

Maanalaisen pysäköintilaitoksen käyttökokemukset

Case: Lahden Toriparkki, Lahden kaupunki
/ Lahden tekninen ja ympäristötoimiala

LAHDEN
AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalouden ala
Liiketoiminnan logistiikan
koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Kevät 2016
Lauri Järvinen

Lahden ammattikorkeakoulu
Liiketoiminnan logistiikan koulutusohjelma

JÄRVINEN, LAURI

Maanalaisen pysäköintilaitoksen
käyttökokemukset
Case: Lahden Toriparkki

Liiketoiminnan logistiikan opinnäytetyö, 67 sivua, 2 liitesivua

Kevät 2016

TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön aiheena on Lahden Toriparkki. Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii Lahden tekninen ja ympäristötoimiala. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää käyttökokemuksia Toriparkin käyttäjiltä. Tutkimuksessa selvitettiin Toriparkin käyttökokemuksia verrattuna muihin pysäköintipaikkoihin Lahdessa, pysäköintiin liittyviä yksityiskohtia ja yleistä näkemystä Toriparkista. Tutkimuksen tavoitteena oli myös selvittää kehitysehdotuksia liittyen Toriparkkiin.

Tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen lähteinä on käytetty internetin ja kirjallisuuden lähteitä sekä toimeksiantajan antamaa materiaalia. Teoreettisen viitekehyksen ensimmäisessä osiossa käydään läpi pysäköintiin liittyviä asioita ja pysäköintiratkaisuja sekä aikaisempia tutkimuksia eri kaupunkien pysäköintiratkaisuista ja pysäköinnin kehittämisestä. Toisessa osiossa käsitellään Lahden Toriparkin teoreettista viitekehystä.

Tutkimuksessa käytettiin sekä kvalitatiivista että kvantitatiivista tutkimustapaa. Tutkimus toteutettiin Webropol-kyselynä huhtikuussa 2016. Kyselylinkki jaettiin toimeksiantajan virallisella sosiaalisen median kanavalla Facebookissa. Kyselyyn vastasi 95 henkilöä.

Tutkimuksesta saatiin selville pääpiirteinen linja Toriparkin käyttökokemuksista. Tutkimus antaa myös kehitysehdotuksia. Toriparkki koettiin yleisesti helpoksi käyttää. Eduiksi koettiin erityisesti Toriparkin sijaintipaikka, pysäköintiruutujen leveys ja valoisuus. Toriparkin hinnat jakoivat mielipiteitä, mutta esimerkiksi kadunvarsipysäköintiin verrattuna hinnat koettiin sopiviksi. Kehitysehdotuksina nousivat esille maanalaiset kulkuyhteydet läheisiin kiinteistöihin, yhteistyö läheisten liikkeiden kanssa ja tiedotuksen lisääminen. Kaiken kaikkiaan Toriparkki on saanut hyvän vastaanoton ja se koetaan turvalliseksi ja helpoksi paikaksi pysäköidä autonsa.

Avainsanat: Pysäköinti, käyttökokemus, maanalainen, pysäköintitalo

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in Business Logistics

JÄRVINEN, LAURI:

Usage Experiences of an
Underground Parking Garage
Case: Marketplace Parking Garage in
Lahti

Bachelor's Thesis in Business Logistics, 67 pages, 2 pages of appendices

Spring 2016

ABSTRACT

The theme of the thesis is the Marketplace Parking Garage in Lahti. The City of Lahti, Technical and Environmental Services commissioned the study. The aim of this study was to explore usage experiences of users of the Marketplace Parking Garage in comparison to other parking garages in Lahti; details pertaining to parking as well as general opinions of the Marketplace Parking Garage. The aim of the study was also to investigate development areas for the Marketplace Parking Garage.

The sources used in the theoretical section of the study are from the Internet, literature related to the topic and material given by the case company. The first section of the theoretical framework focuses on general things pertaining to parking, solutions for parking, previous studies of parking solutions implemented in different cities and development of parking. The second section processes the theoretical framework of the Marketplace Parking Garage in Lahti.

The thesis utilized both qualitative and quantitative research methods. The research was implemented as a questionnaire survey in April 2016. The questionnaire link was shared on the case company's official social media channel at Facebook. The research got 95 replies.

The study results show the main features of usage experiences of the Marketplace Parking Garage. The study also gives development suggestions. The Marketplace Parking Garage was generally experienced as being easy to use. The location of the Marketplace Parking Garage, the width of parking spaces, and lightness were especially experienced as benefits. Prices of the Marketplace Parking Garage divided opinions but for example compared to street side parking the prices were experienced as being appropriate. Development suggestions, for the Marketplace Parking Garage, included making underground paths to nearby estates, collaboration with the stores in the vicinity and increasing communication. Generally, the Marketplace Parking Garage has had a good reception and is experienced as a safe and easy place to park your car.

Key Words: Parking, usage experience, underground, parking garage

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Opinnäytetyön tausta	1
1.2	Tutkimuksen tavoitteet ja rajaukset	1
1.3	Tutkimusmenetelmät	2
1.4	Opinnäytetyön rakenne	3
2	TIETOA PYSÄKÖINTIRATKAISUISTA	5
2.1	Tutkimuksia kaupunkien keskustojen pysäköinnistä	9
2.1.1	Tampereen keskustan pysäköintitutkimus 2003	10
2.1.2	Tampereen keskustan pysäköintitutkimus 2010	11
2.1.3	Helsingin keskustan pysäköintitutkimus	12
2.1.4	Lohjan keskustan pysäköintitutkimus	14
2.1.5	Kuopion keskustan pysäköintitutkimus	15
2.2	Tutkimus pysäköintilaitosten käytettävyydestä	15
2.3	Yhteenveto pysäköintitutkimuksista	16
3	CASE: LAHDEN TORIPARKKI	18
3.1	Tarve Toriparkin rakentamiselle	18
3.2	Suunnitteluhistoria	20
3.3	Yleissuunnitelma	21
3.4	Rakennuspaikka	23
3.5	Autopaikkalinjauksia johtuen asemapaikkamuutoksista tai muista keskustan hankkeista	24
3.6	Ydinkeskustan yleissuunnitelma	26
3.7	Liikennesuunnitelma 2020	32
3.8	Lahden keskustan pysäköintipolitiikka	35
3.9	Mielipiteitä Toriparkista ennen rakentamista	38
4	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS JA TULOKSET	39
4.1	Tutkimuksen toteutus	39
4.2	Tutkimustulokset	40
5	JOHTOPÄÄTÖKSET JA KEHITYSEHDOTUKSET	56
5.1	Johtopäätökset	56
5.2	Kehitysehdotukset	60
5.3	Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti	61
5.4	Jatkotutkimusaiheet	62

6	YHTEENVETO	63
	LÄHTEET	65
	LIITTEET	68

1 JOHDANTO

1.1 Opinnäytetyön tausta

Aihe on ajankohtainen ja koskettaa suurta osaa lahtelaisista. Toriparkki on herättänyt paljon keskustelua sekä puolesta että vastaan. Asiasta on keskusteltu omakohtaisesti vuosien saatossa monta kertaa ja ihmisillä on tuntunut olevan paljon erilaisia mielipiteitä asiaan.

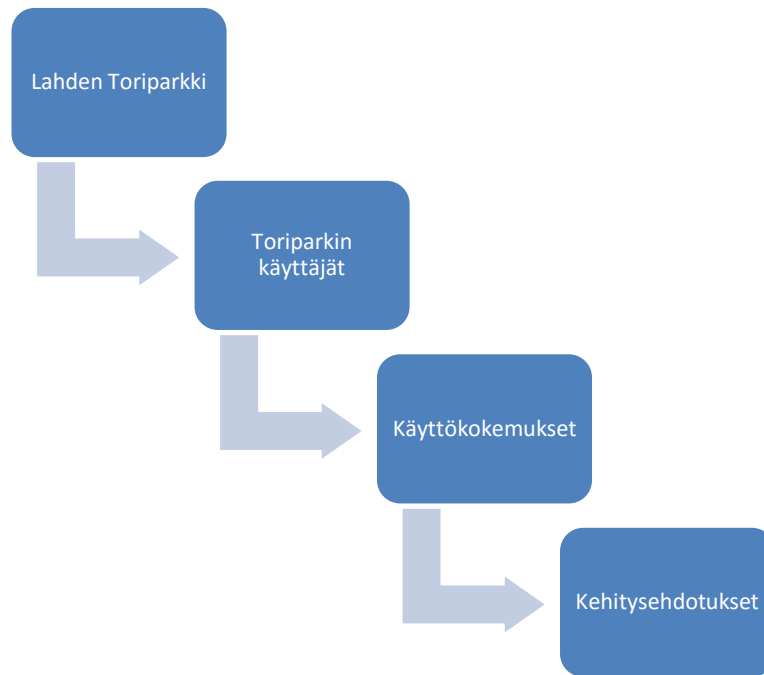
Näin aiheen mielenkiintoiseksi ja halusin selvittää, mitä lahtelaiset ovat mieltä toriparkista ja sen käyttökokemuksista. Oma mielenkiinto aiheeseen oli suurin syy siihen, miksi valitsin kyseisen aiheen.

Tein aiheesta tutkimuksen aluksi aiempiin opintoihini liittyvälle opintojaksolle. Tutkimus onnistui ja siitä saatiin hyviä tuloksia. Tämän takia koin luontevaksi jatkaa samasta aiheesta myös opinnäytetyöhön tutkimalla enemmän aiheen teoriapohjaa ja tekemällä perusteellisemman tutkimuksen.

Tutkimuksen toimeksiantaja on Lahden kaupungin tekninen ja ympäristötoimiala. Toimeksiantaja operoi yhtenä osana Lahden kaupunki- ja liikennesuunnittelua.

1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaukset

Tutkimuksen tutkimusongelma on Lahden Toriparkin käyttökokemukset ja sitä kautta esille tulevat kehitysehdotukset. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, mitä lahtelaiset ovat mieltä Lahden torin alle avatusta Toriparkista. Tarkoituksena on saada mielipiteitä etenkin Toriparkin käyttökokemuksista ja mahdollisista kehitystoiveista ja ehdotuksista. Tutkimuksen kohderyhmänä ovat varsinkin autoilevat lahtelaiset, joilla on asiakaskokemuksia Lahden Toriparkista.



KUVIO 1: Tutkimuksen kohdeilmiö

Tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen ensimmäinen osa on rajattu käsittelemään pysäköintiratkaisuja yleisesti sekä tutkimuksia eri kaupunkien pysäköintiratkaisuista. Toinen teoriaosa käsittelee Toriparkkiin liittyviä taustoja sekä siitä seuraavia asioita. Toisessa teoriaosassa käsitellään Lahden kaupunki- ja liikennesuunnittelua, Toriparkkiin liittyviä päätöksiä, rakentamista sekä valmistumista.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen tutkimusmenetelminä on käytetty kvantitatiivista ja kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Kahden tutkimusmenetelmän käytön syy on se, että tutkimuskysymyksiin on saatu mahdollisimman johdonmukaiset vastaukset. Osaan kysymyksistä kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä sopi paremmin, kun taas toisiin kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä oli sopivampi.

Kvantitatiivisella eli määrällisellä tutkimuksella kuvataan tutkimuksen kohdetta ja tulkitaan tuloksia tilastoilla ja numeroilla. Kvantitatiivisen tutkimuksen piirteitä ovat erilaiset luokittelut, vertailu, syy- ja

seuraussuhteet sekä numeeriset tulokset tutkimuksen ilmiön selittämisessä. (Jyu 2015.)

Kvalitatiivisella eli laadullisella tutkimuksella pyritään selvittämään tutkimuksen kohteen laatua, ominaisuuksia sekä merkitystä. Laadullinen tutkimus voidaan tehdä monin eri tavoin. Tutkittavan kohteen laatu määrittää sen, mitä laadullista menetelmää käytetään. (Jyu 2015.)

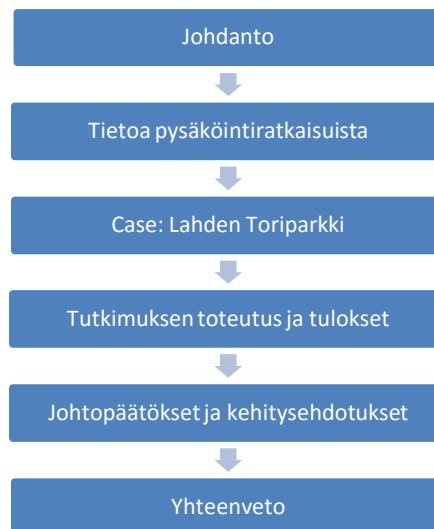
Määrällinen tutkimus (Quantitative research)	Laadullinen tutkimus (Qualitative research)
Laajat määrälliset aineistot (esim. tilastot)	Pienempi aineisto, aineiston laadun merkitys
Mittaaminen ja testaaminen	Havainnointi ja tulkitseminen
Tutkija aineistostaan ulkopuolinen	Tutkija aineiston tulkitsijana
Vastaa kysymykseen 'kuinka suuri', 'montako'	Vastaa kysymykseen 'miksi', 'millainen'
Yleistettävyyys	Joustavuus

KUVIO 2: Määrällisen ja laadullisen tutkimuksen pääpiirteet

Kvantitatiivista ja kvalitatiivista tutkimusta voidaan käyttää samassa tutkimuksessa, jolloin ne voivat täydentää toisiaan. Tutkimuskohdetta voidaan kuvailla eri tavoin käyttämällä kvantitatiivista ja kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. (Jyu 2015.)

1.4 Opinnäytetyön rakenne

Opinnäytetyö koostuu kuudesta eri luvusta. Opinnäytetyön lukuja ovat johdanto, tietoa pysäköintiratkaisuista, case: Lahden Toriparkki, tutkimuksen toteutus ja tulokset, johtopäätökset ja kehitysehdotukset sekä yhteenveto. Varsinaisten lukujen jälkeen lopuksi ovat opinnäytetyön lähteet ja liitteet.



KUVIO 3: Opinnäytetyön rakenne

Johdannossa käydään läpi opinnäytetyön taustaa, tutkimuksen tavoitteet ja rajaukset, tutkimusmenetelmät sekä opinnäytetyön rakenne. Johdanto kertoo lähtökohdat opinnäytetyön tekemiselle.

Toisessa luvussa, tietoa pysäköintiratkaisuista, käydään läpi yleistä tietoa pysäköintiratkaisuista ja tutkimuksia eri kaupunkien pysäköintiratkaisuista ja niiden kehittämisestä. Luku on osa tutkimuksen teoreettista viitekehystä.

Tutkimuksen aihetta käsittelevässä kolmannessa luvussa käydään läpi Lahden kaupunki- ja liikennesuunnittelua ja Lahden Toriparkin suunnittelua sekä rakennusvaihetta.

Neljännessä luvussa, tutkimuksen toteutus ja tulokset, käydään läpi tutkimuksen toteutustapaa, tutkimuksen vaiheita ja syntyneitä tuloksia.

Viidennessä luvussa käydään läpi tutkimuksen tuloksista syntyneet johtopäätökset ja niistä syntyneet kehitysehdotukset. Luvussa arvioidaan myös tutkimuksen luotettavuus, johon kuuluvat tutkimuksen reliabiliteetin ja validiteetin arviointi.

Yhteenvedossa kootaan opinnäytetyössä käydyt asiat yhteen. Luvussa käydään läpi tutkimuksen tärkeimmät asiat luvuittain. Yhteenvedossa käydään myös läpi työn eri vaiheita.

2 TIETOA PYSÄKÖINTIRATKAISUISTA

Yhteiskunnan ja palvelutarpeiden kehittäminen aiheuttavat jatkuvasti haasteita kunnille. Ympäristönäkökulmaa koskevilla tekijöillä on keskeinen vaikutus eri ratkaisuihin. Ratkaisuilla pyritään vähentämään energiankulutusta ja samalla lisäämään turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Toimivaa yhdyskunta- ja palvelurakennetta muodostettaessa keskustojen kehittämISRatkaisut ovat avainasemassa. Tavoitteena ovat helposti tavoitettavat palvelut ja liikkumistarpeen minimoiminen palveluita haettaessa. Lisääntyvät palvelut kuntien keskustoissa edellyttävät toimivia autopaikka- ja pysäköintiratkaisuja. Monet kaupungit ovat ottaneet tai ovat ottamassa käyttöön maanalaisia pysäköintiratkaisuja, jotka antavat ratkaisuja velvoiteautopaikoille ja täyttävät lisääntyviä pysäköintitarpeita. Yleensä kunnallinen tai yksityinen toimija tekee näissä tapauksissa sopimuksen kunnan kanssa. (Kaikkonen 2012.)

Lähtökohtana autopaikan tarpeelle on ajoneuvo ja yleisimmin pysäköintiä tarvitseva ajoneuvo on henkilöauto. Kaikki kerros- ja rivitalon autoilevat asiakkaat tarvitsevat autolleen asukaspysäköintipaikan. Töissä käydessään henkilö tarvitsee työpaikkapysäköintipaikan tai –alueen. Vapaa-aikana asioidessaan henkilö tarvitsee asiakaspaikan, joka löytyy useimmiten kadun varresta, pysäköintitalosta, avomaan pysäköinnistä tai maanalaisesta pysäköintilaitoksesta. (Kaikkonen 2012.)

Asemakaavassa on ilmoitettu vaadittavat autopaikat eri kiinteistöille. Velvoitepaikkojen määrän toteutumista valvotaan uuden kiinteistön rakentamisen yhteydessä. Velvoitepaikat voivat sijaita kiinteistön tontilla maan alla tai päällä tai myös tontin ulkopuolella vastaavissa paikoissa. Samat pysäköintiratkaisut koskevat myös liike- ja toimistotiloja. Pysäköintiä hallitsee tällöin rakennusta hallitseva osakeyhtiö tai keskinäinen kiinteistöyhtiö. Tonttien ulkopuolella sijaitsevia pysäköintilaitoksia hallitsevat yleisesti pysäköintiyhtiöt. (Kaikkonen 2012.)

Kaavoituksella säännellään pysäköintipaikkojen määrää ja sijaintia. Kaavoitus sääntelee myös tonttien ja kiinteistöjen pysäköintipaikkoja ja

asemakaava määrittää autopaikkojen sijainnin tarkemmin.

Asemakaavoissa sovitut autopaikkamääräykset ovat sitovia ja niiden perusteella varataan tilat autopaikoille. Autopaikat sijoitetaan yleensä tonteille mutta ne voidaan sopia myös kohtuullisen etäisyyden päähän tontista esimerkiksi pysäköintilaitokseen. Autopaikkojen ohjeelliset määrät voivat vaihdella eri alueittain. (Reihe & Kallio 2004, 13.)

Päätökset pysäköintipaikoista tehdään kunnissa, jotka nimittävät ohjeitaan normeiksi. Vähimmäisnormilla määritetään se, kuinka paljon pysäköintipaikkoja on oltava tiettyjen asuntojen ja työpaikkojen yhteydessä. Enimmäisnormia käytetään lähinnä keskusta-alueilla tai muuten tarkkaan säädellyillä alueilla. (Reihe & Kallio 2004, 15.)

Pysäköintinormi on perua talotyyppistä, rakennuksen käyttötarkoituksesta, kerrosalasta, asuntojen lukumäärästä kiinteistössä tai näiden tekijöiden yhdistelmästä. Myös alueen sijainti ja joukkoliikenneyhteydet voivat vaikuttaa pysäköintinormiin. Kunnassa käytössä oleva käytäntö määrittää sen, kuinka usein pysäköintinormia päivitetään ja mihin suuntaan. (Reihe & Kallio 2004, 15.)

Kadunvarsipysäköintiä on kaupunkien keskustoissa tilan puutteen vuoksi näkyvästi paljon, mutta sitä pyritään yleensä vähentämään.

Asukaspysäköintiä kadun varsilla pyritään välttämään ja suosimaan asiakas- ja vieraspysäköintiä. (Reihe & Kallio 2004, 21.)

Kadunvarsipysäköinti aiheuttaa usein häiriötä muulle liikenteelle ja ympäristölle yleensäkin. Myös liikenneturvallisuus vähenee kadunvarsipysäköinnin johdosta. Muita haittoja kadunvarsipysäköinnissä ovat talvikunnossapidon vaikeutuminen ja kadun rakentamisen kallistuminen. Jalkakäytävien sijainti suhteessa

kadunvarsipysäköintipaikkoihin vaikuttaa paljon turvallisuuteen. Uusilla alueilla asuntokatuja mitataan turvallisuuden vuoksi kapeiksi ja tonteille järjestetään pysäköintipaikkoja. Toisaalta kadunvarsipysäköinti voi hidastaa liikennettä kadulla ja näin parantaa turvallisuutta. Kiinteistöjen pihoilta voi jäädä myös enemmän tilaa kadunvarsipysäköinnin johdosta ja

tila voidaan käyttää viihtyisemmäksi suunnitteluun. Kadunvarsipysäköinti tuleekin suunnitella pitkälti alueen luonteen mukaan. (Reihe & Kallio 2004, 21.)

Asuinalueille pyritään yleisen pysäköintipolitiikan mukaan järjestämään riittävästi pysäköintipaikkoja. Pysäköintipaikkojen säätelyllä ei pyritä vaikuttamaan auton omistukseen tai liikenteeseen. Pysäköintipaikkojen vähyyden koetaan vähentävän sen sijaan alueen suosiota.

Kaupunkikeskustoissa tilanne voi olla eri, kun pysäköintipaikoilla säädellään henkilöautojen käyttöä. (Reihe & Kallio 2004, 13.)

Kaupungeissa ajattelu on mennyt yhä enemmän autottomuuden suuntaan. Auton omistaminen ei ole niin tavoiteltua kuin aikaisemmin. Asuinpaikaksi voidaan valita alue, jossa on verrattain vähän autoja. Ympäristö voidaan kokea viihtyisämmäksi, kun piha-alueilla on enemmän tilaa muille asioille. Varsinkin lähellä kaupunkien keskustoja sijaitsevat alueet, joista on kuitenkin hyvät joukkoliikenne yhteydet keskustaan, voivat olla vähäautoisia alueita. (Reihe & Kallio 2004, 13.)

Pysäköintialueet voivat olla erinomaisia paikkoja kaupungille, sillä ne voidaan integroida ympäristöön häiritsemättä juuri lainkaan ympäristöä. Pysäköintialueet voivat olla sosiaalinen ja kulttuurinen voimavara, joita voidaan käyttää monipuolisesti hyväksi. Pysäköintialueet voivat parhaimmillaan toimia ympäristön kannalta positiivisesti olemalla paikka puhtaan veden valunnalle ja hapen sekä energian tuottamiselle. Pysäköintialueiden suunnittelussa voidaan panostaa yksityiskohtiin, materiaaleihin ja arkkitehtuurin hienouteen. Vaatimattomista asenteista voidaan vaihtaa tietouteen pysäköintialueiden potentiaalisuudesta ja voimavaroista. (Eran 2012, 101.)

Ojala (2003, 199) määrittelee, että pysäköintilaitos määritellään tilaksi, joka on rakennettu pysäköintitaloon tai muuhun pysäköinnille sopivaan tilaan. Pysäköintialueen ja pysäköintilaitoksen raja voi olla häilyvä, sillä suuri osa pysäköintilaitoksista aloittaa toimintansa maanpäällisenä pysäköintikenttänä. Pysäköintilaitos on usein osa suurempaa kiinteistöä,

kuten esimerkiksi tavarataloa. Maan alle on alettu rakentamaan myös yhä enemmän pysäköintitiloja. (Ojala 2003, 199.)

Pysäköintilaitos keskittää pysäköintiä kiinteistöjen pihoista ja tonteilta sekä kadun varsilta yhteen tilaan. Tämän seurauksena kävelymatkat pitenevät. Kaupunkikeskustoissa pysäköintilaitokset tuovat kuitenkin lisää tilaa kaduille kadunvarsipysäköinnin vähentyessä ja katuja voidaan käyttää muuhun tarkoitukseen ja tehdä viihtyisämmäksi. Pidempää kävelymatkaakaan ei tämän johdosta yleensä koeta negatiiviseksi asiaksi. (Ojala 2003, 199.)

Laitospysäköinnissä voidaan käyttää tehokkuutta hyvin eduksi, kun autopaikkoja voidaan rakentaa järjestelmällisesti niitä tarvitseville toiminnoille. Esimerkiksi asunnot, liikkeet, toimistot ja hotellit voivat käyttää yhteisesti autopaikkoja. Autopaikkoja voidaan tällöin käyttää vapaiden paikkojen mukaan sen sijaan että ne olisi nimetty eri toimijoille. Eri toimijat tarvitsevat autopaikkoja eri aikoihin vuorokaudesta ja autopaikkoja voidaan tämän johdosta käyttää tehokkaasti limittäin. (Ojala 2003, 199.)

Yksinkertaisin pysäköintiratkaisu on maan tasoon rakennettu pysäköintilaitos. Ne soveltuvat parhaiten keskustan ulkopuolella sijaitseviin kauppakeskuksiin, areenojen lähetyville ja terminaaleihin. Maan päällisissä pysäköintilaitoksissa tärkeäksi nousevat toimivat kulkuyhteydet. (Ojala 2003, 199.)

Ojalan (2003, 199-200) mukaan maanalaisen pysäköinnin etuja ovat toiminnalliset ja ympäristölliset lähtökohdat. Maanalainen pysäköintilaitos voi olla kalliimpaa rakentaa kuin maan tasoinen pysäköintilaitos, mutta se ei vie arvokasta maapinta-alaa asumiselta, liiketiloilta ja muilta palveluilta. Pysäköinti voidaan määritellä kuitenkin varastoinniksi ja siihen ei tarvita luonnonvaloa.

Maanalaiset pysäköintilaitokset edistävät kaupunkien viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta. Maanalaisista pysäköintilaitoksista voidaan myös rakentaa maanalaisia kulkuyhteyksiä läheisiin asuin- tai liiketilakiinteistöihin. Joukkoliikenne voi myös hyötyä maanalaisesta

pysäköinnistä, kun otetaan huomioon joukkoliikenneterminaalit. (Ojala 2003, 200.)

Ojala (2003, 200) mainitsee, että maanalaisen pysäköintilaitoksen kulkuaukot ja tuuletushormit ovat tärkeitä ympäristön kannalta. Toisin kuin maantasapysäköinnissä, melut ja päästöt keskittyvät näihin aukkoihin. Ympäristön kannalta ne tulee rakentaa parhaalle mahdolliselle paikalle, joka ei välttämättä ole helppoa. Tähän vaikuttavat esimerkiksi torinaluspysäköinnissä toria ympäröivät rakennukset, jolloin tuuletusaukot tulee yleensä rakentaa ympäröiviä rakennuksia korkeammaksi.

Kellaripysäköintiä käytetään yleensä tavarataloissa tai ostoskeskuksissa ja tällöin pysäköintitilasta on lyhyt matka liiketiloihin. Maan alla sijaitseva pysäköintilaitos on toimivuuden ja kustannusten johdosta kaksitasoinen. Luolapysäköintiä voidaan käyttää hyväksi paikoissa, missä sopivaa kallioalaa löytyy maanpinnan läheltä. Nämä ratkaisut tarvitsevat suunnilleen yhtä paljon tai vähän enemmän tilaa kuin maan päällä sijaitseva pysäköintitalo. (Ojala 2003, 200.)

Toimivia pysäköintiratkaisuja on tutkittu vuosikymmeniä. Kuntien rakenne, palvelutarpeet ja niihin liittyvät toiminnot muuttuvat kuitenkin jatkuvasti ja tämän takia uusia pysäköintiratkaisuja pitää muodostaa koko ajan. Pysäköintiratkaisua koskeviin päätöksiin vaikuttaa paljon kuntien resurssit ja valtakunnalliset ohjeet ja linjaukset. Velvoiteautopaikkoja ja pysäköintiä koskevat ratkaisut eroavat tämän takia paljon kunnittain ja myös maittain. (Kaikkonen 2012.)

2.1 Tutkimuksia kaupunkien keskustojen pysäköinnistä

Kaupunkien keskustojen pysäköinnistä on tehty monenlaisia tutkimuksia. Monesti pysäköintiratkaisuissa on päästy samaan lopputulokseen samantyyppisten kaupunkien kesken. Yleissuuntauksena on tullut esille kadunvarsipysäköinnin vähentäminen ja keskustan viihtyisyyden lisääminen. Pysäköintilaitokset joko maan alla tai päällä ovat olleet usein toimivin ratkaisu.

2.1.1 Tampereen keskustan pysäköintitutkimus 2003

Tampereen keskustan pysäköintitutkimuksessa oli tavoitteena saada tietoa keskustapysäköintiin liittyvistä asioista. Tutkimuksessa on haastateltu autoilijoita, elinkeinoelämän toimijoita ja liikenteen sekä maankäytön suunnittelijoita. Tutkimuksessa perehdyttiin myös pysäköintipaikkojen määrään ja niiden ominaisuuksiin. Tutkimuksessa tarkasteltiin myös pysäköinnissä tapahtuvia virhepaikkoja. (Kalenoja 2003.)

Tampereen keskustassa oli tutkimuksen mukaan noin 9500 julkista pysäköintipaikkaa. Pysäköintipaikoista 44% sijaitsi pysäköintilaitoksissa, 42% kadun varsilla ja 14% erillisalueilla. 80% pysäköintipaikoista oli maksullisia. Maksut vaihtelivat välillä 0,5€-2€/h. Pysäköintipaikoista 10%:ssa oli käytössä kiekolla pysäköinti. Kiekkopaikat sijaitsivat yleisimmin maksualueiden reuna-alueilla ja näiden lähellä oli myös rajoittamattomia pysäköintipaikkoja, joita oli kaikkiaan noin 900. Rajoittamattomat paikat olivat yleisesti päivisin työpaikkapysäköinnin ja iltaisin sekä öisin asukaspysäköinnin käytössä. (Kalenoja 2003.)

Tutkimuksen mukaan keskustaan pysäköineistä noin 47% oli ostosmatkalla ja 21% työmatkalla. Tavarataloihin menneet ja työmatkalla olleet henkilöt pysäköivät yleisimmin pysäköintilaitoksiin, kun taas kadunvarsipysäköinti oli yleisempää esimerkiksi erikoisliikkeisiin, virastoihin ja vierailuihin kohdistuvilla matkoilla. Kadunvarsipysäköinti oli tässä tapauksessa keskimäärin kalliimpaa kuin pysäköintilaitoksessa pysäköinti. (Kalenoja 2003.)

Ajaltaan lyhyet pysäköinnit olivat hallitsevassa osassa tutkimuksen mukaan. Puolet pysäköinneistä olivat alle tunnin mittaisia, 25% alle puolen tunnin mittaisia ja 7% alle 10 minuutin pituisia pysäköintejä. Vain noin 13% pysäköinneistä olivat yli kuuden tunnin pituisia pysäköintejä. (Kalenoja 2003.)

Yleisimmin yhden pysäköinnin aikana käytiin vain yhdessä määränpäässä. Pysäköintitaloissa tapahtuvista pysäköinneistä yhdessä määränpäässä

kävi 55% ja kadunvarsipysäköinneistä 70%. Pysäköintitalojen pienempi luku tässä suhteessa selittyy sillä, että pysäköintitalot ohjaavat useimmiten käymään useammassa kohteessa samalla kerralla esimerkiksi tavaratalossa. Kadun varrelle pysäköitäessä autoa siirretään useammin paikasta toiseen mentäessä. (Kalenoja 2003.)

Tutkimuksessa selvisi, että etäisyys määränpäähän vaikuttaa eniten pysäköintipaikan valitsemiseen. Kadun varsille pysäköitäessä merkittäviä tekijöitä olivat pysäköintipaikkojen saatavuus ja hinta. Pysäköintitaloihin pysäköitäessä merkittäviä tekijöitä olivat paikalle ajamisen helppous, pysäköintitalon suojaavuus säältä ja jälkikäteen maksaminen, joka ei vaadi ennalta tarkkaa pysäköintiajan tietämistä ja helpottaa henkilön asiointia määränpäässä. (Kalenoja 2003.)

2.1.2 Tampereen keskustan pysäköintitutkimus 2010

Tampereella tehtiin uusi pysäköintitutkimus vuonna 2010. Tällöin käytössä oli kolmen vyöhykkeen järjestelmä, jossa vyöhykejako määrittä pysäköinnin hinnan ja enimmäispysäköintiajan. Tutkimuksen suurin tarkoitus oli selvittää, miten vyöhykkeen yksi pysäköintiajan pidentäminen yhdestä tunnista kahteen on vaikuttanut pysäköintiin. Tutkimuksella päivitettiin vuoden 2003 pysäköintitutkimuksen tilanteesta esimerkiksi keskustassa sijaitsevien pysäköintipaikkojen tilasta. (Tampereen kaupunki 2010.)

Vuoteen 2003 verrattuna pysäköintikapasiteetti oli lisääntynyt pysäköintilaitoksissa, kun kadunvarsipysäköintiä ja erityisalueiden pysäköintiä oli rajoitettu. Tämä kehitys oli tapahtunut kaupungin liikennepolitiikan mukaan. Julkiseen pysäköintiin tarkoitettua pysäköintialaa oli enemmän pysäköintilaitoksissa kuin katuverkolla vuoteen 2003 verrattuna. (Tampereen kaupunki 2010.)

Tampereen kaupungille muodostuu suuret tuloerät pysäköinnistä. 2000-luvun aikana pysäköintitulot kasvoivat ja tähän liittyen myös pysäköintivirhemaksut lisääntyivät. Kaupungille muodostuva tuloerä oli noin seitsemän miljoonaa euroa vuosittain. (Tampereen kaupunki 2010.)

Pysäköintiajan pidentäminen vyöhykkeellä yksi yhdestä tunnista kahteen ei vaikuttanut paljoa keskiaikaan pysäköinnille, joka johtui pitkälti vyöhykkeen korkeammasta pysäköintihinnasta verrattuna muihin vyöhykkeisiin. Pysäköintiajan pidentäminen ja pysäköintivirhemaksujen kasvaminen sen sijaan vähensivät pysäköintivirhemaksuja vuonna 2010. Tutkimuksen perusteella pysäköintiajan pidentäminen oli kaiken kaikkiaan positiivinen ratkaisu. (Tampereen kaupunki 2010.)

Kaupungin mukaan pysäköintilaitoksia tullaan rakentamaan tulevaisuudessa yhä enemmän maan alle. Tämä antaa mahdollisuuden kehittää maanpäällistä kaupungin keskustaa. Kadunvarsipysäköintiä tietyillä alueilla tulee muokata, jotta pitkäaikainen pysäköinti ohjautuu enemmän pysäköintilaitoksiin. Halvempien vyöhykkeiden hintojen kallistumiseen kohdistuu enemmän paineita, kun halutaan kannustaa pysäköintilaitoksiin pysäköintiin kadunvarsipysäköinnin sijaan. (Tampereen kaupunki 2010.)

Sekä pysäköintilaitoksissa että kadunvarsipysäköinnissä on ollut käytössä useita maksutapavaihtoehtoja, joiden lisäksi on ollut kuitenkin toiveissa päivityksiä järjestelmiin. Uusia maksutapajärjestelmiä kannattaa kuitenkin kehittää vain, jos ne antavat lisäarvoa pysäköinnille ja niille löytyy riittävästi käyttäjiä. (Tampereen kaupunki 2010.)

2.1.3 Helsingin keskustan pysäköintitutkimus

Europark teki tutkimuksen, jossa tehtiin kysely Helsingissä autoilevien henkilöiden pysäköintitottumuksista ja mielipiteistä liittyen pysäköintiin. (Europark 2014.)

Tutkimuksessa selvisi, että pysäköintipaikan löytämiseen voi kulua pitkä aika. 53% kyselyyn vastanneista oli sitä mieltä, että katutasosta löytää pysäköintipaikan 5-10 minuutissa. Sen sijaan 28% vastanneista arvioi pysäköintipaikan löytymiseen kuluvan yli 15 minuuttia ajankohdasta riippumatta. (Europark 2014.)

Tutkimustulokset antoivat tutkijan näkemyksen mukaisesti sen kuvan, että pysäköintilaitoksissa pysäköinti lyhentää pysäköintipaikan löytämiseen kuluvaan aikaa. Noin kaksi kolmesta kyselyyn vastanneesta oli sitä mieltä, että pysäköintilaitoksesta löytyy paikka paljon nopeammin kuin kadun varresta. Aikaa säästävä ja ruuhkia vähentävä tekijä on myös se, että valitaan pysäköintilaitoksesta tulosuuntaa lähin sisäänajo ja kävellään pidempi matka määränpäähän. (Europark 2014.)

Noin kolmasosa pyrkii etsimään ilmaisen pysäköintipaikan niiden vähittäisestä poistumisesta huolimatta. Vapaata paikkaa etsiessä aiheutuu kuitenkin ruuhkia ja lisää päästöjä. Sääolot vaikeuttavat myös kadunvarsipysäköintiä etenkin talvella verrattuna pysäköintilaitoksessa pysäköintiin. (Europark 2014.)

Tärkeimmiksi arvoiksi pysäköinnissä kohosivat tutkimuksessa etäisyys määränpäästä, paikan löytyminen nopeasti, pysäköinnin hinta ja pysäköinnin helppous. Pysäköinnin turvallisuutta ei koettu kovin tärkeäksi asiaksi. Pysäköinnin tarkoituksista tärkeimpiä olivat vapaa-ajan vietto, töissä käynti ja muu asiointi, johon kuului myös keskustan asukkaiden pysäköinti. Pysäköintipäätös tehtiin useimmiten vasta määränpäähän saavuttaessa. Kaksi kolmesta suhtautui pysäköintitaloihin positiivisesti. Hyviä puolia pysäköintitaloilla olivat helppous, tilan löytyminen, säältä suojautuminen ja kadunvarsipysäköinnin vähentyminen. (Europark 2014.)

Tutkimuksessa todettiin, että kadunvarsipysäköintiä vähentämällä ja pysäköintilaitoksissa pysäköintiä lisäämällä kaduilla olisi helpompaa ajaa, päästöt vähentyisivät, keskustaliikenteestä tulisi sujuvampaa ja liikenneturvallisuus parantuisi. Kadun varsilla olisi myös enemmän tilaa ja toimintamahdollisuuksia esimerkiksi palveluille. Katuja olisi myös helpompi pitää kunnossa talvisin. Kadunvarsipysäköinnin vähentyminen vaikuttaisi myös paljon kaupunkisuunnitteluun ja avaisi uusia mahdollisuuksia. Oikeanlaisen pysäköinnin tulisi kaiken kaikkiaan säästää aikaa, olla sopivan hintaista ja helppoa, sujuvoittaa liikennettä ja lisätä kaupunkiviihtyvyyttä. (Europark 2014.)

2.1.4 Lohjan keskustan pysäköintitutkimus

Lohjan keskustasta tehtiin pysäköintiselvitys keväällä 2006 liittyen Lohjan keskustan kehittämishankkeeseen. Edellinen tutkimus oli tehty vuonna 1996 ja sitä edellinen vuonna 1989. Lohjan keskustan kehittämiseksi oli tarpeellista selvittää pysäköinnin kysyntä ja tulevaisuuden autopaikkatarve. Tutkimus kattoi yleiset pysäköintialueet ja kadut sekä myös yksityiset pysäköintilaitokset ja –alueet. (Esisuunnittelijat Sito Oy 2006.)

Tutkimuksen mukaan Lohjan keskustan alueella oli pysäköintipaikkoja runsaasti ja vilkkaimpana ajankohtana päivästä näistä pysäköintipaikoista oli käytössä noin 40%. Myös liikekeskustassa olevia parkkipaikkoja oli riittävästi ja niistä oli vilkkaimpana ajankohtana käytössä 60%. Vilkkaimmalla alueella aivan ydinkeskustassa pysäköintipaikkoja oli vilkkaimpana ajankohtana käytössä 70%. Keskustan maksulliset pysäköintipaikat olivat suurimmassa käytössä, sillä niistä oli vilkkaimpana ajankohtana käytössä 75%. Kadunvarsipysäköintipaikoista oli sen sijaan käytössä samoina ajankohtina vain 50%. Lohjan asiakaspysäköinnin käyttöaste oli suurempi kuin 13 muussa Suomen kaupunkikeskustassa, jossa vastaava tutkimus on tehty. (Esisuunnittelijat Sito Oy 2006.)

Tutkimuksen johtopäätöksenä oli, että nykyinen autopaikkojen määrä on riittävä. Toisaalta asukkaiden lisääntyessä Lohjalla keskustassa asioi enemmän ihmisiä ja autopaikkoja tarvitaan enemmän. Uusi rakentaminen myöskin vähentää nykyisiä autopaikkoja ja lisää entisestään autopaikkojen tarvetta. Keskustan asiakaspaikat kuitenkin riittävät tutkimuksen mukaan vuoteen 2025 asti väestönkasvusta huolimatta. Pysäköintiä keskitetään yhä enemmän suuriin pysäköintilaitoksiin ja kadunvarsipysäköinti vähenee. Tämän myötä keskustan kävelyolosuhteet paranevat ja keskustan viihtyvyyteen myös investoidaan. Tulevat maankäyttöhankkeet edellyttävät kolmen uuden pysäköintilaitoksen rakentamisen. (Esisuunnittelijat Sito Oy 2006.)

2.1.5 Kuopion keskustan pysäköintitutkimus

Vuonna 2014 tehdyssä opinnäytetyössä tutkittiin Kuopion keskustan pysäköintiä. Tutkimukseen liittyi kadunvarsipysäköinnin, pysäköintilaitosten ja erillisten pysäköintialueiden tarkastelu. Tavoitteena oli saada tietoa pysäköinnin tarpeista, jotta sitä voidaan käyttää hyväksi suunnittelussa tulevaisuudessa. (Savolainen 2014.)

Tutkimuksen tutkimusalueen pysäköintipaikoista noin 44% oli pysäköintilaitospaikkoja, 42% kadunvarsipysäköintipaikkoja ja 14% erillisalueiden pysäköintipaikkoja. Kadunvarsipysäköinnin käyttöaste vaihteli paljon eri keskustan alueiden välillä. Suurimmillaan käyttöaste oli yleisesti kello 14-15 välillä. Suurin pysäköintilaitos Kuopiossa oli Kuopion Toriparkki. Pysäköintilaitoksissa käyttöaste oli suurimmillaan kello 13-14 välillä. Erillisten pysäköintipaikkojen käyttöasteet vaihtelivat paljon paikan mukaan. (Savolainen 2014.)

Tutkimuksen perusteella pysäköintikapasiteetti oli riittävä kattamaan pysäköintitarpeen. Tutkimuksen mukaan tulisi pohtia, riittävätkö pysäköintipaikat tulevaisuudessa ja tutkimuksia tulisi tehdä tämän takia myös jatkossa useasti. (Savolainen 2014.)

2.2 Tutkimus pysäköintilaitosten käytettävyydestä

Vuonna 2011 tehdyssä opinnäytetyössä tutkittiin pysäköintilaitosten käytettävyyttä asiakkaan näkökulmasta. Keskeisenä tavoitteena oli selvittää mitkä asiat vaikuttavat käytettävyyteen ja mitä ongelmia käytettävyydessä voi esiintyä. (Kosola 2011.)

Tutkimuksen tuloksena todettiin, että pysäköintilaitoksissa ajaminen voi olla haasteellista ja peltikolareita tulee usein. Maksullisissa maanalaisissa pysäköintilaitoksissa sattuu kuitenkin vähemmän onnettomuuksia kuin maksuttomilla pysäköintialueilla johtuen kokeneemmasta käyttäjäkunnasta. Ajotaito, asenne ja ajotottumus ovat vaikuttavia tekijöitä. (Kosola 2011.)

Kosolan (2011) mukaan pysäköintilaitosten ajoittainen ahtaus voi aiheuttaa ongelmia pysäköijille. Samoin kuin aikaisemmin toimimalla pysäköijä lisää turvallisuutta ja sen mukaan käytettävyyttä pysäköintilaitoksissa. Arimmat pysäköintipaikkaa etsivät ajavat jopa mieluummin kauemmas pysäköidäkseen autonsa, koska kynnys pysäköintilaitokseen ajamiseen on liian korkea.

Pysäköintiruudut voivat myös olla liian kapeita pysäköijien mielestä tutkimuksen mukaan. Tämä aiheuttaa joskus lisää ajoa pysäköintilaitoksessa leveämmän pysäköintipaikan etsimiseksi. Pysäköintiruudut ovat monen asiantuntijankin mielestä liian kapeat, mutta rakennettaessa paine saada riittävästi pysäköintipaikkoja pysäköintilaitokseen estää monesti pysäköintiruutujen leventämisen. Myös alueellinen pysäköintipolitiikka ja kustannukset vaikuttavat tähän. (Kosola 2011.)

Tutkimuksen tulosten mukaan jalankulun turvallisuutta pysäköintilaitoksissa kyseenalaistettiin. Jokainen pysäköintilaitoksen käyttäjä on kuitenkin myös jalankulkijana jossain vaiheessa ja on tärkeää huomioida jalankulkijat tarpeellisin merkinnöin. (Kosola 2011.)

Pysäköintilaitoksen turvallisuus voidaan tutkijan mukaan monesti mieltää heikoksi mutta tutkimuksen mukaan pysäköintihallit koettiin kuitenkin täysin turallisiksi. Pysäköintilaitokset ovat usein kameroituja ja suuri käyttäjämäärä lisää turvallisuutta. (Kosola 2011.)

2.3 Yhteenveto pysäköintitutkimuksista

Pysäköintitutkimuksissa oli samoja piirteitä ja niissä oltiin usein päädytty samoihin tuloksiin. Tutkimukset kattoivat yleisiä pysäköintialueita, pysäköintilaitoksia ja kadunvarsipysäköinnin.

Monessa tapauksessa kuntien keskustoihin on haluttu lisää viihtyisyyttä. Yleinen tapa tähän on ollut kadunvarsipysäköinnin vähentäminen, johon johtamiseksi pysäköintilaitokset ovat osoittautuneet toimivaksi ratkaisuksi.

Pysäköintilaitokset ovat tutkimusten mukaan koettu yleisesti helpoiksi ajaa ja nopeaksi paikaksi löytää pysäköintipaikka. Pysäköintilaitoksia rakennetaan yhä enemmän maan alle katseilta näkymättömiin. Kadunvarsipysäköintiä vähentämiseksi on monessa tapauksessa tullut ottaa huomioon myös sekä pysäköintilaitosten että kadunvarsipysäköinnin hinnoittelu.

Kadunvarsipysäköinnin vähentäminen on tutkimusten mukaan monella tavalla hyväksi kuntien keskustoja viihtyvyydelle. Liikenne on sujuvampaa, helpompaa ja turvallisempaa. Katujen kunnossapito yksinkertaistuu ja palveluille on enemmän tilaa. Kaupunkisuunnittelu saa myös vapaammat kädet kadunvarsipysäköinnin vähentyessä.

Useiden tutkimusten mukaan kuntien keskustoja tehdään yhä enemmän kävely- ja pyöräilypainotteiseksi. Tähän löytyvät keinot ovat pysäköintilaitosten lisääminen, kadunvarsipysäköinnin vähentäminen, autokaistojen kaventaminen ja kävely- sekä pyöräilykaistojen leventäminen. Joissain tapauksissa jopa kokonaisia katuja tai kadunosia muutetaan kävelykaduiksi.

3 CASE: LAHDEN TORIPARKKI

Toriparkin rakentamisesta tehtiin ensimmäisen suunnitelma jo vuonna 2006. Kaupunginhallitus hyväksyi vuonna 2004 keskustavision, ja se toimi Toriparkin rakentamista koskevan suunnitelman lähtökohtana.

Keskustavisiassa esiteltiin maanalaisen pysäköintilaitoksen perustamista Lahden Kauppatorille. (Toriparkki 2015.)

Toriparkin yleissuunnitelmaa alettiin laatia syksyn 2011 aikana. Toriparkkia alettiin rakentamaan syksyllä 2013. Rakennustyötä edelsivät arkeologikaivaukset ja pilaantuneen maa-aineksen poistaminen. Tori muuttui rakennustyömaaksi jo toukokuussa 2013. (Toriparkki 2015.)

Fira eli ”fiksumpaa rakentamista” on urakoinut Lahden Toriparkin KVR-urakkana. Torialue luovutettiin Firalle 13.5.2013 ja hankkeen arvioitu kesto oli tässä vaiheessa noin 2 vuotta. (Fira 2015.)

Lahden Pysäköinti Oy on toteuttanut Lahden Toriparkin. Toriparkki on yksi osa Lahden keskustan kehityssuunnitelmaa. (Toriparkki 2015.)

Lahden Pysäköinti Oy on Lahden kaupungin tytäryhtiö ja Toriparkin lisäksi se omistaa Hansan, Siltapuiston ja Keskussairaalan pysäköintitalot. (Lahti 2015.)

Toriparkin avajaiset olivat 17. huhtikuuta 2015. Toriparkin avaamisen johdosta Lahden keskustaan tuli yli 600 parkkipaikkaa lisää. Parkkitalo sijaitsee kahdessa kerroksessa maan alla ja se helpottaa sekä yksittäisten kävijöiden että sopimusasiakkaiden pysäköintiä Lahden ydinkeskustassa. (Lahti uudistuu 2015.)

3.1 Tarve Toriparkin rakentamiselle

Lahden keskustan kehittämistä käsiteltiin kaupunginvaltuustossa 13.6.2011 ja käsittelyssä todettiin Toriparkin olevan ”oleellinen” osa keskustasuunnitelmaa. Toriparkki myötäilee myös kaupungin strategiaa ja liikennepoliittisten linjausten toteutumista. Toriparkin tarkoituksena on

etenkin korvata keskustasta vähitellen poistuvaa kadunvarsipaikoitusta ja myöskin edesauttaa ydinkeskustan lisärakentamista sijoittamalla velvoiteautopaikkoja Toriparkkiin. Tärkeä seikka on myös asiakaspysäköinnin järjestäminen Lahden keskustaan. (Lahti uudistuu 2015.)

Keskustasuunnitelman yleisenä tavoitteena on edistää Lahden keskustaa elinkeinoelämän edellytysten ja asumisen kannalta houkuttelevammaksi ja elinvoimaisemmaksi. Tämän saavuttamiseksi vähennetään liikenteen haittoja parantamalla saavutettavuutta, joukkoliikenteen sujuvuutta ja jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden kulkemista Lahden keskustassa. Ajoneuvoliikennettä suunnataan yhä enemmän keskustaa ympäröivälle kehälle ja kehän sisällä lisätään yhä enemmän jalankulun ja pyöräilyn helppoutta ja keskitytään joukkoliikenteeseen. Keskustaan tuleva liikenne ohjataan kehän kautta pysäköintitiloihin. Pysäköintilaitoksia on ollut enemmän keskustan itäisellä puolella ja Toriparkki antaa nyt lisää parkkitilaa keskustan läntiselle puolelle. Toriparkki sijaitsee keskustan eniten käytetyn jalankulkualueen yhteydessä ja helpottaa näin keskustassa asioimista. Tämän johdosta Toriparkilla on keskeinen rooli keskustan liikennesuunnitelmassa. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Toriparkin toteutukselle tärkein syy oli kuitenkin lisärakentamisen mahdollistaminen. Jotta lisärakentamiselle saadaan lupa, tarvitaan myös lisääautopaikkoja. Keskustassa sijaitsevilla tonteilla ei ole useinkaan lisätilaa ja tämän seurauksena niitä on hankittava tonttien ulkopuolelta. 2008 tehdyssä kyselyssä kiinteistöt ilmaisivat tarvitsevansa pian lisää autopaikkoja lisärakentamisen, nykyisen autopaikkatilan tai muun muutoksen johdosta. Tarvetta jalankululle tai ajoyhteydelle Toriparkkiin on myös tullut esille. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Keskustan kehittymisen edellytyksenä on yritystoiminnan kasvaminen ja kehittyminen sekä asumisen lisääntyminen. Lisärakentamisen ohessa keskustan viihtyisyyteen on tullut panostaa ja kehittää jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden olosuhteita. Tämä on johtanut siihen, että keskustasta

vähenee vaiheittain sadasta kahteen sataan autopaikkaa katujen varsilta, joita korvaamaan on tarvittu Toriparkkia. Kaikista ilmansuunnista tulevaa liikennettä voidaan opastaa ajantasaisesti pysäköintilaitoksiin Toriparkin myötä, jonka seurauksena kadun varsilta ei etsitä niin paljon pysäköintipaikkoja ja tämän seurauksena myös ilman laatu tulee paremmaksi. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala.)

3.2 Suunnitteluhistoria

Alustava yleissuunnitelma Lahden Kauppatorin alle tulevasta pysäköintilaitoksesta valmistui 28.2.2006. Selvityksen pohjana toimi kaupunginvaltuuston vuonna 2004 hyväksymässä keskustavisiassa esitetyn maan alla sijaitsevan pysäköintilaitoksen rakentaminen Kauppatorille. Tavoitekokona pysäköintilaitoksen kapasiteetiksi oli noin 500 asiakaspaikkaa, joka takaisi sen, että pysäköintilaitoksessa toimisi yksi sisään-ulos-ajoramppi. Katuverkon kannalta nähtiin toimivammiksi ratkaisuksi sijoittaa ramppi Rauhankadun puolelle toria. Arvioidut kokonaiskustannukset olivat 17,3M €. Tämä tarkoitti 32 400 € - 37 500 € autopaikkaista hintaa. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Ilmatieteenlaitos teki vuonna 2008 selvityksen Lahden Kauppatorille sijoitettavan pysäköintilaitoksen ilmanlaatuvaikutuksista. Selvityksen tuloksista voitiin arvioida, että pysäköintilaitoksen ilmastoinnista tulevat pakokaasupäästöt ja niiden vaikutus ilmanlaatuun jäisivät keskustan alueella vähäisiksi ja niistä ei olisi terveydellistä haittaa. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Toriparkin toteutuksen mahdollistava asemakaava hyväksyttiin kaupunginvaltuuston toimesta 18.1.2010. Asemakaavassa esitettiin muutoksia alustavaan yleissuunnitelmaan pysäköintilaitoksen rajauksessa, ajorampin linjauksessa ja hissikuilujen sijaintipaikassa. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Varsinaista yleissuunnitelmaa Toriparkille ryhdyttiin laatimaan vuoden 2011 syksyllä. Lähtökohtana suunnittelutyölle oli toteuttaa mahdollisimman

laaja kahteen tasoon perustettava pysäköintilaitos. Vuonna 2006 tehtyyn alustavaan suunnitelmaan muutoksina oli autopaikkamitoituksen ja ajoväylien leveyden väljentäminen, puolilämmin tila ja pohjaveden mahdollisesta nousemisesta aiheutuvan riski oli nyt eliminoitu.

Pysäköintilaitoksen bruttoala oli kasvanut alustavan suunnitelman 16 400/14 800 m²:sta 19 000 m²:een. Tämän myötä autopaikat olivat kasvaneet noin kuuteen sataan asiakaspaikkaan. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Aluksi keskustasuunnitelman pohjalta tutkittiin mahdollisuutta sisäänajorampille, joka sijoittuisi Vapaudenkadulle. Rampin viereiset rakennukset olisivat kuitenkin vaatineet erikoisvahvistusta, jolloin kustannukset olisivat nousseet useilla miljoonilla euroilla. Tästä johtuen ramppi päätettiin sijoittaa alustavan yleissuunnitelman mukaan Rauhankadulle. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

3.3 Yleissuunnitelma

Yleissuunnitelmassa Toriparkille esitettiin toteutettavaksi maan alla sijaitseva, 581 paikkainen ja kahdessa tasossa oleva pysäköintilaitos, johon kuljetaan Rauhankadun kautta. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Ajorampilla olisi kaksi puomia sekä sisään- että ulosajossa molemmilla tasoilla. Sekä alemmalla että ylemmällä pysäköintitasolla olisi noin 290 autopaikkaa ja viisi näistä on invapaikkoja. Sähköautojen pistokkeita voitaisiin varustaa osalle paikoista. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Pysäköintilaitokseen tuli suunnitelman mukaan neljä porrashuonetta, joista kahdessa olisi hissit. Tämän lisäksi olisi mahdollista toteuttaa jalankulkuyhteyksiä lähellä oleviin kiinteistöihin. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Suunnitelman mukaan pysäköintilaitos ja siihen liittyvät porrashuoneet ovat puolilämpimiä. Tämä tarkoittaa sitä, että lämpötila pysyy viiden plusasteen yläpuolella. Pysäköintilaitoksen rakenteet kestävät torin alueella toimivan raskaan liikenteen rasituksen. Pelastuskuormana toimii mobiilinosturin pistekuorma. Pysäköintilaitoksen pohjarakenne on vesitiivis. Pysäköintilaitoksen varustukseen kuuluu automaattinen sammutusjärjestelmä, paloilmoituslaitteisto ja koneellinen savunpoisto. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Työn aikana kaivantoon kulkeva ajoramppi voitiin suunnitelman mukaan sijoittaa valmiin Toriparkin ajorampin kohdalle. Kaivanto kattoi koko torin alueen Torikadulta Marolankadulle sekä Aleksanterinkadulla ja Vapaudenkadulla jalkakäytävien ja linja-autopysäkkien viereen. Toria ympäröivien Aleksanterinkadun, Rauhankadun ja Vapaudenkadun liikenne ei estynyt Toriparkin rakentamisen aikana. Rakentamisen toteuttajan tuli yhdessä kaupungin kanssa suunnitella Toriparkin rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt ja tämän jälkeen myöskin saada hyväksyntä järjestelyille kaupungilta. Työmaakopit sijaitsivat suunnitelman mukaan Marolankadulla. Alatorin alue voitiin myös ottaa työmaakäyttöön sillä ehdolla että pilaantuneiden maiden poistotyö oli tapahtunut juuri ennen Toriparkin rakentamisen aloittamista. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Suunnitelman mukaan Toriparkin rakennustyöt käynnistyivät arkeologisten kaivausten jälkeen syksyllä 2013. Elokuussa 2014 töiden tuli olla niin pitkällä, että torilla voitiin aloittaa maatöitä kaupungin toimesta. Toriparkin tuli olla lopullisesti valmis ja käytössä viimeistään vuoden 2015 kesäkuussa. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Toritoimintojen toimivuudesta tuli huolehtia töiden ajan ja korvaava paikka toritoiminnoille tuli löytää. Torin lounaisella kulmalla ei tehty arkeologisia kaivauksia, joten esitettiin, että kesän 2013 toritapahtumat voitiin järjestää osin lounaisella kulmalla toria käyttäen lisää tilaa Lanun aukiolla, Mariankadulla ja mahdollisuuksien mukaan myös Aleksanterinkadulla. Toriparkin rakentamisen ajan oli turvattava myös toria ympäröivien

pääkatujen joukkoliikenteen ja huoltoliikenteen sujuvuus. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

3.4 Rakennuspaikka

Lahden keskustan Kauppatorin ja alatorin puiston 18.1.2010 vahvistuneen asemakaavan mukaan oli sallittua rakentaa maanalainen pysäköintilaitos Kauppatorin alle kahteen kerrokseen. Alatori on asemakaavan mukaan edelleen säilynyt puistona. Asemakaavan mukaan maanalaiseen tilaan on saatu sijoittaa 600 kem² rakennusoikeuteen kuuluvia tiloja, jotka palvelevat torin käyttämistä ja pysäköintilaitosta. Torin päälle kaava on sallinut rakentaa 250 kem² porrashuonerakennuksia, jotka palvelevat pysäköintilaitosta ja toritoimintoja. Porrashuonerakennukset ovat saaneet olla korkeintaan 4,2 metriä maanpinnan yläpuolella. Kaava osoittaa myös yhdystunnelit maan alla Rauhankadulle ja Torikadulle. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Lahden kaupunginvaltuusto hyväksyi Toriparkin luovutusperiaatteet 13.6.2011. Vuokrattava tila maan alla on suuruudeltaan noin 8736 m². Vuokrauksen ehtona on ollut se, että pysäköintilaitoksen kansirakenne sallii käytössä olleet toritoiminnot ja niiden tarvitseman liikennöinnin. Kaupunki on vastannut pysäköintikannen päälle tulevien yleisten toriin liittyvien rakenteiden kustannuksista pysäköintilaitoksen valmistumisen jälkeen siitä syystä, että ne oltaisiin jouduttu uusimaan joka tapauksessa lähiaikoina. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Torialueen maata on tutkittu kairauksilla ja maanäynteillä. Tästä on selvinnyt että maaperä on routivaa ja normaalia rakentamisen kannalta. Tästä johtuen pysäköintilaitos voitiin perustaa maanvaraisesti. Torialueella oli asennettu viisi pohjavesiputkea. Pohjavedenpinta oli tarkkailun aikaan Toriparkille suunnitellun alimman perustamistason alapuolella. Kaivuutyöt ulottuivat Rauhankadun ajotunnelin osalta hetkellisesti pohjavedenpinnan alapuolelle, mutta kaivuut voitiin tehdä hetkellisen pohjaveden alennuksen avulla. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Alueen maaperä on pilaantunut öljyhiilivedyillä johtuen polttonesteenjakelutoiminnasta, jota oli 1930-50-luvuilla alatorin ja Marolankadun kulmassa. Maaperän pilaantuminen oli tutkimusten mukaan levinnyt myös Kauppatorin luoteiseen osaan. Maaperän arvioitiin olleen pilaantunutta noin 6000 m² alueella, joista toriparkin rakenteiden osuus oli noin 4000 m² alue. Pilaantunutta maamassaa oli arviolta 5000t ja kunnostuskustannukset liittyen Toriparkkiin noin 430.000 €. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala.)

Eri ikää olevat lehmusrivit ympäröivät Kauppatoria joka suunnasta. Puista osa oli huonokuntoisia ja erimittaisia. Etenkin Aleksanterinkadun puolen puut olivat uusimista vailla. Riittävästä kasvualustasta huolehtimalla voitiin taata se, että torin alueen puusto voitiin istuttaa uudestaan. Tämän johdosta torin ympärille pystytettiin takaamaan yhtenäinen puukanta. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Vuonna 1877 tapahtuneen tulipalon seurauksena tuhoutuneen Lahden kylän jäämiä oli todettu olevan torin alueella. Arkeologisia tutkimuksia tehtiin noin kolmasosassa toria vuosina 1997-98. Tutkimukset keskittyivät Aleksanterinkadun ja Marolankadun puolelle toria. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Torialuetta koskevassa kaavassa määrättiin suorittamaan muinaismuistolain edellyttämät arkeologiset pelastuskaivaukset ennen kuin voitiin tehdä maansiirtotöitä. Kaupunginmuseo arvioi kaivausten enimmäiskestoksi seitsemän kuukautta ja kaivauksiin arvioitiin tarvittavan noin 30 henkeä. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

3.5 Autopaikkalinjauksia johtuen asemapaikkamuutoksista tai muista keskustan hankkeista

Kaupunginvaltuustossa on päätetty, että keskustan asemakaavoihin liittyen selvitetään mahdollisuuksia ja tarpeen vaatiessa osoitetaan asemakaavamerkintöjen avulla autopaikkoja, joita korttelialueet tarvitsevat

keskustassa, kaupungin omistamiin pysäköintilaitoksiin. Tämä on perua maankäyttö- ja rakennuslain 156 §:n määräyksestä:

”Kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Jos asemakaavassa niin määrätään, kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistöjen käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Tässä tapauksessa kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumisesta vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaisesti. Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaus- tai muutostyötä. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoitusta muutettaessa tulee kuitenkin ottaa huomioon tästä johtuva autopaikkojen tarve.” (Finlex 1999.)

Lahden kaupunki hankkii keskusta-alueella omistamiensa kiinteistöjensä tarvitsemat pysäköintipaikat lähinnä konserniin kuulualta Lahden Pysäköinti Oy:ltä. Näitä pysäköintipaikkoja on muun muassa kaupunginsairaalalla, kaupungintalolla sekä Messukeskuksessa ja nyt myös Toriparkissa. Näiden pysäköintipaikkojen hankintojen rahoitus hoidetaan asianomaisten rakennushankkeiden perusteelta tehtyjen investointipäätösten mukaan. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

Suosituksia autopaikkojen tarpeen mitoitukselle tarkastellaan valtakunnallisesti uudelleen erityisesti keskustojen ja täydennysrakentamisen suhteen. Keskustan alueella sijaitsevien kortteleiden asemakaavan muutoksissa on kaupunginvaltuuston linjauksen mukaan yleisperiaatteena noudattaa, että suuri osa lisärakennusoikeuden edellyttämistä autopaikoista osoitetaan Toriparkista. Asemakaavoihin liittyvissä maankäyttösopimuksissa sovitaan autopaikkojen osoittamisesta. (Lahden tekninen ja ympäristötoimiala 2012.)

3.6 Ydinkeskustan yleissuunnitelma

Lahden ydinkeskustan yleissuunnitelmaa alettiin laatia vuonna 2014 keväällä. Suunnitelman tavoitteena oli tehdä liikenteellinen ja toiminnallinen yleissuunnitelma sekä myös kunnallistekninen ja kaupunkikuvallinen yleissuunnitelma. Konsulttina yleissuunnitelmalle toimi Ramboll Oy. (Lahti uudistuu 2016.)

Tavoitteina yleissuunnitelmalle oli tehdä vuoteen 2020 tähtäävä kokonaissuunnitelma koskien ydinkeskustan yleisiä alueita. Tämän kokonaissuunnitelman tuli tukea jatkosuunnitelmia ja katutilan tehokasta käyttöä. Tavoitteena oli saada kasaan mahdollisimman hyvälaatuinen, kaupunkikuvaltaan omalaatuinen suunnitelmaratkaisu, joka on yleisesti hyväksytty. Suunnitelman tuli palvella hyvin lahtelaisia ja ydinkeskustan toimijoita. Tavoitteena oli myös tuottaa mahdollisuudet eläväiselle ja ihmisten kannalta viihtyisälle keskustalle, joka painottuisi yhä enemmän kävely-ystävällisyyteen ja joukkoliikenteeseen. (Lahti uudistuu 2016.)

TAULUKKO 1: Yleissuunnitelmaa koskevien tapahtumien aikataulu (Lahti uudistuu 2016.)

2.6.2015	Tekninen lautakunta	Yleissuunnitelman toinen vaihe hyväksyttiin
6.5.2015	Yleisötilaisuus	Yleissuunnitelmaa esiteltiin yleisölle
6.5.2015	Päätösesittely	Päättäjille ja sidosryhmille esiteltiin yleissuunnitelmaa FinnKinossa
6.3.2015	Päättäjätöyöpaja	Työpajan aiheena olivat katukohtaiset ratkaisut Paikalla teknisen lautakunnan, kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston jäseniä

16.2.2015	Sidosryhmätyöpaja	Työpaja Hämeenkadun ratkaisusta
2.12.2014	Kaupunginhallitus	Ensimmäisen vaiheen päätös keskustan liikenneverkkoratkaisusta Aleksanterinkatu on yksisuuntainen Vesijärvenkadun ja Rauhankadun välisellä alueella
24.11.2014	Liikenneverkkoa koskevien ratkaisujen käsittelyä	Kaupunginhallitus esitti, että Aleksanterinkatu olisi toistaiseksi kaksisuuntainen Kaupunginvaltuuston päätöksen mukaan Aleksanterinkatu on kaksisuuntainen vähintään Rautatienkadun ja Rauhankadun välisellä alueella
17.11.2014	Kaupunginhallitus	Teknisen ja ympäristötoimialan toimialajohtaja Matti Kuronen laatii esityksen liikenneverkkoratkaisusta 2020
31.10.2014	Ohjausryhmän neljäs kokous	Aiheena liikenneverkkoratkaisun tilanne ja työpajan tulosten käsittely
27.10.2014	Kaupunginhallitus	Kaupunginjohtaja perui esityksensä
27.10.2014	Toinen sidosryhmätyöpaja	Työpajassa käsiteltiin katukohtaisia ratkaisuja, kalusteita ja taidetta
21.10.2014	Kaupunginjohtajan otto-oikeus	Kaupunginjohtaja käytti otto-oikeuttaan ja kumosi teknisen lautakunnan tekemän päätöksen

7.10.2014	Tekninen lautakunta	Liikenneverkkoratkaisu 2020:a koskien päätettiin jättää kaksisuuntaiseksi, muilta osin ehdotus hyväksyttiin
16.9.2014	Tekninen lautakunta	Liikenneverkko 2020 tuli päätettäväksi, jätettiin harkintaan
26.8.2014	Tekninen lautakunta	Liikenneverkko 2020 –ehdotusta esiteltiin
21.8.2014	Ohjausryhmän kolmas kokous	Työryhmän ehdotusta liikenneverkkoratkaisuksi käsiteltiin, ehdotus oli menossa tekniseen lautakuntaan
25.6.2014	Ohjausryhmän toinen kokous	Aleksanterinkadun yksisuuntaisuudesta tehtiin periaatepäätös, hidas henkilöliikenne sallitaan, keskustan saavutettavuus ei kärsi yksisuuntaisuudesta, väli Rauhankadulta Lahdenkadulle on kaksisuuntainen Toriparkin vuoksi
4.6.2014	Sidosryhmätyöpaja	Työpajan aiheena oli keskustan liikenne ja katujen merkitys
23.4.2014	Ohjausryhmän ensimmäinen kokous	Suunnittelun tavoitteet hyväksyttiin
27.3.2014	Aloituskokous	

Yleissuunnitelman tavoitteita olivat etenkin keskustan läpiajoliikenteen vähentäminen, Aleksanterinkadun muuntaminen yhä enemmän joukkoliikenne- ja kävelypainotteiseksi ja joukkoliikenteen kulkeminen

Kauppatorin kautta. Tavoitteena oli tehdä ydinkeskusta kokonaisvaltaisesti elinvoimaisemmaksi, kun joukkoliikenne ja kävelyn mielekkyys lisääntyvät. Kokonaisratkaisu tulee palvelemaan katutilojen jatkuvaa kehittämistä ja muiden hankkeiden tavoiteasettelua, jotka liittyvät keskustan kehittämiseen. (Lahden kaupunki 2015.)

Kun suunnittelua aloitettiin, tehtiin välivaiheen tarkastelu Lahden keskustan katuverkosta. Lahden kaupunginhallitus hyväksyi keskustan kehittämisessä liikennettä koskevat periaatteet 1.12.2014. Periaatteisiin kuului esimerkiksi Aleksanterinkadun muuttaminen kävely- ja joukkoliikennepainotteiseksi. Ydinkeskustan kokonaiskehittäminen perustuu tästä päätöksestä. (Lahden kaupunki 2015.)

Yleissuunnitelmaa laatiessa tärkeimmiksi tavoitteiksi nousivat etenkin keskustan katukehän sujuva toiminta, keskustakehän sisäpuolisen alueen rauhoittaminen liikenteeltä, torin yhteyden joukkoterminalin toimivuus, Trion ja Kauppatorin kulkuyhteyden parantaminen, torin ja matkakeskuksen välille luotava jalankulkuyhteys ja Ranta-Kartanon liittäminen keskustaan. (Lahden kaupunki 2015.)

Käyttäjäkohtaisia tarpeita otetaan huomioon keskustaa kehitettäessä. Käyttäjien tarpeita liikkumisessa, kaupunkitilassa ja palveluiden saatavuudessa on tarkasteltu ja kehittämisratkaisut muodostetaan käyttäjälähtöisesti. (Lahden kaupunki 2015.)

Keskustan katukehän sisäpuolella tulee olemaan vähemmän liikennettä. Kehällä on suuri merkitys myös opastettavuuden osalta. Katukehä muodostuu Mannerheiminkadusta, Lahdenkadusta, Saimaankadusta, osasta Aleksanterinkatua, Vesijärvenkadusta ja osasta Loviisankatua. Tulevaisuudessa tavoitteena on muuttaa katukehä Vesijärvenkadulta Vuolteenkadulle. Katukehä antaa puitteet kehän sisäisen katuverkon kehittämisen lisääntyvissä määrin kävelylle, pyöräilylle ja hitaammin ajavalle autoliikenteelle. Kehäkadun liittymien toimivuus on varmistettu vuoteen 2020 asti ennustetuilla liikennemäärillä. Kun eteläinen ohitustie valmistuu, se vähentää erityisesti läpikulkuliikennettä

Mannerheiminkadulla ja tämän myötä keskustakehä toimii entistäkin paremmin. (Lahden kaupunki 2015.)

Yleissuunnitelman mukaan Aleksanterinkatu on jatkossa yksisuuntainen ja kävely- ja joukkoliikentepainotteinen yksisuuntainen katu, jonka liikenne tulee hidastumaan. Henkilöautoliikenne on sallittua. Aleksanterinkadulla on myös kaksisuuntainen pyöräilyn laatukäytävä. Pyöräpysäköinti tulee lisääntymään. Kävelyalueet tulevat myös lisääntymään ja Trion sekä Kauppatorin välille muodostuu selkeämpi kulkuyhteys. (Lahden kaupunki 2015.)

Vapaudenkatu tulee olemaan toinen tärkeä joukkoliikennekatu keskustassa. Vapaudenkatu on Aleksanterinkadun tapaan myös yksisuuntainen. Henkilöautoliikenne on sallittua myös Vapaudenkadulla. Vapaudenkadulla tulee olemaan myös kaksisuuntainen pyöräväylä varmistamaan turvallisuuden kulkevalta joukkoliikenteeltä. Lisääntyvän tilan yhteyteen Vapaudenkadulle voidaan avata esimerkiksi uusia terasseja tai muita palveluita. (Lahden kaupunki 2015.)

Rautatienkadulla on suuri merkitys kulkuyhteytenä matkakeskuksen ja keskustan välillä. Valaistusta Rautatienkadulla tullaan parantamaan, kaupungintalon edustan puistoaluetta kehitetään ja keskustan puoleista Rautatienkatua muunnetaan enemmän kävelypainotteiseksi. Kävelypainotteisuus tulee lisäämään myös palveluiden mahdollistamista Rautatienkadulla. Rautatienkadun nykyisillä kävelyalueilla kehitetään valaistusta ja uusitaan kalustusta. (Lahden kaupunki 2015.)

Hämeenkadulla etenkin kadunvarsipysäköinti on suuressa roolissa. Hämeenkadun varrella tulee olemaan edelleen paljon eri toimintoja. Myös Hämeenkadulle kasvatetaan maltillisesti kävelytilaa, joka lisää viihtyisyyttä kadulla. (Lahden kaupunki 2015.)

Torikatu on myös jatkossa kävelykatu, joka antaa hyvät puitteet toiminnalle Kauppatorin yhteydessä. Kulkeminen Aleksanterinkadulta Vapaudenkadulle on myös sujuvampaa Torikadun myötä. Torin toisella puolella sijaitseva Marolankatu on jatkossa suunnattu etenkin takseille ja

charter-busseille. Rauhankatu takaa joukkoliikenteelle tärkeän reitin Aleksanterinkadulta Vapaudenkadulle ja on myös kulkureitti Toriparkkiin pysäköimiselle. (Lahden kaupunki 2015.)

Kaupunkikuvan kannalta kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisääminen keskustassa lisää viihtyisyyttä. Autoliikenteeltä vähenevä katutila lisää toimintojen, materiaalien, valaistuksen, kasvillisuuden ja taiteen mahdollisuuksia, joilla voidaan luoda oman identiteetin omaava kaupunkikeskusta. Ydinkeskustassa tulee olemaan käytössä korkealuokkaiset luonnonkivimateriaalit ja muualla käytetään tarkoituksenmukaisia ja kustannustehokkaita pintamateriaaleja. Nykyistä valaistusta kunnostetaan vastaamaan nykyajan vaatimuksia ja uudet ratkaisut valaistukselle tulevat korostamaan käytännöllistä tilankäyttöä. (Lahden kaupunki 2015.)

Yleissuunnitelmassa esitetyt katuratkaisut ydinkeskustassa tulevat kustantamaan 9,3 miljoonaa euroa. Aleksanterinkadun muutokset Vesijärvenkadun ja Lahdenkadun välisellä alueella tulevat kustantamaan eniten, 3,1 miljoonaa euroa. Suunnitelman ratkaisut tulevat toteutumaan vaiheittain. Torikatu ja Marolankatu olivat rakenteilla jo vuonna 2015, koska ne liittyivät valmistuneeseen Toriparkkiin. Aleksanterinkadun toteuttamista tehdään vuonna 2016. Vuonna 2017 rakentaminen kohdistuu Vapaudenkatuun sekä Rautatienkatuun ja tätä seuraavina vuosina muut kadut ovat työn alla. (Lahden kaupunki 2015.)

Lahden keskustan uusiutuminen tulee takaamaan viihtyisämmän, vetovoimaisemman ja hyödynnettävämmän kaupunkitilan muodostamisen, joka vastaa yhä paremmin sen käyttäjien ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Pysäköinnin siirtyminen yhä enemmän kadunvarsipysäköinnistä pysäköintilaitoksiin antaa lisää katutilaa, jota voidaan hyödyntää esimerkiksi tapahtumiin, myyntitoimintaan ja päivittäiseen oleskeluun. Keskustan käyttäjämääriä on tavoitteena kasvattaa ja viihtyisyyden sekä toiminnan lisääntyminen antaa sille hyvät puitteet. (Lahden kaupunki 2015.)

3.7 Liikennesuunnitelma 2020

Lahden keskustan liikenneverkko 2020 –suunnitelma valmistui lokakuussa 2014 ja hyväksyttiin kaupunginhallituksen toimesta joulukuussa 2014.

Liikennesuunnitelma sisälsi useita eri suuntauksia liikenteen toteuttamiselle Lahdessa. (Lahti uudistuu 2016.)

Lahden keskustan muodostaa liikennesuunnitelman kehä, joka sijaitsee akselilla valtatie 12 / Mannerheiminkatu – Hollolankatu – Lahdenkatu – Saimaankatu – Aleksanterinkatu – Vesijärvenkatu – Loviisankatu. Aleksanterinkatu on yksisuuntainen ja yksikaistainen Rauhankadun ja Vesijärvenkadun välillä ja Vapaudenkatu on yksisuuntainen ja yksikaistainen Lahdenkadun ja Vesijärvenkadun välisellä alueella. (Lahti uudistuu 2016.)

Joukkoliikenne kulkee aina sekä matkakeskuksen että torin kautta. Joukkoliikenteen sujuvuus varmistetaan tekemällä oikeanlaisia ratkaisuja joukkoliikenteen käyttäjille pääväylille. Esimerkiksi Vesijärvenkadulle tulee käyttöön joukkoliikenteen kaistat, joita käytetään ruuhka-aikoina. (Lahti uudistuu 2016.)

Keskustaan toteutetaan pyöräilyn laatukäytäviä kulkemaan keskustan läpi, jotka ovat erillään autokaistoista sekä jalankulkuväylistä. Pyöräilyn laatukäytävät erotetaan muusta liikenteestä rakenteellisin eroin. Alueellisille pyöräilyn pääreiteille toteutetaan erilliset väylät, jotka ovat erillään autoliikenteestä. Muilla keskustan alueilla pyöräillään ajoradalla. Myös kävelyn sujuvuuteen panostetaan. Erityisesti Aleksanterinkadun ja Rautatienkadun kävelypainoisuutta tullaan lisäämään. Keskustan ulkopuolella sijaitseviin merkittävimpiin kohteisiin on opastetut ja käytännölliset kävelyreitit. (Lahti uudistuu 2016.)

Keskustassa ja kehän sisäpuolella sijaitsevista kokoojakaduista ja niihin liittyvistä toimenpiteistä keskustellaan tarkemmin, kun jatkosuunnitelmaa tehdään. (Lahti uudistuu 2016.)

Liikennemäärien ennustetaan pääosin vähenevän ydinkeskustassa vuoteen 2020 mennessä. Erityisesti liikenteen ennustetaan vähenevän Aleksanterinkadulla ja Vesijärvenkadulla. Sen sijaan keskustan kehällä liikennemäärien ennustetaan kasvavan. Etenkin Mannerheiminkadun valtatie 12:sta ja Lahdenkadun liikenne tulee ennusteen mukaan kasvamaan merkittävästi. (Niskanen 2014.)

Tie- ja katuverkkoehdotuksen mukaan joukkoliikennepainotteisia katuja vuonna 2020 ovat Kauppakatu ja ydinkeskustan osa Vapaudenkadusta. Aleksanterinkatu välillä Vesijärvenkatu-Lahdenkatu on sekä joukkoliikenne- että kävelypainotteinen katu. Näitä katuja ympäröivät kokoojakadut, pääkadut sekä valtatie 12. (Niskanen 2014.)

Pyöräliikenneverkon osalta korostetaan pyöräilyä länsi-itä ja pohjois-etelä –suuntaisilla väylillä. Pyöräilyn laatuikäytäviä, jotka ovat erotettu sekä autoliikenteestä että jalankulkuväylistä, sijaitsee Aleksanterinkadulla, Karjalankadulla, Hollolankadulla, Jalkarannankadulla, Vesijärvenkadulla ja Kauppakadulla. (Niskanen 2014.)

Keskustan kehä toimii pääosin opastuskanavana keskustaan tulemiselle keskustan ulkopuolelta. Erityisesti Mannerheiminkadulla, Karjalankadulla, Lahdenkadulla, Hollolankadulla ja Vesijärvenkadulla on opasteita. Keskustasta lähdettäessä keskustan ulosmeno-opastuksia on etenkin Lahdenkadulla, Vesijärvenkadulla, Saimaankadulla ja Karjalankadulla. Pysäköinnin opastusta on tehokkaasti keskustan kehän sisäpuolella. Keskustan kehän ulkopuolella on myös opastusta ja ilmoitettu paikkamäärä keskustan pysäköintiin. (Niskanen 2014.)

Joukkoliikenteelle on pysäkkejä sopivin välimatkoin keskustassa ja myös keskustan ulkopuolella. Matkakeskukseen on tullut uudet pysäkit joukkoliikennettä varten. Joukkoliikenteen osalta panostetaan erityisesti Aleksanterinkatuun, Vapaudenkatuun ja Vesijärvenkatuun. Suurin osa joukkoliikenteestä tulee kulkemaan Vesijärvenkadun kautta, johon tulee oma kaista joukkoliikenteelle. Oma kaista kasvattaa joukkoliikenteen sujuvuutta ja tämän myötä joukkoliikenteen kilpailukyky tulee kasvamaan.

Henkilöautojen liikenteen sujuvuus tulee sen sijaan laskemaan ruuhka-aikana joukkoliikenteen kaistojen myötä. Tämä edistää kaupungin suunnitelman mukaisesti kestävästä liikkumisesta. (Niskanen 2014.)

Kävelyn osalta merkittävimmät kävelyakselit muodostuvat Aleksanterinkadulle länsi-itäsuunnassa ja Rautatienkadulle pohjois-eteläsuunnassa. Aleksanterinkadun kävelypainotteisuuden lisääminen takaa hyvän kulkuyhteyden Kauppatorilta kauppakeskus Trioon ja toisin päin. Merkittävistä kävelykohteista, kuten urheilukeskus ja kirjasto, suurin osa sijaitsee kuitenkin ydinkeskustan ulkopuolella. Ranta-kartanon alue erottuu ydinkeskustasta pitkälti Lahdenkadun vaikutuksesta. Vapaudenkadun itäinen osa katu ympäristöstä tulee vaatimaan kehittämistä. (Niskanen 2014.)

Pysäköinnin opastuksen ensimmäinen vaihe on toteutettu vuonna 2015. Toinen vaihe toteutetaan vuonna 2016. (Niskanen 2014.)

TAULUKKO 2: Katujen rakentamissuunnitelma vuonna 2014 (Niskanen 2014.)

2015	Alatori, Marolankatu, Vapaudenkadun ja Aleksanterinkadun pysäkkialueet ja Torikatu
2016	Aleksanterinkadun ensimmäinen rakentamisosa, Rautatienkadun ensimmäinen rakentamisosa
2017	Aleksanterinkadun toinen rakentamisosa varauksin, Rautatienkadun toinen rakentamisosa
2018	Hämeenkatu ja Vapaudenkatu
2019	Muutokset keskustan kehällä, Vesijärvenkatu, Saimaankatu ja Lahdenkatu, Lahdenkatu jo aikaisemmin mikäli tämä on mahdollista

3.8 Lahden keskustan pysäköintipolitiikka

Lahden keskustan pysäköintipolitiikka on laadittu 2014 ja sen on hyväksynyt tekninen lautakunta 9.12.2014 ja kaupunginhallitus 12.1.2015. Pysäköintipolitiikka laadittiin ensimmäisen kerran. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Pysäköintipolitiikkaa varten oli tavoitteena koota yhteen aikaisemmin tehdyt päätökset ja tehdä yleisiä linjauksia pysäköintipolitiikan eri osa-alueista. Tarkemmat päätökset esimerkiksi pysäköintimaksujen suuruudesta tehdään erikseen. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Lahden keskustassa on tapahtunut ja edelleen tapahtuu paljon muutoksia ja pysäköintipolitiikan laatiminen tuli tarpeeseen tämän takia. Keskusta on kokenut muutoksia muun muassa matkakeskuksen ja Toriparkin myötä. Lahden kaupungissa on yli 50 000 autoa ja autot ovat enimmänsen osan ajasta pysäköitynä eivätkä liikenteessä. Autojen määrän lisääntyessä pysäköintipaikkatarpeita tulee suunnitella tarkasti. Uudet rakennukset tuovat tarvetta lisääautopaikoille. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Keskustapysäköintiä koskevilla ratkaisulla tulee ottaa huomioon vaikutukset kaupunkikuvaan, asumiseen, oleskeluun, liiketoimintaan, matkailuun ja muuhun yleiseen toimintaan. Pysäköintiratkaisujen tulee edesauttaa keskustan toimintaa. Keskustassa autot pysäköidään kadun varsille, kiinteistöjen pihalle tai pysäköintilaitoksiin, sillä isoja pysäköintikenttiä ei voida pitää keskustassa. Tämä vaikuttaa siihen, että tilan ollessa rajallista keskustassa pysäköinti ei voi olla maksutonta eikä myöskään ilman aikarajoja. Keskustaa koskevaa pysäköintiä tulee ohjata ja suunnitella tarpeen mukaan ja sopia kustannusten kohdentamisesta. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Vastuu keskustapysäköinnin järjestämisestä on kiinteistöjen omistajilla sekä kaupungilla. Pysäköinnistä aiheutuvat kustannukset kohdentuvat yhä enemmän pysäköinnin käyttäjille sekä muille hyödynsajille. (Lahden

kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Kadunvarsipaikkoja tulisi olla helposti saatavilla lyhytaikaista keskustassa asiointia varten. Vastaavasti tavoitteena on, että pysäköintilaitokset ovat pitempiaikaiselle pysäköinnille. Progressiivisella maksupolitiikalla ja aikarajoituksilla voidaan vaikuttaa pysäköintipaikkojen käyttöön.

Pysäköintilaitoksissa voidaan esimerkiksi tehdä pitempiaikainen pysäköinti huomattavasti edullisemmaksi. Pysäköintipaikkojen tehokkaalla vuorottaiskäytöllä säästetään pysäköintipaikkojen määrää, koska samoja pysäköintipaikkoja käyttävät eri käyttäjäryhmät eri vuorokaudenaikoina. Pysäköintilaitoksissa voidaan ylläpitää tehokasta ympärivuorokautista pysäköintiä eri käyttäjäryhmille. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Uusia rakennuksia rakennettaessa asemakaava määrittelee toteutettavan pysäköintipaikkamäärän. Mitoituksen tulee olla kunnossa ja kiinteistö vastaa järjestettävistä pysäköintipaikoista sekä niistä aiheutuvista kustannuksista. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Ydinkeskustassa käytettävän periaatteen mukaan tietyllä alueella ydinkeskustassa täydennys- ja uudisrakentamishankkeissa asemakaavan mukaan sijoitettavista autopaikoista vähintään 30 % tulee sijaita julkisissa pysäköintilaitoksissa. Tämä vähentää kiinteistön tontin tilan tarvetta autopaikoille. Kunta päättää näistä aiheutuvien korvausten suuruudesta. Pysäköintipolitiikassa esitettiin, että tätä mainittua aluetta laajennetaan matkakeskukselle asti. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Lahden Pysäköinti Oy:llä on suuri osa keskustan pysäköintipaikkojen kehittämisessä. Lahden Pysäköinti Oy on Lahden kaupungin omistama tytäryhtiö. Toimialaan kuuluu ylläpitää, rakennuttaa ja vuokrata pysäköintitaloja ja -paikkoja. Yhtiön omistukseen kuuluu Siltapuiston pysäköintitalo, osa Päijät-Hämeen keskussairaalan pysäköintitalosta ja Toriparkki. Yhtiön vuokralla ja operoitavana on kaupungin omistuksessa oleva Hansa-parkki ja matkakeskuksen vieressä sijaitseva BWT-talon

parkki. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Lahden Pysäköinti Oy:n tavoite on, että se yhtiö pärjää omalla tulorahoituksellaan, johon kuuluvat etenkin pysäköintimaksut ja velvoiteautopaikkojen myynti. Kaupunki voi osoittaa yhtiölle myös muita pysäköintiä koskevia tehtäviä sopimalla niistä erikseen. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Pysäköintilaitoksia tarvitaan yhä enemmän ja tulevaisuudessa on tarpeen rakentaa niitä etenkin Radanvarren alueelle matkakeskuksesta länteen, Ranta-Kartanoon ja Messukeskukseen. Kaupungin omistaessa Lahden Pysäköinti Oy:n pyritään pysäköintilaitosten operointi hoitamaan tytäryhtiön kautta. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Lahden kaupungin tavoitteena on jatkossa keskittää kaikki maksullista pysäköintiä koskeva toiminta Lahden Pysäköinti Oy:lle. Tällöin myös kadun varsilla ja pysäköintilaitoksissa sijaitsevat maksuautomaattien omistus ja ylläpitäminen siirtyvät tytäryhtiölle. Pysäköintimääräykset ja alueiden kunnossa pitäminen kuuluu jatkossa edelleen kunnallistekniikan yksikölle. Näitä koskevat maksut määritellään teknisessä lautakunnassa. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Lahden keskustassa on erikseen määriteltäviä kortteleita, jossa asukkaat voivat hakea asukaspysäköintitunnuksen, jolla on lupa pysäköidä maksutta kadun varteen erikseen määritetyille normaalisti aikarajoitetuille ja maksullisille paikoille. Yrityksillä on vastaavasti käytössä yleispysäköintitunnuksia, joilla voi myöskin ilman maksua ja aikarajoitusta pysäköidä merkitylle asukaspysäköintipaikalle. Tunnuksien sääntöihin on jatkossa tulossa tarkennuksia kaupungin toimesta. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

Jatkossa tavoitteena on tuoda yleisesti käyttöön kehittyneitä opastusjärjestelmiä, jotka ohjaavat pysäköintilaitoksiin ja -paikoille ja kertovat vapaiden autopaikkojen määrän. Opastusjärjestelmät on tavoitteena saada myös yksityisiin, mutta yleisessä asiakaskäytössä oleviin pysäköintitaloihin. Pysäköintiautomaattien tulee olla jatkossa myös

ajan tasalla ja niissä tulee olla mahdollista maksaa ajanmukaisilla maksuvälineillä. Pysäköinninvalvonnalla on entistään tärkeämpi tehtävä valvoa tehokkaasti aikarajoituksellista ja maksullista pysäköintiä. Pysäköinninvalvonnasta vastaa kaupunki. Tehokkaalla valvonnalla varmistetaan paikkojen sujuva kierto käyttäjäryhmien kesken. (Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala 2014.)

3.9 Mielipiteitä Toriparkista ennen rakentamista

Mikko Tuomikoski YLE Lahdesta sanoo kirjoituksessaan, että yksityisautoilun lopettaminen keskustasta on yksi idean kulmakivistä. Tuomikoski ihmettelee, että tämäkö tekee keskustasta elinvoimaisen ja viihtyisän. Tuomikoski mainitsee myös, että kaupunki on sallinut samalla useiden kauppakeskusten rakentamisen Lahden keskustan ympärille niin että ydinkeskustaan ei tarvitse välttämättä edes tulla saadakseen asiat hoidettua. Tuomikoski toteaa, että autoilu siirtyy helposti tämän vuoksi Lahtea ympäröivälle kehälle ja keskustassa ajavat vain joukkoliikenneautot. Tuomikoski sanoo myös keskustelleensa toriasiantuntijoiden, yrittäjien ja keskustassa asuvien kanssa ja kukaan ei tunnu pitävän yksityisautoilun häätämistä ydinkeskustasta järkevänä. (Tuomikoski 2012.)

Martti Mäkelä, Perussuomalaisten Lahden kaupunginvaltuutettu, sen sijaan toteaa kirjoituksessaan Toriparkin jakavan kansalaisten mielipiteet. Mäkelä mainitsee, että Toriparkin odotetaan vilkastuttavan keskustaa ja sen myötä myös keskustan yritysten toimintaa ja kannattavuutta. Mäkelä mukaan veronmaksajat joutuvat kuitenkin maksamaan ratkaisusta sekä verorahoilla että korkeilla käyttömaksuilla. Mäkelän mielestä Lahdessa oli kuitenkin parkkitilaa jo ennestäänkin riittävästi saatavilla ja myöskin ydinkeskustan liikkeet ja palvelut olivat hyvin saatavilla. Mäkelän mukaan rahaa olisi tullut sijoittaa Toriparkin sijaan laajemman ja toimivamman julkisen liikenteen tueksi. (Mäkelä 2011.)

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS JA TULOKSET

Tämä luku käsittelee opinnäytetyön empiriaosuutta. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten Toriparkki on otettu vastaan ja minkälaisia kokemuksia sitä käyttävillä autoilijoilla Toriparkista on. Toriparkin käyttäjiltä muodostui kokemusten mukaan myös kehitysehdotuksia. Ensimmäinen luvussa kerrotaan aineiston keräämisestä ja toisessa luvussa käydään läpi tutkimustuloksia.

4.1 Tutkimuksen toteutus

Aluksi tutkimus oli tarkoitus toteuttaa täysin kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Tutkimusta tarkemmin suunniteltaessa kuitenkin ilmeni, että osa kysymyksistä on parempi esittää määrällisenä eli suorittaa osa tutkimuksesta kvantitatiivisena tutkimuksena. Tämä johtui erityisesti vastausten suuremman määrän varmistamisesta.

Tutkimuksen alkuvaiheissa tarkoituksena oli toteuttaa tutkimus haastatteluin, sähköisenä kyselynä sosiaalisen median kautta ja tarvittaessa jaettavilla kyselylomakkeilla. Tarkoitus oli haastatella Toriparkin käyttäjiä paikan päällä ja tehdä erillinen kysely sähköisesti. Oli kuitenkin johdonmukaisempaa tehdä sähköinen kysely, jotta vastauksia saadaan enemmän. Sähköiselle kyselylle löytyi myös sopiva kanava, jota kautta vastauksia saatiin riittävä määrä. Vastauksia on myös helpompi vertailla, kun ne ovat kaikki tulleet saman kanavan kautta.

Tutkimus suoritettiin tekemällä Webropoliin kyselypohja, joka sisälsi kahdeksan määrällistä ja neljä laadullista kysymystä. Kyselylinkki jaettiin toimeksiantajan virallisella sosiaalisen median kanavalla Facebookissa. Kyselylinkki jaettiin myös toisella, etenkin lahtelaiset hyvin tavoittavalla, sosiaalisen median kanavalla Facebookissa. Kysely oli avoinna 18.4.2016 - 25.4.2016 välisen ajan.

Kyselyajan ensimmäisenä päivänä tutkimus ei saanut vastauksia, koska Webropolissa oli katkoksia ja kysely ei toiminut. Sivusto saatiin kuitenkin ylläpitäjien toimesta kuntoon saman päivän aikana.

Kyselyyn vastaamiseen meni noin 5-10 minuuttia ja lyhyt vastausaika johtui pitkälti siitä, että kyselyssä käytettiin suurimmaksi osaksi monivalintaisia kysymyksiä. Kyselyn saattoi tehdä lyhyemmässäkin ajassa riippuen avointen kysymysten vastausten pituudesta.

4.2 Tutkimustulokset

Kysely avattiin 226 kertaa ja kysely keräsi 95 vastaajaa. Vastausprosentti kyselyn avanneista henkilöistä oli noin 42%. Vastausprosentti olisi todellisuudessa paljon suurempi, sillä kysely oli mahdollista avata yhden henkilön toimesta useamman kerran. Kysely avattiin ainakin tutkijan ja toimeksiantajan toimesta useamman kerran varmistettaessa kyselyn toimivuutta. Oikeampi vastausprosentti olisi arviolta noin 60%. Tämä on mielestäni tämän tyyppiselle kyselylle hyvä vastausprosentti.

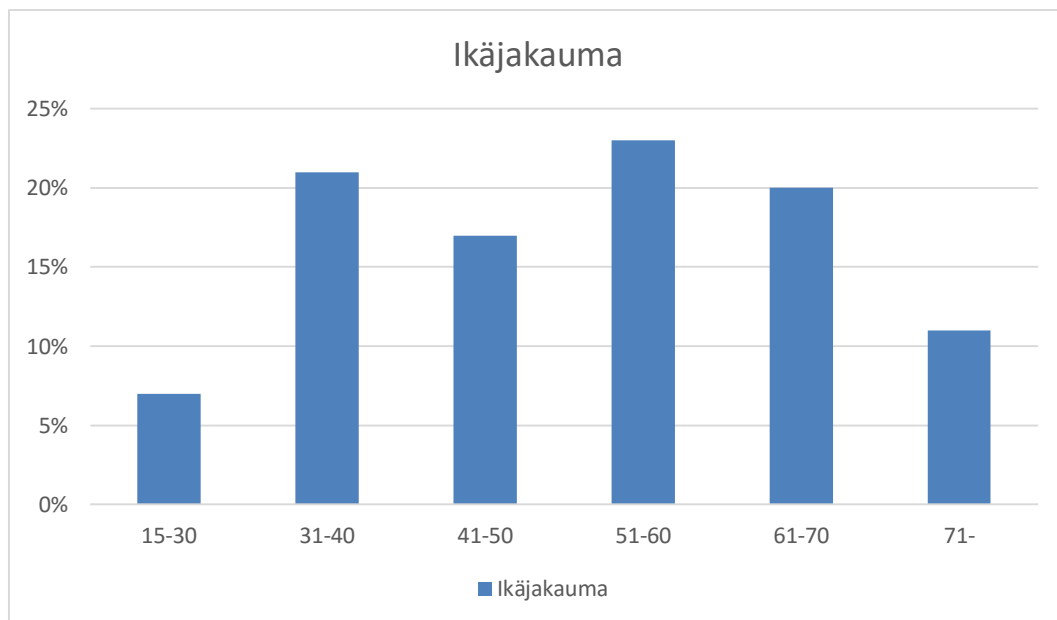
Vastausprosentti kertoo siitä, että kysely kiinnosti ihmisiä. Kysely olisi voinut saada enemmän vastaajia, jos kysymyksiä olisi ollut vähemmän ja kaikki kysymykset olisivat olleet monivalintaisia kysymyksiä. Tämä kyselytapa ei olisi kuitenkaan antanut kaikkia haluttuja vastauksia.

Kaikki kyselyyn vastanneet eivät jättäneet vastausta jokaiseen kyselyn kysymykseen. Vastausten määrä vaihteli kysymyksittäin 67-94 vastauksen välillä. Kahdeksan ensimmäistä kysymystä olivat määrällisiä kysymyksiä ja neljä viimeistä laadullisia kysymyksiä. Määrällisissä kysymyksissä vastaukset kerrotaan pyöristettyinä prosenttilukuina, jolloin kokonaisprosentti ei jokaisessa kohdassa ole sata.

Kysymyksissä yksi ja kaksi kysyttiin vastaajien perustietoja. Kysymyksissä kysyttiin sukupuoli ja ikä. Kahteen ensimmäiseen kysymykseen vastasi kumpaankin 94 henkilöä.

Vastaajista 62% oli naisia ja 38% miehiä.

Ikäluokat oli jaettu kyselyssä kuuteen eri luokkaan. Vastauksen jättäneistä 15-30 vuotiaita oli 7%, 31-40 vuotiaita 21 %, 41-50 vuotiaita 17%, 51-60 vuotiaita 23%, 61-70 vuotiaita 20% ja 11% yli 70 vuotiaita.



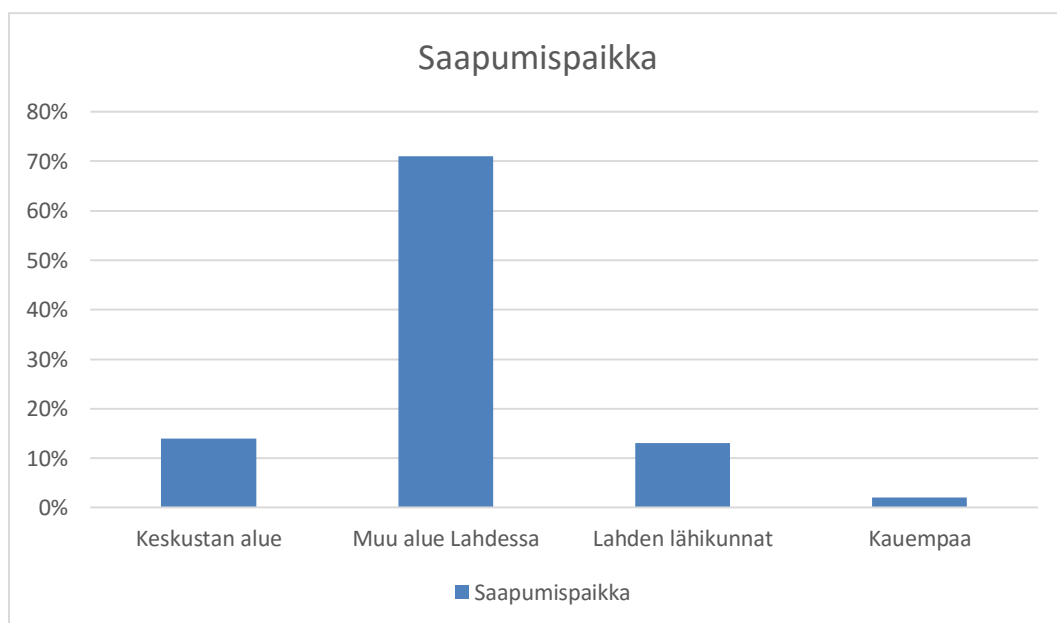
KUVIO 4: Ikäjakauma. n=94

Kolmannessa kysymyksessä kysyttiin vastaajan yleisimmin käyttämää pysäköintipaikkaa pysäköidessä Lahden keskustassa. Vastauksen jätti 92 henkilöä. Vastaajista 27% pysäköi yleisimmin Toriparkissa, 5% Hansan pysäköintitalossa, 28% kadun varrella ja 39% jossain muualla. Vaihtoehtona ollut Siltapuiston pysäköintitalo ei kerännyt valintoja.



KUVIO 5: Yleisimmin käytetty pysäköintipaikka Lahden keskustassa. n=92

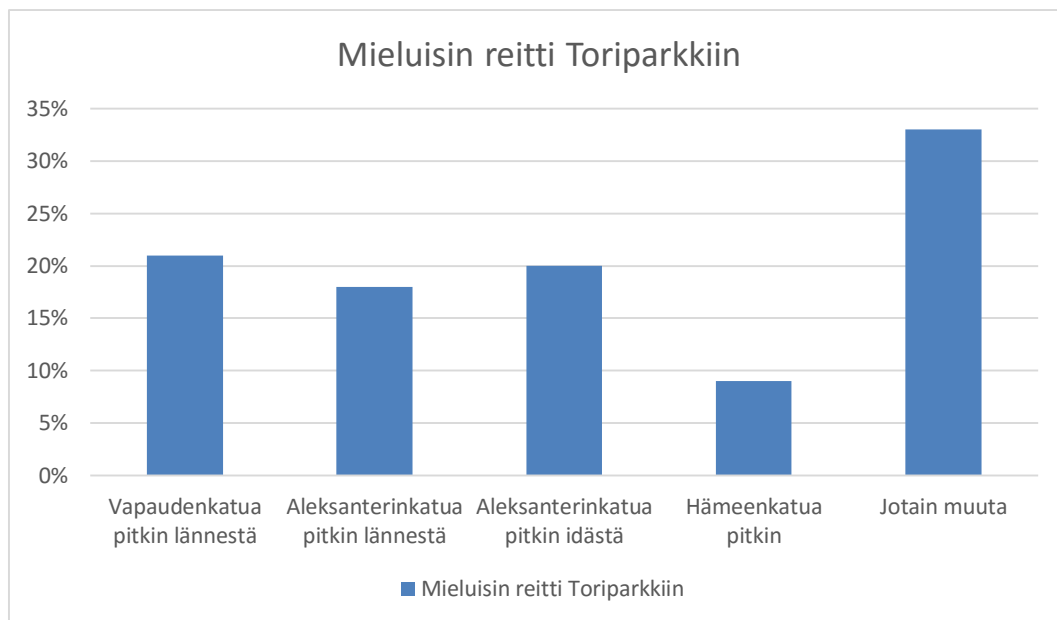
Neljännessä kysymyksessä kysyttiin, että mistä asti saavutaan käyttämään Toriparkkia. Vastauksen jätti 85 henkilöä. 14% vastaajista saapui keskustan alueelta, 71% muulta alueelta Lahdessa, 13% Lahden lähikunnista ja 2% vastaajista saapui kauempaa.



KUVIO 6: Saapumisaikpaikka. n=85

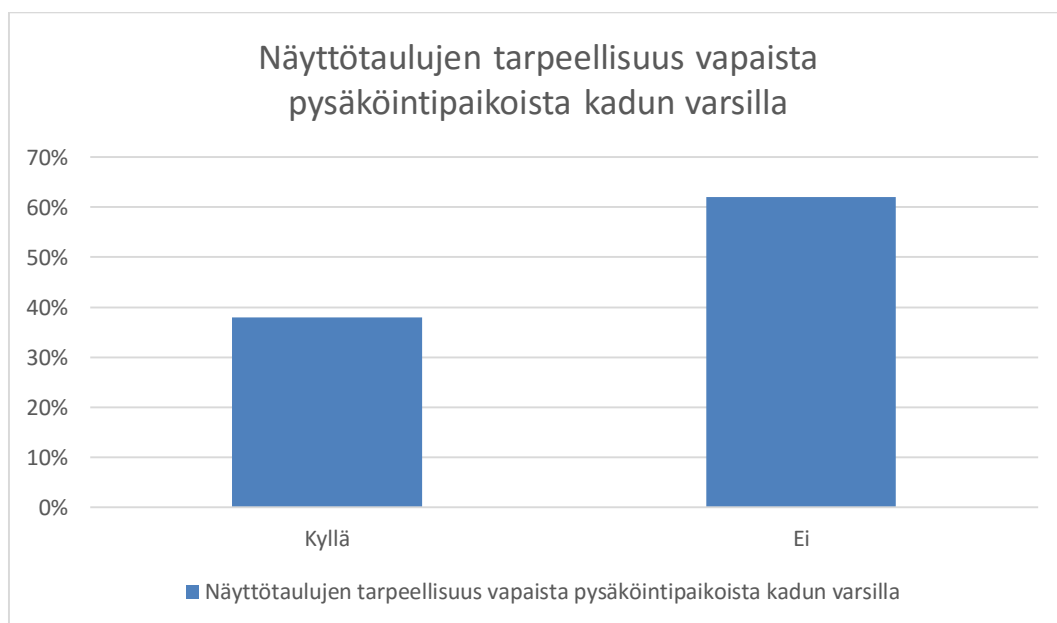
Viidennessä kysymyksessä tiedusteltiin, mitä kautta ajetaan mieluiten Toriparkkiin. Kysymykseen vastasi 80 henkilöä. 21% vastauksen

jättäneistä ajoi Toriparkkiin mieluiten Vapaudenkatua pitkin lännestä, 18% Aleksanterinkatua pitkin lännestä, 20% Aleksanterinkatua pitkin idästä, 9% Hämeenkatua pitkin ja 33% jotain muuta reittiä.



KUVIO 7: Mieluisin reitti Toriparkkiin. n=80

Kuudennessa kysymyksessä kysyttiin mielipidettä siitä, että tarvitaanko kadun varsille näyttötäuluja Toriparkin vapaiden parkkipaikkojen määrästä. Vastauksen jätti 88 henkilöä. 62% vastaajista oli sitä mieltä, että näyttötäuluja ei tarvita ja 38% sitä mieltä, että näyttötäuluja tarvitaan.



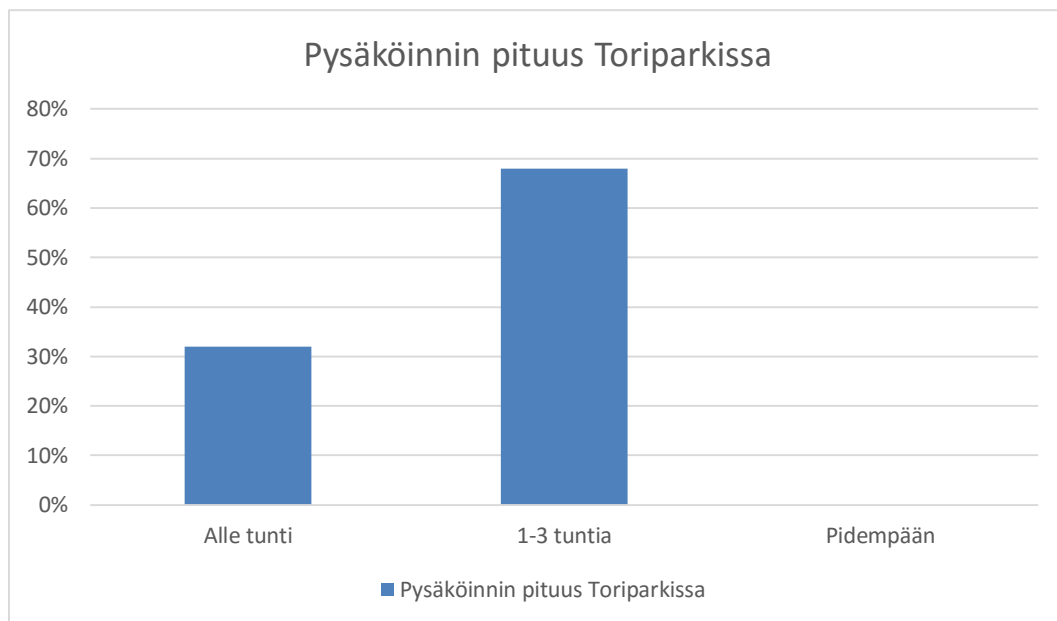
KUVIO 8: Näyttötaulujen tarpeellisuus vapaista pysäköintipaikoista kadun varsilla. n=88

Seitsemännessä kysymyksessä tiedusteltiin yleisintä tilannetta pysäköinnille Toriparkissa. Kysymykseen vastasi 82 henkilöä. 73% vastaajista yleisin tilanne oli asiointi keskustassa, 1% töissä käynti, 11% tapahtumissa käynti ja 15% joku muu. Vaihtoehtoista asukaspysäköintiä ja vierailu eivät keränneet valintoja.



KUVIO 9: Yleisin tilanne pysäköintiin Toriparkissa. n=82

Kahdeksannessa kysymyksessä kysyttiin pysäköinnin pituutta Toriparkissa yleensä. Kysymykseen vastasi 76 henkilöä. 32% vastaajista pysäköi yleensä Toriparkissa alle tunnin ja 68% 1-3 tuntia. Yli kolmen tunnin pysäköinti ei kerännyt valintoja.



KUVIO 10: Pysäköinnin pituus Toriparkissa. n=76

Viimeiset neljä kysymystä olivat laadullisia kysymyksiä. Yhdeksännessä kysymyksessä kysyttiin, mitä vastaaja on yleisesti mieltä Toriparkista. Kysymykseen vastasi 90 henkilöä.

Toriparkkia kuvailtiin yleisesti siistiksi, tilavaksi ja helpoksi paikaksi pysäköidä auto. Useat vastaajat mainitsivat samoja asioita vastauksissaan.

”Siisti, selkeä, helppo, turvallinen.”

”Siisti, tilava ja helppo käyttää.”

”Parkkeeraaminen on sujuvaa, harvoin jonoja katon vihreistä valoista helppo havainnoida vapaat paikat muutenkin selkeä kyltitys.”

”Hyvin suunniteltu, helppo käyttää.”

”Toriparkki on siisti, tehokas ja toimiva.”

”Siisti ja selkeä, tykkään.”

"Siisti, tilava ja valoisa. Yleensä inhoan parkkihalleja, mutta toriparkkia on miellyttävä käyttää. Vapaita paikkoja on ainakin toistaiseksi ollut hyvin tarjolla."

Vastauksissa kommentoitiin Toriparkkia sijainnin ja palvelujen lähestyttävyyden osalta. Etenkin Toriparkin keskeistä sijaintia korostettiin. Monen vastaajan mielestä läheisiin liikkeisiin on helppo kulkea Toriparkista.

"Keskeinen sijanti."

"Harmittaa, kun keskustayrittäjät eivät tajua, että jos asiakkaat saavat autonsa helposti parkkiin, he kulkevat kävellen ja taatusti useammin tällöin piipahtavat toripuodeissa, kauppahallissa ja kivijalkakaupoissa!"

"Tätä tarvittiin Lahden keskustaan."

"Hyvä pysäköintipaikka, jos on aihetta tulla täysin ydinkeskustaan autolla ja pysäköinti tapahtuu päiväsaikaan."

"Torioستosten yhteydessä kätevä."

Osa vastaajista näki Toriparkilla myös haittapuolia ja koki esimerkiksi sen rakentamisen liian kalliiksi. Osa vastaajista myös koki, että pysäköintipaikkoja on tarpeeksi ilman Toriparkkiakin. Keskustan liikenteen koettiin myös osittain lisääntyvän Toriparkin johdosta.

"Minusta hintaansa nähden täysin turha. Jos asiointi torin ympäröivää katua pidemmälle, niin ajan aina sellaiseen paikkaan."

"En käytä sitä, tarpeeton ja kallis, keskusta hiljentynyt entisestään!!??"

"Mielestäni toriparkki lisää keskustan kokonaisautoliikennettä. Yksityisautoliikennettä olisi pitänyt voida vähentää, parkkipaikat olisi pitänyt järjestää kävelymatkan päähän torista"

tai kaemmaksi alueille, joista olisi päässyt hyvin bussilla torille.”

”Toriparkki oli hukka investointi. Keskusta on näivettynyt entisestään; paljon tyhjiä liiketiloja ja asuntoja. Toriparkki ei pelasta keskustaa.”

Sisäänajoramppeja ja hissikäytäviä kommentoitiin monin eri tavoin. Osa vastaajista koki Toriparkin ulosmenon hämmentäväksi, kun lipuketta ei ulos mennessä laiteta lippulaitteeseen.

”siisti, selkeä, tyylikäs, toimiva - hyvä Lahti! (lukuunottamatta hieman kapeita sisäänajoluiskia; miksi ihmeessä ne ovat niin kapeat, kun nykyään autot ovat varsin kookkaita, ja olisi kiva hurauttaa vapaasti sisään, ilman että tarvitsee varoa auton kylkiä oviaukossa/vanteita korokkeissa”

”Siisti, valoisa, joskus ongelmia portaikon ovien avautumisessa. Aika usein tukos ulosmenopuomilla, kun ihmiset eivät tiedä, ettei korttia enää tungeta mihinkään. Paremmat opasteet??”

”Sisäänkäynti (jalkaisin) hankala, koska pysäköintilipukkeella oven avaaminen ei aina toimi”

Yleisesti katsottuna Toriparkkia keuhuttiin paljon.

”Palvelee torilla kävijää, muualla shoppaamista heikommin. Tyyliiltään selkeä ja moderni.”

”Hieno ja toimiva pysäköintilaitos, turvallinen ja joutusa. Helppo ajaa sekä hyvät opasteet. hinnoittelu kohtuullinen. Keskeinen sijanti. Kaikin puolin olen tyytyväinen, 9+.”

”Siisti paikka, helppo käyttää, auto on sateisilla ja kylmillä säillä kuiva ja lämmin. Hyvä varsinkin silloin kun osallistuu tapahtumaan, joka edellyttää parempaa pukeutumista.”

”Valoisa, avara (tilaa parkkeerata isompikin automme), helppo, kohtuu hintainen mukavuuteen ja tilaan verrattuna, kiireessäkin löytyy aina paikka normi arkena, keskeinen sijainti hyvä.”

”Hyvä, valoisa, helppo pysäköidä, niin paljon hyvää, ettei sanotuksi saa.”

Kymmenennessä kysymyksessä kysyttiin Toriparkin etuja tai haittoja verrattuna muihin pysäköintilaitoksiin Lahden keskustassa. Kysymykseen vastasi 87 henkilöä. Vastaukset sivusivat hieman yhdeksännen kysymyksen vastauksia, kun vastauksista tuli samoja asioita esille kuin yhdeksännessä kysymyksessä.

Toriparkin eduissa verrattuna muihin pysäköintilaitoksiin korostui Toriparkin käytettävyys, palveluiden lähestyttävyys, tilavuus ja vapaiden paikkojen saatavuus.

”Tilaa on riittävästi eikä autoa kolhita yhtä helposti.”

”Näen siinä vain positiivista, etuja: Helppo ajaa sisään, löytää paikka ja ajaa ulos. Muut parkkitalot ahtaita ja liian täynnä. Toriparkki on onnekseni myös lähellä useimmin tarvitsemiani palveluita. Ei mene aikaa parkkipaikan etsimiseen katujen varsilta.”

”Tilaa on riittävästi eikä autoa kolhita yhtä helposti.”

”Erinomainen saavutettavuus. Joustava käyttää. Erityisesti asiointi torilla on nopeaa ja suurienkin tavaraerien toimittaminen autolle helppoa. Lisäksi poikkeaminen keskustan liikkeisiin/kauppoihin sujuu notkeasti.”

"Kuiva, ei sada niskaan, kun pakkaat ostoksia autoon, tarpeeksi tilaa ovien avautua, helppo pysäköidä, kun ei ole ahtaita pylväiden välejä eikä vaarana peruutellussa ulos ruudusta"

"Ehdottomasti helpoin pysäköintihalli. Jos toriparkissa ei onnistu parkkeeraamaan, ajokortin voi palauttaa vallesmannille."

Toriparkin eduksi koettiin myös pysäköintiruutujen leveys. Monen mielestä muihin pysäköintitaloihin on vaikeampi pysäköidä, kun pysäköintiruudut ovat kapeampia.

"keskeinen sijainti, on varmaan isommat ruudut ku sokkarilla tai triossa."

"Sijainti hyvä ja riittävän suuret pysäköintiruudut."

"Leveämmät parkkiruudut kuin esim. Trion parkkihallissa."

"Parkkiruudut riittävän isoja vrt. Sokokosen parkkihalli."

Toriparkin maksutavat ja poistumisen helppous tulivat myös esille etuja mainittaessa. Moni vastaaja koki pankkikortilla ja jälkikäteen maksamisen positiiviseksi asiaksi ja Toriparkista poistumisessa arvostettiin sitä, että lipuketta ei tarvitse laittaa lippukoneeseen.

"kortilla makssminen on mahdollista."

"Eikä tarvitse olla ennakoon kolikoita varattuna tai parkkisovellusta kännykässä. Voi viipyä niin pitkään kuin menee, kun maksu tapahtuu lähtiessä. Kätevää on myös, ettei poistuessa tarvitse syöttää parkkilipuketta, kun puomi nousee rekisteritunnistuksella -> ei tarvitse taiteilla autoa lähelle parkkilipunsyöttöpömpeliä."

"Hyvä ettei poistuessa tarvitse sählätä maksulipun kanssa."

"Maksu jälkikäteen."

Toriparkin haitaksi koettiin osittain se, että Toriparkin ympäristössä ei ole tarpeeksi palveluita, jotta Toriparkkiin olisi mielekästä pydäköidä.

"Kaukana mistään missä olisi jotakin missä voisi asioida, paitsi jos käy kauppahallissa hakemassa kakkua, eikä ole lähellä muuta vapaata parkkia."

"Alueella ei palveluita joita käyttäisin joten parkille ei tarvetta."

"Jotta keskustaa saataisiin elävöitettyä (liiketiloja on huolestuttavan paljon tyhjillään). Toki tämä jotuu paljon myös liian korkeista vuokrista."

"Ajan toriparkkiin jos tarvitsee asioida torilla, muualle mennessä toriparkki on turhan kaukana."

"Vaikka tavallaan toriparkki on kai kaiken keskellä, niin ei se ole oikein lähellä mitään. Jos harvoin tulen keskustaan autolla olen silloin siirtämässä ihmisä tai tavaroita. Silloin haluan tietysti parkkiin ihan oven eteen."

Toriparkin rakentamisen hinta oli muutaman vastaajan mielestä liian korkea.

"Haittana, että kaupungilta paloi rahaa 20 miljoonaa eikä vastineeksi luvattua kävelykatua saatukaan."

"haittoja kallis ja veronmaksajille tulevaisuudessa yhä kalliimpi!!??"

"Naapurikuntalaiset, jotka käyvät markkinoilla, tykkäävät toriparkista, onhan se sujuva, mutta he eivät varmaan ole sitä maksaneet."

Toriparkin etuja verrattuna muihin pysäköintitaloihin nähtiin yleisesti katsottuna kuitenkin paljon.

"Vinoruudut, valoisuus, värimerkinnot, yksi sisään-ja ulosmeno, poistumisen helppous oven auetessa ilman lipuketta, yksisuuntaisuus."

"Lähellä kaikkea. Voi ajaa sisään ydinkeskustan ulkolaidalta. tyhjiä tilojen näyttö. siisteys."

"Toriparkki on sijainniltaan paras ja valosysteemi, joka näyttää vapaat paikat, on kätevä."

"Paras pysäköintitalo avaruuden takia."

Kysymyksessä numero 11 otettiin selvää, että ovatko Toriparkin hinnat vastaajien mielestä sopivat. Kysymykseen vastasi 87 henkilöä. Osa vastaajista kommentoi hintoja jo yhdeksännessä ja kymmenennessä kysymyksessä. Toriparkin hinnat jakoivat mielipiteitä, osa piti Toriparkkia liian kalliina, osa sopivan hintaisena ja osa jopa liian halpana.

Suurin osa vastaajista piti hintaa sopivana. Hintaa verrattiin kadunvarsipysäköintiin ja muuhun keskustan alueen pysäköintiin.

"Halvempia kuin vapaudenkadun katuparkit eli ihan ok."

"Minulle on tärkeätä, että saan auton kätevästi ja nopeasti siistiin parkkitaloon. Joten minulle hinnat ovat tällä tasolla ihan ok. Korotuksia hintoihin ei kyllä kannattaisi tehdä, muuten eivät useimmat käytä tai ala käyttää."

"keskustan alueen tasolla joten ok."

"Voisivat olla edullisemmat, mutta varsin kilpailukykyiset verrattuna hankalaan katuvarsiparkkeeraukseen. Toki käytän myös kiekkoapaikkoja mieluusti, mutta kiiretilanteessa valitsen mieluummin toriparkin kuin etsin vapaata kiekkoruutua keskustasta."

"no, periaatteessa ok, varmasti käyttäjämäärät lisääntyisivät, jos hinta olisi hieman huokeampi."

Moni vastaajista koki pysäköinnin ajankohdan tai pituuden vaikuttavan paljon hintaan.

"Saisi olla porrastetummat, esim hinta menisi 15min tarkkuudella."

"Toinen tunti maksaa suhteessa liikaa, asioitava nopeasti."

"alle tunnin pysäköinti, hoituu usein 15 minuutissa, hinta kallis"

"lyhyen pysäköinnin osalta hinnat kunnossa, pidemmän hetkellisen pysäköinnin osalta kallis kun rupeaa menemään lähemmäs 10 euroa..."

"Kustannustasoltaan kohtuullinen, vaikka toki saisi olla edullisempikin - erityisesti pidemmän ajan parkkeerauksen osalta."

Useat vastaajat nostivat esille myös sen, että ostoksista läheisissä kaupoissa voi saada tietyissä muissa pysäköintitaloissa alennusta pysäköinnistä, jota ei ole ainakaan vielä käytössä Toriparkissa.

"Trion parkkihallissa saan ilmaiseksi yhden tunnin jos ostan sieltä jotain. Toisin sanoen pikavisiiteillä käytän Trion parkkihallia."

"Mielestäni Toriparkki lähtee lentoon kun hinnan tiputtaa 1-1,5€/h. Tulostavoitteet tietyn ajan sisällä eivät ehkä tällöin toteudu, mutta eikö Toriparkin elinkaari ole kuitenkin pidempi, joten kyllä kai se voittoa alkaa tuottaa nopeamminkin? Riippuu tietty minkälaisilla voitoilla sen rakentaminen on myyty poliitikoille ja päättäjille. Mutta se ei ole kuluttajan minun ongelma."

"Sokkarin parkkiin verrattuna kallis, koska maksaa aina."

"Kauppakeskuksessa saad 1 h hyvityksen."

"Ainoastaan trion ja sokoksen halleissa saa ostosten mukana alea pysäköinnistä. Se kyllä ohjaa omaa valintaani."

Viimeisessä eli kysymyksessä 12 kysyttiin kehitysehdotuksia Toriparkkiin liittyen. Kysymykseen vastasi 67 henkilöä ja kehitysehdotuksia tuli paljon erilaisia.

Maanalaisia kulkuyhteyksiä läheisiin kiinteistöihin ja liiketiloihin toivottiin monen vastaajan osalta.

"Jos joskus olisi varaa niin ehdottomasti sisäkauttakulkukäytävä edes lähimpään ruokakauppaan."

"Auton pesu pitäisi saada parkkiin ja tunnelit Sokokseen."

"Iso miinus tosin siitä ettei toriparkista pääse sisäkautta mihinkään. Mascotin S-Marketista olisi ollut hienoa olla ramppi alas jotta saisi ostokset autolle kärryillä tai sisäänkäynti kauppahalliin käytävän ja hissien kautta."

Tiedotusta toivottiin myös lisää.

"Portaikoissa voisi lukea mihin kohtaan toria niiden kautta nousta."

"Opastus ja vapaiden paikkojen lkm näkyville riittävän kauaksi sisäänajoväylille niin avot."

"Kaupunkiin ohjausta varsinkin ulkopaikkakuntalaisille."

"Ensikertalaiselle kävijälle voisi olla tarpeen kylttejä (voisi olla torillakin, kun moni käy ensin tutustumassa paikkaan), miten parkki toimii: kuinka pääset takaisin halliin (oven aukaisu), kuinka puomit toimivat, (aja tarpeeksi lähelle, älä etsi korttitolppaa)."

"Torilla voisi olla opasteita, kuinka parkkia käytetään esim. ovesta pääsee korttia käyttämällä, ei muuten ja ulos helposti,

kun ajaa riittävän lähelle puomia, ei tarvitse etsiä paikkaa mihin työntää kortin. Vaikka mainoksen omaisesti: näin helpostihan se käy, iloiset kuvat ja värit.”

Yhtenä asiana nousi esiin mahdollinen yhteistyö torin läheisten liikkeiden kanssa. Yhteistyötä tekemällä toivottiin pysäköintihintoihin alennusta.

”Osotetuja kaupopoioiden kanssa = jos ostaa saa alennusta.”

”Edullinen sarjakortti mm Fressin asiakkaille, saattaisi tuoda lisää asiakkaita, olisin kiinnostunut joistakin vastaavista vaihtoehtoista.”

”Integroitaminen muihin järjestelmiin esim. hotellit. Kaupat, Ravintolat.”

Hinnoitteluun toivottiin yleisesti myös kehitystä. Esille nousi se, että ensimmäinen tunti pysäköinnistä olisi ilmainen ja vasta seuraavat tunnit maksaisivat. Toinen esille noussut asia oli se, että hinnoittelua voisi myös tiivistää tunti hinnoittelusta.

”viidentoista minuutin ja puolen tunnin aika voisi myös olla.”

”Jokin alennus tietty tai ekatunti ilmanen tms.”

”Ilmaiseksi ensimmäiset kaksi tuntia. Jollakin tavalla saatava kilpailukykyiseksi ja houkuttelevaksi pysäköinti verrattuna lähiohhypermarketteihin ja Karismaan.”

”pysäköintitaksa voisi olla minuuttiperusteinen tai 15min/taksa. hinta helpommin hahmotettavissa ja säädeltävissä.”

”Tuntitaksaksi 0,5€ ja kun täyttöaste on yli 90% niin sitten vasta harkitkaa hinnan nostoa.”

”Hinnoittelun muuttaminen riippuen vuorokauden ajasta.”

Vastauksissa oli monenlaisia muitakin kehitysehdotuksia. Ehdotuksista tulivat esille muun muassa pyöräpaikat, palveluautomaatit, kioskit,

tapahtumat, parkkirivien numerointi, mainoskampanjat, mobiilimaksaminen ja visuaalisuuden parantaminen.

"Toriparkkiin voisi tuoda palveluautomaatteja ja miksei kioskin tai pienen elintarvikekaupan vähän samaan tapaan kuin metrotunneleissa."

"Maksuttomia pyöräpaikkoja parkkihalliin, niin ei tarvitse pyöräkatoksia tukkimaan keskustan maisemia tai jättää pyörää sateeseen."

"Talvimarkkinat torppari yläkertaan ja autot torille ja alaparkkiin."

"Toriparkki voisi joskus tehdä itseään tunnetuksi esim. Ylemmälle kannelle peräkonttikirppis syys-talviaikaan. Lauantaipäivänä mieluummin. Ja samaan aikaan voisi torin pintaa käyttää parkkeeraamiseen?"

"Numeroida parkkirivit. Ihmiset hahmottavat asioita erilailla ja mulle esim. värikyset ei jää mieleen."

"ne harmaat torin pinnalla olevat rakenteet - jotakin DESIGNIA niihin pitäisi saada; näkyvällä paikalla niitä voisi visuaalisesti hyödyntää! toki vielä Aleksi kehittyy ja tori & parkki sen myötä, ja ehkäpä saadaan kasvejakin; alatori on toimiva; valokaivo voisi olla jotenkin vielä näkyvämpi. hyvä, että hissikuilujen ovien opastusta lisättiin, monella ollut haasteita /malttamattomuutta ovien avauksessa."

"Tapahtumia! Peräkonttikirppis! Mahdollisuus mobiilimaksamiseen, vrt. Easypark tmv."

"Viihtyisämpi ulostulo, kun saapuu torille."

5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA KEHITYSEHDOTUKSET

5.1 Johtopäätökset

Ensimmäiset kaksi kysymystä olivat vastaajien perustietojen tiedustelua ja niistä ei johtopäätöksiä voida tehdä. Tämä johtuu siitä, että kysely on ollut avoin sekä anonyymi ja kyselyyn on voinut vastata kuka tahansa. Jos tutkimuksen vastaajamäärä olisi ollut isompi, olisivat sukupuolijakauma ja ikäjakauma jakautuneet tasaisemmin.

Suurin osa kyselyyn vastanneista oli naisia. 15-30 vuotiaita vastaajia oli vähän verrattuna muihin ikäluokkiin, vaikka ikäluokka oli kyselyssä laajempi kuin muut ikäluokat lukuunottamatta yli 70-vuotiaita. Muiden ikäluokan vastaajia oli enemmän ja eniten vastauksia jättivät 51-60 vuotiaat henkilöt.

Tiedusteltaessa yleisimmästä pysäköintipaikasta Lahden keskustassa mainittiin vastausvaihtoehdoiksi Lahden Pysäköinti Oy:n hallinnoimat pysäköintitalot keskustassa, kadunvarsipysäköinti ja joku muu –vaihtoehto. Vastauksista kävi selväksi, että Toriparkkia ja kadunvarsipysäköintiä käytetään yleensä eniten nimetyistä vaihtoehdoista ja joku muu –vaihtoehto keräsi näiden lisäksi eniten valintoja. Tästä voidaan päätellä, että kyselyyn vastanneet ovat käyttäneet Toriparkkia huomattavan määrän. Moni käyttää edelleen paljon kadunvarsipysäköintiä, koska mieltää sen helpoksi, kun ei tarvitse ajaa autoa pysäköintihalliin. Muita pysäköintitaloja on Lahden keskustassa myös paljon ja tämä vaihtoehto keräsi myös paljon valintoja.

Seuraavaksi tiedusteltiin, mistä saavutaan käyttämään Toriparkkia. Vaihtoehdoista ”muu alue Lahdessa” keräsi selvästi eniten valintoja, joka on ymmärrettävää siltä pohjin, että keskustan ulkopuolisissa kaupunginosissa asuu enemmän ihmisiä kuin Lahden keskustassa ja Lahden ulkopuolelta ei saavuta niin paljon käyttämään Toriparkkia. Kuitenkin myös keskustan alueella asuvat käyttivät Toriparkkia eli lyhyemmillä matkoilla Toriparkki koettiin myös hyväksi paikaksi pysäköidä

auto. Lahden lähikunnista ja kauempaa saapui myös merkittävä osa käyttämään Toriparkkia ja se kertoo siitä, että kauempanakin on kuultu Toriparkista ja se on löydetty ja valittu usein pysäköintipaikaksi.

Mieluiten käytetyt ajoreitit jakautuivat hyvin tasaisesti Aleksanterinkadun, Vapaudenkadun ja Hämeenkadun välillä. Aleksanterinkatua ajettiin hieman enemmän idän suunnasta kuin lännen suunnasta.

Aleksanterinkatua pitkin ajettiin yleisemmin kuin Vapaudenkatua, kun otetaan Aleksanterinkadun molemmat suunnat huomioon. Jotain muuta – vaihtoehto keräsi myös paljon valintoja, joka kertoo siitä, että autolla ajetaan Toriparkkiin esimerkiksi montaa eri katua pitkin. Tutkimustulos kertoo lähinnä siitä, että mitään ajoreiteistä ei käytetä huomattavasti enemmän kuin muita ja kaikki ajoreitit koetaan suunnilleen yhtä käteväksi ajaa Toriparkkiin.

Kyselyyn vastanneista suurin osa on sitä mieltä, että kadun varsille ei tarvita näyttötauluja Toriparkin vapaiden paikkojen määrästä. Toriparkissa on runsaasti pysäköintipaikkoja ja tämän takia autoilijat varmasti kokevat että vapaiden paikkojen ilmoittamista ei tarvita läheisille kaduille.

Toriparkki on tällä hetkellä myöskin harvoin aivan täynnä, joten pysäköintilaa löytyy yleensä aina. Toriparkin ajoramppien yhteydessä on myöskin jo nyt ilmoitettuna vapaiden paikkojen määrä, joten se myöskin vaikuttaa siihen, että lisää näyttötauluja ei tarvita. Hieman reilu kolmasosa vastaajista oli kuitenkin sitä mieltä, että näyttötauluja tarvitaan kadun varsille. Lisäinformaatio Toriparkin vapaiden paikkojen määrästä ei monen vastaajan mielestä olisi pahitteeksi ja jo läheisillä kaduilla liikuttaessa tietäisi, että onko Toriparkissa tilaa. Autoilijat voisivat täten suunnitella aikaisemmin ajoreittinsä ja pysäköintipaikkansa.

Toriparkkia käytettiin useimmiten asioidessa keskustassa. ”Asiointi keskustassa” on sen verran laaja käsite, että vastausvaihtoehto keräsi ymmärrettävästi eniten valintoja. Pieni osa käytti Toriparkkia yleensä tapahtumissa käydessä tai töissä käydessä. ”Joku muu” –vaihtoehto keräsi myös valintoja pienehkön määrän, johon voi sisältyä esimerkiksi vain kävely keskustan alueella. Tutkimustuloksista voidaan päätellä, että

Toriparkkia käytetään useimmiten käydessä kaupoissa, syömässä ja käytettäessä muita torin läheisiä palveluja. Esimerkiksi töissä käydessä käytetään usein työpaikan järjestämiä pysäköintipaikkoja työpaikan läheisyydessä.

Suurin osa vastaajista pysäköi Toriparkissa 1-3 tuntia. Tämä on ymmärrettävää, sillä tässä aikahaarukassa voi käydä esimerkiksi syömässä ja kaupassa, parturikampaamossa tai tapahtumissa. Alle tunnin pysäköinti keräsi noin kolmasosan valinnoista. Alle tunnissa ehtii hoitaa lyhytaikaisia asiointeja, jossa käydään vain yhdessä paikassa kuten esimerkiksi kaupassa. Yli kolmen tunnin mittainen pysäköinti ei kerännyt yhtään valintaa eli pitkäaikaispysäköintiä ei juurikaan käytetä.

Toriparkki koettiin yleisimmin, siistiksi, tilavaksi, valoisaksi ja helposti käytettäväksi. Vastaajat arvostivat myös keskeistä sijaintia keskustassa. Helppo kulku torin kautta eri liikkeisiin nousi myös esille. Toriparkki on todella tilava, valoisa ja moderni, jonka Toriparkin käyttäjät ovat myös huomanneet. Toriparkissa on paljon tilaa, joka helpottaa auton pysäköimistä. Toriparkin keskeinen sijainti takaa sen, että läheiset palvelut ovat kävelymatkan päässä.

Pieni osa vastaajista koki Toriparkin rakentamisen liian kalliiksi ja että investoinnin olisi voinut käyttää johonkin muuhun. Ehdotuksia muulle investoinnin kohteelle ei kuitenkaan juuri tullut esille. Osa vastaajista oli helpottuneita siitä, että tori oli rakentamisen jälkeen jälleen käytettävissä ja kaupungin ympäristö oli viihtyisämpi.

Yleisesti katsottuna suurin osa vastaajista piti Toriparkkia hyvänä monin eri tavoin. Maanalaista pysäköintiä arvostettiin, kun autoja ei ole niin paljon pysäköitynä kadun varsilla. Toriparkki koettiin turvalliseksi paikaksi pysäköidä auto. Toriparkin modernisuutta arvostettiin myös paljon.

Tutkimustulokset kertovat siitä, että Toriparkki on suurimmilta osin onnistunut tavoitteessaan ja saavuttanut autoilijat. Iso osa autoilijoista käyttää Toriparkkia ja käyttö on yhä lisääntymään päin, kun Toriparkki

tulee tutummaksi. Toriparkilla on vieläkin enemmän käyttöä tapahtumien, kuten Salpausselän kisojen, aikaan.

Toriparkin eduiksi verrattuna muihin pysäköintilaitoksiin tuli paljon samankaltaisia vastauksia kuin edellisessä kysymyksessä. Verrattuna muihin pysäköintilaitoksiin eduiksi nousivat esille etenkin tilavuus, helppous ja pysäköintiruutujen leveys. Toriparkissa on paljon tilaa ja pysäköinti on helppoa. Pysäköintiruudut ovat leveitä ja autoilijoiden ei välttämättä tarvitse pelätä niin paljon peltikolareita kuin muissa pysäköintilaitoksissa.

Vastaajat arvostivat myös sitä, että Toriparkista ulos lähdettäessä ei tarvitse syöttää lipuketta enää lippukoneeseen. Uloskulkeminen onnistuu sillä, että ulos mennessä tunnistetaan rekisterinumero. Tämä helpottaa autoilijan kulkua huomattavasti, kun ei tarvitse ajaa autolla lippukoneen vierelle ja syöttää lipuketta erikseen. Uloskulku käy näin paljon sujuvammin. Useissa muissa pysäköintilaitoksissa syötetään lippu autosta lippukoneeseen ulos lähdettäessä.

Vastauksista kävi esille se, että osittain Toriparkin haitaksi luetaan se, että torin lähetyvillä ei ole paljoa palveluita. Moni vastaaja mainitsi sen, että ainoastaan torimarkkinoiden tai muun torilla tapahtuvan toiminnan aikana Toriparkki on hyödyllinen. Toriparkin ympäristössä on kuitenkin paljon liikkeitä kävelymatkan päässä, mutta tutkimuksen mukaan palveluiden pitäisi olla aivan vieressä. Tämä ei tietenkään ole mahdollista, vaan pientä kävelyä palveluiden äärelle tulee Toriparkkiin pysäköitäessä tehdä. Suurin osa kuitenkin koki, että palveluita on tarpeeksi torin lähetyvillä, jotta Toriparkkiin kannattaa pysäköidä.

Kysyttäessä mielipiteitä Toriparkin hinnoista mielipiteet jakautuivat jonkun verran. Suurin osa koki Toriparkin hinnat kuitenkin sopivaksi. Toriparkin hinnat ovat hyvin linjassa muuhun pysäköintiin keskustassa ja edulliset verrattuna kadunvarsipysäköintiin. Tällä on haluttu siirtää pysäköintiä kadun varsilta Toriparkkiin.

Toki hinnoista kysyttäessä aina halutaan hintoja mieluummin alaspäin kuin ylöspäin. Tämä selittää osan vastaajien mielipiteistä Toriparkin hinnoista liian kalliiksi. Vastauksista tuli esille se, että Toriparkin hinnat voisivat olla nyt vielä markkinointi- ja tutustumisvaiheessa hieman matalammat, jotta autoilijat alkaisivat käyttää Toriparkkia useammin.

Vastauksissa ehdotettiin yhteistyötä läheisten liikkeiden kanssa, jolloin saisi ostoksista alennusta pysäköinnistä. Tämänlainen systeemi on käytössä joissakin muissa pysäköintilaitoksissa Lahdessa. Alennukset pysäköinnistä voisivat toki tuoda lisää käyttäjiä Toriparkkiin.

Hinnat koettiin hieman korkeaksi pidemmän kuin tunnin mittaisesta pysäköinnistä. Myös todella lyhytaikaiset, kuten 15 minuutin, pysäköinnit koettiin liian kalliiksi, kun tällöin tulee maksaa koko tunnista.

Hintaporrastukseen toivottiin osittain parannusta, jolloin pysäköinnin hinnat menisivät tarkemmin pysäköintiajan mukaan.

Suurimmilta osin Toriparkin hintoja pidettiin sopivana otettaessa huomioon sijainti, tilavuus ja lähestyttävyyys. Toriparkkia on useimman vastaajan mielestä helppo käyttää ja se on turvallinen. Tämän takia Toriparkki on useimman mielestä hintansa arvoinen.

5.2 Kehitysehdotukset

Kehitysehdotuksista kysyttäessä tuli esiin monenlaisia mielipiteitä.

Maanalaisia kulkuyhteyksiä läheisiin liiketiloihin toivottiin yleisesti.

Kulkuyhteydet läheisiin kiinteistöihin ovat mittavia investointeja ja vaativat paljon rakentamista ja tämän takia ne ovat haastavia toteuttaa. Tietyllä mittakaavalla toteutettuna maanalaiset kulkuyhteydet lisääisivät Toriparkin käytettävyyttä.

Tiedotusta Toriparkkiin liittyen toivottiin lisää. Opastusta toivottiin lisää monilta osin sekä kaduille että porraskäytäviin. Ulkopaikkakuntalaisten kannalta ohjausta Toriparkkiin ehdotettiin kauemmaksikin keskustasta. Puomien toimivuudesta ja portaikko-ovien aukaisusta toivottiin myös lisää

tiedotusta. Nämä ovat kaikki käyttökelpoisia kehitysideoita ja varsinkin tiedotuksen lisääminen Toriparkin kulkureiteille lisäisi tietoa käytöstä.

Monissa muissa pysäköintilaitoksissa, varsinkin kauppakeskusten yhteydessä sijaitsevista, on yhteystyötä läheisten liikkeiden kanssa. Pysäköintiin saa monesti etua ostoksista. Toriparkissa tätä on vaikeaa hyödyntää, kun lähellä olevia liiketiloja ja palveluita on laajalla alueella.

Hinnoitteluun toivottiin muitakin vaihtoehtoja, kuin tuntiperusteista hinnoittelua. Kilpailukyvyn parantamiseksi ensimmäistä tuntia Toriparkissa pysäköimistä toivottiin myös ilmaiseksi. Yleensä hinnoittelu menee paljolti alueen yleisen hinnoittelun mukaan. Toriparkki on keskeisellä alueella ja hinta määräytyy pitkälti sen mukaan. Hinnoittelua voidaan kehittää jatkuvasti sen mukaan, mikä nähdään sopivimmaksi.

Toriparkin kehittämiseksi paikalle ehdotettiin esimerkiksi pyöräpaikkoja, palveluautomaatteja ja pieniä elintarvikeliikkeitä. Tämänlaiset ratkaisut lisäisivät Toriparkin viihtyvyyttä, mutta samalla Toriparkissa oleskeltaisiin enemmän. Toriparkki on tällä hetkellä selkeä pysäköintilaitos, josta on helppo lähestyä ympärillä olevia palveluja. Mikäli Toriparkista haluttaisiin muodostaa monipuolinen palvelukeskus sisältäen muutakin kuin pysäköinnin, niin tällöin voidaan miettiä erilaisia palveluita paikalle. Muiden palveluiden tarpeellisuudesta Toriparkissa voidaan keskustella sekä puolesta että vastaan.

Monenlaisia tapahtumia, kuten markkinoita ja peräkonttikirppiksiä ehdotettiin Toriparkkiin. Nämä ovat käytännöllisiä ideoita, joita voitaisiin joskus toteuttaa. Tapahtumat toimisivat markkinointina Toriparkille ja lisäisivät tunnettuutta. Markkinoita järjestetään nyt myös jo torilla ja samalla Toriparkkin saa jo tällä hetkellä lisää asiakkaita ja tunnettuutta.

5.3 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti

Reliabiliteettiä voidaan kuvata myös mittarin tai menetelmän luotettavuudeksi. Reliabiliteettisessä tutkimuksessa on tarkoitus saavuttaa

ei-sattumanvaraisia tuloksia. Käytännössä reliabiliteetillä tarkoitetaan tutkimusmenetelmän ja käytettyjen mittareiden keinoa päästä tarkoitettuihin tuloksiin. Reliabiliteetti-käsitettä käytetään yleensä kvantitatiivisessa tutkimuksessa. (HAMK 2015.)

Tutkimuksessa käytettiin sekä kvantitatiivista että kvalitatiivista tutkimusmuotoa. Vastaajia oli 95, joista osa ei vastannut kaikkiin kysymyksiin. Vastaajia oli huomattava määrä ja kvantitatiivisiin kysymyksiin verrattaessa tutkimus oli reliaabeli. Myös kvalitatiivisissa kysymyksissä päästiin tutkimuksen tarkoitettuihin tuloksiin ja saatiin esitettyihin kysymyksiin valideja vastauksia.

Validiteetillä tarkoitetaan tutkimuksen pätevyyttä ja myös luotettavuutta. Validiteetillä tarkoitetaan myös tutkimusmenetelmän kykyä selvittää asia, mikä sillä on tarkoitus selvittää. Tärkeätä validiteetissä on miettiä, että mikä strategia on tutkimukseen validi. (HAMK 2015.)

Tutkimuksen validiteetti ei ole täysin pätevä johtuen siitä, että tutkimus suoritettiin vain yhden kanavan, eli sosiaalisen median, kautta ja toisaalta sen takia, että kysely oli anonyymi ja vastauksia saattoi jättää kuka tahansa. Validiteettiä kuitenkin nostaa se, että vastauksista huomaa sen, että vastaajilla on asiasta asiantietämystä ja kantaaottamattomia vastauksia ei juurikaan ollut. Myös kahta eri tutkimusmenetelmää käyttämällä tutkimus selvitti sen, mitä sen oli tarkoitus selvittää.

5.4 Jatkotutkimusaiheet

Jatkotutkimusaiheita mietittäessä esiin tulee Toriparkin edelleen kehittäminen asiakkaiden mieltymysten ja samalla Lahden kaupungin suunnitelmien mukaisesti. Lahden keskusta kehittyy yhä enemmän jalankulku- ja pyöräilypainotteiseksi, ja Toriparkkia voidaan kehittää nämä aspektit huomioon ottaen asukkaiden ja Toriparkin asiakkaiden kannalta yhä käytettävämmäksi. Keskustassa asioivilta voidaan selvittää edelleen tarkemmin, minkälaisen he haluaisivat Lahden keskustasta kehittyvän.

6 YHTEENVETO

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin maanalaisen pysäköintilaitoksen käyttökokemuksia. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, minkälaisia käyttökokemuksia Lahden Toriparkin käyttäjillä on ollut ja miten Toriparkkia voi kehittää.

Tutkimus koostui johdannosta, kahdesta teoriaosasta, empiriaosan kahdesta luvusta ja yhteenvedosta. Ensimmäinen teoriaosuus käsitteli yleistä tietoa pysäköintiratkaisuista ja pysäköintitutkimuksia eri kaupungeista. Toinen teoriaosuus käsitteli Lahden Toriparkkiin liittyvää tietopohjaa. Empiriaosuudessa käytiin ensin läpi tutkimuksen toteutus ja tulokset sekä sen jälkeen tutkimuksesta tulleet johtopäätökset ja kehitysehdotukset.

Tutkimuksessa käytettiin sekä kvantitatiivista että kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Tämä johtui siitä, että osaan kysymyksistä kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä oli sopivampi ja osaan kysymyksistä taas kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä sopi paremmin. Kahta tutkimusmenetelmää käyttämällä haluttiin varmistaa, että tutkimuksen kysymyksiin saadaan tutkimuksen kannalta sopivimmat vastaukset.

Tutkimusongelmaan saatiin vastaus monin osin. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys ja empiria kohtasivat. Toriparkin käyttäjiltä saatiin tietoon kokemuksia ja mielipiteitä Toriparkin käytöstä. Kvantitatiivisiin kysymyksiin saatiin tilastollisesti hyödyllisiä vastauksia ja kvalitatiivisiin kysymyksiin avoimia ja kuvailevia vastauksia, joita voidaan hyödyntää. Vastausten myötä tuli esille monenlaisia kehitysehdotuksia, joita on mahdollista käyttää Toriparkissa.

Toriparkki koettiin yleisesti siistiksi, tilavaksi ja helpoksi käyttää. Eduiksi koettiin erityisesti Toriparkin sijaintipaikka, pysäköintiruutujen leveys ja valoisuus. Toriparkin hinnat jakoivat mielipiteitä, mutta esimerkiksi kadunvarsipysäköintiin verrattuna hinnat koettiin sopiviksi. Kehitysehdotuksina nousivat esille maanalaiset kulkuyhteydet läheisiin kiinteistöihin, yhteistyö läheisten liikkeiden kanssa ja tiedotuksen

lisääminen. Kaiken kaikkiaan Toriparkki on saanut hyvän vastaanoton ja se koetaan turvalliseksi ja helpoksi paikaksi pysäköidä autonsa.

Tämän tutkimuksen mahdollisti tutkijan aikaisempi tutkimus aiheesta ja mielenkiinto Lahden keskustaan laajalti vaikuttavaan Toriparkkiin.

Tutkimus antoi tutkijalle haluttuja vastauksia, joita tutkimuksella haluttiin selvittää. Tutkimus antoi tekijälle laajemman kuvan siitä, mitä tutkimuksen teko vaatii ja kuinka se kaikkine osa-alueineen on parasta toteuttaa.

Jatkotutkimusaiheina voivat olla Toriparkin kehittäminen yhä viihtyisämmäksi ja käyttäjäystävällisemmäksi sekä mahdollisen lisärakentamisen mahdollisuus liittyen Toriparkkiin.

LÄHTEET

Elektroniset lähteet

Esisuunnittelijat Sito Oy. 2006. Lohjan keskustan pysäköintiselvitys. Lohja. [viitattu 21.4.2016]. Saatavissa:

http://www.lohja.fi/Liitetiedostot/Kaupunkisuunnittelu/pysakointiselvitys_20060908.pdf

Europark. 2014. A. Pysäköinnin psykologiasta kaupunkielämän konkretiaan – Pysäköinti ja pysäköijät Helsingin keskustassa. [viitattu 21.4.2016]. Saatavissa: <http://www.europark.fi/pdf/EuroPark-esite-2014.pdf>

Europark. 2014. B. Sujuvampi pysäköinti, sujuvampi keskustaliikenne. [viitattu 21.4.2016]. Saatavissa: <http://www.europark.fi/kohteiden-omistajille/pysaekoeintitutkimus-2014/>

Finlex. 1999. Autopaikkojen järjestäminen. [viitattu 24.3.2016.]. Saatavuus: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>

Fira. Lahden Pysäköinti Oy – Lahden Toriparkki. [viitattu 9.3.2015]. Saatavuus: <http://www.fira.fi/fi/referenssit/kaikki/show/78/lahden-pysaekoeinti-oy-lahden-toriparkki>

HAMK. 2015. Tutkivan toiminnan luotettavuuden kriteerit. [viitattu 17.8.2015]. Saatavuus: http://www.hamk.fi/verkostot/kudos/tutkiva-toiminta/Documents/HAMK_17_Luotettavuuskriteerit.pdf

Jyu. 2015. A. Laadullinen tutkimus. Koppa. [viitattu 5.5.2016]. Saatavissa: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus>

Jyu. 2015. B. Määrällinen tutkimus. Koppa. [viitattu 5.5.2016]. Saatavissa: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/maarallinen-tutkimus>

Kaikkonen, H. 2012. Autopaikoitus- ja pysäköintiratkaisut kunnissa.

Kuntaliitto. [viitattu 21.4.2016]. Saatavissa:

https://www.google.fi/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0ahUKEwjQ9YrX8Z_MAhVE3SwKHdPqCpQQFggxMAQ&url=http%3A%2F%2Fshop.kunnat.net%2Fdownload.php%3Ffilename%3Duploads%2Fautopaikoitus selvitys_ebook.pdf&usq=AFQjCNEIYbWY9myco_UAuK7fEBXIt07kYA&sig2=hm43zrv_EuvyXUBoLCQFdg&bvm=bv.119745492,d.bGg

Kalenoja, H. 2003. Tampereen keskustan pysäköintitutkimus. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. [viitattu 21.4.2016]. Saatavissa:

http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/tampereen_keskustan_pysakointitutkimus_lyhennelma.pdf

Kosola, T. 2011. Pysäköintilaitosten käytettävyys asiakkaan näkökulmasta. Theseus. [viitattu 21.4.2016]. Saatavissa:

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/38545/Pyskaytasiaknakok_kosola.pdf?sequence=1

Lahden kaupunki. 2015. Lahden keskustan yleissuunnitelma. Lahti uudistuu. [viitattu 30.3.2015]. Saatavissa: http://lahti uudistuu.fi/wp-content/uploads/2014/05/Lahti-YS_rapsa_23-06-2015_osa1.pdf

Lahden kaupunki, tekninen ja ympäristötoimiala. 2014. Lahden keskustan pysäköintipolitiikka 2014. Lahti uudistuu. [viitattu 29.3.2016]. Saatavissa: http://lahti uudistuu.fi/wp-content/uploads/2015/01/Lahden-keskustan-pys%C3%A4k%C3%B6intipolitiikka_valmis-raportti.pdf

Lahti. Toriparkki tuo helpotusta keskustapysäköintiin. [viitattu 9.3.2015].

Saatavuus:

<http://www.lahti.fi/www/bulletin.nsf/pfbd/BB668B3C96FB1377C2257DEA004BCFBB>

Lahti uudistuu. 2014. Liikennesuunnitelma 2020. [viitattu 30.3.2016].

Saatavissa: <http://lahti uudistuu.fi/ydinkeskusta/kadut/liikennesuunnitelma-2020/>

Lahti uudistuu. 2016. Toriparkki nyt käytössä. [viitattu 9.3.2015].

Saatavuus: <http://lahtiuudistuu.fi/ydinkeskusta/toriparkki/>

Mäkelä, Martti. Lahden toriparkki jakaa mielipiteitä. [viitattu 9.3.2015].

Saatavuus: <http://www.mara.ehdolla.fi/uutiset.html?73>

Niskanen, R. 2014. Keskustan yleissuunnitelma – Liikenneverkko 2020.

Lahti uudistuu. [viitattu 30.4.2016]. Saatavissa: http://lahtiuudistuu.fi/wp-content/uploads/2015/02/Liikenneverkko_2020_tiiv.pdf

Rajat On. 2015. Tutkijan ABC. Wordpress. [viitattu 5.5.2016]. Saatavissa:

<https://rajatontatiedekasvatusta.wordpress.com/tutkijan-abc/>

Savolainen, A. 2014. Kuopion keskustan pysäköintiselvitys. Theseus.

[viitattu 21.4.2016]. Saatavissa:

https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/76474/Kuopion_keskustan_pysakointiselvitys.pdf?sequence=1

Tampereen kaupunki. 2010. Tampereen keskustan pysäköintiselvitys.

Docplayer. [viitattu 21.4.2016]. Saatavissa: <http://docplayer.fi/2308099-Tampereen-keskustan-pysakointiselvitys.html>

Toriparkki. 2015. Moderni toriparkki – palveluiden ympäröimänä. [viitattu

9.3.2015]. Saatavuus: <http://toriparkki.info/>.

Tuomikoski, Mikko. Lahti – silent city. [viitattu 9.3.2015]. Saatavuus:

http://yle.fi/uutiset/lahti_-_silent_city/6271082

Painetut lähteet

Eran, B. 2012. Rethinking a lot. MIT Press cop. Cambridge, MA.

Ojala, K. 2003. Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa. Helsinki.

Rakennustieto Oy.

Reihe, H & Kallio, R. 2004. Pysäköinti, pihakadut ja hidaskadut. Helsinki.

Rakennustieto Oy.

LIITTEET

LIITE 1. Webropol kysely

1. Mies/nainen?

- ☐ Mies
- ☐ Nainen

2. Ikä?

- ☐ 15-30
- ☐ 31-40
- ☐ 41-50
- ☐ 51-60
- ☐ 61-70
- ☐ 71-

3. Minkä näistä valitset yleensä pysäköintipaikaksi pysäköidessäsi Lahden keskustassa?

- ☐ Toriparkki
- ☐ Hansan pysäköintitalo
- ☐ Siltapuiston pysäköintitalo
- ☐ Kadunvarsipysäköinti
- ☐ Joku muu

4. Mistä asti saavut käyttämään Toriparkkia?

- ☐ Keskustan alue
- ☐ Muu alue Lahdessa
- ☐ Lahden lähikunnat
- ☐ Kauempaa

5. Mitä kautta ajat mieluiten Toriparkkiin?

- ☐ Vapaudenkatua pitkin lännestä
- ☐ Aleksanterinkatua pitkin lännestä
- ☐ Aleksanterinkatua pitkin idästä
- ☐ Hämeenkatua pitkin

- Jotain muuta

6. Tarvitaanko kadun varsille näyttötauluja Toriparkin vapaiden parkkipaikkojen määrästä?

- Kyllä
- Ei

7. Missä tilanteissa yleensä käytät Toriparkkia?

- Asiointi keskustassa
- Töissä käynti
- Tapahtumissa käynti
- Asukaspysäköinti
- Vierailu
- Joku muu

8. Kuinka pitkään yleensä pysäköit Toriparkissa?

- Alle tunti
- 1-3 tuntia
- Pidempään

9. Mitä olet pitänyt Toriparkista?

10. Mitä etuja tai haittoja Toriparkilla on mielestäsi verrattuna muihin keskustan pysäköintipaikkoihin?

11. Ovatko Toriparkin hinnat mielestäsi sopivat?

12. Onko kehitysehdotuksia Toriparkkiin liittyen?
