opinnäytetyön idea syntyi kesällä 2014, kun luin lehdestä jutun, jossa oli haastateltu Rovakadulla liikkeitä pitäviä yrittäjiä. Haastattelussa kävi ilmi, että yrittäjät olivat osittain sitä mieltä, että pysäköinti vaikuttaa heidän liikkeidensä menestykseen. Mielestäni aihe kuulosti kiinnostavalta ja ajankohtaiselta. Esitin aihetta opettajalle, joka hyväksyi aiheen heti. Tilaajaksi työlleni sain Rovaniemen Kehityksen, joka tekee yhteistyötä Rovaniemeläisten yritysten kanssa.

Tutkimuksen pohjaksi etsin tietoa pysäköintipolitiikasta sekä pysäköintijärjestelyistä. Pysäköintipolitiikalla ja sen asettamilla tavoitteilla perustellaan alueilla käytettävät pysäköintijärjestelyt. Pysäköintijärjestelyt toimivat siis keinoina, joilla pyritään pääsemään politiikan asettamiin tavoitteisiin. Halusin myös saada selville Rovaniemen kaupungin mahdollisen pysäköintipolitiikan tai pysäköintiä koskevat linjaukset sekä tämän hetkiset Rovakadun pysäköintijärjestelyt.

Opinnäytetyössä lähdin etsimään vastausta kysymykseen vaikuttavatko Rovakadun pysäköintijärjestelyt Rovakadun liikkeiden myyntiin. Erityisesti haluttiin vastausta vaikuttaako pysäköinnin hinnoittelu Rovakadun liikkeiden myyntiin. Tutkimusaineiston keräsin kyselytutkimuksella Rovaniemen kaupunkilaisilta. Aihe herättää paljon mielipiteitä ja keskustelua, joten kyselylomakkeen laadinta tuli tehdä tarkasti. Lomakkeita oli täytettävänä muutamassa Rovakadun liikkeessä ja tämän lisäksi keräsin vastauksia itse Rovaniemen keskustassa.

Pyrin käsittelemään aihetta puolueettomasti, jotta tutkimuksen tulokset pysyisivät luotettavina ja niillä olisi mahdollisesti käyttöä tulevaisuudessa. Käsittelen tutkimuksen tuloksia luvussa kuusi. Työn lopussa pohdin tutkimuksen tuloksia ja peilaan niitä Rovaniemen kaupungin pysäköinnille asettamiin tavoitteisiin. Samalla pohdin työn onnistumista sekä mahdollisia uusia tutkimuksia, joita aiheesta voisi tehdä.

2 PYSÄKÖINTIPOLITIikka

2.1 Mitä on pysäköintipolitiikka

Jokainen automatka alkaa ja päättyy pysäköintiin. Joten parhaimpia tapoja säädellä auton käyttöä on pysäköinnin säätely. Pysäköintiä suunniteltaessa kaikkien toiveita ja tarpeita ei voida toteuttaa, joten on tehtävä poliittisia linjauksia siitä kenen etuja ajetaan. Tähän käytettävä voimakas väline on pysäköintipolitiikka. Pysäköintipolitiikan avulla voidaan vaikuttaa liikennemääriin joko niitä lisäten tai vähentäen. (Kodrinsky & Hermann 2011, 4; Multamäki & Taskinen 2007, 3)

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa pysäköintipolitiikka on määritelty niin, että se tarkoittaa valtion, kunnan tai muun julkisyhteisön toimia, joiden avulla pysäköintiä ohjataan määrätietoisesti kohti asetettuja tavoitteita. Pysäköintipolitiikka voidaan kohdistaa sekä erilaisiin pysäköintipaikkoihin että käyttäjäryhmiin. Puhuttaessa pysäköintipolitiikasta onkin otettava huomioon mille ryhmälle se on suunnattu. Työmatkalaiset, vierailijat ja asukkaat reagoivat kaikki eri tavalla pysäköinnin toimenpiteisiin. (Multamäki & Taskinen 2007, 5)

Käyttämällä innovatiivisia lähestymistapoja pysäköinnillä voidaan kehittää kaupungin keskustan taloudellista ja sosiaalista tilaa sekä parantaa keskustaympäristöä. Pysäköintipolitiikan valintaan vaikuttavat kaupungin päämäärät politiikan suhteen. Pysäköintipolitiikan tavoitteita voivat olla esimerkiksi kulkumuotojakaumaan vaikuttaminen, keskustaan tulevan liikenteen siirtämistä joukkoliikenteeseen liityntäpysäköinnin avulla tai keskusta asumisen tukeminen. Pysäköintipolitiikalla voidaan edistää myös keskustan liike-elämän menestymistä tai pyrkiä vapauttamaan katutilaa autoilta. Pysäköintipolitiikan avulla voidaan pyrkiä pienentämään myös hiilidioksidi päästöjä. (Kodrinsky & Hermann 2011, 8; Ojala 2003, 194)

Pysäköinnin suunnittelun ajatusmallissa on tapahtunut muutos. Vanhan mallin mukaan pysäköintitilaa tuli olla runsaasti ja sen tuli olla ilmaista. Pysäköintialueet eivät olisi ikinä saaneet olla täynnä ja kustannukset olisi tullut sisällyttää ra-

kennuksien tai hallituksen kustannuksiin. Uuden ajatusmallin mukaan taas sekä pysäköinnin tarjonnan että hinnan tulisi olla kohtuullista. Uuden ajatusmallin mukaan pysäköintialueita pyritään käyttämään tehokkaasti. (Litman 2013, 7)

Martens on määritellyt neljä eri pysäköintipolitiikan tyyppiä (Kuvio 1.). Pysäköintipolitiikka riippuu kaupungin tavoitteista liikennejärjestelmän kannalta sekä kehitysasteesta liikenteen suhteen. Kaupungin harjoittama pysäköintipolitiikka riippuu myös siitä missä vaiheessa liikenteellistä kehitystä kaupunki on menossa. (Martens 2005, 13)

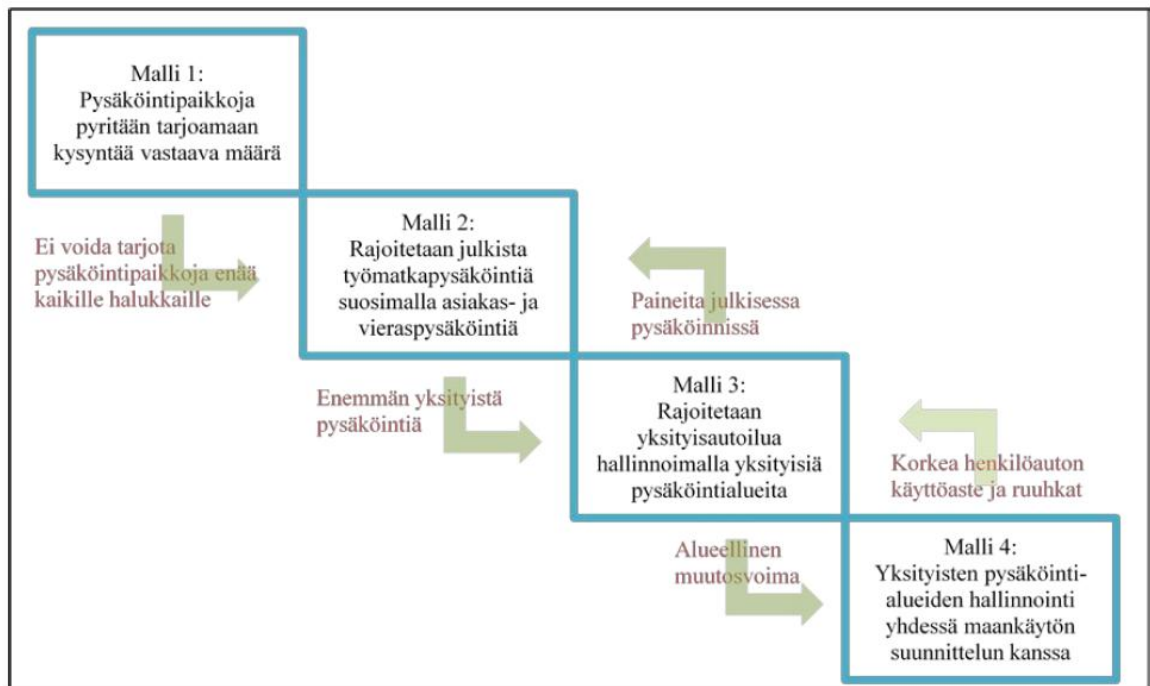
Ensimmäinen pysäköintipolitiikan tyyppi on yksinkertaisin muoto pysäköintipolitiikasta. Ensimmäinen tyyppi perustuu ”ennustaa ja tarjota” ajatusmalliin. Mallissa ennustetaan tulevaisuuden pysäköintitarvetta ja pyritään vastaamaan siihen. Tällaisissa tapauksissa pysäköinti on yleensä maksutonta, mutta maksullisuus on myös mahdollista. Mikäli pysäköinti on maksullista, sillä ei pyritä ohjaamaan tai rajoittamaan autoliikennettä vaan kattamaan osan autoliikenteen aiheuttamista infrastruktuurin ylläpidon kustannuksista. Tämä pysäköintipolitiikan tyyppi toimii melko hyvin pienissä kaupungeissa, joissa julkisen liikenteen saavutettavuus on huono ja joissa on tilaa pysäköintialueille. (Martens 2005, 13)

Toisen pysäköintipolitiikan tyyppin tavoitteena on rajoittaa työmatkalaisten pysäköintiä ja suosia asiakkaita, ostoksilla kävijöitä, vierailijoita sekä asukkaita. Poliitiikan avulla pyritään hallinnoimaan julkisia pysäköintialueita. Esimerkiksi enemmän hallinnoidaan kadunvarsipysäköintiä kuin toimistojen yksityisiä pysäköintialueita. Työmatkapysäköintiä pyritään rajoittamaan asettamalla pysäköintialueille esimerkiksi pysäköintimaksuja. Tällöin pitkäaikainen työmatkapysäköinti tulee kalliiksi. Yhden työläisen pysäköintipaikka vapautuu tällöin lyhytaikaiseen pysäköintiin usealle eri asiakkaalle. Pysäköintipolitiikan kakkostyyppiä esiintyy keskisuurissa kaupungeissa. (Martens 2005, 13)

Kolmas pysäköintipolitiikan tyyppi taas keskittyy yksityisten pysäköintipaikkojen hallintaan. Poliitiikalla pyritään hallinnoimaan toimistojen, myymälöiden ja julkisten tilojen kuten elokuvateattereiden yksityisiä pysäköintialueita. Tämän tarkoi-

tuksena on rajoittaa yksityisautoilua, lähinnä työmatkojen osalta, mutta myös muun yksityisautoilun osalta. Poliittika rajataan yleensä alueille, joissa on hyvät julkisen liikenteen yhteydet tai ne ovat historiallisesti tärkeitä alueita. Tämän pysäköintipolitiikan riskinä on kuitenkin se, että pysäköintisäännöstelyt aiheuttavat keskusta-alueiden houkuttelevuuden vähenemisen. Sen seurauksena kaupakeskukset ja työpaikat saattavat siirtyä kaupungin ulkopuolelle. (Martens 2015, 14)

Neljäs pysäköintipolitiikan tyyppi on jo paljon enemmän kuin pelkkä pysäköintipolitiikka. Sen avulla ohjataan kaupungin kehitystä tiettyyn suuntaan. Neljännen tyyppin tavoitteena on myös vähentää työmatka-autoilua sekä asiakas- ja vieraspysäköintiä. Erona kolmanteen pysäköintipolitiikan tyyppiin, neljäs tyyppi yhdistää pysäköinnin hallinnan maankäytön suunnitteluun. Tämän tyyppinen pysäköintipolitiikan malli on huomattavasti vaikeampi ottaa käyttöön, kuin muut poliittiset mallit. Tyyppin toteuttaminen vaatii suurta panostusta joukkoliikenteen kehittämiseen. (Martens 2005, 14)



Kuvio 1. Pysäköintipolitiikan tyypit (Kallio 2011, 35)

2.2 Rovaniemen kaupungin pysäköintipolitiikka

Rovaniemen kaupungille ei ole laadittu varsinaista pysäköintipolitiikkaa, mutta pysäköintiä on linjattu Rovaniemen liikennejärjestelmä 2030 asiakirjassa, jonka valtuusto on hyväksynyt. Tämän lisäksi pysäköintiä on käsitelty Rovaniemen kaupungin keskustan osayleiskaavassa. Rovaniemen keskustan pysäköintiin liittyvistä asioista sain tietoa myös Rovaniemen kaupungin työntekijöiltä Aku Raappanalta sekä Arto Pudakselta. (Raappana & Pudas 2015)

Rovaniemen keskustan osayleiskaavassa on mainittu, että liikenteellisesti keskustan kehäkadun sisäpuoli, missä myös Rovakatu sijaitsee, on jalankulkuvyöhykettä. Kaavaohjelman visiona on ollut vahvistaa Rovaniemen keskustassa kävelyä ja pyöräilyä pääasiallisina liikkumismuotoina. Tähän pyritään kehittämällä niille tarkoitettuja alueita ja väyliä. Kehitysajatus pohjautuu Euroopassa vallalla olevaan kehitykseen, jossa pyritään pitämään kaupunkien ydinkeskustat vilkkaina ja kaupallisesti kiinnostavina vähentämällä autojen määrää ja vastavasti lisäämällä jalan kulkevien ja pitkään viipyvien asiakkaiden määrää. (Raappana & Pudas 2015; Rovaniemen keskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava 2012, 86)

Rovaniemen alue on laaja ja kaupungin asiointivirrat tulevat myös muualta maakunnasta, koko maasta ja yhä enemmän myös naapurimaista. Pysäköinnin sujuva järjestäminen onkin ensiarvoisen tärkeää myös henkilöautolla tuleville. Tämä ei kuitenkaan sulje pois autoliikenteen vähentämistä ydinkeskustasta ja kävelypainotteisuuden lisäämistä. Tässä korostuu se, että pysäköintimahdollisuudet järjestetään niin, että auton voi jättää parkkiin ja kulkea keskustan asiointi- ja oleskelumatkat jalan. Tämän periaatteen mukaisesti toimii jo Rinteenkulman ja Revontulen pysäköinti. (Raappana & Pudas 2015)

Rovakadun liikennejärjestelmä asiakirjassa todetaan, että sen hetkiset pysäköintinormit vaikuttavat olevan kunnossa ja asiakaspysäköintitarjonta on riittävä. Kehitettävää kuitenkin olisi pysäköintipaikkojen tehokkaammassa organisoin-

nissa niin, että työpaikka- ja asukaspysäköintitarpeet otettaisiin paremmin huomioon.(Rovaniemen kaupunki & Lapin ELY-keskus 2012, 34,37)

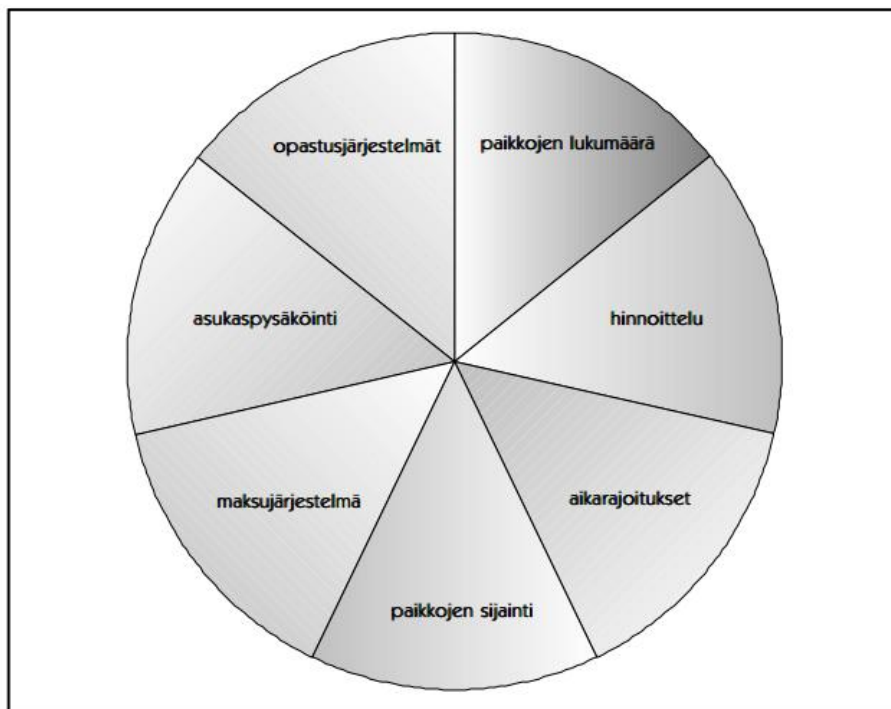
Tämä tutkimus koskee erityisesti kadunvarsipysäköintiä ja sen hinnoittelua. Kadunvarsipysäköinti tullaan pääsääntöisesti säilyttämään Rovaniemen keskustan katujen varsilla. Pysäköinnin maksullisuutta tullaan kuitenkin tarvitsemaan, jotta paikat saadaan turvattua keskustan liikkeissä asioiville. Tärkeää on myös turvata reuna-alueilla olevien pysäköintimahdollisuuksien kilpailukyky. Mikäli pysäköintimaksuja alennettaisiin tai suosittaisiin piipahduspysäköintiä, se toimisi täysin asetettuja tavoitteita vastaan.

3 PYSÄKÖINTIJÄRJESTELYT

3.1 Pysäköintijärjestelyiden osatekijät

3.1.1 Pysäköintipaikkojen lukumäärä

Eräs tärkeimmistä kaupunkikeskustan vetovoimaan, liikenteen sujuvuuteen ja keskustaan tehtävien kulkutapavalintoihin vaikuttavista tekijöistä on pysäköinti. Keskustaan tulevien matkojen määrään ja kulkutavan lisäksi pysäköintipaikkojen sijoittelulla, hinnoittelulla ja määrällä voidaan vaikuttaa myös muun muassa asumisympäristön viihtyvyyteen sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Alla olevasta kuvasta käyvät ilmi pysäköintiin vaikuttavat pysäköintijärjestelyiden osatekijät. (Kalenoja & Häyrynen 2003, 11)

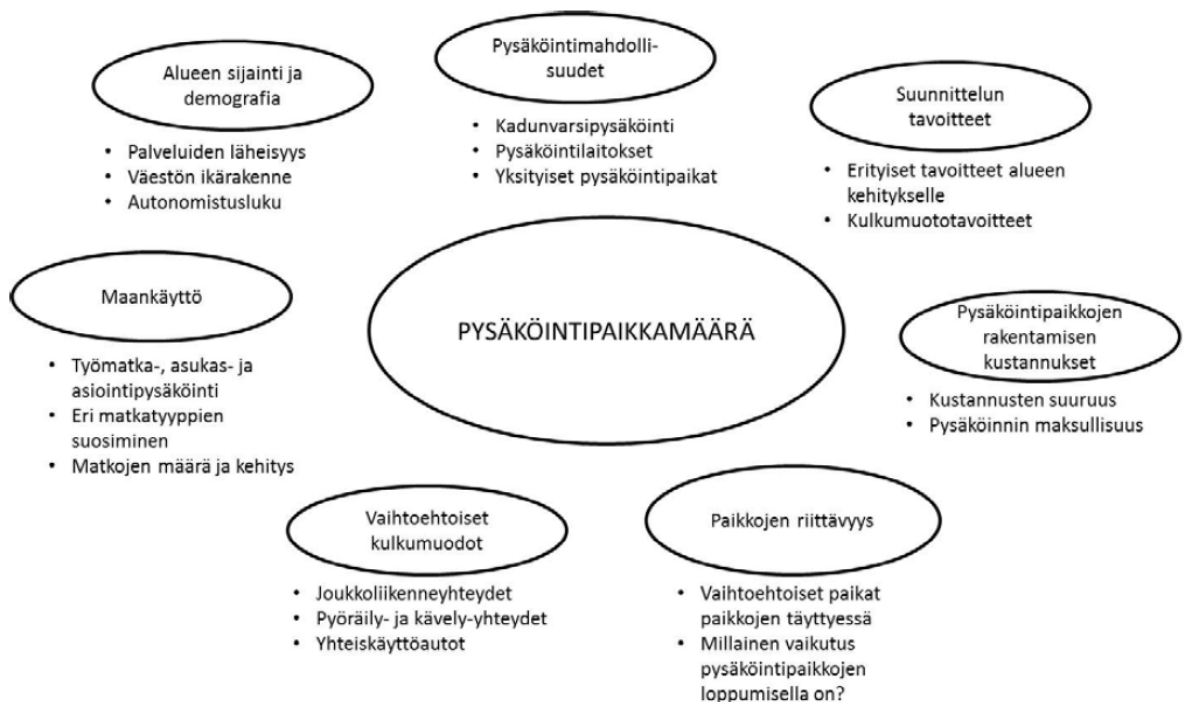


Kuvio 2. Pysäköintijärjestelyiden ja pysäköinnin ohjauksen osatekijöitä (Kalenoja & Häyrynen 2003, 11)

Pysäköintijärjestelyiden osatekijöistä pysäköintipaikkojen lukumäärän sääntelyssä käytetään yhä useammassa kaupungissa sekä vähimmäis- että enimmäisnormin mukaista periaatetta. Vähimmäisnormi on pääsääntö, jonka mu-

kaan asuntojen ja työpaikkojen yhteyteen vaaditaan tietty määrä paikkoja. Normi voidaan määrittellä esimerkiksi niin, että yksi autopaikka tiettyä asunoneliöiden tai asuntojen määrää kohti. Enimmäisnormilla taas rajoitetaan toteutettavien paikkojen enimmäismäärää. Enimmäisnormia käytetään yleensä esimerkiksi keskustoissa ja muilla tarkkaa sääntelyä vaativilla alueilla. (Ojala 2003, 194)

Pysäköintipaikkojen lukumäärään vaikuttaa tehokkaimmin kaavoitus. Kaavoituksella vaikutetaan vahvasti myös pysäköintipaikkojen sijaintiin. Pysäköintipaikkojen ohjeellisista määristä sekä sijoitusperiaatteista voidaan päättää esimerkiksi yleiskaavassa tai erillisellä periaatepäätöksellä. Asemakaavassa taas määritellään paikkojen tarkempi sijoitus ja toteutus. Pysäköintipaikkojen tarpeeseen vaikuttavat useat osatekijät kuten esimerkiksi autoistuminen, väestön ja maankäytön kehitys. Näillä kaikilla on myös runsaasti taustavaikuttajia. Alla olevasta kuvasta käy ilmi, millaisia tekijöitä tulee ottaa huomioon suunniteltaessa pysäköintipaikkojen määrää.(Ojala 2003, 194–195)



Kuvio 3. Pysäköintipaikkojen määrän suunnitteluun vaikuttavia tekijöitä (Karhula, Tiikkaja, Palonen & Kalenoja 2013, 15)

3.1.2 Pysäköintipaikkojen sijoittelu

Pysäköintipaikkojen sijoittelussa pysäköintipaikat voivat olla kadun varrella tai tonteilla. Useimmiten sopivan pysäköintitavan tonteille ratkaisee pysäköintipaikasta aiheutuvat kustannukset. Rakentamiskustannukset vaihtelevat toteutuksesta riippuen. Yleensä halvimpia ovat maantasoon rakennetut pysäköintialueet, kun taas kellariin tai useampaan tasoon rakennettavat pysäköintipaikat ovat huomattavasti kalliimpia. (Ojala 2003, 197)

Kun pysäköinnin sijoittelua ajatellaan kulkumuotoon vaikuttamisen näkökulmasta, pitäisi pyöräpysäköinnin sekä joukkoliikenteen pysäkin olla lähempänä asuntoja, työpaikkoja ja kauppoja kuin autopaikkojen. Kadunvarsipysäköinnissä on monia huonoja puolia: se aiheuttaa liikennettä, joka taas aiheuttaa häiriötä ympäristölle. Kadunvarsipysäköinti saattaa myös vaikeuttaa kadun talvikunnossapitoa. Näistä seikoista huolimatta myös kadunvarsipysäköinnillä on käyttöalueensa. Kaupungin keskustoissa voi olla tilanne, että ainoa mahdollisuus toteuttaa asiakas- tai asukaspysäköinti on kadunvarsi. Pääsääntöisesti tällainen pysäköinti sopii kuitenkin parhaiten lyhytaikaiseen pysäköintiin. (Ojala 2003, 197)

Kadunvarsipysäköintiä voidaan toteuttaa usealla tavalla. Pysäköintipaikat voidaan sijoittaa jonoon, jolloin autot ovat peräkkäin. Tätä kutsutaan suuntaispysäköinniksi. Pysäköintipaikat voidaan sijoittaa myös joko vinottain tai kohtisuoraan ajorataan nähden. Kadunvarressa olevat pysäköintipaikat voivat olla joko ajoradalla tai paikkoja varten on voitu tehdä erilliset pysäköintisyvennykset. (Ojala 2003, 197)

3.1.3 Pysäköinnin aikarajoitukset

Pysäköinnin ohjauskeinot perustuvat usein aikaan tai maksuun. Kun pysäköintipaikkoja on riittämätön määrä kysyntään nähden, paikkoja voidaan kontrolloida aikarajoituksin tai perimällä pysäköinnistä maksua. (COST action 342 2005, 40)

Yksi tavallisimmista keinoista pysäköinnin hallinnassa on pysäköinnin pituuden rajoittaminen. Pysäköinnin lyhyet aikarajoitukset mahdollistavat tehokkaan kierroksen pysäköintipaikoilla sekä estävät pitkäaikaisen pysäköinnin. Aikarajoitukset voivat olla alle 15 minuuttia tai jopa yli kahdeksan tuntia. (Karhula ym. 2013, 18)

Hyvin lyhyet aikarajoitukset palvelevat paikkoja, joissa on saatto- ja noutoliikennettä, esimerkiksi joukkoliikenneasemilla, kouluilla ja hotelleilla. Lyhyitä aikarajoituksia, jotka ovat 15-30 minuuttia voivat palvella paikoissa, joissa vaaditaan vain lyhyttä asiointipysäköintiä. Tällaisia paikkoja voivat olla esimerkiksi virastojen pysäköintialueet. (Karhula ym. 2013, 18)

Keskipitkillä aikarajoituksilla (0,5-4 tuntia) pyritään estämään työpaikkapysäköijien käyttämästä asiointipysäköintiin tarkoitettuja pysäköintipaikkoja. Tällaiset asiointipysäköintipaikat palvelevat luonnollisesti pidempää asiointipysäköintiä, kuten pankissa, kaupassa tai syömässä käyntiä. Pitkät aikarajoitukset taas palvelevat vastaavasti asukas- ja työmatkapysäköintiä. (Karhula ym. 2013,18)

3.1.4 Pysäköinnin hinnoittelu

Pysäköinti ei todellisuudessa ole ikinä ilmaista. Pysäköinnistä maksetaan joko suorasti tai jonkin muun palvelun kautta. Mikäli pysäköinti näyttäisi olevan ilmaista, pysäköinnin hinta on todennäköisesti sisällytetty veroihin, vuokraan tai myytävien tavaroiden myyntihintoihin. (Litman 2011, 2)

Pysäköinnin hinnoittelu on aiheellista erityisesti sellaisissa paikoissa, missä liikenne on tukkoista. Pysäköinnin hinta tulisi asettaa niin, että pysäköintipaikkojen käyttöaste olisi 85- 90 prosenttia. Autoilijoille olisi hyvä olla opastusta pysäköintipaikkojen sijainneista ja hinnoista, jolloin he voivat itse valita mukavan kalliimman pysäköintipaikan ja halvemman ehkä hieman kauempana olevan pysäköintipaikan väliltä. Pysäköinnin hinnoittelulla voidaan aiheuttaa myös erilaisia kuljetusjärjestelmän muutoksia: ajoneuvon omistaja määrät voivat vähentyä, kulkutapa voi muuttua autoilusta kävelyyn, pyöräilyyn tai julkisen liikenteen käyt-

tämiseen. Matkan määränpää saattaa myös muuttua halvemman pysäköintipaikan mukaan.(Litman 2011, 4)

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella todetaan, että pysäköinnin hintaan vaikuttaa se nähdäänkö pysäköinti itsenäisesti hinnoiteltavana toimintona vai koetaanko pysäköinti välttämättömäksi palvelutoiminnaksi. Mikäli pysäköintitoiminta on itsenäistä toimintaa, hinta muodostuu normaalisti markkinatalouden sääntöjen mukaisesti. Jos pysäköinti taas on välttämätöntä palvelutoimintaa esimerkiksi työpaikka tai asukaspysäköintiä on pysäköinti usein käyttäjälle alihinnoiteltua. Rahoittamiseen osallistuu tällöin yleensä työnantaja, kiinteistönomistaja tai yhteiskunta. Pysäköinti voi toimia myös kaupan lisäpalveluna. Tällöin paikan hinnoitteluun vaikuttaa pysäköintipaikan tuoma liikevaihdon lisäys ja toisaalta pysäköintipaikan kustannukset. (Multamäki & Taskinen 2007, 6)

3.1.5 Asukaspysäköinti ja pysäköinnin ohjausjärjestelmät

Tämän tutkimuksen kannalta pysäköintijärjestelyiden osatekijöistä asukaspysäköinti ei ole niin tärkeä kuin edellä mainitut muut osatekijät, koska tutkimuksessa käsitellään kadunvarsipysäköintiä. Asukaspysäköinnin paikkojen tarve riippuu asumismuodosta sekä asuinalueen sijainnista. Tulevaisuudessa autopaikkojen riippuu autoistumisen ja asumisväljyyden arvioituista muutoksista.(Ojala 2003, 195)

Pysäköintijärjestelyillä pyritään pääsääntöisesti säätelemään pysäköintiä. Suoranaisen sääntelyn lisäksi pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan ohjata opastuksella. Kehittämällä ja toteuttamalla opastusjärjestelmiä voidaan parantaa ydinalueiden ulkopuolella olevien pysäköintialueiden- ja laitosten käyttötehokkuutta. (Ojala 2003, 203)

3.2 Rovakadun pysäköintijärjestelyt

Rovakadulla on tällä hetkellä pysäköintipaikkoja yhteensä 162 kappaletta. Paikkojen koko on 2,5 X 5,0 metriä. Rovakadun pysäköintiä rajoitetaan arkisin 8:00-18:00 ja lauantaisin 8:00-16:00 välisenä aikana maksullisuuden avulla. Sunnuntaisin ja iltaisin Rovakadulla pysäköinti on ilmaista. Rovakadulla ei ole pysäköintikiekollista pysäköintiä. (Raappana & Pudas 2015)

Pysäköinti Rovakadulla maksaa 1,40€/ tunti. Pysäköinnin pystyy maksamaan pysäköintilippuautomaatteihin kolikoilla, joita Rovakadulta löytyy 19 kappaletta. Tämän lisäksi pysäköinnin pystyy maksamaan myös matkapuhelimella toimivien mobiilipalveluiden avulla. Tällaisia ovat esimerkiksi Next Park, eParkki ja EasyPark. Pysäköintiä ohjeistetaan liikennemerkkien avulla ja lippuautomaateista löytyy ohjeistus, kuinka pysäköinnin maksu onnistuu. (Raappana & Pudas 2015)

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

4.1 Tutkimuksen merkitys

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää onko Rovakadun pysäköintijärjestelyillä vaikutusta Rovakadun liikkeiden myyntiin. Tavoitteena on myös selvittää onko pysäköintijärjestelyihin kuuluvalla pysäköinnin maksullisuudella vaikutusta Rovakadun liikkeiden myyntiin.

Tutkimuksen aihe on ajankohtainen ja tutkimukselle on todettu olevat tarvetta. Rovakadun yrittäjiä on puhuttanut pysäköinnin hinnoittelu, mikä yrittäjien mielestä vaikuttaa liikkeiden asiakasmääriin ja sitä kautta myyntiin. Jos asiaan tahdotaan tulevaisuudessa muutosta, on hyvä olla olemassa tutkittua tietoa. Tämä tutkimus antaa vahvistuksen yrittäjien epäilyihin tai sitten kumooa ne.

4.2 Aineisto ja menetelmät

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää vaikuttaako Rovakadun pysäköintijärjestelyt Rovakadun liikkeiden myyntiin. Tutkimuksella halutaan vastaus myös kysymykseen vaikuttaako pysäköintijärjestelyihin kuuluva hinnoittelu Rovakadun liikkeiden myyntiin. Rovakadun liikkeiden myyntiin vaikuttavat kaupunkilaiset ja kuinka paljon he ostavat yritysten tuotteita ja palveluita. Tutkimuksessa tulisi siis saada selville asioisivatko kaupunkilaiset liikkeissä useammin, jos pysäköintijärjestelyitä muutettaisiin jollakin tapaa.

Tutkimuksen pohjaksi halusin selvittää, minkälainen tilanne Rovakadulla on tällä hetkellä pysäköintijärjestelyiden osalta. Pohjatiedon sain kahdelta Rovaniemen kaupungin työntekijältä suunnittelupäällikkö Aku Raappanalta sekä laatuvaastava Arto Pudakselta. Tiedonkeruu oli suunnitelman mukaan tarkoitus suorittaa haastatteluna, mutta aikataulullisten syiden takia tiedonkeruu suoritettiin kyselyinä. Laadin avoimet kysymykset (Liite 2.) ja lähetin ne sähköpostitse Arto Pudakselle, joka oli välittänyt kysymykset myös Aku Raappanalle. Saatujen vastausten ja internetistä löytyvien julkaisujen avulla sain tiedot Rovakadun tämän-

hetkisistä pysäköintijärjestelyistä. Sain kyselyn avulla myös lukuja, jotka kertovat minkä verran pysäköinnistä kaupunki saa tuloja ja minkä verran pysäköinnin ylläpito kaupungille maksaa.

Tutkimuksen muun aineiston keruu suoritettiin kyselytutkimuksena. Rovaniemellä tai muualla Suomessa ei ollut tehty täysin vastaavaa tutkimusta aikaisemmin, joten kyselylomake tuli laatia itse. Pyrin tekemään kyselylomakkeesta mahdollisimman lyhyen ja tiiviin, jotta ihmisten kynnyks täyttää lomake pienenisi. Halusin myös rajata tarkasti saatavan informaation määrän.

Kyselylomakkeen (Liite 1.) neljä ensimmäistä kysymystä käsittelevät itse aihetta ja kaksi viimeistä koskevat vastaajan perustietoja. Kaikki kysymykset ovat monivalintakysymyksiä. Tiesin aiheen herättävän vahvoja mielipiteitä, joten pyrin välttämään avoimia kysymyksiä lomakkeessa. Tällöin sain vastaajat pysymään halutussa aiheessa.

Kyselylomakkeita oli täytettävänä viikon ajan (25.3–1.4.2015) neljässä eri Rovakadun liikkessä. Tämä lisäksi keräsin aineistoa itse haastatteleamalla kaupunkilaisia lauantaina 28.3 Rovaniemen keskustassa Rovakadun ja Lordiaukion alueella aamupäivällä klo 10–12:00 välisenä aikana. Kyselylomakkeita oli täytettävänä myös Kunnan Taitoa Oy:n Rovaniemen toimipisteen kahvihuoneessa sekä Lapin lennoston taukotiloissa kahden päivän ajan viikolla 13. Vastauksia tuli yhteensä 85 kappaletta.

Kokosin kyselytutkimuksesta saadun aineiston Exeliin tekemääni havaintomatriisiin. Jokainen lomake syötettiin matriisiin erikseen. Matriisin riveillä oli lomakenumero ja sarakkeet olivat kysymyksiä. Kysymyksissä 2. ja 4 oli mahdollista valita useampi vaihtoehto, näin ollen yksi sarake edusti yhtä vaihtoehtoa. Monivalinta kysymyksissä sarakkeeseen merkittiin joko 1 tai 0. 1 merkitsi sitä, että henkilö on valinnut tämän vaihtoehdon ja 0 taas sitä että vaihtoehtoa ei ole valittu. Kysymyksissä, joissa valittiin vain yksi vaihtoehto, sarakkeeseen merkittiin vaihtoehdon numeron.

Havaintomatriisin avulla keräsin tiedot jokaisesta kysymyksestä omaan taulukoonsa. Laskin sekä vastausten kappalemäärät, että prosenttiosuudet kysymykseen vastanneiden kokonaismäärästä. Kysymyksistä saaduista taulukoista itsessään saatiin jo vastaukset tutkimuskysymyksiin, joten käytin aineiston analysoinnissa ainoastaan ristiintaulukointia. Käytin ristiintaulukointia lähinnä tutkiakseni onko vastaajien sukupuolella tai iällä vaikutusta miten vastaaja on vastannut muihin kyselyyn kysymyksiin.

Työn tilaajana toiminut Rovaniemen Kehitys toivoi tutkimukselta, että sen avulla saataisiin konkreettisia lukuja pysäköinnin vaikutuksista liikkeiden myyntiin. Tämän takia tarvitsin myös kaupunkilaisilta kyselytutkimuksesta saatavan aineiston lisäksi tietoa Rovakadun liikkeiden asiakkaan keskiostosta. Keskioston avulla pystyn arvioimaan pysäköintijärjestelyiden vaikutusta liikkeiden myyntiin. Kävin kysymässä asiakkaan keskiostoa suoraan liikkeissä. Sain arvion asiakkaan keskiostoksesta neljästä eri liikkeestä. Liikkeet pysyvät kuitenkin anonyymeina. Käytän tutkimuksen aineistoa käsiteltäessä käsitteitä liike A, B, C ja D.

4.3 Työn eettisyys ja luotettavuus

4.3.1 Eettisyys

Tähän tutkimukseen ei liity suurempia eettisiä kysymyksiä. Tutkimusta tehdessä noudatetaan hyvää tieteellistä käytäntöä. Käytäntöihin kuuluu muun muassa se, että tutkimustyössä noudatetaan rehellisiä, huolellisia ja tarkkoja toimintatapoja. Tutkimusta tehdessä ei myöskään plagioida muiden tekstejä eikä oma tulosten raportointi saa olla harhaanjohtavaa tai puutteellista. (Hirsijärvi, Remes & Sajaavaara 2009, 23–26)

Työn eettisyyteen liittyy myös se, että kyselytutkimusta tehdessä yksittäiseen vastaukseen ei voida yhdistää vastaajana ollutta henkilöä. Vastaukset ovat siis anonyymeja. Kyselyyn vastaajalle tulee myös kertoa millaiseen kyselyyn hän on vastaamassa ja mihin kyselyn tuloksia käytetään. Vastaajaa ei saa johdatella vastaamaan kysymyksiin halutulla tavalla.

Tutkimuksen tilaajana toimii Rovaniemen Kehitys, joka tekee yhteistyötä yrittäjien kanssa. Tutkimukselle on ollut tarvetta erityisesti yrittäjien suunnalta. Tutkimusta tehdessä tulee kuitenkin pysyä puolueettomana ja tuloksia on pystyttävä tarkastelemaan myös puolueettomasti. Näin tutkimuksen tulokset eivät vääristy.

4.3.2 Luotettavuus

Luotettavuutta arvioitaessa käytetään kahta eri käsitettä validiteettia ja reliabiliteettia. Lyhyesti määriteltynä validiteetti tarkoittaa sitä, että tutkimusongelman kannalta tutkitaan oikeita asioita. Reliabiliteetti taas tarkoittaa sitä, että tutkimustulokset ovat pysyviä. Pysyvyydellä tarkoitetaan sitä, että mikäli tutkimus toistetaan samalla tavalla, saadaan eri mittauskerroilla kuitenkin samat tulokset. (Kananen 2008, 79)

Työn luotettavuuteen vaikuttaa kyselytutkimuksesta saatujen vastausten määrä. Mitä enemmän vastauksia saadaan, sen luotettavampia tutkimuksen tulokset ovat.

Luotettavuuteen vaikuttaa myös kyselytutkimuksessa käytetyt kysymykset. Kysymysten tulee olla oikein aseteltuja, niin että niistä saatava tieto on tarpeellista. Kysymysten asettelussa tulee myös minimoida väärintymmärryksen mahdollisuus. Näin tutkimustulosten luotettavuus myös kasvaa. Kyselylomakkeet tulevat olemaan yrityksissä täytettävänä. Tällöin tulee huomioida se, että asiakkaat täyttävät lomakkeen omien mielipiteidensä mukaan.

Tutkimustulosten koonti ja analysointivaiheessa tulee olla tarkkana, ettei tapahdu näppäilyvirheitä. Tutkimustuloksia analysoidessa pitää välttää ”ylianalysoimista”, jolloin saatavat tulokset eivät välttämättä anna oikeaa kuvaa tilanteesta.

5 TULOKSET

5.1 Vastaajien perustiedot

Kyselyssä saatiin vastauksia yhteensä 85 kappaletta. Vastanneiden sukupuolijakauma oli hieman naisvaltainen (Taulukko 1.). Vastaajista noin 58 prosenttia oli naisia ja 41 prosenttia oli miehiä. Yksi vastaaja oli jättänyt vastaamatta sukupuolta koskevaan kysymykseen.

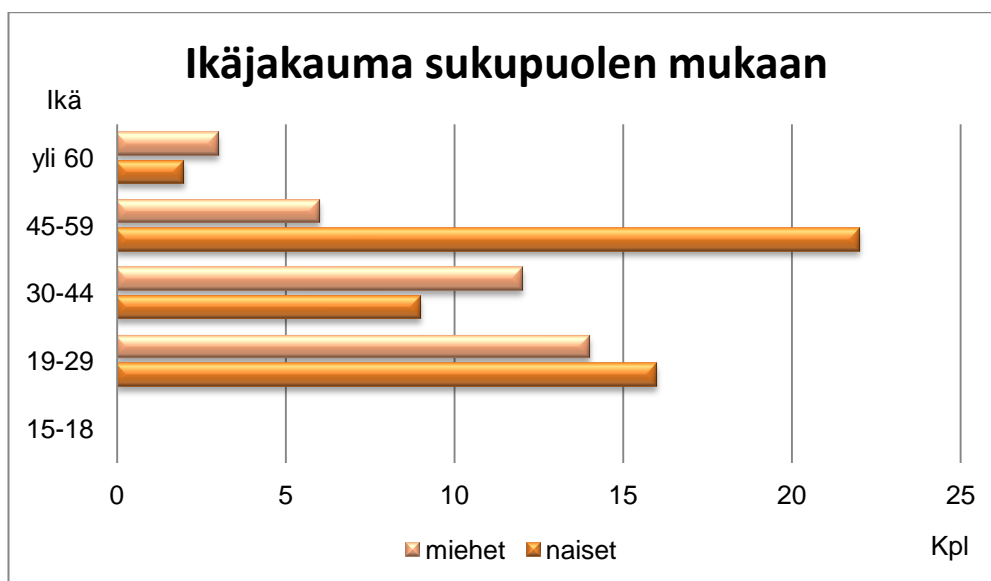
Taulukko 1. Vastaajien sukupuolijakauma

Vastaajien sukupuolijakauma		
	Kpl	%
Mies	35	41
Nainen	49	58
Ei vastausta	1	1
Yhteensä	85	100

Taulukko 2. Vastaajien ikäjakauma

Vastaajien ikäjakauma		
	Kpl	%
15 - 18 vuotta	0	0
19 - 29 vuotta	30	35
30 - 44 vuotta	22	26
45 - 59 vuotta	28	33
yli 60 vuotta	5	6
Yhteensä	85	100

Vastaajien ikäjakauma meni suhteellisen tasaisesti, ainoastaan nuorimpaan ikäryhmään ei sattunut yhtään vastaajaa ja vanhimman ikäluokan vastaajia oli kuusi prosenttia kaikista vastaajista. Henkilöauto ajokortin saa vasta täytettyään 18, mutta halusin ottaa huomioon tutkimuksessa myös mopoautoilla mahdollisesti liikkuvat nuoret. (Taulukko 2.) Vastaajien ikäjakauma sukupuolen mukaan meni muuten tasaisesti, mutta ikäluokassa 45–59-vuotiaat oli naisia reilusti enemmän.



Kuvio 4. Vastaajien ikäjakauma sukupuolen mukaan

5.2 Pysäköintijärjestelyiden vaikutukset liikkeissä asiointiin

Kyselylomakkeen ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin vaikuttavatko Rovakadun pysäköintijärjestelyt siihen, kuinka useasti asioita Rovakadun liikkeissä? Kaikki kyselyyn vastanneet vastasivat tähän kysymykseen. Mielenpitoet tämän kysymyksen osalta menivät melko tasaisesti. Hieman suuremmalla osalla vastaajista (56 %) pysäköintijärjestelyt vaikuttavat siihen kuinka useasti asioivat Rovakadun liikkeissä.

Taulukko 3. Pysäköintijärjestelyiden vaikutus liikkeissä asiointiin

Pysäköintijärjestelyiden vaikutus liikkeissä asiointiin		
	Kpl	%
Vaikuttaa	48	56
Ei vaikuta	37	44
Yhteensä	85	100

Kysymyksessä kaksi kysyttiin mitkä pysäköintijärjestelyt erityisesti vaikuttavat siihen, kuinka useasti asioi Rovakadun liikkeissä. Tämä kysymys oli tarkoitettu niille, jotka olivat vastanneet edelliseen kysymykseen ”Kyllä”. Kysymykseen oli kuitenkin vastannut myös kaksi sellaista henkilöä, jotka olivat vastanneet kysy-

mykseen yksi "Ei". Tähän kysymykseen vastaajia oli siis yhteensä 50 kappaletta. Kysymykseen oli mahdollista valita useampi kuin yksi vaihtoehto.



Kuvio 5. Pysäköintijärjestelyt, jotka vaikuttavat liikkeissä asiointiin

Kyselyn perusteella eniten liikkeissä asiointiin pysäköintijärjestelyistä vaikuttavat pysäköinnin hinta sekä paikkojen määrä. Pysäköinnin hinta vaikuttaa 70 prosentilla vastaajista ja paikkojen määrä 68 prosentilla vastaajista siihen kuinka useasti asioivat Rovakadun liikkeissä. (Kuvio 5.)

10 prosenttia vastaajista, vastasi liikkeissä asiointiin vaikuttavan muun pysäköintijärjestelyn. (Kuvio 5.) Muuksi syyksi oli mainittu muun muassa: vaikea parkkeerata, paikkoja on vaikea löytää sekä parkkikiekollisten paikkojen puute. Yksi vastaajista oli myös maininnut, että parkkiautomaatit ovat usein rikki ja joutuu useasti etsimään ehjää.

5.3 Pysäköintijärjestelyiden muuttamisen vaikutukset liikkeissä asiointiin

Kyselylomakkeen kysymyksessä kolme kysyttiin asioisitko useammin, jos järjestelyjä muutettaisiin. Tähän kysymykseen oli jättänyt vastaamatta kuusi henkilöä,

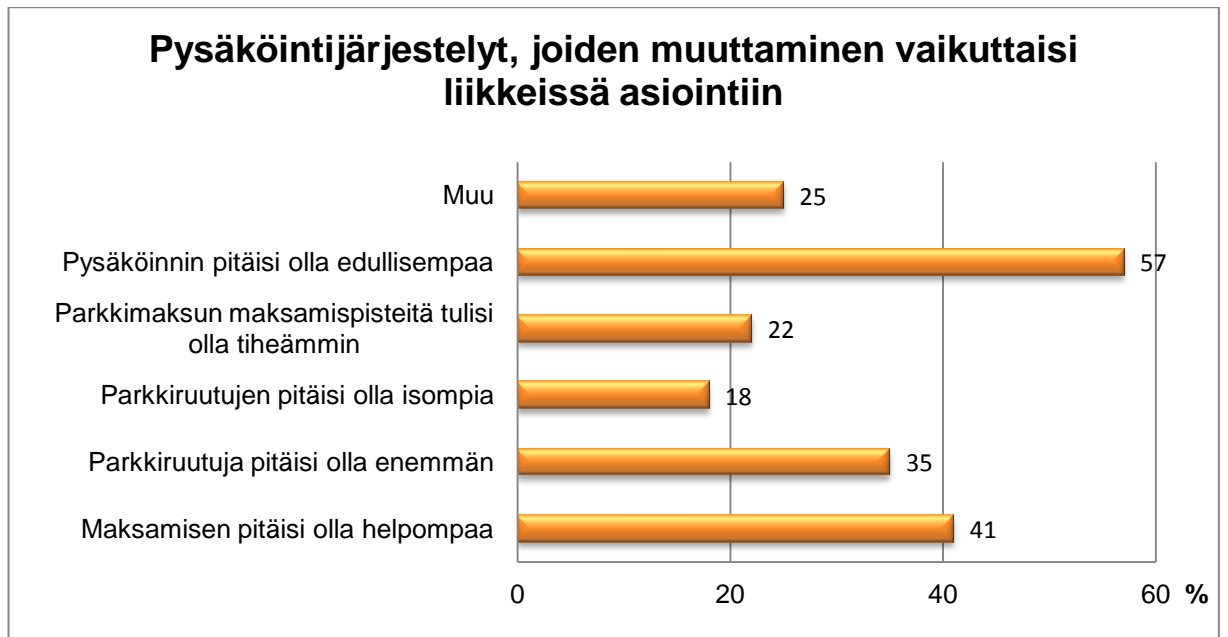
joten yhteensä kysymykseen vastanneita oli 79. Kaikista kyselyyn osallistuneista 53 prosenttia asioisi useammin Rovakadun liikkeissä, jos pysäköintijärjestelyitä muutettaisiin (Taulukko 4.). Kysymyksessä ei ollut vaihtoehtoa ”en osaa sanoa”. Voidaan olettaa, että henkilöt, jotka eivät kysymykseen vastanneet eivät osanneet sanoa asioisivatko useammin Rovakadun liikkeissä, jos pysäköintijärjestelyitä muutettaisiin.

Taulukko 4. Asioisiko henkilö useammin liikkeissä, jos pysäköintijärjestelyitä muutettaisiin

Asioisiko henkilö useammin liikkeissä, jos pysäköintijärjestelyitä muutettaisiin		
	kpl	%
Kyllä	45	53
Ei	34	40
Ei vastausta	6	7
Yhteensä	85	100

Kysymyksen numero neljä avulla pyrittiin selvittämään mitä pysäköintijärjestelyitä tulisi muuttaa, jotta ihmiset asioisivat useammin Rovakadun liikkeissä. Kysymykseen neljä tuli vastata silloin, jos vastasi kysymykseen numero kolme ”kyllä”. Kysymykseen neljä oli kuitenkin vastannut myös kuusi sellaista henkilöä, jotka olivat vastanneet kysymykseen kolme ”Ei” tai olivat jättäneet vastaamatta kokonaan kysymykseen kolme. Kysymyksen neljä oli vastannut siis yhteensä 51 henkilöä.

Kysymykseen vastanneista 57 prosentin mielestä pysäköinnin tulisi olla edullisempaa. Tällöin he asioisivat Rovakadun liikkeissä useammin. Seuraavaksi pitäisi pysäköinnin maksujärjestelmä muuttaa helpommaksi. Tämän muuttaisi 41 prosenttia kysymykseen vastanneista. Pienin osa vastaajista (18 %) suurentaisi parkkiruutujen kokoa. (Kuvio 6.)



Kuvio 6. Pysäköintijärjestelyt, joiden muuttaminen vaikuttaisi liikkeissä asiointiin

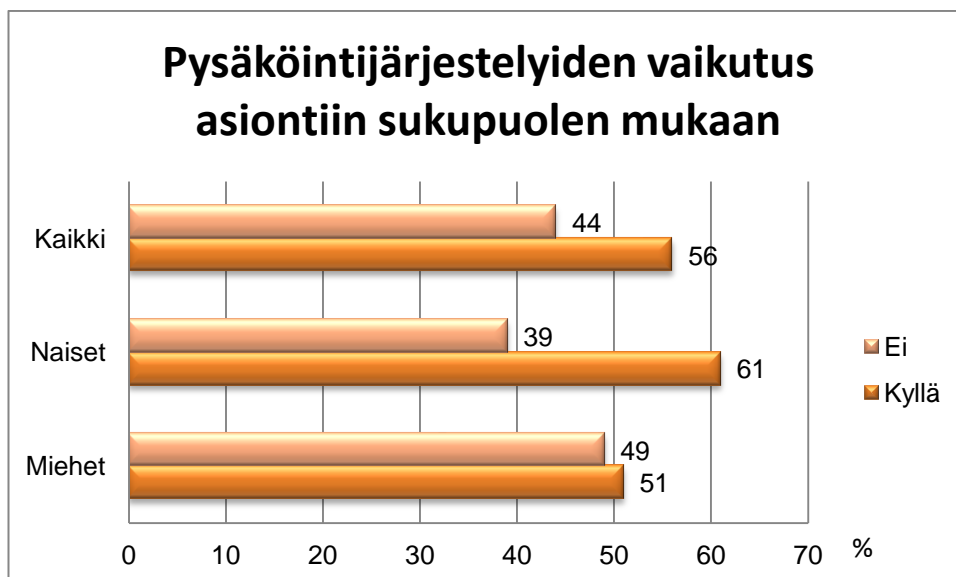
Kysymyksessä oli mahdollisuus myös valita ”Muu, miten?” vaihtoehto. Tämän vaihtoehdon oli valinnut 25 prosenttia kysymykseen vastanneista (Kuvio 6.). Pysäköinti tulisi useamman vastaajan mielestä muuttaa ilmaiseksi tai parkkikielisiä paikkoja tulisi olla myös keskustassa. Pysäköinnin maksujärjestelmää myös modernisoitaisiin tai muutettaisiin.

6 TULOSTEN ANALYSOINTI JA VERTAILU

6.1 Pysäköintijärjestelyiden vaikutus Rovakadun liikkeiden myyntiin

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää vaikuttavatko Rovakadun pysäköintijärjestelyt Rovakadun liikkeiden myyntiin. Ensimmäiseen kysymykseen vastausten perusteella saatiin selville, että kaiken kaikkiaan 56 prosentilla vastaajista pysäköintijärjestelyt vaikuttavat siihen kuinka useasti he asioivat Rovakadun liikkeissä. (Kuvio 7.)

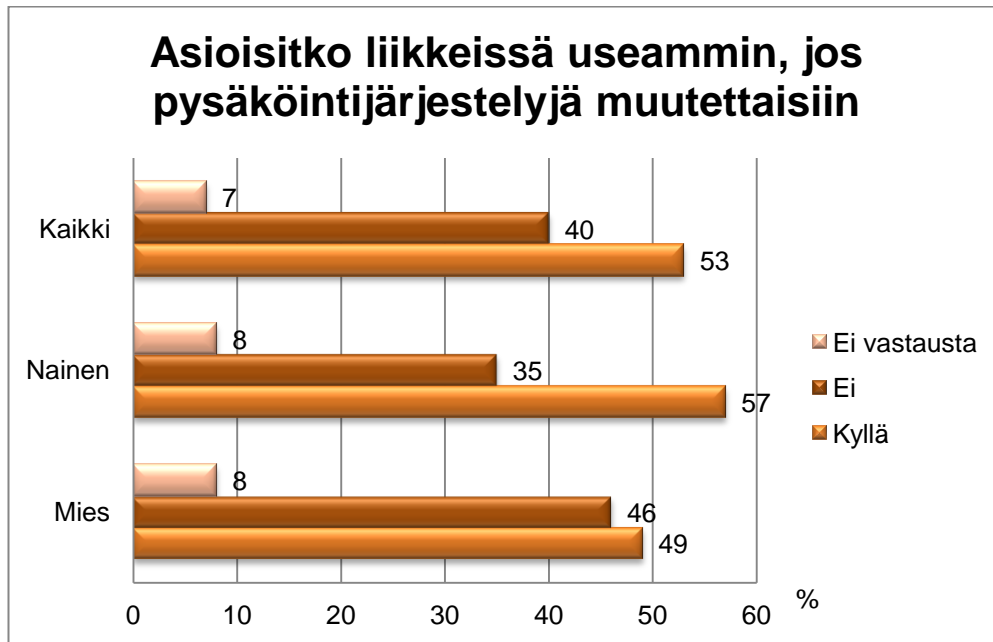
Kysymystä laatiessa oletettiin, että mikäli vastaaja vastaa kysymykseen kyllä, pysäköintijärjestelyt vaikuttavat liikkeissä asiointiin negatiivisesti eli henkilöt eivät asioi liikkeissä pysäköintijärjestelyistä johtuen useasti. Kysymyksen numero 3. avulla saatiin vahvistus kysymyksen 1. antamalle olettamalle. Kysymyksessä 3. kysyttiin ”Asioisitko useammin, jos järjestelyjä muutettaisiin?”. Sekä kysymykseen yksi että kolme vastasi kyllä vähän yli 50 prosenttia vastaajista. Tämä osoittaa, että pysäköintijärjestelyillä on vaikutusta siihen kuinka useasti ihmiset asioivat Rovakadun liikkeissä. (Kuvio 7.; Kuvio 8.)



Kuvio 7. Pysäköintijärjestelyiden vaikutus asiointiin sukupuolen mukaan

Kysymyksien 1 ja 3 välillä oli pieniä eroja. Osa vastaajista oli jättänyt vastaamatta kysymykseen kolme. Heitä oli 7 prosenttia kaikista vastaajista. Luulta-

vimmin he eivät osanneet sanoa asioisivatko useammin, mikäli pysäköintijärjestelyjä muutettaisiin. Vertailtaessa tuloksia sukupuolten välillä, pysäköintijärjestelyt vaikuttavat naisilla selvästi enemmän siihen kuinka useasti asioivat liikkeissä kuin miehillä. Naiset myös asioivat liikkeissä miehiä useammin, jos järjestelyjä muutettaisiin. (Kuvio 7.; Kuvio 8.)



Kuvio 8. Asioisitko useammin, jos pysäköintijärjestelyitä muutettaisiin

Pysäköintijärjestelyiden vaikutusta myyntiin voidaan arvioida näiden kysymysten antamien tietojen sekä liikkeistä saatujen asiakkaiden keskiostojen avulla. Sain tutkimusta varten arvion asiakkaan keskiostosta neljästä eri alan liikkeestä. Liikkeet pysyvät anonyyminä. Liikkeistä käytetään nimiä A, B, C, D. Asiakkaan keskiostot käyvät ilmi alla olevasta taulukosta. (Taulukko 5.)

Taulukko 5. Asiakkaan keskimääräinen kertaostos

Liike	Asiakkaan keskimääräinen kertaostos
A	80 €
B	20 €
C	10 €
D	70 €

Oletetaan, että kaikki 53 prosenttia, jotka vastasivat asioivansa useammin Rovakadun liikkeissä, ostaisivat myös käynnillään liikkeen tuotteita tai palveluita. Tällöin liikkeiden myynti myös kasvaisi 53 prosentilla. Tarkastelen tilannetta esimerkin avulla. Ajatellaan, että liikkeissä asioi viikossa 100 maksavaa asiakasta. Alla olevasta taulukosta käy ilmi jokaisen liikkeen viikon myynti. (Taulukko 6.)

Taulukko 6. Liikkeiden viikon myynti, kun asiakkaita 100 kpl/viikko

Liike	Asiakkaan keskimääräinen kertaostos	Myynti kun, 100 asiakasta/viikko
A	80 €	8000 €
B	20 €	2000 €
C	10 €	1000 €
D	70 €	7000 €

Jos pysäköintijärjestelyitä muutettaisiin ja 53 prosenttia asioisi liikkeessä myös toisen kerran viikon aikana. Oletetaan myös, että asiakas tuo liikkeelle myyntiä kummallakin käyntikerrallaan. Tällöin liikkeissä kävisi viikon aikana 153 maksavaa asiakasta. Alla olevasta taulukosta käy ilmi, millainen vaikutus asiakasmäärän kasvulla on liikkeiden myyntiin. (Taulukko 7.)

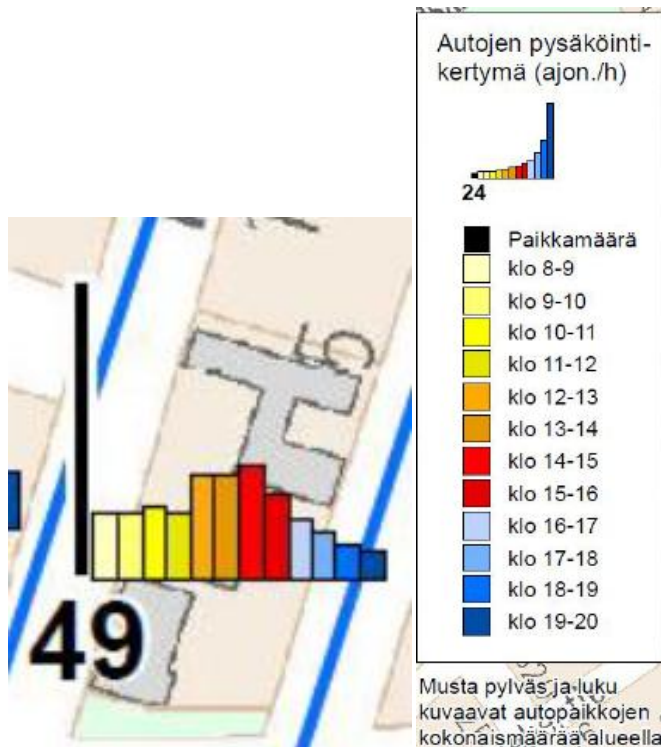
Taulukko 7. Liikkeiden viikon myynti, kun asiakkaita 153 kpl/viikko

Liike	Asiakkaan keskimääräinen kertaostos	Myynti, kun 153 asiakasta/viikko
A	80 €	12 240 €
B	20 €	3 060 €
C	10 €	1 530 €
D	70 €	10 710 €

Edellä mainittu esimerkki on kuvitteellinen. Todellisuudessa jokainen liikkeessä käyvä asiakas tuskin ostaisi liikkeen tuotteita tai palveluita. Rovakadun liikkeillä on myös jokaisella erilainen asiakasmäärä sekä asiakaskunta. Kuitenkin kasvattamalla asiakkaiden käyntimääriä saataisiin todennäköisesti myös kasvatettua liikkeiden myyntiä.

Rovaniemelle on tehty vuonna 2010 pysäköintitutkimus, jonka mukaan Rovaniemen maksullisten autopaikkojen kuormitusaste oli maksimissaan 33 prosenttia. Tutkimuksessa oli kerätty myös pysäköintikertymiä eri pysäköintialueille ja

kertymiä oli seurattu myös Rovakadulla. Toukokuussa 2010 Rovakadulla oli pysäköintipaikkoja yhteensä 49 kappaletta. Pysäköintikertymää oli mitattu joka tunti klo 8:00 ja klo 20:00 välillä siten että kuinka monta ajoneuvoa/tunti oli kadulla ollut. Alla olevasta kuvasta käy ilmi, kuinka vähän Rovakadun pysäköintiä käytetään.(Kuvio 9.) Kuvat ovat alun perin Rovaniemen liikennejärjestelmä 2030-julkaisusta. (Rovaniemen kaupunki & Lapin ELY-keskus 2012, 15-16)



Kuvio 9. Rovakadun pysäköintikertymä toukokuusta torstailta vuodelta 2010

Kun ajatellaan Rovakadun vähäistä pysäköintikertymää, se tukee tämän tutkimuksen tuloksia. Kaupunkilaiset vievät Rovakadun sijasta autonsa asiointinsa ajaksi mieluummin johonkin muualle, jolloin kynnyksensä asioida muualla sijaitsevilla liikkeillä Rovakadun liikkeiden sijaan laskee. Tällöin pysäköintijärjestelyt vaikuttavat Rovakadun liikkeiden myyntiin.

6.2 Pysäköinnin hinnoittelun vaikutus Rovakadun liikkeiden myyntiin

Tutkimuksen tavoitteena oli myös selvittää miten pysäköintijärjestelyistä juuri pysäköinnin hinnoittelu vaikuttaa liikkeiden myyntiin. Kuvio 5. käy ilmi, että

pysäköinnin hinta vaikuttaa 70 prosentilla vastaajista siihen kuinka useasti he asioivat Rovakadun liikkeissä. Mikäli pysäköintiä muutettaisiin edullisemmaksi, vastaajista 57 prosenttia asioisi useammin liikkeissä. (Kuvio 6.)

Arvioin pysäköinnin hinnoittelun vaikutusta liikkeiden myyntiin samanlaisen kuvitteellisen esimerkin avulla, kuin luvussa 6.1. Yritysten asiakkaan keskimääräisen kertaostos ja viikon myynti käyvät ilmi taulukoista 5. ja 6. Ajatellaan, että Rovakadun pysäköinnin hintaa pienennettäisiin tai muutettaisiin kokonaan ilmaiseksi, tällöin 57 prosenttia asioisi liikkeissä useammin. Tällöin liikkeissä asioisi 157 asiakasta viikossa ja liikkeiden myynti myös kasvaisi 57 prosentilla. Kuvitellaan jälleen, että jokainen asiakas toisi käynti kerrallaan rahaa liikkeeseen. Seuraavasta taulukosta käy ilmi kuinka paljon kunkin liikkeen myynti kasvaisi.

Taulukko 8. Liikkeiden myynti, kun Rovakadun pysäköinti edullisempaa

Liike	Asiakkaan keskimääräinen kertaostos	Myynti, kun 157 asiakasta/viikko	Myynti, kun 100 asiakasta/viikko
A	80 €	12 560 €	8 000 €
B	20 €	3 140 €	2 000 €
C	10 €	1 570 €	1 000 €
D	70 €	10 990 €	7 000 €

Esimerkissä tulee jälleen ottaa huomioon, että todellisuudessa tuskin jokainen liikkeessä asioinut ihminen toisi liikkeelle rahaa. Kuten aikaisemminkin totesin, asiakkaiden asiointikertoja lisäämällä saadaan todennäköisesti myös liikkeiden myynti nousemaan.

Mikäli Rovakadun pysäköinnin hinnoittelua muutettaisiin edullisemmaksi tai mahdollisesti pysäköintikiekollisiksi paikoiksi tulisi ottaa huomioon miten paikat pysyisivät vapaana liikkeiden asiakkaille. Liikkeissä työskentelevät ihmiset ja Rovakadun varrella asuvat ihmiset tarvitsevat myös autoilleen pysäköintipaikkoja. Maksullisuuden avulla on todennäköisesti saatu karsittua pitkäaikainen pysäköinti Rovakadulla, jolloin paikkoja on vapaana asiakaspysäköintiin. Toisaalta

pysäköintikiekolla voitaisiin myös rajoittaa pysäköintiä lyhytaikaiseksi, jolloin pysäköintipaikat pysyisivät vapaana asiakkaiden käyttöön ja pysäköintipaikoilla autojen vaihtuvuus olisi nopeaa.

7 POHDINTA

Tiesin jo tutkimusta suunnitellessani, että aihe tulee herättämään paljon keskustelua. Aiheesta keskusteltiin niin kotona, työpaikan kahvihuoneessa kuin ohjaajien kanssa koululla ja toimeksiantajalla. Keskusteluista olisikin varmasti saanut toisen tutkimuksen. Tästä johtuen halusin rajata työni mahdollisimman tarkasti ja tehdä helppoja monivalintakysymyksiä, joista saatava aineisto olisi melko yksiselitteistä. Avoimilla kysymyksillä aineisto olisi todennäköisesti levinnyt liian laajaksi ja käsittely olisi aikatauluun nähden vienyt liian kauan.

Tutkimuksesta saadut tulokset olivat melko odotettuja. Noin puolella vastanneista Rovakadun pysäköintijärjestelyt vaikuttavat siihen kuinka useasti ihmiset asioivat Rovakadun liikkeissä ja tästä johtuen pysäköintijärjestelyt vaikuttavat myös liikkeiden myyntiin. Melko odotetusti pysäköintijärjestelyistä hinnoittelu oli myös suurin tekijä, joka vaikuttaa siihen kuinka useasti ihmiset asioivat liikkeissä. Vastauksista kuitenkin tuli ilmi pieni epävarmuus siihen, vaikuttaisivatko pysäköintijärjestelyiden muutokset siihen asioisivatko ihmiset liikkeissä useammin. Esimerkiksi 70 prosenttia vastasi, että pysäköinnin hinta vaikuttaa siihen kuinka useasti asioivat Rovakadun liikkeissä. Kuitenkin vain 57 prosenttia asioisi useammin, jos pysäköinti olisi edullisempaa.

Tutkimuksen pohjaksi otin selvää pysäköintipolitiikasta ja erityisesti selvitin millaisia tavoitteita Rovaniemen keskustan pysäköinnillä on. Kun tutkimuksen tuloksia ja pysäköinnin tavoitteita peilaa, huomaa että osaltaan kaupungin asettamiin tavoitteisiin on päästy. Rovaniemen keskustassa pyritään suosimaan pyöräilyä ja kävellen liikkumista sekä yksityisautoilua pyritään ydinkeskustassa vähentämään mahdollisimman paljon.

Pysäköintiä rajoittamalla maksullisuudella saadaan vähennettyä niin sanottua piipahdus pysäköintiä, minkä taas tulisi vähentää keskustassa liikkuvien autojen määrää. Tavoitteita asetettaessa ajatellaan, että ihmiset kävelisivät esimerkiksi Revontulesta asioimaan Rovakadun liikkeisiin. Osittain on kuitenkin käynyt todennäköisesti niin, että kaikkien palveluiden löytyessä kauppakeskuksesta ih-

miset eivät lähde yksittäisiin kivijalkaliikkeisiin Rovakadulle. Tämä taas vaikuttaa Rovakadulla sijaitsevien liikkeiden myyntiin.

Mikäli Rovakadun pysäköintiä muutettaisiin kiekolliseksi, täytyisi sekin miettiä hyvin tarkkaan. Tutkimuksen perusteella pysäköinnin maksullisuuden poistaminen lisäisi Rovakadun liikkeiden myyntiä, koska ihmiset voisivat ilmaiseksi pysäköidä autonsa liikkeiden läheisyyteen. Pysäköinnin tulisi kuitenkin olla lyhytaikaista ja tämä todennäköisesti lisäisi huomattavasti liikennettä Rovakadulla, mikä taas todennäköisesti vaikuttaisi negatiivisesti pyörällä ja jalankulun liikkumisen sujuvuuteen.

Aiheesta pystyisi tekemään useitakin tutkimuksia. Olisi mielenkiintoista tehdä tutkimus haastattelemalla Rovakadun yrittäjiä ja saada heidän näkökulmansa asiaan. Huomasin myös tätä tutkimusta tehdessä, että pysäköintijärjestelyiden myynnin vaikutuksista voisi saada tarkempia tuloksia esimerkiksi yhden liikkeen osalta, kun selvittäisi liikkeen asiakaskunnan rakennetta ja tekisi vastaavanlaisen kyselyn asiakkaille. Näin voisi laskea todellisia vaikutuksia myyntiin, kun tietäisi tarkkaan liikkeen myynnin lukuja ja asiakaskunnan rakennetta.

Kaiken kaikkiaan tämä tutkimus onnistui aikaan ja osaamiseen nähden hyvin. Useita parannuskohteita huomasin työtä tehdessäni. Esimerkiksi vastausten keräämisen olisi pitänyt olla ehdottomasti enemmän aikaa ja luotettavuuden lisäämiseksi vastauksia olisi ollut hyvä olla enemmän. Olisin voinut myös tehdä enemmän yhteistyötä yritysten kanssa, jolloin olisin voinut laskea todellisia vaikutuksia liikkeiden myyntiin. Tähän olisi myös tarvittu tutkimusta siihen, kuinka moni liikkeessä asioivasta asiakkaasta ostaa liikkeen tuotteita tai palveluita.

Tyytyväinen tutkimuksessa olin laatimaani kyselylomakkeeseen. Ihmiset vastasivat siihen mielellään ja en huomannut tutkimusta tehdessäni, että lomakkeesta olisi jäänyt jokin kysymys puuttumaan. Pystyin myös omasta mielestäni käsittelemään aihetta puolueettomasti ja oikeudenmukaisesti. Käydessäni lomakkeita läpi ja kerätessäni aineistoa ihmiset myös ymmärsivät kysymykset oikein, joten tuloksia ei pitäisi vääristää kysymysten väärinymmärrys. Kyselyyn vastasi

ainoastaan 85 ihmistä, mutta mielestäni tulokset ovat tästä huolimatta luotettavia. Vaikka vastauksia olisi saatu enemmän uskon, että silti noin 50 prosentilla pysäköintijärjestelyt vaikuttaisivat liikkeissä asiointiin.

Tutkimuksesta saadut tulokset ovat melko yksiselitteiset. Tutkimuksen mukaan Rovakadun pysäköintijärjestelyt vaikuttavat Rovakadun liikkeiden myyntiin ja erityisesti pysäköinnin hinnoittelulla on voimakkain vaikutus pysäköintijärjestelyistä liikkeiden myyntiin. Siihen mikä, olisi kaikki näkökulmat huomioon ottaen paras tapa järjestää Rovakadun pysäköintijärjestelyt, tämän tutkimuksen ei onneksi tarvitse antaa vastausta.

LÄHTEET

- COST action 342. 2005. Parking policies and the effects on economy and mobility. Technical committee on transport. Action 342.
- Hirsijärvi,S.,Remes,P.,Sajavaara,P.2009. Tutki ja kirjoita. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy
- Kalenoja,H., Häyrynen,J-P.2003. Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää – Tampereen keskustan pysäköintitutkimus. Tampereen teknillinen yliopisto.Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos.Tutkimusraportti;51.
- Kallio,M. 2011. Asukaspysäköinnin tarve ja pysäköintinormien määrittäminen. Aalto yliopisto. Yhdyskunta- ja ympäristötekniikka. Diplomityö.
- Kananen,J. 2008. Kvantti, kvantitatiivinen tutkimus alusta loppuun. Jyväskylä:Jyväskylän Yliopistopaino
- Karhula, K., Tiikkaja,H., Palonen, T. & Kalenoja,H. 2013. Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Tutkimusraportti; 86.
- Kodransky,M., Hermann, G. 2011. Europe's parking U-turn: from accommodation to regulation. Institute for transportation & development policy. New York.
- Litman, T. 2011. Parking pricing implementation guidelines. Victoria transport policy institute.
- Litman, T. 2013. Parking management strategies, evaluation and planning. Victoria transport policy institute.
- Martens,K. 2005. The effects of restrictive parking policy on the development of city centers.Report of the ministry of transport. Tel Aviv.
- Multamäki,M.,Taskinen,J. 2007.Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä,Turussa ja Tampereella. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 47/2007.
- Ojala,K. 2003.Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa. Ympäristöopas 104. Forssa: Forssan kirjapaino Oy.
- Raappana, A. & Pudas, A. 2015. Opinnäytetyö pysäköintijärjestelyistä. Email aku.raappana@rovaniemi.fi 23.4.2015. Tulostettu 25.4.2015.
- Rovaniemen kaupunki & Lapin ELY-keskus 2012. Rovaniemen liikennejärjestelmä 2030. Viitattu 25.4.2015
<http://www.rovaniemi.fi/loader.aspx?id=0c297868-1bd6-4b79-a63c-424cc1386a23>

Rovaniemen keskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava 2012. Viitattu 25.4.2015 <http://www.rovaniemi.fi/loader.aspx?id=df18ec2-46a4-4d51-9811-ae6f06342737>.

LIITTEET

- Liite 1. Kyselylomake kaupunkilaisille
- Liite 2. Kaupungin työntekijöille lähetetyt kysymykset

Liite 1.

Kyselytutkimus

Olen Lapin ammattikorkeakoulun opiskelija ja teen opinnäytetyötä Rovakadun pysäköintijärjestelyiden vaikutuksesta Rovakadun liikkeiden myyntiin. Kyselyyn vastataan nimettömästi ja vastaukset käsitellään luottamuksellisesti. Kyselyyn vastaaminen kestää vain muutaman minuutin.

1. Vaikuttavatko Rovakadun pysäköintijärjestelyt siihen kuinka useasti asioit Rovakadun liikkeissä?

1. Kyllä
 2. Ei

2. Jos vastasit edelliseen kysymykseen kyllä, mitkä seuraavista tekijöistä vaikuttavat siihen kuinka useasti asioit liikkeissä. Voit valita useamman vaihtoehdon.

1. Pysäköinnin hinta
 2. Pysäköinnin maksujärjestelmä
 3. Paikkojen määrä
 4. Paikkojen koko
 5. Muu syy, mikä? _____

3. Asioisitko useammin, jos järjestelyjä muutettaisiin?

1. Kyllä
 2. Ei

4. Jos vastasit edelliseen kyllä, miten järjestelyjä tulisi muuttaa? Voit valita useamman vaihtoehdon.

1. Maksamisen pitäisi olla helpompaa
 2. Parkkiruutuja pitäisi olla enemmän
 3. Parkkiruutujen pitäisi olla isompia
 4. Parkkimaksun maksamispisteitä tulisi olla tiheämmin
 5. Pysäköinnin pitäisi olla edullisempaa
 6. Muu, miten? _____

5. Sukupuoli

1. Mies
 2. Nainen

6. Ikä

1. 15-18 vuotta
 2. 19-29 vuotta
 3. 30-44 vuotta
 4. 45-59 vuotta
 5. yli 60 vuotta

Kiitos vastauksistanne!

Heidi Huovinen
 heidi.huovinen@edu.lapinamk.fi

Liite 2.

Kysymysten vastaukset toimivat aineistona opinnäytetyössäni, jossa käsittelen Rovakadun pysäköintijärjestelyiden vaikutusta Rovakadun vaikutusalueella olevien liikkeiden myyntiin.

1. Onko Rovaniemen kaupungille laadittu pysäköintipolitiikkaa? Jos on, niin millainen pysäköintipolitiikka on? Millaiset tavoitteet politiikassa on asetettu? Millaisilla keinoilla tavoitteisiin pyritään?
2. Jos Rovaniemen kaupungille ei ole erikseen laadittua pysäköintipolitiikkaa, niin onko pysäköinnille silti asetettu jonkinlaisia tavoitteita? Pyritäänkö sen avulla esimerkiksi vähentämään yksityisautoilua?
3. Millaisia keinoja edellisen kysymyksen tavoitteiden saavuttamiseen käytetään?
4. Millaiset pysäköintijärjestelyt Rovakadulla ovat tällä hetkellä?
 - Paikkojen määrä
 - Paikkojen koko
 - Pysäköinnin hinnoittelu
 - Onko pysäköinnillä aikarajoituksia?
 - Millainen maksujärjestelmä ja kuinka tiheästi parkkimaksuittareita on
 - Millaista opastusta kadulla on koskien pysäköintiä?
5. Miten edellä mainittuihin järjestelyihin on päädytty? Mitkä tekijät ovat vaikuttaneet Rovakadun pysäköintijärjestelyihin?
6. Kuinka paljon Rovakadun pysäköinti maksaa kaupungille vuodessa?
7. Kuinka paljon parkkimaksuja Rovakadulta saadaan kaupungille vuodessa?

Oikein paljon kiitos vastauksistanne!

Näistä on minulle paljon apua. Mikäli kysymyksissä on jotain epäselvää, vastailen kyllä mielelläni. Minut saa kiinni sähköpostitse heidi.huovinen@edu.lapinamk.fi sekä puhelimitse 050 4992270. Olen päivät töissä, mutta soitan kyllä takaisin, jos en heti pysty vastaamaan.