



Maksullisen pyöräpysäköinnin palvelujen nykytila ja potentiaali

Case Kuopion pyörätalli

Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Liikenneala, insinööri (AMK)

Syksy 2024

Eveliina Pakarinen

Koulutus	Liikennealan koulutus	
Tekijä	Eveliina Pakarinen	Vuosi 2024
Työn nimi	Maksullisen pyöräpysäköinnin palvelujen nykytila ja potentiaali: Case Kuopion pyörätalli	
Ohjaaja	Anne-Maria Pesonen (HAMK), Juha Karppinen (Kuopion kaupunki), Terhi Nissinen (Pohjois-Savon ELY-keskus)	

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia maksullisen pyöräpysäköinnin palveluja ja niiden potentiaalia. Aihetta lähestyttiin nykytilakartoituksen, olemassa olevien palvelujen ja aiempien kokeilujen kokemuksen, sekä liikkujien kyselytutkimuksen kautta. Työn toimeksiantajina toimivat Kuopion kaupungin kunnallisteknisen suunnittelun osasto sekä Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikennejärjestelmäyksikkö. Työn aikana kerättyä tietoa on tarkoitettu hyödyntää Kuopiossa maksullisen pyöräpysäköinnin palvelun aloittamisen pohdinnassa ja suunnittelussa. Pohjois-Savon ELY-keskukselle ajankohtaisen tiedon kerääminen esimerkiksi uusiin liikkumisen palveluihin liittyen on tärkeä osa tehtäviä, ja opinnäytetyö toimii heille nykytilaselvityksenä maksullisen pysäköinnin aiheeseen liittyen.

Työn metodeina olivat kirjallisuustutkimus, haastattelut ja verkkokyselytutkimus. Kirjallisuustutkimuksessa selvitettiin tietoa aiheeseen aiemmin tehdyistä tutkimuksista ja selvityksistä, nykyisestä palvelutarjonnasta sekä aiemmista suomalaisista kokeiluista. Haastatteluita järjestettiin viisi – niiden kautta tutkittiin asiantuntijoiden näkemyksiä maksullisten pyöräpysäköintipalveluiden potentiaalista sekä kerättiin valituista case-palveluista tietoja ja kokemuksia. Case-palveluiksi valittiin Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:n pysäköintilaitos Pöölin maksullinen pyöräpysäköinti, Uumajan kunnan keskustan pyörätalli, Forum Virium Helsingin Bikeloop-pyöräkonttikokeilu sekä Lahden kaupungin matkakeskuksen pyörätallikokeilu. Kyselytutkimuksen kautta tutkittiin pyöräilijöiden pyöräilytottumuksia ja toiveita maksullisen pysäköintitilan ominaisuuksiin ja tarjottaviin lisäpalveluihin sekä mahdolliseen hintaan liittyen.

Tutkimuksessa ilmeni, että maksullisella pyöräpysäköinnillä on potentiaalia asukas-, työpaikka- sekä liityntäpysäköinnissä. Pysäköinnin maksullisuuden tavoitteena voi olla palvelun kulujen kattaminen, käytön ohjaus tai kulunvalvonnan suorittaminen. Maksullisen pysäköinnin tulee tarjota ilmaiseen verrattuna jotain lisäarvoa, jotta se voi toimia. Olemassa olevat palvelut ovat menestyneet ja tarjotut lisäpalvelut ovat olleet suosittuja, mutta kokeiluissa ongelmaksi on usein muodostunut aika. Kyselytutkimukseen vastanneista 140 henkilöstä 22 % ilmoitti olevansa valmiita maksamaan laadukkaasta pysäköinnistä. Eniten pyöräilijöitä kiinnostaa pysäköinnin turvallisuustekijät kuten pysäköintitilan lukitus ja valvonta, sekä pyörän pesuun ja huoltoon liittyvät lisäpalvelut. Kalliimpia pyörätyyppejä käyttävät olivat hieman muita kiinnostuneempia maksullisesta pysäköinnistä. Reiluksi pysäköinnin hinnaksi arvioitiin 1–2 €/vrk ja 9–10 €/kk.

Laadukkailla, lisäarvoa tarjoavilla maksullisilla pysäköintipalveluilla voisi olla pyöräilyn luotettavuuden ja mukavuuden lisäämisen kautta positiivinen vaikutus pyöräilyn määrään. Kaikki pyöräilijät eivät kuitenkaan ole kiinnostuneita maksamaan pysäköinnistä, ja maksullisten palveluiden lisäksi on tärkeää tarjota laadukasta ja turvallista ilmaista pysäköintiä, jotta pysäköinnin maksullisuus ei tuota kynnystä pyöräilylle.

Avainsanat pyöräpysäköinti, maksuhalukkuus, liikkumisen palvelut, kestävä liikkuminen

Sivut 44 sivua ja liitteitä 17 sivua

DP Traffic and Transport Management
Author Eveliina Pakarinen Year 2024
Subject The Current Status and Potential of Paid Bicycle Parking Services: Case Kuopio Bike Garage
Supervisors Anne-Maria Pesonen (HAMK), Juha Karppinen (City of Kuopio), Terhi Nissinen (Centre for Economic Development, Transport and the Environment)

The aim of this thesis was to research paid bicycle parking services and their potential. The topic was approached through studying the present situation of paid bicycle parking, the experiences of existing services and previously done trials, and a mobility survey. The thesis was co-commissioned by the city of Kuopio and the traffic systems unit of the Centre for Economic Development, Transport and the Environment (ELY-centre) of North Savo. The information collected during the thesis is meant to be used in Kuopio as a basis for the preliminary planning of a potential new paid bicycle parking service. For the ELY-centre keeping updated on recent developments in the field of mobility services is crucial, and this thesis itself will be used as a report on the topic of the current situation of paid bicycle parking.

The methods of the thesis were literature review, interviews and an online survey. The literature review examined research and reports previously done on the topic, current service offerings and previous Finnish paid bicycle parking trials. Five interviews were conducted to survey experts' views on the potential of paid bicycle parking services and to collect information on selected "case" services and their experiences. These cases were Hämeenlinnan Pysäköinti Oy's paid bicycle parking in Pööli, the Umeå city center bike garage, Forum Virium Helsinki's Bikeloop bicycle container trial and Lahti city's travel hub bike garage trial. The survey explored cyclists' cycling habits, wishes related to the features and extra services offered in paid bicycle parking, as well as the potential price of said parking.

It was found that paid bicycle parking services have potential uses in residential, employee and "park and ride" contexts. The goals of requiring payment for bicycle parking can be covering the costs of providing service, directing the use of the service or access control. In order to work, paid bicycle parking has to offer more value than free parking. Existing services have found success and offered extra services have been popular, but in the case of trials, time limits have often become an issue. Of the 140 survey respondents 22 % stated they were ready to pay for high-quality parking. When it comes to the parking facilities, respondents were most interested in safety factors like locking and surveillance of the space, as well as extra services related to washing and maintaining a bicycle. Cyclists using more expensive types of bikes were slightly more interested in paid parking. As for the cost, 1-2 € per day and 9-10 € per week were estimated to be fair.

High-quality paid parking services that offer extra value could, through improving the reliability and comfortability of cycling, have a positive impact on the amount of cycling. However, not all cyclists are interested in paying for parking, and so it is important to offer high-quality and safe free parking in addition to paid parking to avoid the cost of parking becoming a barrier to cycling.

Keywords Bicycle parking, bike parking, willingness-to-pay, mobility services, sustainable mobility

Pages 44 pages and appendices 17 pages

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Pyöräpysäköinnin kehittäminen Kuopiossa	2
3	Maksullinen pyöräpysäköinti palveluna	3
3.1	Maksullisen pyöräpysäköinnin tutkimuksia	3
3.2	Aiemmat maksullisen pyöräpysäköinnin kokeilut.....	6
3.3	Lisäpalveluja	7
4	Opinnäytetyön tavoitteet.....	8
4.1	Lopputuotos ja hyödyntäminen	8
4.2	Tutkimusmenetelmät ja rajaus	9
5	Suunnittelu ja toteutus.....	9
5.1	Haastattelut.....	10
5.2	Kyselytutkimus	11
6	Nykyinen palvelutarjonta	12
6.1	Hämeenlinnan Pysäköinti Oy, Pööli	13
6.2	Uumajan pyörätalli	14
6.3	Forum Virium Helsinki, Bikeloop-kokeilu	15
6.4	Lahden kokeilu.....	16
7	Tutkimuksen tulokset	17
7.1	Asiantuntijanäkemykset	17
7.2	Case-palvelujen kokemukset	19
7.3	Liikkujien kysely	22
7.3.1	Avoimet vastaukset.....	29
7.3.2	Pysäköintipalvelun kohderyhmät.....	31
8	Johtopäätökset.....	36
8.1	Keskeiset tulokset	36
8.2	Case Kuopion pyörätalli	38
8.3	Tutkimuksen arviointi	39
8.4	Jatkotutkimussuositukset	41
9	Yhteenveto.....	41
	Lähteet.....	43

Kuvat

Kuva 1 Kuinka usein yleensä pyöräilet?	22
Kuva 2 Minkälaisia matkoja yleensä pyöräilet?	23
Kuva 3 Minkälainen pyörä sinulla on yleensä käytössäsi?	23
Kuva 4 Pyöräiletkö ympärivuotisesti?	24
Kuva 5 Saako jokin alla olevista pysäköintiä haittaavista tekijöistä sinut välttämään tai vähentämään pyöräilyä?	25
Kuva 6 Miten arvioisit seuraavien pyöräpysäköintitilan ominaisuuksien houkuttavuutta itsellesi?	26
Kuva 7 Miten arvioisit seuraavien pyöräpysäköintitilan oheispalveluiden houkuttavuutta itsellesi?	27
Kuva 8 Jos pysäköintitila tarjoaisi listattuja houkuttavia ominaisuuksia ja oheispalveluita, voisitko olla valmis maksamaan palvelusta?	28
Kuva 9 Mikä olisi mielestäsi reilu päivähinta palvelulle?	29
Kuva 10 Entä reilu kuukausihinta?	29
Kuva 11 Avoimissa vastauksissa esiin nousseet teemat	30
Kuva 12 Pyöräilyä vähentävät tekijät pyörätyypin mukaan	32
Kuva 13 Pysäköintitilan ominaisuuksien houkuttavuus pyörätyypin mukaan	33
Kuva 14 Pysäköintitilan lisäpalveluiden houkuttavuus pyörätyypin mukaan	34
Kuva 15 Maksuhalukkuus vastaajan pyörän tyypin mukaan.....	35
Kuva 16 Arvio sopivasta päivähinnasta vastaajan pyörän tyypin mukaan	35
Kuva 17 Arvio sopivasta kuukausihinnasta vastaajan pyörän tyypin mukaan.....	36

Liitteet

Liite 1.	Haastattelurungot
Liite 2.	Kyselylomake
Liite 3.	Aineistonhallintasuunnitelma
Liite 4.	Tietosuojailmoitukset (FI & EN)

1 Johdanto

Yksi liikennealan keskeisistä tavoitteista on jo pitkän aikaa ollut kestävään kehitykseen liittyvä pyöräilyn lisääminen. Pyörällä liikkuminen on ekologisempaa kuin autoilu, ja tukee lisäksi terveyttä – pyöräilyn tukeminen siis tukee kestäväää kehitystä monessa eri ulottuvuudessa. Yksi keskeisimmistä pyöräilyn tukemisen keinoista on pyöräilyinfran parannukset – väyläinfran lisäksi pyöräpysäköinti on tunnistettu tärkeäksi, joskin usein unohtetuksi ja vähän tutkituksi parannuskohteeksi. Kansainvälisesti varkauksien ja ilkivallan pelko on tunnistettu pyöräilyn houkuttavuutta laskevaksi tekijäksi, ja ihmiset pysäköivät pyöränsä mieluiten turvallisiin tiloihin (Heinen & Buehler, 2019).

Turvallisen, keskitetyn pyöräpysäköinnin määrä on Suomessa nousussa, ja ulkomailla (kuten Ruotsissa, Tanskassa ja Alankomaissa) sitä on ollut käytössä jo pidempään. Usein keskitettyyn pyöräpysäköintiin liittyy jollakin tapaa myös pysäköinnin maksullisuus. Maksullisessa pyöräpysäköinnissä palveluntarjoaja tarjoaa maksua vastaan laadukasta pyöräpysäköintiä. Pääasiallisena houkuttimena maksulliselle pyöräpysäköinnille on turvallisuus: pysäköintitilat ovat lukittuja, valvottuja tai pyörät on suojattu varkailta ja ilkivallalta jollain muulla tapaa. Pyörävarkaudet pelottavat etenkin kalliiden erikois- tai sähköpyörien omistajia, ja syystäkin: Ylen mukaan Pohjois-Savossa varastetaan vuosittain 600–800 polkupyörää, joista 75 % Kuopiossa. Sama juttu kertoo, että 86 % näistä varastetuista pyöristä olivat varastushetkellä lukittuja. (Kosonen, 2024) Finanssiala ry:n tilastot kertovat, että varkauksien määrä on ollut vuoden 2020 huipun jälkeen laskussa (vuonna 2023 poliisin tietoon tuli 16 800 varkautta), mutta samaan aikaan vakuutuskorvausmäärät ovat kasvaneet. Tämä liitetään varastettujen sähköpyörien osuuden kasvuun. (Palmgren, 2024) Myytävien sähköpyörien määrä on ollut kasvussa jo monta vuotta. Vuonna 2022 jo 16 % kaikista myydyistä pyöristä oli sähköpyöriä. (Muoti- ja urheilukauppa, 2023)

Opinnäytetyön tavoitteena oli tuottaa tietoa palvelutarjonnan nykytilasta ja suunnittelun tueksi tietoa palvelutarpeesta, maksuhalukkuudesta ja palveluntarjoajien kokemuksista. Näiden kautta päätavoitteena oli selvittää palvelumuodon potentiaalia. Työn toimeksiantajina toimivat Kuopion kaupunki ja Pohjois-Savon ELY-keskus.

Tutkimuksessa oli yksi päätutkimuskysymys ja kaksi alatutkimuskysymystä, joiden kautta päätutkimuskysymystä lähestyttiin. Tutkimuskysymykset olivat seuraavat:

- Minkälainen potentiaali maksullisella pyöräpysäköinnillä on palvelumuotona?
 - Minkälaisia maksullisen pyöräpysäköinnin palveluja tällä hetkellä tarjotaan, missä, ja kuinka menestyksekkäitä ne ovat?
 - Mikä on ihmisten maksuhalukkuus tällä hetkellä ja minkälaisista palveluista ollaan valmiita maksamaan? Minkälainen kohderyhmä palvelua tarvitsee?

2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen Kuopiossa

Kuopiossa tehtiin vuoden 2021 aikana kaupungin keskustan pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelma, jossa selvitettiin pysäköinnin sen hetkistä tilaa sekä tarvetta. Suunnitelma toteutettiin kaupungin ja Traficomin yhteistyönä. Tarpeen laskussa huomioitiin myös valtakunnallisen pyöräilyn edistämishjelman 30 % kulkutapaosuustavoite. Kehityssuunnitelmassa tunnistettiin tarve lisätä keskustaan paikoittain uusia pyöräpysäköintipaikkoja, sekä parantaa olemassa olevien paikkojen laatua. (Traficom, 2021)

Selvitystyön aikana toteutettiin asiakaskysely, jossa kerättiin tietoa mm. asukkaiden pysäköintitottumuksista ja tarpeista. Kyselyn 296 vastaajasta noin kolmasosa ilmaisi valmiutensa joustaa pysäköinnin sijainnista, jos tiettyjä laatu-ehdotuksia täyttyy. Noin 65 % oli sitä mieltä, että sähkö- ja erikoispyörille pitäisi olla saatavilla parempia ja turvallisempia pysäköintimahdollisuuksia. Hieman yli 60 % vastaajista kaipasi myös keskustaan pyörän huoltopistettä pieniä huoltotarpeita varten, ja sama määrä kertoi pelkäävänsä, että pyörä varastetaan keskustassa asioidessa. Hiukan yli 40 % vastaajista kertoi olevansa valmis jopa maksamaan pyöräpysäköinnistä, jos se takaisi varkausturvallisuuden. Alle 30 % vastaajista sanoo siirtävänsä pyörän keskustakäynnin aikana aina uuteen paikkaan, kun siirtyvät seuraavaan keskustan alueen asiointikohteeseen. Noin viidesosa vastaajista kaipasi keskustaan jonkinlaista pyöräpysäköintilaitosta. (Traficom, 2021)

Kehittämissuunnitelmassa tehtiin ehdotus pyörätallin rakentamisesta Käsityökadulla sijaitsevaan Lukkarinpuistoon (Traficom, 2021). Vuonna 2022 kaupunki haki Traficomien kätelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta useisiin pyöräpysäköinnin kehityskohteisiin – yksi näistä oli keskustan pyöräpysäköinnin laatutason parantaminen, johon kuului useita keskustan alueen hankkeita pyörätalli mukaan lukien. Avustusta myönnettiin 197 500 €, ja pyörätallin rakentaminen aloitettiin Lukkarinpuiston saneerauksen

yhteydessä. Tallin oli tarkoitus valmistua vuoden 2024 aikana. (Kuosmanen, 2023) Talli siis rakentuu tiiviisti rakennetulle keskusta-alueelle, jossa on niin asuin-, liike- kuin työpaikkatoimintaa.

3 Maksullinen pyöräpysäköinti palveluna

Maksullinen pyöräpysäköinti palvelumuotona on ollut olemassa jo pidemmän aikaa, mutta se on edelleen suhteellisen harvinaista, eikä aiheesta ole tehty kovin paljon tutkimusta tai selvityksiä. Maksullinen pyöräpysäköinti tarjoaa nimensä mukaisesti pysäköintiä maksua vastaan. Palveluita tarjotaan julkisella sektorilla esim. Ruotsissa ja Alankomaissa (Traficom, 2022).

Maksullinen pyöräpysäköinti tarvitsee toimiakseen houkuttelevuutta maksuttomaan pysäköintiin verrattuna. Tähän tarvitaan ominaisuuksia tai oheispalveluita, jotka helpottavat pysäköijän arkea vaikkapa lisäämällä pysäköinnin turvallisuutta tai kätevyyttä – näiden palveluiden pitää tuoda pysäköinnin oheen riittävä määrä lisäarvoa maksun perusteeksi. (Mäki, 2022) Suomessa keskitettyä pyöräpysäköintiä ei ole vielä järjestetty tai tutkittu kovin paljoa, ja vain osa näistä keskitetyistä pysäköintialueista on maksullisia (Traficom 2022). Koska Helsingin kaupungin pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeen (2016) mukaan turvallisuus korostuu pitkäaikaisen pysäköinnin aikana, erityisturvallisella maksullisella pysäköinnillä voisi olla potentiaalia vastata pitkäaikaisen pysäköinnin tarpeeseen.

Ensimmäisiä suomalaisia selvityksiä keskitetystä pysäköinnistä on vuonna 2022 julkaistu Oulun kaupungin ja Traficomin yhteinen keskitetyn pyöräpysäköinnin selvitys, jossa selvitettiin keskitetyn pyöräpysäköinnin vaatimuksia ja esisuunniteltiin palvelun tarjoamista Oulussa. (Traficom, 2022) Koska maksullinen pyöräpysäköinti liittyy aiheeseen, niin sitäkin sivuttiin selvityksessä.

3.1 Maksullisen pyöräpysäköinnin tutkimuksia

Traficomin keskitetyn pyöräpysäköinnin selvityksessä vuonna 2022 tutkittiin keskitetyn pysäköinnin vaatimuksia. Keskitetty pysäköinti on useimmiten pyöräilyn tukemiseksi ilmaista, mutta maksullisiakin palveluita on olemassa – turvallisuuden parantamiseksi monissa pysäköintitiloissa (kuten Malmön rautatieasemilla Malmö C, Hilje ja Triangel) tarjotaan erillistä, suljettua ja lukittua maksullista pysäköintitilaa. Maksuhalukkaita käyttäjiä kuitenkin on vähemmän kuin niitä, jotka haluavat pysäköidä ilmaiseksi, joten maksullista

pyöräpysäköintiä ei suositella pääasialliseksi ratkaisuksi. Selvityksessä todettiin myös, että kaikki siinä löydetty operointimallit todennäköisesti tarvitsisivat kunnan rahoitusta, sillä mahdollisen maksullisen pysäköinnin tuoton määrä ei riittäisi tukemaan puhtaasti kaupallista toteutusta. Lisäksi todettiin, että koska maksullisen pysäköinnin tulee tarjota jotain lisäarvoa, sitä pyritään antamaan lisäpalveluita tarjoamalla. Koska monet näistä täytyy suunnitella jo ennen pysäköintitilan toteutusta, pysäköinnin maksullisuus tulisi arvioida jo pysäköinnin esisuunnitteluvaiheessa. (Traficom, 2022)

Pyöräpysäköinnin maksuhalukkuutta on tutkittu aiemmin Turussa, CIVITAS ECCENTRIC-hankkeen yhteydessä vuonna 2018. Noin 600 vastaajasta 80 % oli ollut huolissaan, että pyörä voidaan varastaa, ja melkein puolelta vastaajista oli joskus varastettu pyörä tai sen osa. Varkauksien pelko liittyi eniten keskustan ja liikenteen solmukohtien pyöräpysäköintiin. 45 % vastaajista ilmoittivat voisivansa käyttää suojattua maksullista pyöräpysäköintiä vähintään lähes viikoittain. Vastaajat olivat valmiita maksamaan tunnin pysäköinnistä yleisimmin 1 €, päivän pysäköinnistä 5 € ja kuukauden pysäköinnistä 10 €. Vuoden sopivaksi hinnaksi vastattiin yleisimmin 50 €. (Salokannel, 2018) Hyväksyttävä hinta siis putoaa nopeasti ostetun kauden pituuden kasvaessa.

Keskitettyä pyöräpysäköintiä asuinkiinteistöissä tutkineessa diplomityössä vuonna 2023 selvitettiin myös asukaspysäköinnin maksuhalukkuuteen liittyviä tekijöitä. Työn aikana toteutetussa asukaskyselyssä ilmeni, että 99 vastaajasta 24 % olisi valmis maksamaan kuukauden pysäköinnistä korkeintaan 5 €, ja 33 % korkeintaan 10 €. Noin viidesosa vastaajista ei maksaisi ollenkaan, ja loput enemmän kuin 10 € - maksuhalukkuus kuitenkin laskee reilusti 10 € kalliimmaksi mentäessä, ja 20 € ylittävillä summilla halukkaita maksajia on yhteensä 3 %. Tärkeimmiksi ominaisuuksiksi nousivat kameravalvonta, nimetyt paikat, ja pyörän pesu- ja huoltomahdollisuus. Huomattavaa oli, että tilan sijainti nimenomaan omassa asuinkiinteistössä kiinnosti vain 11 % vastaajista. Lisäksi niistä vastaajista, jotka olisivat valmiita pysäköimään 20-100 m päähän (n=77) vain 15 % ei olisi valmis maksamaan pysäköinnistä, ja niistä, jotka olivat valmiita pysäköimään yli 100 m päähän (n=12), 100 % oli valmis maksamaan. Tutkimuksessa löydettiin myös positiivinen yhteys pyörän arvon ja maksuhalukkuuden sekä vastaajan tuloluokan ja maksuhalukkuuden välillä. Toisaalta yhden avoimen vastauksen perusteella arvioitiin myös, että pyörän rahallista arvoa enemmän maksuvalmiuteen voisi joissain tapauksissa vaikuttaa sen käyttöarvo. (Hakumäki, 2023, ss. 74–79)

Kansainvälisessä pyörätutkimuksessa on todettu pyöräpysäköinnin tutkimuksen puutteesta huolimatta positiivisia yhteyksiä pyöräpysäköinnin saatavuuden ja pyöräilyn määrän välillä,

sekä pysäköinnin laadun ja pysäköintipaikan lisääntyneen käytön välillä. Tämän lisäksi on tunnistettu varkauksien ja ilkivallan pelon olevan selkeästi pyöräilyä vähentäviä tekijöitä, ja pyöräpysäköinnin maksullisuuden olevan joissain määrin pyöräilyä vähentävä tekijä. (Heinen & Buehler, 2019)

Toisaalta Kanadan Montrealissa tehdyn pyörävarkaustutkimuksen mukaan maksuhalukkuutta löytyy – noin 37 % tutkimuksen yhteydessä järjestettyyn kyselyyn vastanneista voisi maksaa parannetuista pysäköintitiloista. Kalliimpien pyörien omistajat vaikuttavat olevan halukkaampia maksamaan pysäköinnistä, mutta hyväksyttävä hinta oli silti etenkin autopysäköinnin hintaan verrattuna matala – yhdestä kahteen Kanadan dollaria, minkä arvo on nykyisissä euroissa noin 0,85–1,70 €. Huomattavaa oli myös, että hinnan nousua dollariarvon yläpuolelle (eli enemmän kuin tasan 1 tai 2 dollaria), maksuhalukkuus laski heti radikaalisti. (Van Lierop ym., 2015)

Jos pyöräpysäköinti on maksullinen, niin se on suojatumpi varkauksilta kuin maksuton vastaava pysäköinti. Koska maksujärjestelmiin kuuluu käyttäjän tunnistaminen, varkauden riski on erittäin alhainen. Tästä lukittujen pysäköintitilojen lisäturvallisuudesta isokin osa pyöräilijöistä voi olla valmis maksamaan – esimerkkinä Sveitsin Basel, jossa 1400 paikkaa sisältävän pysäköintilaitoksen lukitussa ja valvotussa, maksullisessa tilassa olevat 650 paikkaa ovat pitkään olleet loppuunmyytyjä. (The Danish Cyclists' federation, 2008)

Ruotsissa kuntien yhteistilaamassa ja Trivector-konsulttiyrityksen vuonna 2024 toteuttamassa selvitystyössä todettiin Ranskassa ja Alankomaissa suositeltavan yleisenä käytäntönä keskitettyä pysäköintiä tarjoaviin pyöräpysäköintikeskuksiin ilmaista pysäköintiä ensimmäisen 24 tunnin ajaksi. Tämän tarkoituksena on varmistaa paikkojen vapautuminen uudelleen käyttöön nopeasti, ja samalla kuitenkin houkuttaa ihmisiä pysäköimään osoitetuille paikoille katuverkon sijaan. Toisaalta, kun Ruotsissa Uppsala C -pyöräpysäköintilaitoksessa tehtiin siirtymä lukitusta laitoksesta avoimeen pysäköintitilaan, jossa ilmaisen ensimmäisen vuorokauden jälkeen vaaditaan 40 kruunun (n. 3,5 €) sakkomaksu, maksujärjestelmän kulut ovat kohonneet korkeammiksi kuin saavutetut tulot, ja ilmaisjakson on myös epäilty aiheuttavan käyttäjille sekaannusta. (Henkilökohtainen tiedonanto 8.11.2024) Maksun käyttäminen ”keppinä” pitkittyneen pysäköinnin torjuntaan ei siis vaikuttaisi olevan välttämättä taloudellisin ratkaisu ongelmaan, vaan maksullista pyöräpysäköintiä kannattaisi toteuttaa ennemminkin lisäarvoa tarjoavan palvelun lähtökohdista.

3.2 Aiemmat maksullisen pyöräpysäköinnin kokeilut

Ensimmäisiä suomalaisia kokeiluja maksullisesta pyöräpysäköinnistä tehtiin Turussa vuonna 2021, 6Aika: Vähähiilinen liikkuminen liikennehubissa -hankkeen osana sekä yhtenä Turun kaupungin kärkihankkeista. Turun ammattikorkeakoulun järjestämässä kokeiluissa kokeiltiin maksullisia pyöräpysäköintipalveluja Turun Tiedepuistossa Kupittaalla (Punta Oy) sekä kauppakeskus Hansakorttelissa keskustassa (CoReorient Oy), ja Turun kaupungin kokeilussa kokeiltiin maksullista pyörätallia linja-autoasemalla (Kaskea).

Kupittaan kokeilussa käytössä oli lukittu 6-paikkainen pyöräkontti, jossa paikkojen varaus, lukituksen avaus ja palvelun sekä maksullisten lisäpalvelujen (huoltotarvikkeet ja pyörän kuivapesusetti) maksu tapahtui selainsovelluksen kautta. Ilmaisina lisäpalveluina kontissa oli sähköpyörän latausmahdollisuus sekä säilytyslokeroita. Kokeilun ajan pysäköinnin hinta oli 1 €/vrk tai 5 €/kk. (Kasurinen, 2022, ss. 16–18) Kokeilu kesti 5 kuukautta.

Hansakorttelin kokeilussa taas tilaa ei ollut lukittu, vaan telineet olivat kauppakeskuksen pysäköintihallissa, ja palveluun rekisteröitymällä sai käyttöönsä RFID-tunnisteet (yhden itselle ja yhden pyörään), joilla valvottiin, että pyörä ei poistunut pysäköintipaikalta ilman omistajaa. Hansakorttelin kokeilun oli aluksi tarkoitus olla maksullinen, mutta viivästymisen vuoksi palvelua tarjottiin lopulta ilmaiseksi. (Kasurinen, 2022, ss. 17–18) Kokeilu kesti 2 kuukautta.

Lahden kaupungin pyörätalliselvityksessä selvisi, että Turun linja-autoaseman pysäköintikokeilussa tarjottiin tilaa lukitussa 10-paikkaisessa pyörätallissa ja palvelun maksu tapahtui pysäköintiautomaatin kautta. Maksukuitista sai oven avaukseen koodin. (Henkilökohtainen tiedoksianto, 19.11.2024)

Kummassakin Turun ammattikorkeakoulun järjestämässä kokeilussa ongelmiksi muodostui palveluntarjoajan ja tilojen löytäminen, näkyvyys ja kesto. Punnan kontissa paikkojen määrä rajoitti käyttäjiä – kuukauden kestävän varauksen mahdollisuus tarkoitti, että välillä paikat olivat kaikki varattuja, eikä uusia kokeilijoita päässyt mukaan. Konttia jouduttiin myös siirtämään alkuperäisessä sijainnissa tapahtuneen remontin vuoksi kerran kokeilun aikana. Lisäksi konttiin asennetut rengastelineet eivät mahdollistaneet paksurenkaisten ”fatbike”-pyörien pysäköintiä. Myös turvallisuus huoletti käyttäjiä, koska sisätila ei ollut kameravalvottu ja tarjotut pyörälukot koettiin liian heikoiksi. CoReorientin pysäköintipaikkaa taas ei koettu kovin turvalliseksi, koska tila ei ollut lukittu, vaikka kameravalvonta ja vartiointi olivatkin olemassa. Lisäksi ohjeistus ja käyttöliittymä koettiin monimutkaiseksi.

(Kasurinen, 2022, ss. 20–28) Lahden pyörätalliselvityksen mukaan myös Turun kaupungin linja-autoaseman läheisyydessä järjestämässä kokeilussa ongelmaksi muodostui sijainti ja viestintä. (Henkilökohtainen tiedoksianto, 19.11.2024)

Näiden kokeilujen lisäksi esimerkiksi Hämeenlinnassa on selvitetty pyöräkonttikokeilujen mahdollisuutta, mutta kokeilut ovat kaatuneet kannattavan palvelumallin löytämisen vaikeuteen. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 4) Vastaavia kokemuksia on mahdollisesti ollut muuallakin Suomessa, mutta niitä ei opinnäytetyön aikana löydetty.

3.3 Lisäpalveluja

Maksullisen pyöräpysäköinnin on menestyäkseen tärkeää tarjota maksuttomaan verrattuna parempia ominaisuuksia ja palveluja, jotka tekevät siitä käyttömaksun arvoisen. Näitä ominaisuuksia ja lisäpalveluja on selvitetty esimerkiksi vuoden 2022 keskitetyn pyöräpysäköinnin selvityksessä. Maksulliseen pysäköintiin liittyy aina jollain tavalla kulunvalvonta, hoidettiin se sitten maksujärjestelmien, rekisteröintien tai jonkin muun kautta. Minimivaatimuksena turvallisuudelle pidetään kameravalvontaa, mutta todellisen ja koetun turvallisuuden tueksi myös sosiaalinen kontrolli on suositeltavaa. Mahdollisia tarjottavia peruslisäpalveluita taas ovat pyöränpesumahdollisuus, itsehuoltopiste ja pyörän pumppu sekä vesipullon täyttöpiste. Muita mahdollisuuksia palveluille ovat säilytyskaapit, sähköpyörien akkujen latausmahdollisuus, pyörätarvikkeiden tai -varaosien myynti, pyörän huoltopalvelut, pyörävuokraus ja wc-tilat. Alankomaissa myös lastenrattaiden lainauspalvelu on saanut suosiota. (Traficom, 2022)

CIVITAS ECCENTRIC-hankkeen pyöräpysäköinnin maksuhalukkuuden tutkimuksen yhteydessä tutkittiin myös kiinnostusta erilaisiin pysäköinnin yhteydessä järjestettäviin lisäpalveluihin. Edellä mainittujen palvelujen lisäksi työssä kartoitettiin kiinnostusta myös mm. välipala- ja juoma-automaatteihin, sekä laajemmin saniteettitiloihin, eli wc:n lisäksi suihkumahdollisuuteen. Tehtyyn kyselyyn vastanneiden toivotuimpia ominaisuuksia maksulliselle pysäköintitilalle olivat suljettu ja varkailta suojattu tila, keskeinen sijainti, laadukkaat pyörätelineet ja kameravalvonta. Näiden lisäksi vastaajia kiinnosti eniten pyörän huoltomahdollisuus, pyöräpumppu, säilytyslokerot tavaroille ja saniteettitilat. (Salokannel, 2018)

Ruotsalaisen Trivectorin selvityksessä tuli ilmi, että Malmö C:n pyöräpysäköintikeskuksen palveluihin kuului ennen lisäpalveluita kuten pukeutumistilat ja säilytyslokerot, mutta niitä

on sittemmin suljettu, sillä niihin kohdistui rikollisuutta (Henkilökohtainen tiedoksianto, 8.11.2024). Väärinkäytösten riskit on siis syytä ottaa huomioon näitä lisäpalveluita pohdittaessa. Tähän liittyen selvitys ei kuitenkaan maininnut, olivatko nämä lisäpalvelut keskuksen maksullisessa, luitussa osiossa vai ilmaisessa osiossa.

4 Opinnäytetyön tavoitteet

Opinnäytetyön aihe kehittyi Kuopion kaupungin kunnallisteknisen suunnittelun osaston liikennesuunnittelijoiden kanssa. Kuopion kaupunki rakentaa parhaillaan Traficomien kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hankkeille myöntämän investointiavustuksen tuella pyörätallia kaupungin keskustaan. Talliin harkitaan yhtenä vaihtoehtona maksullisen pyöräpysäköintipalvelun toteuttamista, ja tätä varten tarvitaan pohjatutkimusta.

Työn tavoitteena oli koostaa tietopohjaa maksullisesta pyöräpysäköinnistä aiheeseen liittyvien aiempien tutkimusten ja kokeilujen pohjalta, ja kerätä ajankohtaista tietoa nykyisestä maksullisen pyöräpysäköinnin palvelutarjonnasta Suomessa ja ulkomailla sekä palvelumuodon potentiaalista. Lisäksi palvelusuunnittelun tueksi kaivattiin tietoa liikkujien tarpeista ja toiveista pysäköinnin laadun ja hinnoittelun suhteen. Aiempia tutkimuksia aiheesta on jonkin verran, mutta katsottiin, että taloustilanteen muutosten ja pyörien keskimääräisen arvon nousun takia maksuhalukkuutta olisi syytä tutkia uudelleen.

4.1 Lopputuotos ja hyödyntäminen

Työn lopputulostavoitteena oli kattava kuva saatavilla olevasta tiedosta pyöräpysäköinnin maksullisiin palveluihin liittyen, sekä kartoitus nykyhetkellä tarjottavista palveluista. Näiden lisäksi toteutetun nettikyselyn tulosten oli tarkoitus antaa ajankohtaista tietoa vastaajien tarpeista. Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikennejärjestelmäsuunnitteluosaston työhön kuuluu muun ohella myös liikennejärjestelmän uusien palvelukehitysmahdollisuuksien ja -suuntausten tutkiminen, joten nykytilakartoitus aiheesta kiinnostaa. Kuopion kaupunki taas saa työstä konkreettista hyötyä mahdollisen maksullisen pyöräpysäköintipalvelun kehitystä varten – etenkin liikkujien mielipiteitä kartoittavasta kyselyosuudesta.

4.2 Tutkimusmenetelmät ja rajaus

Tutkimus toteutettiin monimenetelmällisesti, sekä kvantitatiivisia että kvalitatiivisia menetelmiä hyödyntämällä – näin yritettiin saavuttaa kokonaisempi kuva tutkimuskohteesta. Menetelmiksi valikoituivat kirjallisuustutkimus, teemahaastattelut ja strukturoidut haastattelut, sekä kyselytutkimus.

Haastatteluja tehtiin kahdenlaisia, sillä kirjallinen tietopohja aiheesta on vähäistä. Maksullista pyöräpysäköintiä palveluna ei ole tutkittu kovin paljoa, joten mukaan haettiin kokemuksia ja näkemyksiä pyöräilyalan ammattilaisilta puolistrukturoiduilla teemahaastatteluilla. Teemahaastattelu valikoitui haastattelumenetelmäksi, sillä haluttiin tuottaa avoimen haastattelun kaltainen keskustelumainen haastatteluympäristö, joka voi tuottaa syvempiä tuloksia kuin strukturoitu haastattelu, mutta kokemattoman haastattelijan tueksi tarvittiin jonkinlainen haastattelurunko. Toisena haastattelutyypinä oli strukturoitu haastattelu, joita tehtiin palveluntarjoajille sekä kokeiluja tuottaneille tahoille. Haastattelu-tyypiksi valittiin strukturoitu haastattelu, jotta eri palveluista saadut tiedot olisivat mahdollisimman helposti vertailtavissa keskenään, ja myös siksi, että niitä voisi mahdollisesti peilata kyselytutkimuksen tuloksiin.

Kyselytutkimus toteutettiin anonyyminä, julkisella nettilinkillä jaettuna Webropol-kyselynä. Kyselyn nettilinkki asetettiin toimimaan niin, että samasta selaimesta pystyy vastaamaan vain kerran – näin pyrittiin varmistamaan vastauksien luotettavuutta.

Työn ulkopuolelle rajattiin teknisen puolen tarkempi tarkastelu, kuten maksujärjestelmien tarkempi tutkiminen tai tilojen teknisten ominaisuuksien selvitys, joskin näitä aiheita sivutaan. Haastateltavat kokeilut rajattiin viimeaikaisiin suomalaisiin julkisen maksullisen pysäköinnin kokeiluihin, ja varsinaisten palveluntarjoajien haastatteluissa ratkaisevana tekijänä oli palvelun tarjoamisajan pituus, haastateltavien saavutettavuus sekä karkea aluerajaus Pohjoismaihin. Kirjallisuustutkimuksessakin pyrittiin painottamaan suomalaista tutkimusta, mutta sen vähäisyyden takia mukaan otettiin myös kansainvälistä näkökulmaa.

5 Suunnittelu ja toteutus

Tässä luvussa käsitellään opinnäytetyöhön liittyvien haastattelu- ja kyselytutkimusten suunnittelua ja toteutusta. Haastattelu- ja kyselytutkimusaineiston keräämiseen liittyen

tehtiin myös aineistohallintasuunnitelma (liite 3) sekä tietosuojailmoitukset suomeksi ja englanniksi (liite 4).

5.1 Haastattelut

Työn aikana kontaktoitiin kahdeksan mahdollista haastateltavaa, ja toteutettiin viisi Microsoft Teams -haastattelua, joista kolme oli yhdistettyjä asiantuntija-/palveluntarjoaja-haastatteluja, ja kaksi pelkkää asiantuntija- tai palveluntarjoajahaastattelua. Valituista haastateltavista yksi valittiin pelkän pyöräilyalan tuntemuksen asiantuntijuuden johdosta, ja neljä case-palveluihin liittyneen asiantuntijuuden johdosta. Ainoa pelkkään asiantuntija-haastatteluun osallistunut haastateltava valikoitui siksi, että alan asiantuntemuksen lisäksi hänellä oli paljon kytköksiä pyöräilyalaan, joiden kautta saatiin laajennettua haastattelu- ja kyselyverkostoa. Yksi haastatelluista palveluntarjoajista osallistui ainoastaan palveluntarjoajahaastattelun muodossa, sillä hänen asiantuntijuutensa liittyi muita lähemmin pysäköintiin ja vähemmän nimenomaan pyöräilyyn ja pyöräpysäköintiin.

Asiantuntijahaastatteluiden teemakysymykset koostettiin niin, että saataisiin tietoa asiantuntijoiden näkemyksistä, ja samalla palvelukokemuksista sekä tietoa muiden tahojen kokeiluista – näin haluttiin laajentaa mahdollisten haastateltavien verkostoa sekä kerätä lisää materiaalia. Työhön haluttiin lisäksi haastatella erityyppisten palveluiden tarjoajia, jotta saataisiin kattava kuva tarjonnasta ja eri palvelumuotojen toteutuksista ja kokemuksista. Haastattelurungot strukturoituun ja teemahaastatteluun löytyvät liitteestä 1. Haastattelujen kohteiksi eli case-palveluiksi valikoituivat Hämeenlinnan Pöoli-pysäköintilaitos, Uumajan pyörätalli sekä Forum Virium Helsingin ja Lahden kaupungin pysäköintikokeilut. Kysymykset liittyivät palveluiden perustietoihin, kehitykseen, menestykseen ja kokemuksiin. Haastattelut numeroitiin haastattelujärjestyksen mukaan, mutta case-palvelut esiintyvät opinnäytetyössä aakkosjärjestyksessä ja tyyppin mukaan luokiteltuina – tyyppinä olemassa oleva palvelu ja kokeilu. Haastattelujen numerointi on seuraava:

- Haastattelu 1, pelkkä asiantuntijahaastattelu
- Haastattelu 2, Uumajan pyörätalli
- Haastattelu 3, Forum Virium Helsingin kokeilu
- Haastattelu 4, Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:n Pööli
- Haastattelu 5, Lahden kokeilu

5.2 Kyselytutkimus

Kyselytutkimuksen kysymyksiä suunniteltaessa haluttiin selvittää pyöräilytapoja ja mieltymyksiä niin yleisesti pyöräilijöiden kesken, kuin myös tiettyjen kohderyhmien joukossa. Aikaisempien tutkimusten perusteella kalliimpien pyörien omistajat voisivat olla muita valmiimpia maksamaan hyvälaatuisesta pyöräpysäköinnistä. Lisäksi ns. ”aktiivipyöräilijöiden” oletettiin myös olevan perusr ryhmään verrattuna kiinnostuneempia pysäköinnin turvallisuus- ja laatutekijöistä, koska paljon pyöräilevinä heillä on suurempi riski joutua vaikkapa pyörävarkauden uhriksi (Van Lierop ym., 2015). Henkilötietojen keräämistä haluttiin välttää niin paljon kuin mahdollista. Näiden seikkojen takia pohjatiedoissa kysyttiin pyöräilyn määrää ja matkatyyppejä, sekä vastaajan yleisimmin käyttämän pyörän tyyppiä, joka voi kertoa ainakin osatotuuden sen arvosta. Tyyppivaihtoehdot olivat tavallinen polkupyörä, sähköpolkupyörä, sekä erikoispyörät, joihin mukaan kuuluviksi laskettiin esimerkiksi maasto-, tavara- ja nojapyörät. Näiden lisäksi tyyppeihin otettiin mukaan kaupunkipyörät (joiden tarkenteena oli ”yhteiskäyttö- tai vuokrapyörä”). Tähän päädyttiin, koska haluttiin mahdollisuus erotella pyöräilijät, joiden pysäköinti-mieltymykset kaupunkipyörien pysäköinnin ”leijuvan” luonteen vuoksi eivät välttämättä antaisi todellista kuvaa maksullisen pysäköinnin tarpeesta. Näiden jälkeen kysyttiin vielä ympärivuotisesta pyöräilystä sekä mahdollisesti pyöräilyä vähentävistä tekijöistä, jotka liittyvät pysäköintiin matkan kohteessa. Näitä tekijöitä kysyttiin, koska niihin ajateltiin voitavan vaikuttaa pysäköintipalvelun tarjoamisella.

Vastaajan pyöräilytottumuksiin liittyvien kysymysten jälkeen kartoitettiin vastaajien mielipiteitä pysäköintitilan mahdollisista ominaisuuksista ja oheispalveluista asteikolla yhdestä viiteen, sekä sopivasta hinnasta. Tilan ominaisuuksia oli 13 ja oheispalveluita 14, ja ne oli jaettu väliotsikoilla kategorioihin, jotta vaihtoehtojen määrä pysyisi helpompi-lukuisempana vastaajalle. Ominaisuuksien kategorioita olivat tilan tyyppi, mukavuustekijät, turvallisuustekijät sekä erikoispyörät. Oheispalveluiden kategorioita olivat huolto, mukavuustekijät sekä muut. Kysymyksen osana esiintyneet tilatyypit esiteltiin kuvan ja kuvauksen kanssa kyselylomakkeessa. Maksuhalukkuutta ja sopivaa päivä- ja kuukausihintaa kysyttiin lopussa. Kyselylomake löytyy opinnäytetyön liitteestä 2.

Kyselytutkimus toteutettiin julkisena verkkokyselynä, jotta saataisiin mahdollisimman paljon vastauksia, ja jotta vastausten anonymiteetti olisi helpompi varmistaa. Kyselyä levitettiin sosiaalisen median kautta. Levityksessä ei tehty varsinaisia alueellisia rajauksia, mutta levitykseen osallistui Kuopion kaupunki ja Pohjois-Savon ELY-keskus, joten kyselyn

näkyvyys oli todennäköisesti suurempi Pohjois-Savon asukkaille, etenkin kuopiolaisille. Näiden lisäksi levitykseen kontaktoitiin muutamia pyöräilyaktiiveja ja -järjestöjä.

6 Nykyinen palvelutarjonta

Suomessa maksullista pyöräpysäköintiä tarjotaan ainakin kolmessa pysäköintilaitoksessa kuukausimaksulla Moovy-pysäköintisovelluksen kautta. Näistä ensimmäinen oli Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:n rakennuttama Pööli, joka avautui käyttöön vuonna 2020. (Hämeenlinnan Pysäköinti Oy, n.d.) Vuonna 2023 avautuivat toinen ja kolmas vastaavanlainen palvelu - tammikuussa Kuopion P-Sarastuskaari (Moovy, 2023) ja elokuussa Jyväskylän P-Arkki (Jyvä-Parkki Oy, n.d.). Tampereella Bikebox tarjoaa maksullista, lukittua ja sääsuojattua liityntäpysäköintiä sisätiloissa rautatieaseman pysäköintilaitoksessa kuukausimaksullisena palveluna (Bikebox, n.d.). Ensimmäiset Kaskea Groupin uusista Knoxy-pyöräkaapeista on asennettu 2024 syksyllä Espoossa Iso Omena- ja Kauppakeskus Selloon (Kaskea Group, 2024). Kaapit tarjoavat tällä hetkellä ensimmäisinä tunteina maksutonta ja sen jälkeen tuntihinnoiteltua lukittua pyöräpysäköintiä, joka toimii sovelluksen kautta (Knoxy, n.d.).

Maksullista pyöräpysäköintiä on myös kokeiltu vuoden 2024 syksyn aikana. Syyskuusta marraskuulle Helsingin kaupungin innovaatioyhtiö Forum Virium yhteistyössä Helsingin Kaupunkiliikenteen kanssa testasi norjalaisen Bikeloop-yrityksen tuottamia pyöräpysäköintikontteja Kansalaistorilla. Nämä olivat tietyn pysäköintiajan ilmaisia, jonka jälkeen pysäköinti muuttui maksulliseksi. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 3) Lahdessa taas aloitettiin marraskuun alussa maksullisen pyöräpysäköinnin kokeilu matkakeskuksen tunnelissa, olemassa olevan pysäköintitilan yhteyteen rakennetussa pyörätallissa. (Lahti, 2024) Pysäköinti maksaa kokeiluvaiheessa 1 €/vrk, ja ovi aukeaa lähimaksulla.

Ulkomailta löytyy Suomea enemmän maksullisia pyöräpysäköintipalveluja. Ruotsissa usea kunta tarjoaa maksullisia pyöräpysäköintitiloja keskustoissa tai liityntäpysäköintinä (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2). Esimerkiksi Malmön kaupungissa on kolme rautatieasemaa, joiden pyöräpysäköintitiloissa on erillinen, lukittu maksullinen tila. Tässä Bike & Ride -palvelussa on kuukausimaksumalli, jonka hinta on 80 kruunua tai noin 7 € kuussa (Triply, n.d.). Samaa Triply-ohjelmistoa käyttävät muutkin lukitut, maksulliset pyöräpysäköintipalvelut ympäri maan – toinen esimerkki on Uumajan pyörätalli. Triplyn

kautta hoituu rekisteröityminen, ilmaiset kokeilujaksot, kuukausimaksut ja avainkortin rekisteröinti. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2)

Myös Alankomaissa keskitetty pysäköinti on hyvin yleistä rautatieasemilla ja keskustoissa. Esimerkiksi Utrechtissa pysäköintitiloja on rautatieasemalla ja keskustassa. Kaikissa näistä pysäköinti on maksutonta ensimmäiset 24 tuntia, ja sen jälkeen vuorokausi maksaa 0,60-1,60 €. (Traficom, 2022) Lähestymistapa maksullisuuteen siis on nimenomaan sakkomaksu.

Luvun alaluvuissa käsitellään neljää opinnäytetyöhön valittua case-palvelua. Alalukujen tiedot ovat peräisin palveluiden verkkosivuilta tai nettijulkaisuista, sekä palveluntarjoajille tehdyistä haastatteluista.

6.1 Hämeenlinnan Pysäköinti Oy, Pööli

Hämeenlinnan pysäköinti Oy:n pysäköintilaitos Pööli valmistui ja avautui käyttöön vuonna 2020. Pysäköintilaitos tarjoaa maksullista auto- ja pyöräpysäköintiä. Pyöräpysäköintitila rakennettiin alun perinkin osaksi pysäköintilaitosta. Itse pysäköintilaitos rakennettiin sitä varten, että rakentuvalle Asemanrannan asuinalueelle saataisiin uusien asukkaiden autoja varten rasitepaikkoja, koska alueen tiivis suunnittelu ei jättänyt tilaa taloyhtiöiden auto-pysäköinnille. Turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja taas haluttiin laitokseen mukaan Hämeenlinnan kaupungin pyöräilyä tukevan liikennestrategian toteuttamiseksi. Pööli sijaitsee Hämeenlinnan rautatieaseman lähellä, ja sijainnin ajateltiin palvelevan liityntäpyöräpysäköintiä. Pysäköinti toteutettiin maksullisena, koska laitoksen sisäisten paikkojen turvallisuuden katsottiin tuovan niille maksun arvoista lisäarvoa – lisäksi tahdottiin, että pyöräpysäköintivuokrauksen tuotot kattaisivat ainakin joissain määrin palvelun operointikuluja. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 4)

Pyöräpysäköintipaikkoja on 112 ja ne ovat laitoksen ensimmäisessä kerroksessa – pyörien ja autojen sisäänkäynnit ovat lähekkäin rakennuksen samalla sivulla. Pysäköintilaitoksen tiloissa on 24/7 kameravalvonta. Pyöräpysäköintitilaan käynti tapahtuu henkilökohtaisella koodilla automaattioven kautta. Koodit toimitetaan tekstiviestillä Moovy-palvelun kautta palvelusopimuksen aktivoineille – koodien toimitus tehdään manuaalisesti, yleensä päivän viiveellä. Palveluun voi rekisteröityä vain yhtä paljon käyttäjiä kuin palvelussa on vapaita paikkoja, jolloin kaikille käyttäjille on aina pysäköintitilaa vapaana. Pyöräpysäköinti on saatavilla kustannus- ja käytännön syistä vain kuukausimaksullisena palveluna, ja maksaa

10 €/kuukausi. Saatavilla on 5 €/kk lisämaksusta myös säilytyskaappi tarvikkeille ja sähköpyörän akun lataamiseen – näitä on tarjolla 24. Pysäköinnin lisäksi tilassa on tarjolla pyörän itsehuoltopiste, joka tuotiin tilaan asiakkaiden toiveesta. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 4)

6.2 Uumajan pyörätalli

Työssä tutkituista pysäköintipalveluista pitkäaikaisin, Uumajassa vuonna 2018 käyttöön otettu pyörätalli on osa "pyöräilyhubia". Tila vapautui kaupungin omistaman purkukuntoisen rakennuksen tontille, kun rakennus purettiin. Sen tilalle haluttiin tuoda jokin palvelu, joka tukisi kestäväää kehitystä, ja päädyttiin pyöräilyä tukevaan palveluun. Samalla haluttiin testata jotain uutta. Lopulta päädyttiin lukittuun pyörätalliin sekä tavarapyörävuokraukseen. Pyöräilyhubi on hyvin näkyvällä paikalla vilkkaan päätien ja pyöräilyn pääreitien risteyksessä kaupungin keskustassa. Sijaintinsa puolesta hubin ajateltiin palvelevan asiointipysäköintiä. Pysäköintipalvelun maksullisuuden taustalla oli halu valikoida käyttäjiä: ilmaisen palvelun riskiksi nähtiin se, että ihmiset rekisteröityvät palveluun, jota eivät oikeasti tarvitse tai halua ja tallin vähäiset paikat jäisivät vähälle käytölle. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2)

Tontilla on lasiseinäinen pyörätalli, sekä huoltopiste, jossa voi täyttää renkaat tai huoltaa pyörää. Kesäkaudella huoltopiste tarjoaa myös vesipisteet pyörän pesuun sekä vesipullojen täyttämiseen. Alueeseen kuuluu myös rentoutumisalue, jossa on mm. piknikpöytiä ja pieni lasten leikkialue. Näiden lisäksi samalla tontilla on myös ilmaista, katettua pyöräpysäköintitilaa. (Umeå kommun, n.d.) Tallissa ei kustannus- ja tietoturvasyistä ole kameravalvontaa, vaan kulunvalvonta on ainoa toteutettava valvontamuoto. Pyörätalli on kaksiosainen, ja kumpaankin osioon on oma sisäänkäyntinsä. Yksi puoli (30 paikkaa) on varattu maksulliselle pyöräpysäköinnille, ja toinen sähköavusteisten tavarapyörien vuokraukselle – nämä ovat erillisiä palveluja, eli kumpikin vaatii oman maksunsa, mutta kummassakin käytetään samaa ohjelmistoa, joten rekisteröityminen molempiin on helppoa. Osioiden ovet ovat automaattiset, ja rekisteröitymällä kuukausimaksulliseen palveluun saa rekisteröidä oman avainkorttinsa – tähän voi käyttää omavalintaista lähiluettavaa korttia, esim. maksu- tai bussikorttia. Sama ohjelmistoyritys, Thinktrain AB, tarjoaa Triply-palvelun muodossa maksullisen pyöräpysäköintipalvelun pyörittämiseen tarvittavia ohjelmistoja useissa kohteissa ympäri Ruotsia. Palvelu on järjestetty niin, että jokaista paikkaa kohden voi rekisteröityä vain yksi

käyttäjä. Näin varmistutaan, että tallissa on aina varmasti kullekin käyttäjälle paikka vapaana. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2)

6.3 Forum Virium Helsinki, Bikeloop-kokeilu

Helsingin innovaatioyhtiö Forum Virium toteuttaa yhteistyössä Business Finlandin kanssa Mobility Lab Helsinki -hankkeita. Tänä kesänä Mobility Labin ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n testaukseen valikoitui pyöräpysäköintidatan keräämisen MarshallAI-hanke, sekä älykkään ja turvallisen pyöräpysäköinnin kokeilu Bikeloop-yrityksen palvelulla. (Kultanen, 2024) Bikeloop valikoitui turvallisen pyöräpysäköinnin kokeiluun palveluntarjoajaksi yli 10 hakijan joukosta. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 3)

Bikeloop on norjalainen yritys, joka tarjoaa turvallisia pyöräpysäköinnin ratkaisuja – palveluun kuuluu erilaisia muokattavia konttimallisia pysäköintirakenteita, sekä sovellus, jota käytetään paikkojen löytämiseen ja varaamiseen, lukituksen avaamiseen ja maksujen hoitoon. (Bikeloop, n.d.) Kokeilun tavoitteena oli testata uudenlaista, kaupunkikuvaan sopivaa ja nimenomaan pysäköinnin turvallisuutta parantavaa pysäköintipalvelua, koska Helsingin pyöräilybarometrissä 2022 tuli ilmi, että kaupunkilaiset kaipaavat entistä turvallisempia pysäköintiratkaisuja. Pyörien kasvaneiden hintojen ja työsuuhdepyöräilyn sekä sähköpyörien suosion katsottiin vaikuttavan turvallisuuden tarpeeseen. Turvallisen pysäköinnin kokeilu päästiin aloittamaan suunnittelun ja lupaprosessin hitauteen liittyvien viivästysten takia alkuperäistä suunnitelmaa myöhemmin – kokeiluväli oli 13.9.–8.11., eli kesto oli hieman alle 2 kuukautta ja sijoittui parhaan pyöräilykauden ulkopuolelle. Kokeilu oli aluksi tarkoitus toteuttaa maksuttomana, mutta pysäköintitilan väärinkäytön sekä liian pitkäaikaisen pysäköinnin estämiseksi päädyttiin ratkaisuun, jossa pysäköinti oli aluksi ilmaista ja tietyn tuntimäärän jälkeen jokaiselta alkavalta tunnilta veloitettiin 1 € ”sakkomaksu”. Nämä ilmaiset ajanjaksot olivat kokeilun aikana ensin 3 tuntia, ja sitten viimeiset pari viikkoa 8 tuntia. Sakkomaksun hintakatto oli 5 €. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 3)

Kokeilussa oli käytössä kaksi neljän paikan pyöräkonttia, eli yhteensä 8 paikkaa. Kontit asetettiin Helsingin keskustaan Kansalaistorille Kiasman läheisyyteen. Suunnitteluvaiheessa toivottiin liityntäpysäköintiä palvelevan sijainnin mahdollisuutta, mutta lopulliselle paikalle päädyttiin lupa- ja myös käytännön syistä, sillä konttien toimintaan tarvittavat sähköt saatiin Kiasmasta. Sijaintinsa puolesta kontit siis palvelivat asiointipysäköintiä. Oheispalveluja konttien yhteyteen ei tarjottu, mutta koska ratkaisussa on erilliset tilat

jokaiselle yksittäiselle pyörälle, sitä pystyi käyttämään pyörän ohella muidenkin tarvikkeiden säilytyslokerona. Kontteihin olisi ollut myös mahdollista saada sähköpyörän latausmahdollisuus, lisätilaa tai ulkopuolen maisemointielementtejä kuten penkkejä ja istutuksia, mutta näitä ei päädytty testaamaan kokeilussa. Palveluun tuli rekisteröityä Bikeloop-sovelluksessa, jonka jälkeen sovelluksella sai avattua ja lukittua pysäköintitilan oven. Palveluun rekisteröinti tapahtuu luottokortilla, eli käyttäjä tunnistautuu maksutavan kautta. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 3)

6.4 Lahden kokeilu

Lahdessa matkakeskuksella järjestetty maksullinen pyöräpysäköintikokeilu alkoi marraskuun alussa, 1.11. Sijainniksi valikoitui matkakeskuksen jo olemassa oleva pyöräpysäköintitila, jonne rakennettiin seinillä erotettu pyörätalli – tämän paikan näkyvyys pyöräilijöille, vakiintunut asema pysäköintipaikkana, sekä rakentamista helpottava sijainti sisätiloissa johtivat valintaan. Kyseessä on siis olemassa olevaan keskitettyyn pysäköintitilaan lisätty lukittu, maksullinen alue. Sijainti palvelee liityntäpysäköintiä, erityisesti rautatieliikennettä. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 5)

Pääasiallisena tavoitteena pysäköintipalvelun tarjoamiselle on turvallisen pysäköintitilan tarjoaminen pyöräilyn tukemiseksi. Maksullisuuden päätavoitteena on nimenomaan kulunvalvonnan toteutus, vaikka myös palvelun käyttökulujen osittaisen kattamisen mahdollisuus kiinnostaa. Maksullisuuteen liittyen halutaan testata maksuhalukkuutta, sekä ihmisten koettua turvallisuutta maksujärjestelmän kautta tehdyssä kulunvalvonnassa – tila on ollut aiemminkin kameravalvottu, mutta talliin lisättiin maksukortin maksutietojen kautta tunnistautuminen. Tallin automaattioven lukitus avataan maksukortilla – hinta on 1 €/vrk, ja vuorokauden aikana yhdellä maksulla lukituksen voi avata samalla kortilla useita kertoja. Euron hinta asetettiin osin siksi, että se vaikutti sopivan pieneltä lähtökohdalta, ja osin siksi, että vaikkapa joka arkipäivänä palvelua käyttävälle työmatkaliikkujallekaan hinta ei nousisi kohtuuttoman korkeaksi, vaan pysyisi 20 € kuukausihinnan paikkeilla. Tavoitteena oli saada aikaan hintakattojärjestelmä, jolla kuukausimaksuksi jäisi 10–15 €, mutta vielä järjestelmää ei onnistuttu toteuttamaan. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 5)

Tallissa on noin 50 pyöräpaikkaa. Tallin pystyttämisen yhteydessä joitakin tilassa ennen olleita kaksikerrostelineitä vaihdettiin suositumpiin runkolukitustelineisiin, ja samalla toteutettiin talliin kaksi tavarapyöräpaikkaa. Pysäköintipalvelun suunnittelun aikana harkittiin oheispalveluiden, kuten itsehuoltomahdollisuuden lisäämistä, mutta se päädyttiin

jättämään alkuvaiheessa pois sillä varauksella, että sen lisäämistä myöhemmin harkitaan asiakkaiden toivomusten mukaan. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 5)

Kokeilun kestoa ei ole vielä tarkkaan päätetty, mutta arvion mukaan se voi jatkua keväälle 2025 asti, tai mahdollisesti kesäkauden yli syksyyn. Seurantaan varten aiotaan tarkastella palvelun käyttömääriä sekä toteuttaa asiakastytyväisyyskysely. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 5)

7 Tutkimuksen tulokset

Tähän lukuun on koostettu haastatteluissa asiantuntijoilta ja palveluntarjoajilta kerättyjä näkemyksiä ja kokemuksia maksullisesta pyöräpysäköinnistä, sekä liikkujille tehdyn kyselytutkimuksen tuloksia. Kaikki viisi haastattelua tehtiin marraskuun aikana, ja kyselytutkimus oli avoinna 11.–24.11. Kyselytutkimuksen julkista verkkolinkkiä levitettiin sosiaalisen median kautta muun muassa Kuopion kaupungin, Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja joidenkin pyöräilyaktiivien ja -järjestöjen somekanavissa.

7.1 Asiantuntijanäkemykset

Kaikissa asiantuntijahaastatteluissa maksullisilla, turvallisilla pyöräpysäköintipalveluilla nähtiin olevan potentiaalia. Esille nousivat varkausturvallisuuden tuottama lisäarvo, vaikutukset arkipyöräilyn mukavuuteen ja helppouteen, sekä mahdollisuudet työpaikka-, liityntä-, ja asukaspysäköinnissä.

Pyörävarkauksien pelko nousee toistuvasti liikenteestä kyseltäessä merkittäväksi huoleksi, ja varkaudet sekä varkauksien selvittämisen heikko todennäköisyys nähdään rajoittavana tekijänä ihmisten pyöräilylle. Arvellaan myös, että varkauden pelko voi ajaa käyttäjiä ajamaan ”romupyörillä”, jolloin kulkumuodon mukavuus mahdollisesti kärsii. Kulunvalvonnan vaikutus ihmisten turvallisuudentunteeseen ei kuitenkaan ole varmaa, ja sitä onkin tarkoitus selvittää Lahden kokeilun aikana. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 5)

Turvallisuuden tunteen merkitys nostettiin myös esiin – on tärkeää, että itse pysäköintitilaan voi mennä pelotta. Uumajassa on koettu, että lasiseinäinen talli, johon on hyvä näkyvyys joka suunnasta, ja sen sijainti hyvin vilkkaalla ja valaistulla alueella tuo käyttäjille sosiaalisen kontrollin kautta turvan tunnetta. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2)

Pysäköintitilan fyysisistä ominaisuuksista nähtiin kaikkein tärkeimmäksi keskeinen sijainti sekä käyttömahdollisuuksien ja -mukavuuden maksimoimiseksi tilan korkea laatu. Sopivien sijaintien löytämisessä tulisi tehdä paikkatietotutkimusta liikenteen solmukohtien tai muiden paljon ihmisiä houkuttavien kohteiden löytämiseksi, jotta pysäköintipalvelulle saadaan käyttäjiä – pysäköinti, vaikka laadukasta olisikin, ei itsessään houkuta liikkuja. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 3) Sopiviksi nähtyjä paikkoja olivat muun muassa kaupunkikeskustat, suuret työpaikkakeskittymät, sairaalat ja suuret ostoskeskukset (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2). Tärkeänä pidettiin sitä, että pysäköintitila mahdollistaa käytön kaiken mallisten pyörien käyttäjille, jottei mahdollisesta asiakaskunnasta kukaan rajaudu pois – esimerkiksi talvipyöräilyssä suositut fatbiket, tai vaikkapa tavalliset pyörät, joihin on lisätty lastenistuin, eivät sovi kaksikerrostelineisiin (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 1). Pysäköintitilan sääsuojauksella ja lämmityksellä nähtiin olevan merkittävä positiivinen vaikutus talvipyöräilijöiden liikkumismukavuuteen (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2).

Maksullisen pysäköinnin hinnoittelussa nähtiin tärkeänä vähimmäisvaatimuksena kohtuullisuus saman alueen autopysäköintimaksuihin verrattuna. Pohtia tulee kuitenkin sitä, kannattaako pyöräpysäköinnistä ylipäättään ottaa maksua, kun otetaan huomioon pyöräilyn asema kestävässä liikennemuotona ja valtakunnallinen tavoite pyöräilyn kulkutapaosuuden nostamisesta. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelut 1 & 3) Käyttäjien houkuttamiseksi uuteen maksulliseen palveluun uskotaan tarvittavan todennäköisesti jonkinasteista ilmaisuutta – esimerkiksi jokin jakso maksutonta aikaa jokaisen pysäköinnin alussa, tai ilmainen kokeilumahdollisuus (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelut 1 & 3). Toisaalta nähtiin, että ihmiset ovat kyllä valmiita maksamaan pientä hintaa varmasti laadukkaasta ja turvallisesta pysäköinnistä (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2).

Ehdottoman tärkeänä pidettiin myös sitä, että pyöräpysäköinnin laatua ja turvallisuutta kehitetään myös maksuttoman pysäköinnin puolella, eikä maksulliseen pysäköintiin ajauduta panostamaan suhteettoman paljon. Tähän liittyen nostettiin esiin se, että kaikilla pyöräilijöillä, kuten edunvalvonnan alaisilla henkilöillä tai lapsilla, ei välttämättä ole maksutietojen puutteen takia mahdollisuutta käyttää maksullista pyöräpysäköintiä, vaikka laadukkaan ja turvallisen pysäköinnin tarve edelleen on olemassa. Sosiaalisenkin kestävyuden ulottuvuutta on tärkeä harkita. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 1)

Asukas- ja työpaikkapysäköinnissä uskottiin olevan hyvin suuret mahdollisuudet maksullisten, laadukkaiden pysäköintitilojen hyödyntämiseen (Henkilökohtainen tiedonanto,

Haastattelut 1, 2 ja 3). Mukaan palvelutarjonnan kehittämiseen täytyisi saada yritystoimijoita. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelut 2 & 3). Esiin nousi, että esim. Bikeloopin palveluihin kuuluu mahdollisuus tuottaa pysäköintipalvelun yhteydessä raportteja säästetyistä hiilipäästöistä – tämänkaltaiset ratkaisut voisivat olla yrityksille merkittävä houkutin tarjota palveluja työntekijöilleen, koska saatavilla olisi konkreettisia tietoja vaikkapa yrityksen kestävyysraportointiin. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 3) Uumajassakin nähtiin potentiaalia nimenomaan siinä, että pyöräilijöitä palveleva pysäköintiratkaisu voi tuoda työnantajille kestävästä imagoa, mikä koetaan usein tärkeäksi (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2).

Paljon potentiaalia nähtiin myös maksullisten, turvallisten liityntäpysäköintitilojen integroinnissa joukkoliikenteeseen esimerkiksi joukkoliikennesovellusten ja yhteislippujen kautta, sekä keskustojen pysäköinnin turvallisuuden parantamisessa maksullisten palvelujen avulla. Pyörätallit vaativat kovia alkuinvestointeja, mutta investoimalla pysäköinnistä kaupungille tulevaisuudessa syntyvien käyttökulujen määrää voisi alentaa. Selvityksiä ja kokeiluja kuitenkin tarvitaan vielä lisää. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 5) Kokeiluihin liittyen painotettiin sitä, että suunnitteluprosessi täytyy aloittaa huomattavasti aiemmin, kuin toteutus on aiottu suorittaa – näin voidaan varmistaa parhaiten soveltuva sijainti, sekä välttää viivästymisten aiheuttamia ongelmia (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 3).

7.2 Case-palvelujen kokemukset

Pöölin 112 paikasta noin kolmasosa on tällä hetkellä käytössä, mikä nähdään hyvänä määränä. Moovyn käyttäminen operointiin on koettu helpoksi ja sopivan sujuvaksi kuluihin verraten – pyöräpaikkavuokrien katsotaan kattavan operointikulut kohtuullisen hyvin. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 4)

Asiakaspalautetta pyöräpysäköintipalvelusta ei ole kerätty – yksittäisiä toiveita asiakkailta on tullut kerta- tai päivämaksumalliin, tilan lämmitykseen, ja tavarapyörien säilytykseen. Tila on kuitenkin mitoitettu tarkkaan tietylle määrälle kaksikerrostelineitä, joten jos erikoismittaisten pyörien pysäköintiin kohdistuisi lisää toiveita, tulisi harkita uusia tiloja sekä etenkin suurille tavarapyörille erilaista hinnoittelua. Telineistä on huomattu myös se, että kaksikerrostelineet eivät palvele paksumpirenkaisia fatbikejä – tämä nähdään myös kehityskohtena, jos uutta vastaavaa palvelua ryhdytään miettimään. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 4)

lloisena yllätyksenä palvelun tarjoamisen aikana on tullut se, että odotettujen junalla työmatkaliikkujien lisäksi myös lähiympäristön asukkaat ovat alkaneet hyödyntää turvallista pysäköintiä – tämän johdosta odotetaan, että Asemanrannan alueen rakentamisen toteutuessa myös pyöräpysäköintiasiakkaiden määrä kasvaa. Pysäköintitilaa on mainostettu sekä yhtiön että Hämeenlinnan kaupungin kanavissa, mutta parempi ohjautuvuus katuverkolta voisi mahdollisesti lisätä asiakkaita näkyvyyden kautta. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 4)

Uumajan pyörätallin 30 paikkaa ovat tällä hetkellä loppuunmyytyt, ja yleensäkin talli on lähes aina täynnä. Maksullisuuden käytön ohjaukseen liittyvä tavoite on koettu hyvin saavutetuksi, sillä tallia hyödyntävät selkeästi aktiiviset käyttäjät – arvioidaan myös, että asiakkaat voisivat olla valmiita maksamaan pysäköinnistä hiukan enemmänkin. On huomattu, että maksavat asiakkaat seuraavat hyvin tilan sääntöjä ja huolehtivat esimerkiksi pyöriensä poistosta tallista – 6 vuoden toiminnan aikana tallista on tarvinnut poistaa hylättyjä pyöriä vain kahdesti. Näistä syistä maksullisuuden on koettu tavallaan jopa lisäävän palvelun laatua. Pelkkä kulunvalvonta sekä sosiaalinen kontrolli valvontakeinona on myös koettu riittäväksi esteeksi varkauksille ja väärinkäytölle. Tila on valaistu, sen seinät ovat joka puolelta läpinäkyvät ja tallin viereisillä teillä on aina vilkasta liikennettä – sosiaalisen kontrollin määrä on siis korkea. Kuuden vuoden aikana on tapahtunut yksi pyörän osan varkaus. Valvontakameroita ollaan valmiita harkitsemaan, jos lisää ongelmia alkaa tulla, mutta tällä hetkellä niiden vaatimisiin investointeihin ei nähdä tarvetta. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2)

Itse pysäköinnin lisäksi myös pyörätallin toinen asukas, eli tavarapyörävuokraus, on ollut suuressa suosiossa. Myös pyöräilyhubin alueen pyöränpesupiste on ollut hyvin suosittu, ja vuosittain kevättä lähestyessä asiakkailta tulee kyselyjä siitä, milloin pesupiste taas avataan. Alueen ilmainen, tallin ulkopuolinen pysäköinti sen sijaan on jäänyt hyvin vähälle käytölle – alkuperäisestä paikkojen määrästä on supistettu pois kattamattomat paikat, mutta katetuissakin käyttöaste on todella pieni. Ero on huomattava maksullisiin tallipaikkoihin verrattuna, ja tämä nähdään merkinä siitä, että ihmiset ovat valmiimpia jättämään pyörän kauemmas kohteestaan, kun pysäköintipaikka on tarpeeksi hyvä. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2)

Aivan tallihankkeen alussa julkinen vastaanotto oli osittain kylmä, ja kunnan suurta alkuinvestointia kritisoitiin, koska ajateltiin, että palvelu jäisi tarpeettomaksi. Paikallisten poliitikkojen tuella talli kuitenkin rakennettiin, ja siitä on tullut hyvin suosittu osa kaupunkikuvaa. Uusien tallien mahdollisuutta liityntäpysäköintiin kaupungin rautatie-

asemille selvitetään. Vahvuudeksi on muodostunut hyvin näkyvä sijainti – tallipysäköintiä ei ole markkinoitu millään tavalla, vaan asiakaskunta on kertynyt kiinnostuneista ohikulkijoista ja tallista tutuilta kuulleista henkilöistä. Tehtyjen asiakaskyselyjen perusteella tallia käyttävät pääasiassa alueelle työmatkaliikkuajat ja alueen asukkaat. Näiden lisäksi jotkin kaukana asuvat, harvoin keskustassa asioivat henkilöt, ovat kokeneet palvelun tarjoaman lisäarvon niin suureksi, että ovat liittyneet asiakkaiksi. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 2)

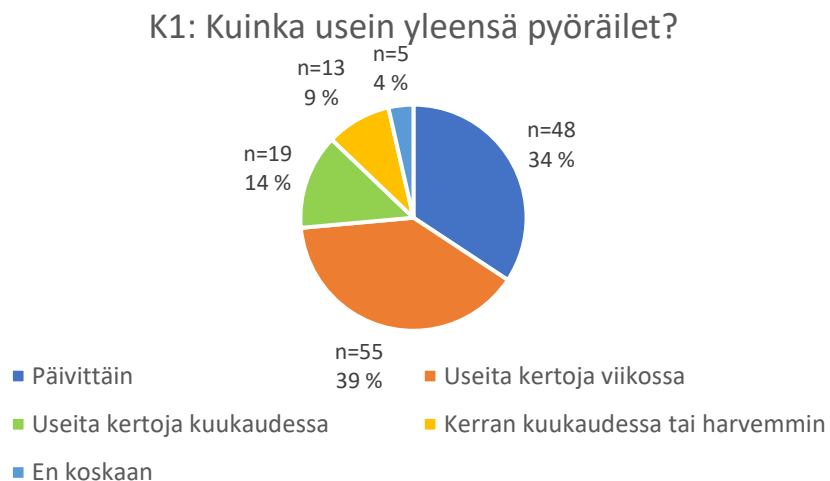
Forum Viriumin kokeilu ei ollut kovin suosittu – kokeilujaksolla tapahtui vain vähän yli 100 pysäköintitapahtumaa, ja noin 20 käyttäjää käytti palvelua useammin kuin kerran. Tämän nähtiin johtuvan suurilta osin kokeilun viivästyksen aiheuttamasta ajankohdan myöhästymisestä, sekä sijainnista, joka ei lopulta ollut kovin optimaalinen. Kokeilu herätti paljon kiinnostusta ja keskustelua niin perinteisessä mediassa kuin sosiaalisessa mediassakin, sijaitti hyvin näkyvällä paikalla, ja sovellukseen rekisteröityneitä käyttäjiä oli paljon. Nämä tekijät eivät kuitenkaan johtaneet niin suureen pysäköintimäärään, kun oli odotettu. Asiakaspalautte, jota ei kylläkään ollut paljoa, oli kuitenkin pääasiassa positiivista – samankaltaisia kokeiluja kaivattiin lisää. Kontteihin toivottiin lisätilaa ja pidempää pysäköintiä, ja kyselyitä tuli myös sähköpyörien latausmahdollisuudesta. Onnistumiseksi kokeilussa nähtiin pyöräilyjärjestöjen osallistaminen kokeilun aikana – pyöräilyaktiiveja haluttiin aktiivisesti kuulla suunnittelussa ja heitä haluttiin testaamaan palvelua, mistä osallistuneet järjestöt olivat hyvin tyytyväisiä. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 3)

Lahden kokeilu oli haastattelun aikaan ehtinyt olla toiminnassa vasta kaksi viikkoa, joten kokemuksia ei vielä oikein ollut ehtinyt kertyä. Jotkin yksittäiset asiakkaat olivat kuitenkin jo ehtineet testaamaan tallia. Jatkokehityspotentiaalia nähtiin luvussa 6.4 mainitun maksukaton asettamisessa järjestelmään, sekä pysäköintipalvelun integroinnissa joukko-liikennesysteemeihin – näistä päällimmäisenä VR, sillä tilan sijainti matkakeskuksessa palvelee parhaiten rautatieliikennettä. Pysäköintipalvelun suunnitteluvaiheessa harkittiin myös kuukausimaksuun perustuvaa maksumallia, mutta tästä luovuttiin, sillä haluttiin palvella myös satunnaiskäyttäjiä, joiden on mahdollisesti vaikea arvioida etukäteen palvelun arvoa itselleen. Lisäksi kuukausimaksupalveluihin rekisteröinnin tai uuden sovelluksen lataamisen aiheuttamia kynnyksiä haluttiin pyrkiä välttämään. (Henkilökohtainen tiedonanto, Haastattelu 5)

7.3 Liikkujiin kysely

Kyselyyn saatiin 140 kokonaista vastausta. Vastaamisen aloittaneista 9 % jätti vastaamisen kesken, ja nämä rajattiin tulosten analyysin ulkopuolelle. Ensimmäisessä kysymyksessä (kuva 1) kartoitettiin vastaajien pyöräilyn määrää. Vastaajista yhteensä 73 % pyöräilee yleensä vähintään useita kertoja viikossa, ja yhteensä 87 % vähintään useita kertoja kuukaudessa. Vain 13 % vastaajista pyöräilee korkeintaan kerran kuukaudessa, ja näistä kokonaan pyöräilemättömiä vastaajia oli 4 % (n=5). Kokonaan pyöräilemättömät rajattiin pois kaikista seuraavista kysymyksistä, paitsi kysymyksestä 5, jossa kartoitettiin pyöräilyä vähentäviä pysäköintiin liittyviä tekijöitä (kuva 5). Saavutetun vastaajakunnan pyöräilyaktiivisuus oli selkeästi perusväestöä enemmän – vuoden 2023 henkilöliikennetutkimuksen mukaan pyörällä kuljetaan keskimäärin vain 0,2 matkaa päivässä.

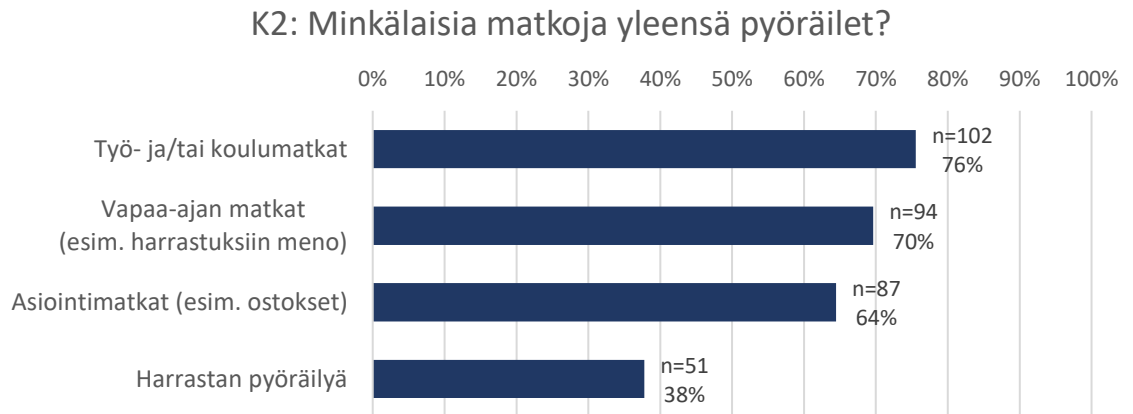
Kuva 1 Kuinka usein yleensä pyöräilet?



Matkan tyyppiä kartoittavassa kysymyksessä (kuva 2) sai valita useamman vaihtoehdon. Suurin osa vastaajista ilmoitti kulkevänsä pyörällä työ- ja/tai koulumatkoja (76 %). Toiseksi

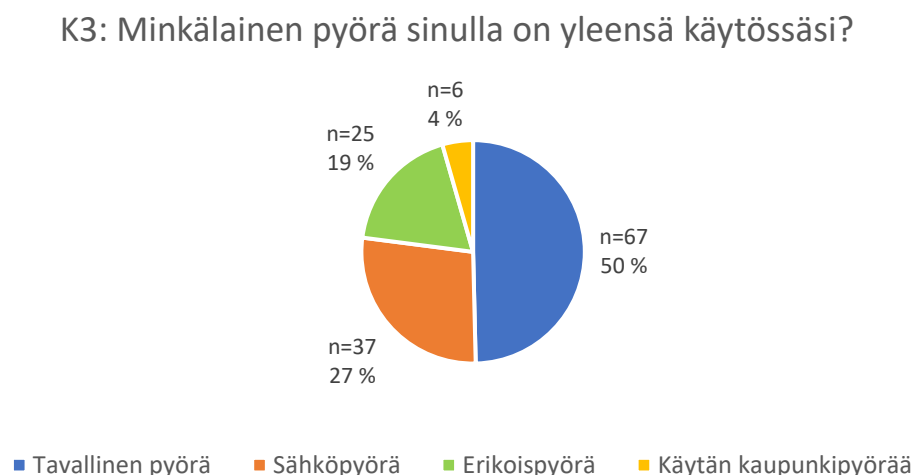
ja kolmanneksi tulivat vapaa-ajan matkat (70 %) ja asiointimatkat (64 %). Yli kolmasosa vastaajista myös kertoi harrastavansa pyöräilyä (38 %).

Kuva 2 Minkälaisia matkoja yleensä pyöräilet?



Vastaajista suurin osa vastasi käyttävänsä pääasiallisena pyöränään tavallista polkupyörää (kuva 3). Näiden jälkeen seuraavaksi suurin osuus oli sähköpyörillä ja sitten erikoispyörillä (joihin laskettiin kuuluvaksi esimerkiksi tavarapyörät, nojapyörät ja maastopyörät). Kyselyyn sisällytettiin myös kaupunkipyörävaihtoehto – näitä vastauksia tuli vähiten, vain 6 kappaletta.

Kuva 3 Minkälainen pyörä sinulla on yleensä käytössäsi?

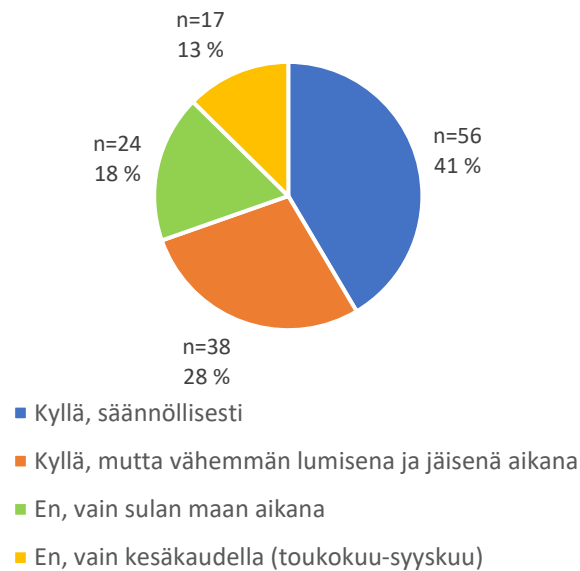


Pyöräilyn ympärivuotisuutta kartoittavassa kysymyksessä (kuva 4) yllättäen vain vajaa kolmasosa vastaajista kertoi pyöräilevänsä vain sulan maan aikana. 41 % vastaajista

pyöräilee säännöllisesti ympäri vuoden, ja 28 % pyöräilee ympärivuotisesti mutta vähemmän lumisella ja jäisellä säällä. Koko sulan maan ajan pyöräilijöitä oli 18 % ja vain kesäkauden pyöräilijöitä 13 %.

Kuva 4 Pyöräiletkö ympärivuotisesti?

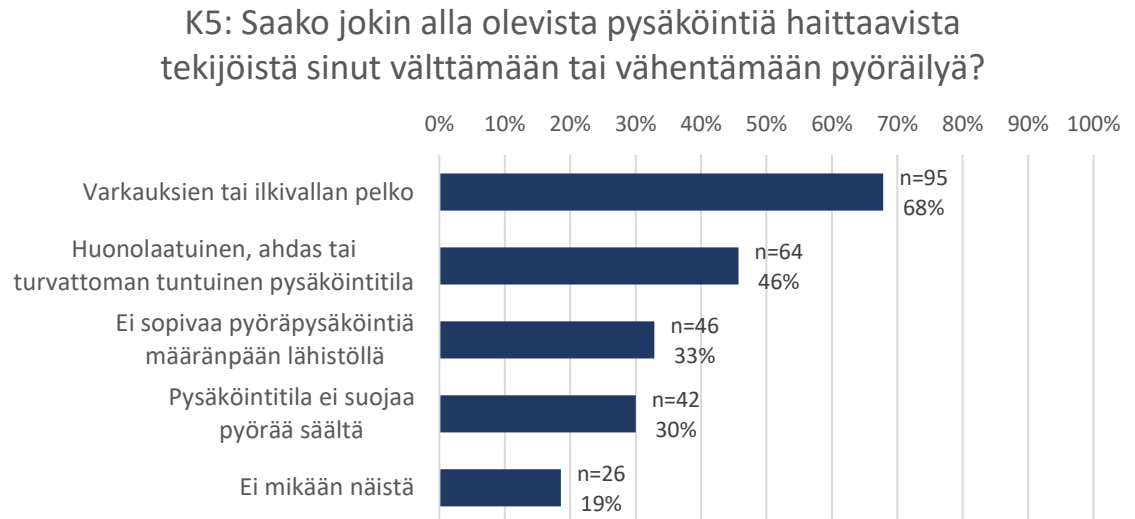
K4: Pyöräiletkö ympärivuotisesti?



Pysäköintiä haittaavista, pyöräilyä vähentävistä tekijöistä selkeästi yleisimmäksi nousi varkauksien ja ilkeiden pelko (kuva 5). Vastaajista 68 % ilmoitti sen vaikuttavan itseensä. Seuraavaksi eniten vastaajia haittasi pysäköintitilan huono laatu, ahtaus ja turvattomuuden tunne: näitä vastaajia oli 46 %. Lähes kolmasosa vastaajista haittasi pyöräpysäköinnin

puute kohteen läheisyydessä sekä sääoloja kestämaton pysäköintitila. Noin viidesosa vastaajista ei kokenut minkään näistä tekijöistä vaikuttavan pyöräilyään vähentävästi.

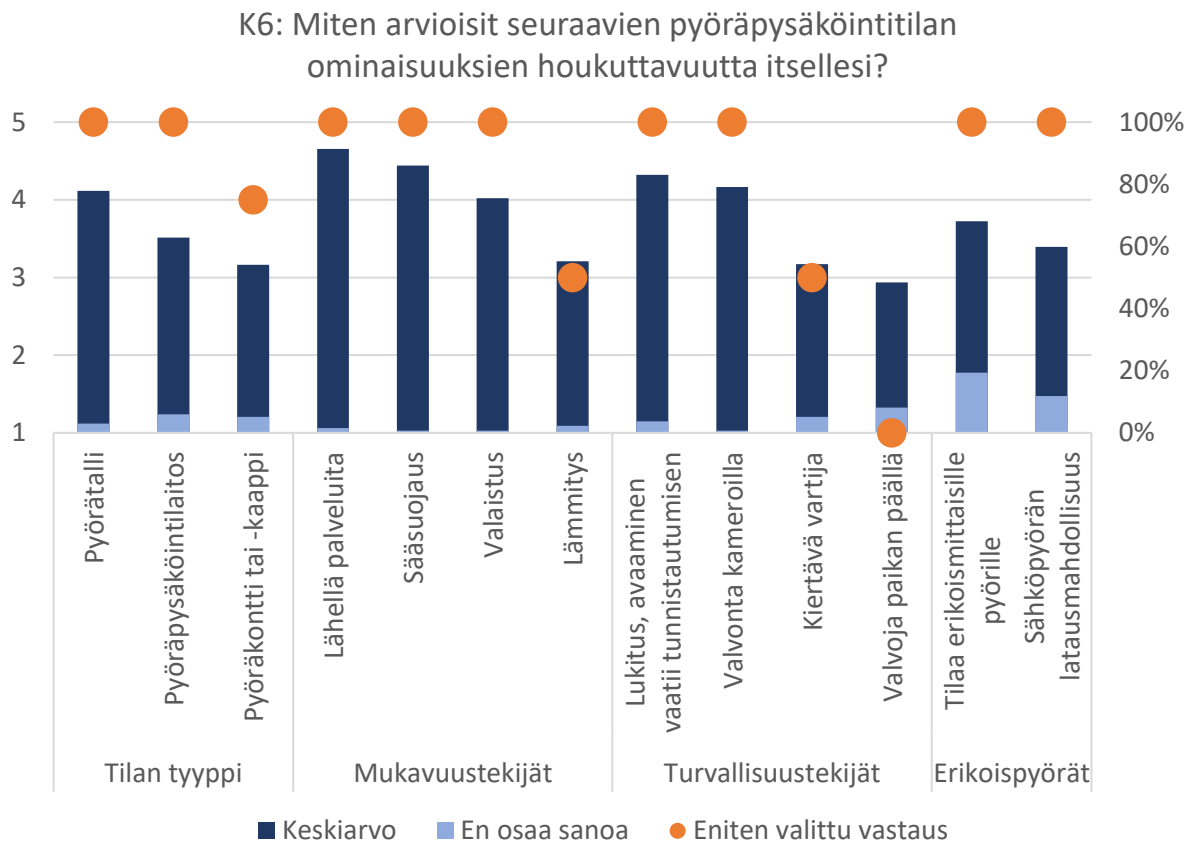
Kuva 5 Saako jokin alla olevista pysäköintiä haittaavista tekijöistä sinut välttämään tai vähentämään pyöräilyä?



Seuraavassa kuvaajassa (kuva 6) esitetään vasemmanpuoleisella akselilla ominaisuuksien suosioista kertovat keskiarvo sekä eniten vastauksia saanut vaihtoehto, sekä oikeanpuoleisella akselilla ”En osaa sanoa”-vastausten osuus vastausten kokonaismäärästä. Vastaajille tarjottiin arviointiasteikko yhdestä viiteen, missä 1 = ”ei houkutteleva” ja 5 = ”hyvin houkutteleva”. Pysäköintitilan tyypeistä suosituimmaksi nousi pyörätalli. Mukavuus-tekijöiden kategoriassa suosituimpia ominaisuuksia olivat keskeinen sijainti (sijainti palveluiden lähellä) sekä sääsuojaus. Valaistus houkutti vastaajia hieman vähemmän. Turvallisuuskategoriassa suosikit olivat tunnistautumisella avattava lukitus ja kameravalvonta. Erikoispyöräkategoriassa, jossa selvitettiin mielenkiintoa erikoismittaisille pyörille sopivaan mitoitukseen sekä sähköpyörien latausmahdollisuuteen, saatiin eniten ”en osaa sanoa” -vastauksia, mikä voi kertoa siitä, että muiden kuin erikoismittaisien tai sähköpyörien omistajien on vaikea arvioida näiden ominaisuuksien tarvetta. Vastausten keskiarvokaan ei ole huippuun verrattuna kovin suuri. Kaikista ominaisuuksista vastaajia kiinnosti vähiten pysäköintitilan lämmitys, sekä tilassa paikalla pysyvä tai alueella kiertävä vartija. Keskiarvot myötäilevät suurimmalta osin eniten valittua vastausta. Vain

pyöräpysäköintilaitoksen, paikalla pysyvän vartijan sekä erikoispyörien kategorian kysymykset aiheuttivat yli yhden pisteen hajontaa.

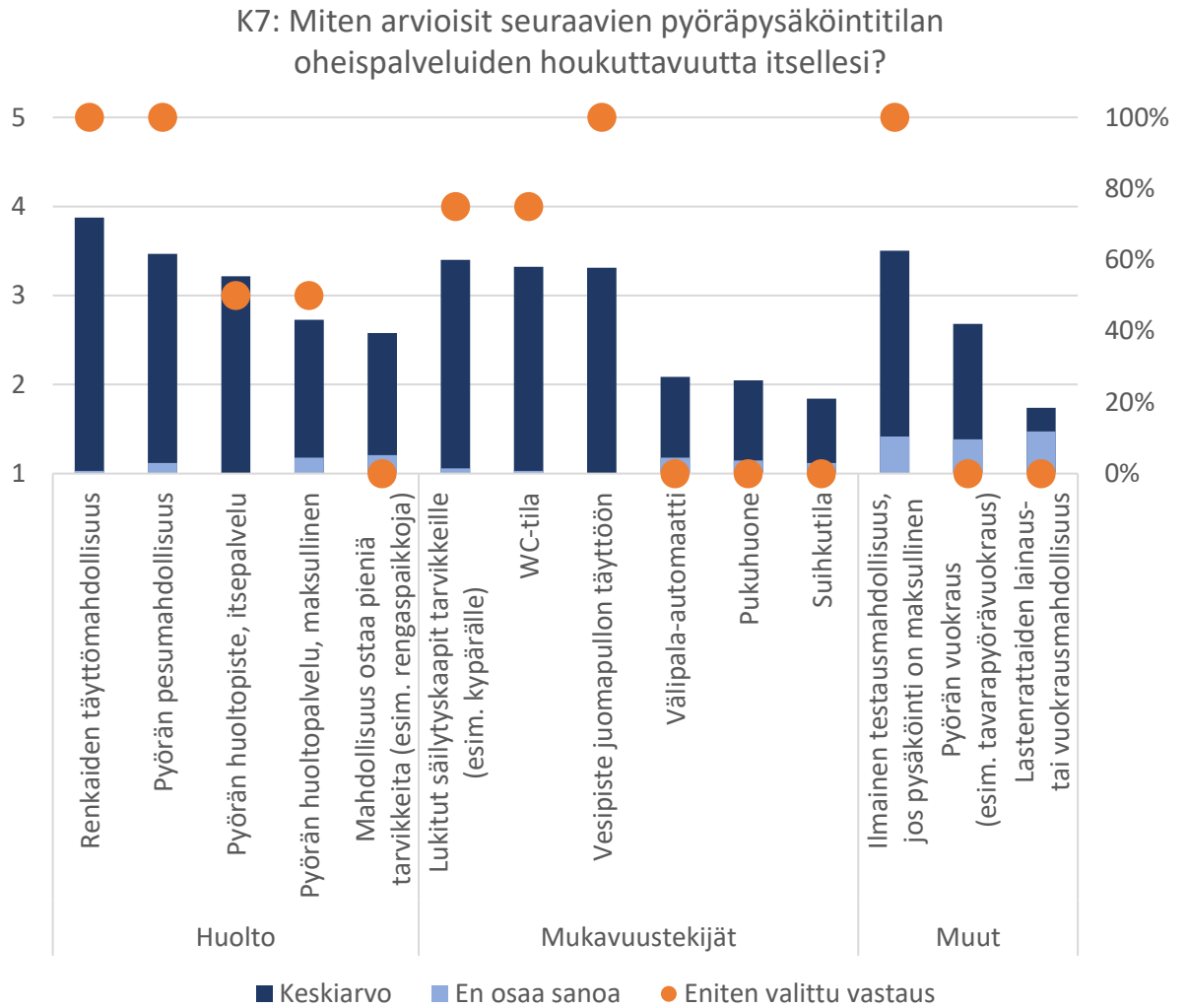
Kuva 6 Miten arvioisit seuraavien pyöräpysäköintitilan ominaisuuksien houkuttavuutta itsellesi?



Oheispalveluiden houkuttelevuus oli selkeästi alhaisempaa kuin edellisen kysymyksen ominaisuuksien. Kuvaajassa (kuva 7) esitetään jälleen vasemmanpuoleisella akselilla ominaisuuksien suosiosta kertovat keskiarvo sekä eniten vastauksia saanut vaihtoehto, ja oikeanpuoleisella akselilla "En osaa sanoa"-vastausten osuus vastausten kokonaismäärästä. Yksikään ei yltänyt keskiarvoltaan yli neljän, ja usean palvelun kohdalla keskiarvo poikkeaa voimakkaasti eniten valitusta vastauksesta, eli hajonta oli suurta. "En osaa sanoa"-vastauksia oli myös paljon. Huoltotekijöistä suosituimmiksi nousivat renkaiden täyttömahdollisuus ja pyörän pesupiste. Mukavuustekijöistä samalle viivalle ylsivät säilytyslokerot, vesipiste juomapullon täyttöön ja wc-tilat. Muista tekijöistä taas ilmainen testausmahdollisuus on suosituin, mutta koko kategoriassa noin 10 % vastauksista oli "en

osaa sanoa”. Vähiten vastaajia kiinnostivat pukeutumis- ja suihkumahdollisuus sekä välipala-automaatti, sekä lastenrattaiden lainaus.

Kuva 7 Miten arvioisit seuraavien pyöräpysäköintitilan oheispalveluiden houkuttavuutta itsellesi?

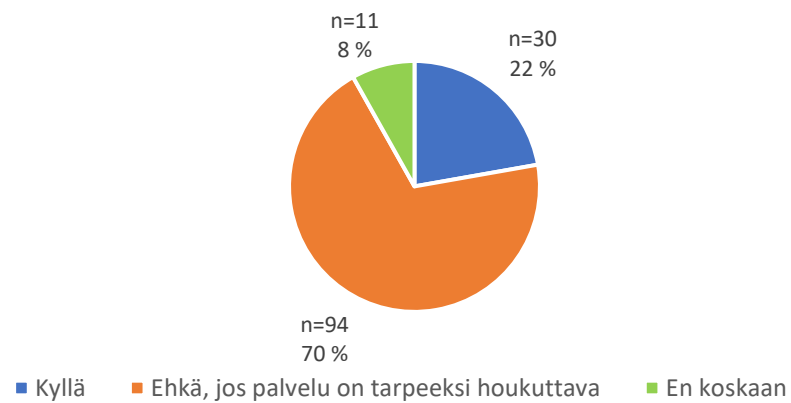


Maksuhalukkuudesta kysellessä suurin osa vastaajista ilmoitti olevansa ainakin joillain ehdoin mahdollisesti valmis maksamaan pysäköinnistä (kuva 8). Näistä 22 % vastasi kyllä

ilman mitään ehtoja, ja 70 % vastasi ehkä, jos palvelu on tarpeeksi houkuttava. Vain 8 % kieltäytyisi ehdottomasti maksamasta pyöräpysäköinnistä.

Kuva 8 Jos pysäköintitila tarjoaisi listattuja houkuttavia ominaisuuksia ja oheispalveluita, voisitko olla valmis maksamaan palvelusta?

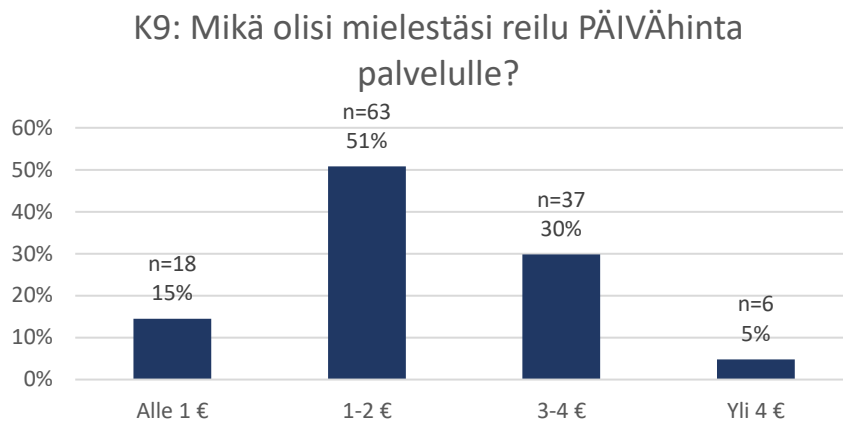
K8: Jos pysäköintitila tarjoaisi listattuja houkuttavia ominaisuuksia ja oheispalveluita, voisitko olla valmis maksamaan palvelusta?



Ne vastaajat, jotka vastasivat, etteivät maksaisi koskaan pyöräpysäköinnistä, rajattiin pois hintakysymyksistä – jäljelle jäi siis 124 vastaajaa. Reilua päivähintaa kysyttäessä selkeästi suosituin vaihtoehto oli 1–2 €, ja seuraavaksi suosituin 3–4 € (kuva 9). Näitä vastaajia oli

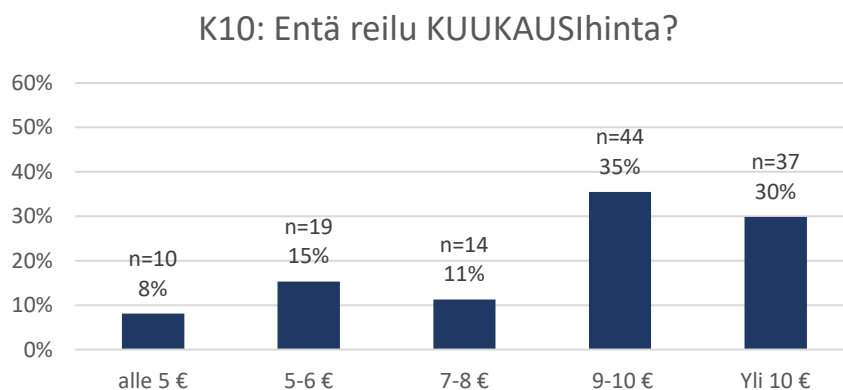
51 % ja 30 %. Vastaajia, jotka halusivat maksaa näitä vähemmän, oli 14 %, ja enemmän 5 %.

Kuva 9 Mikä olisi mielestäsi reilu päivähinta palvelulle?



Sen sijaan reilua kuukausihintaa kysyttäessä mielipiteet olivat hiukan hajautuneempia. Kuitenkin suurin osa vastaajista arvioi sopivan kuukausimaksun arvon olevan kysytyn asteikon kalliimmasta päästä: 63 % vastaajista olisi valmis maksamaan kuukaudessa 9 € tai enemmän, ja 30 % olivat valmiita maksamaan 10 € tai enemmän (kuva 10). Vaihtoehtoista vähiten sopivaksi arvioitiin alle 5 € ja 7–8 €.

Kuva 10 Entä reilu kuukausihinta?

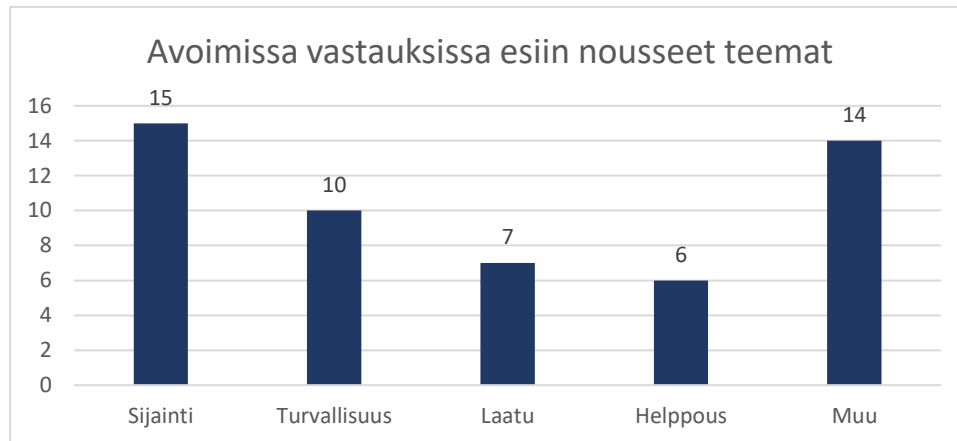


7.3.1 Avoimet vastaukset

Kyselyn lopussa oli avoin vastauslaatikko, johon sai halutessaan kirjoittaa aiheen herättämiä ajatuksia tai palautetta kyselystä. Näitä avoimia vastauksia saatiin 44

kappaletta. Useassa vastauksessa puhuttiin nimenomaan Kuopiosta. Vastauksissa esiin nousseet teemat jaettiin karkeasti kategorioihin: helppous, sijainti, laatu, turvallisuus ja muut (kuva 11).

Kuva 11 Avoimissa vastauksissa esiin nousseet teemat



Kategorioista useimmin mainittiin sijainti. Vastauksista kuudessa mainittiin turvallisen pysäköinnin tarve rautatie- ja bussiasemilla ja neljässä nousi esiin kaupungin keskusta. Lisäksi mainittiin neljä kertaa työpaikka- ja kerran asukas-pysäköinti – näihin liittyen esiin nousi tarve työpaikkojen tarjoamalle tuelle työmatkapyöräilyyn, ja asukkaiden tarve kunnolliselle lukitulle pysäköinnille. Muutamassa vastauksessa painotettiin myös sitä, että pysäköintitilan pitäisi kytkeytyä hyvin ympäröivään pyöräilyverkostoon ja liikennejärjestelmään – tärkeää olisi sijainti mahdollisimman houkuttavalla paikalla palveluiden lähellä ja hyvät liikenneyhteydet. Useassa näistä sijaintiin liittyvistä vastauksista mainittiin tarve turvallisille ja laadukkaille paikoille sähköpyörän pysäköintiä varten keskusta- tai liityntäpysäköinnissä.

Kuudessa sijaintiin liittyvässä vastauksessa mainittiin Kuopio – näistä kahdessa esiin nostettiin tarve turvalliselle, luotettavalle pysäköinnille matkakeskuksella ja neljässä pysäköinnille keskustassa, sekä yhdessä myös pysäköinnille Novapoliksen työpaikkakeskitymissä Microkadulla ja Viestikadulla olemassa olevien paikkojen ahtauden ja turvattomuuden tunteen takia.

Toiseksi eniten vastauksissa nousi esiin turvallisuuden tarve – varkauden ja ilkivallan pelko tunnistettiin kynnystekijäksi pyöräilylle. Turvallisuus ja sijainti teemoina liittyivät usein toisiinsa: turvallista pysäköintiä kaivattiin eniten liityntäpysäköinnissä ja keskustassa. Myös turvallisuuden tunne, ja siihen liittyen näkyvä, valaistu sijainti ja sosiaalinen kontrolli

nousivat esille. Isoihin pysäköintilaitoksiin liittyen mainittiin niihin mahdollisesti liittyvä turvattomuuden tunne. Vartiointi joko henkilökohtaisesti tai kameran kautta nostettiin esiin. Yksittäisessä vastauksessa mainittiin, että turvallisen pysäköinnin saatavuus varmasti lisäisi omaa asiointipyöräilyä keskustaan.

Laatu ja pysäköinnin helppous nousivat esiin seitsemän ja kuusi kertaa. Laadun osalta esiin nousivat kunnollisten pysäköintitelineiden tärkeys, sääsuoja (vähintään katos) ja tilan väljyys. Myös siisteyden, ja pölysuojauksen, tärkeys nousi esiin. Helppouden suhteen puhutti paljon se, että pysäköintitila tulisi olla helposti saavutettavissa ja tunnistautumisen ja käytön pitäisi olla helppoa. Sovellukset mainittiin parissa vastauksessa hankaliksi ja ei kovin houkutteleviksi. Laadukkaissa ja lisäpalveluja sisältävissä pysäköintipalveluissa nähtiin myös yksittäisessä vastauksessa potentiaalia oman arjen helpottamiseen.

Muissa vastauksissa nousi esille se, että tämän tyyppiset palvelut eivät ole vielä tuttuja, joten niiden tarpeellisuuden arviointi koettiin hankalaksi. Tämän lisäksi nousi esille hinta – tärkeäksi koettiin se, että hinta vertautuu järkevässä suhteessa autopysäköinnin hintaan, vaikkapa tilankäytön mukaisesti. Vaihtoehtona mainittiin myös järjestely, jossa ainakin joistakin lisäpalveluista maksetaan lisähinta erikseen, ja palvelun perushinta olisi matala. Kaupallisesti toimivien ratkaisujen löytäminen mietitytti paria vastaajaa, ja samoin teki pyöräkaappien käytettävyys ja turvallisuus. Yhdessä vastauksessa esitettiin huoli, että maksulliset pyöräpysäköinnin palvelut syrjäyttäisivät ilmaisen pysäköinnin huonommille alueille. Tämä vaikeuttaisi tai jopa estäisi niiden henkilöiden pyöräilyä, jotka syystä tai toisesta eivät pysty maksamaan palvelusta.

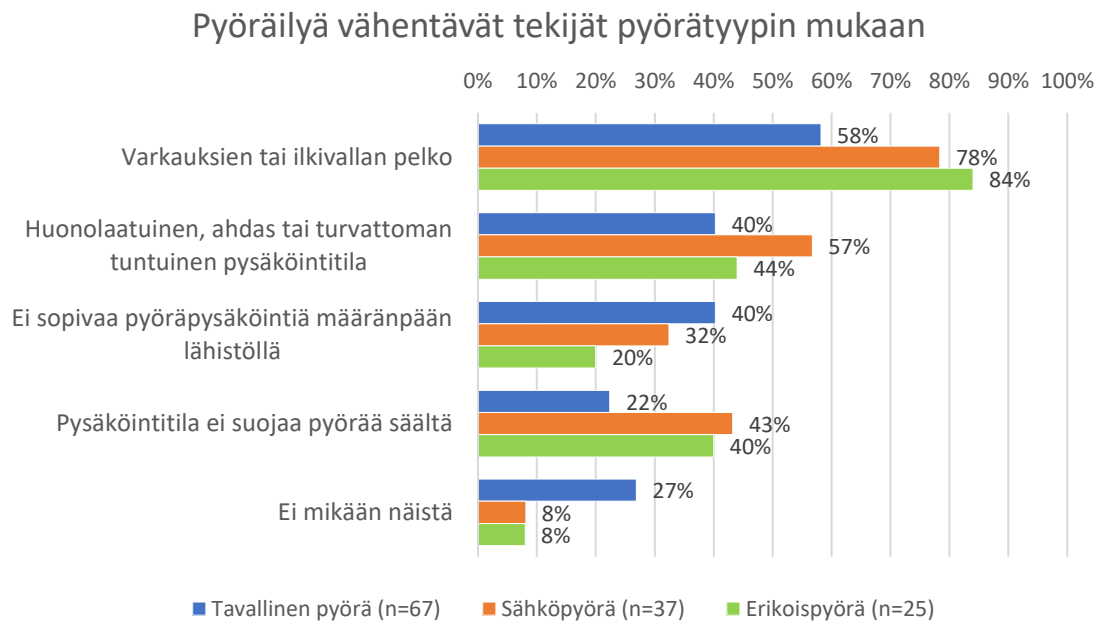
7.3.2 Pysäköintipalvelun kohderyhmät

Kirjallisuustutkimuksen perusteella arvioitiin, että pyörän arvolla olisi vaikutusta maksuhalukkuuteen. Pyörän arvoa kysyttiin kyselyssä yleisimmin käytetyn pyörän tyyppin kautta. Yksi mahdollisista kategorioista, kaupunkipyörä, jätettiin pois näistä vertailuista, koska kaupunkipyörän valinneita vastaajia oli vain kuusi, joten saatujen vastauksien ei voida katsoa olevan muiden pyörätyyppien kanssa vertailukelpoisia tai edes suuntaa antavia.

Kysymyksessä, jossa kartoitettiin pyöräilyn esteitä, nousi esiin se, että varkauden tai ilkeän pelko sekä sääsuojan puute vaikuttavat pääpyöränään sähkö- ja erikoispyöriä käyttäviin liikkujiin huomattavasti enemmän, kuin tavallisilla pyörillä liikkujiin (kuva 12). Lisäksi huonolaatuinen, ahdas tai turvattoman tuntuinen pysäköintitila vaikutti muita

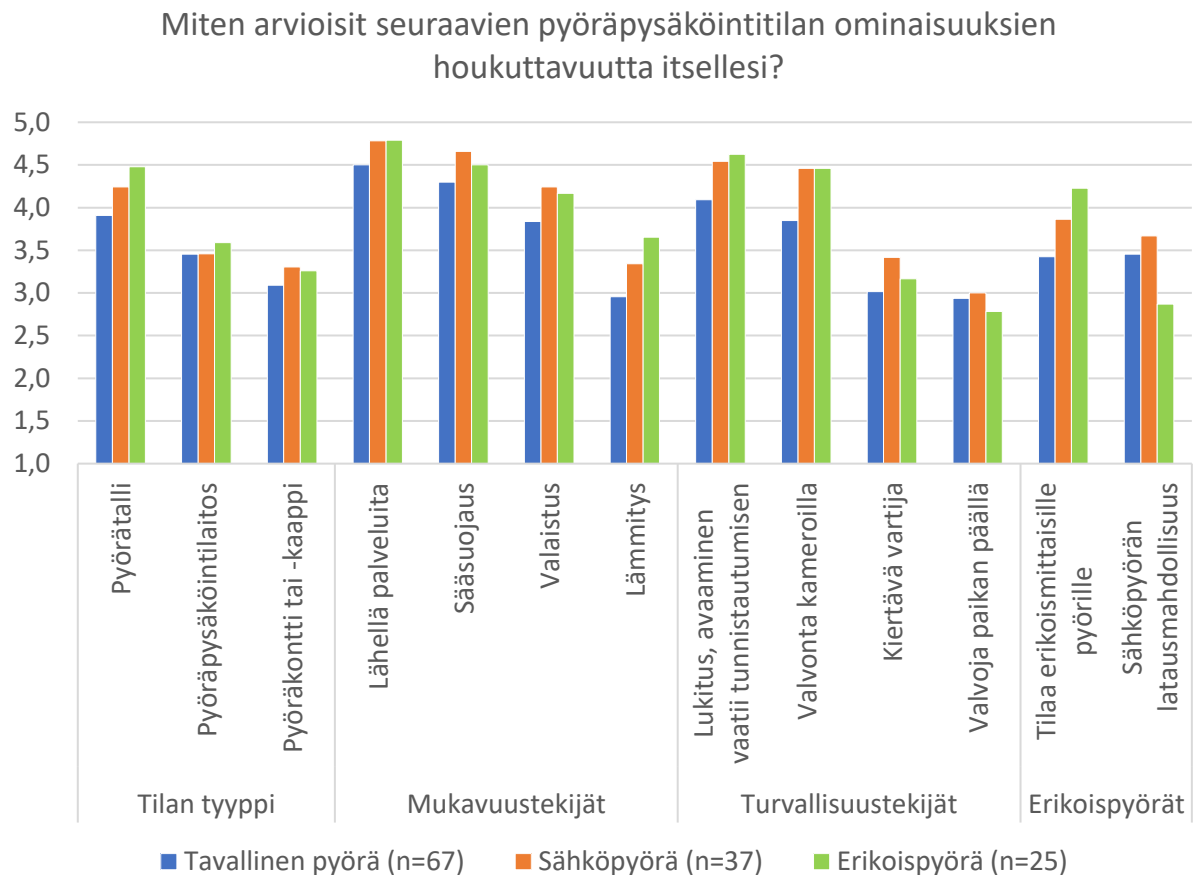
enemmän sähköpyöräilijöihin. Tavallisilla pyörillä liikkujat kokivat muita enemmän, ettei mikään listatuista pyöräilyn esteistä ollut itselle pyöräilyä vähentävä tekijä.

Kuva 12 Pyöräilyä vähentävät tekijät pyörätyypin mukaan



Kun kartoitettiin pysäköintitilan ominaisuuksien houkuttavuutta, lähes kaikissa vaihtoehdoissa sähkö- ja erikoispyörillä kulkijoiden mielenkiinto oli hieman korkeampi tavallisilla pyörillä kulkijoihin verrattuna (kuva 13). Etenkin lukitus ja kameravalvonta kiinnostivat sähkö- ja erikoispyöräilijöitä tavallisilla pyörillä kulkijoita enemmän. Erikoispyöräilijät olivat myös kiinnostuneempia tilan lämmityksestä.

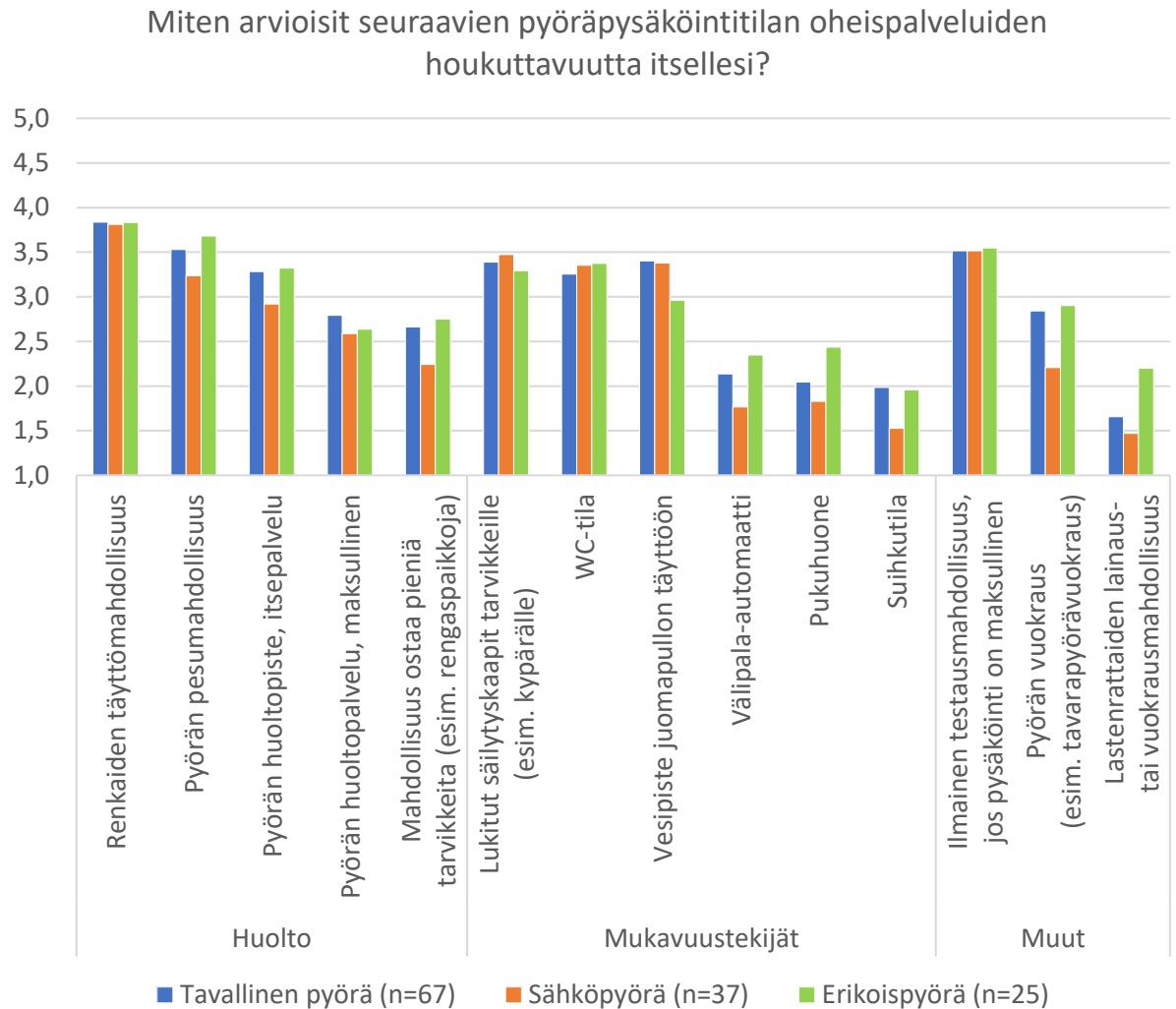
Kuva 13 Pysäköintitilan ominaisuuksien houkuttavuus pyörätyypin mukaan



Lisäpalveluiden kohdalla pyörätyyppien välinen hajonta oli suurempaa (kuva 14).

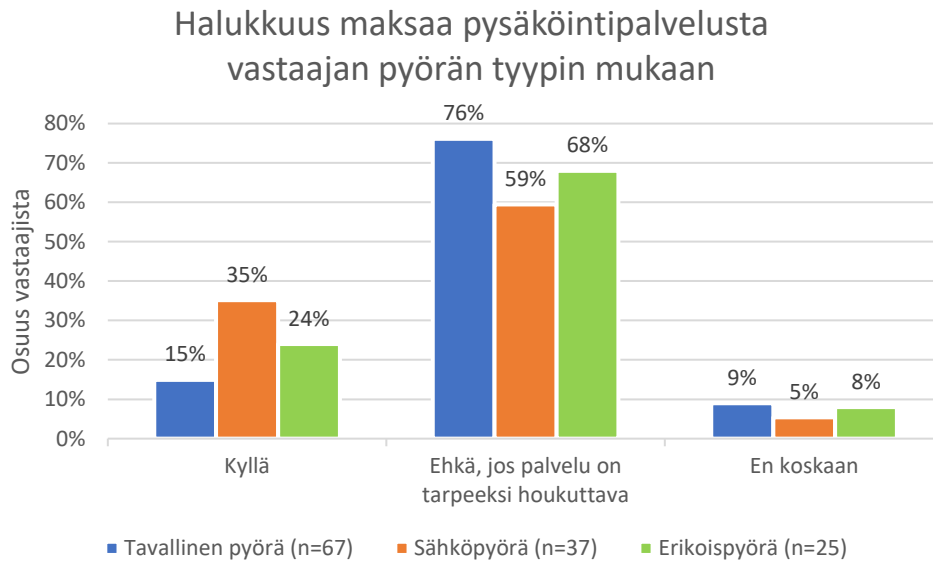
Sähköpyörillä kulkijoita huoltoon liittyvät lisäpalvelut sekä välipala-automaatti ja suihku- ja pukeutumistilat vaikuttivat kiinnostavan muita vähemmän. Erikoispyörillä kulkijoita kiinnosti muita enemmän lastenvaunujen lainausmahdollisuus.

Kuva 14 Pysäköintitilan lisäpalveluiden houkuttavuus pyörätyypin mukaan



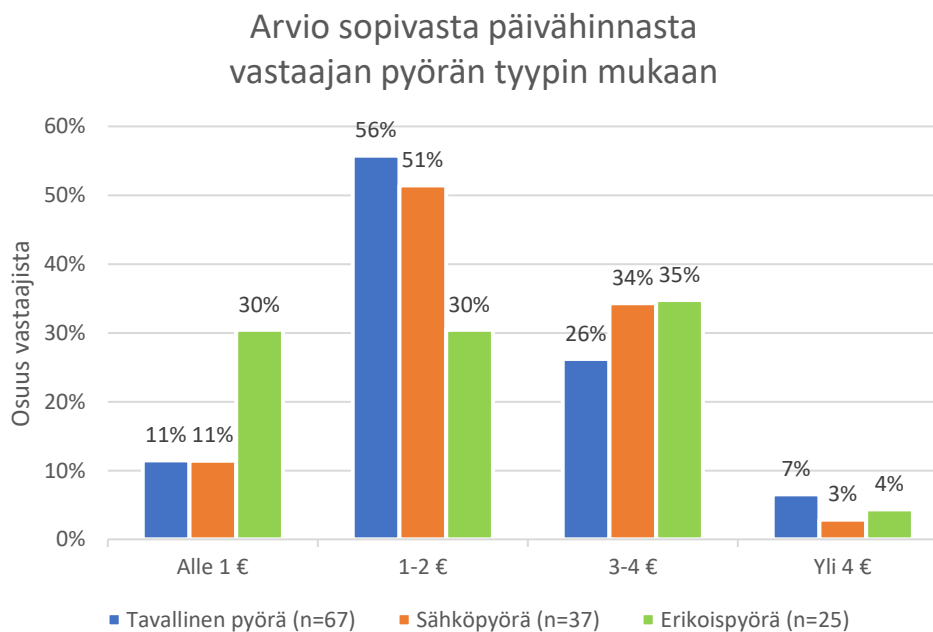
Pyörän tyypillä vaikuttaisi olevan vaikutus maksuhalukkuuteen. Sähköpyörien ja erikoispyörien omistajat vaikuttavat olevan valmiimpia maksamaan laadukkaasta pyöräpysäköintipalvelusta kuin tavallisten polkupyörien omistajat (kuva 15). Sähköpyörällä liikkujat olivat kaikista valmiimpia maksamaan – heistä noin kolmasosa ilmoitti olevansa valmis maksamaan ilman ehtoja. Erikoispyörällä liikkujat olivat tavallisilla pyörillä liikkujia maksuhalukkaampia, mutta eivät yhtä innokkaita kuin sähköpyöräilijät. Osuudet ”En koskaan” vastauksista olivat kuitenkin hyvin lähellä toisiaan joka kategoriassa – maksuhalukkuus ei siis missään nimessä riipu pelkästään pyörän arvosta.

Kuva 15 Maksuhalukkuus vastaajan pyörän tyypin mukaan



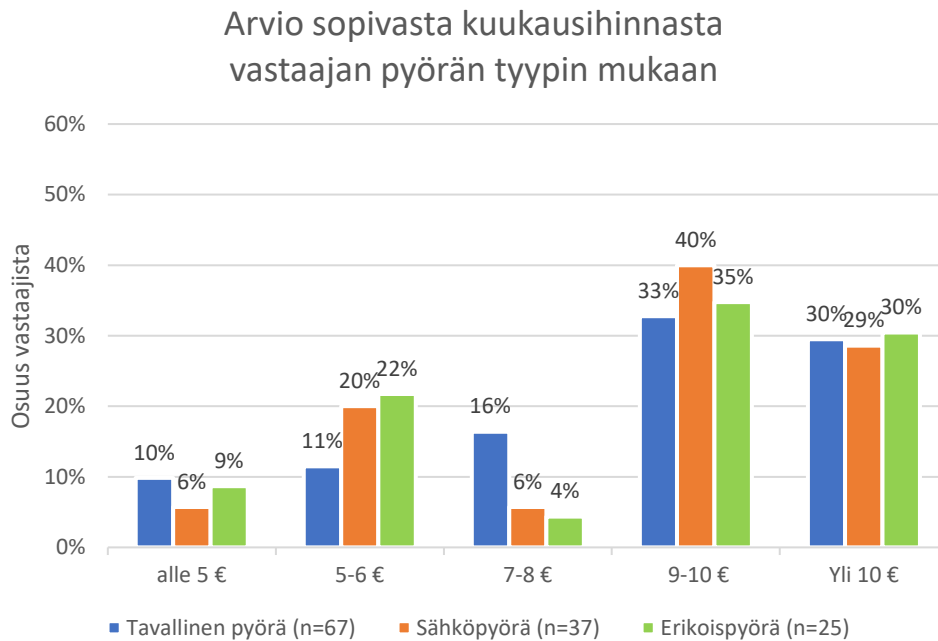
Arviot sopivasta päivähinnasta jakoutuivat aika samanlaisesti kuin koko vastaajaryhmän valitsemien vastausten kuvaaja. Erikoispyörällä liikkujien mielipiteet hinnasta jakoutuivat tasaisemmin kuin muiden ryhmien (kuva 16). Tavallisten pyörien omistajat vaikuttavat kaipaavan pääasiassa muita ryhmiä hiukan halvempaa hintaa. Vastaajista hyvin pieni osa, pyörän tyypistä riippumatta, oli valmis maksamaan 4 € korkeampaa päivähintaa.

Kuva 16 Arvio sopivasta päivähinnasta vastaajan pyörän tyypin mukaan



Arviot sopivasta kuukausihinnasta jakautuivat hiukan tasaisemmin (kuva 17). Sähkö- ja erikoispyörillä liikkujat vaikuttivat kokevan suosituimman 9–10 € hinnan hiukan reilummaksi, kuin tavallisilla pyörillä kulkijat, mutta erot eivät ole kovin suuria. Jostain syystä hintakategoria 7–8 € houkutti vähemmän sähkö- ja erikoispyörillä liikkujia.

Kuva 17 Arvio sopivasta kuukausihinnasta vastaajan pyörän tyypin mukaan



8 Johtopäätökset

Tässä luvussa tehdään katsaus työn tuloksista, ja pohditaan sekä peilataan opittua case-tapaukseen eli Kuopion pyörätalliin. Lukuun sisältyy myös tutkimuksen arviointi ja tunnistetut jatkotutkimustarpeet.

8.1 Keskeiset tulokset

Työn aikana löydettiin useita eri maksullisen pyöräpysäköinnin toteutusmuotoja sekä aiempia ja viimeaikaisia palvelukokeiluita. Tarkemmin tutkituissa case-palveluissa tarjonta perustui samansuuntaisiin tavoitteisiin, mutta tarjottujen palveluiden maksullisuuden perusteissa oli joitakin eroja. Täysin kaupalliselta pohjalta palveluja ei kuitenkaan ainakaan toistaiseksi olla pystytty onnistuneesti tarjoamaan, eikä onnistumista nähdä todennäköisenä, mutta kaupalliset palvelut kyllä kiinnostaisivat. Palvelutyyppejä löydettiin

kolmenlaisia: pysäköintilaitos, pyörätalli sekä pyöräkontti tai -kaappi. Kaikissa tutkituissa palveluissa (pois lukien Lahden pyörätallikokeilu) kulunvalvonta sekä maksullisuus perustuivat palveluun rekisteröitymiseen. Kuukausimaksu tai tuntimaksu olivat yleisiä maksumalleja, mutta vuorokausimaksujakin on toteutettu. Case-palveluiden tarjoamisen tavoitteet liittyivät kestävän kehityksen tukemiseen sekä varkausturvallisten tilojen tarjoamiseen, ja maksullisuus liittyi kulujen kattamiseen, käyttäjäkunnan valikointiin, kulunvalvonnan toteuttamiseen sekä väärinkäytön ja liian pitkäaikaisen pysäköinnin estämiseen.

Case-palveluissa varsinaisten palveluntarjoajien osalta kummankin menestys ja suosio koettiin hyväksi, ja kestävän liikkumisen tukemisen sekä turvallisen pysäköintitilan tarjoamisen tavoitteet on koettu hyvin saavutetuksi. Palvelun yhteydessä tarjottavat itsepalveluhuoltopisteet ovat olleet suosittuja, ja Uumajassa erityisesti pisteellä oleva pyörän pesupaikka on pidetty. Kokeiluista Helsingin Bikeloop-kokeilu ei menestynyt kovin hyvin, minkä nähtiin johtuvan palvelulle valikoidusta hieman huonosta sijainnista ja ajankohdasta, ja Lahden kokeilu oli niin tuore, että tietoa menestyksestä oli liian aikaista arvioida – kokeilun on kuitenkin tarkoitus jatkua vielä ensi vuodelle, joten sitä kannattaa tarkastella myöhemminkin.

Haastattelujen sekä kyselytutkimuksen tulokset tukivat aiemmin aiheeseen tehtyjä tutkimuksia – osa pyöräilijöistä on valmis maksamaan pyöräpysäköinnistä pieniä määriä, jos se on tarpeeksi laadukasta ja turvallista. Toisaalta suoraan maksuhalukkaita pyöräilijöitä on muita vähemmän, joten myös ilmaisen pysäköinnin turvallisuutta ja laatua täytyy kehittää, jotta laadukkaan pysäköinnin maksullisuus ei muodostu kynnykseksi pyöräilylle. Tärkeäksi houkutteeksi pyöräilijöille nähtiin lisäarvon tarjoaminen pysäköintitilan turvallisuudella, laadulla sekä oheispalveluilla. Tärkeimmät ominaisuudet maksulliselle pysäköintitilalle ovat keskeinen sijainti, sääsuoja, lukitus ja kameravalvonta, ja tärkeimmät lisäpalvelut ovat pyörän huoltoon liittyvät renkaiden täyttömahdollisuus ja pyörän pesupiste, sekä säilytyslokerot. Reiluksi pysäköinnin hinnaksi arvioitiin kyselytutkimuksessa 1–2 € /vrk ja 9–10 €/kk – nämä luvut vastaavat osin aiempia tutkimuksia sekä nykyisiä palveluntarjoajien hintoja. Vastaajista 70 % ilmoitti voivansa ehkä maksaa listattuja ominaisuuksia ja lisäpalveluita tarjoavasta pysäköintipalvelusta tietyin ehdoin, ja 22 % oli valmis maksamaan ilman ehtoja.

Niin aiemmin toteutetuissa tutkimuksissa kuin palveluntarjoajien kokemuksissakin on nähty maksullisen pyöräpysäköinnin palveluiden vastaavan asukas-, työpaikka- kuin liityntäpysäköinninkin tarpeisiin. Saavutettava turvallisuus- ja luotettavuustaso houkuttaa

monien erilaisten pyörien omistajia palvelun pariin – eniten maksulliset palvelut houkuttavat sähköpyörien ja erikoispyörien omistajia, mutta tavallistenkin pyörien omistajat ovat joissain määrin kiinnostuneita palvelusta. Tämä ei suoraan kerro kiinnostuneiden pyöräilijöiden tulotasosta tai heidän pyöriensä arvosta, mutta on suuntaa antava indikaattori, joka viittaa suosioon erityisesti kalliimpien pyörien omistajien keskuudessa. Kyselytutkimuksen perusteella pyöräilyn määrään vaikuttaa vähentävästi eniten varkauksien ja ilkeiden pelko, pysäköintitilan huono laatu, pysäköinnin puute määränpään lähellä ja sitten sääsuojan puute. Pyörän tyyppin mukaan eriteltynä näistä pelko sekä sääsuojan puute haittaavat erityisesti sähkö- ja erikoispyöräilijöitä, ja huono laatu erityisesti sähköpyöräilijöitä. Näihin tarpeisiin voitaisiin vastata maksullisilla, laadukkailla, lukituilla pyöräpysäköintitiloilla.

8.2 Case Kuopion pyörätalli

Kuopion pyörätalli rakentuu kaupungin keskustaan, liike-, asuin- ja työpaikkatoimintojen alueelle. Tämän takia case-palveluista se voisi vertautua parhaiten Uumajan pyörätalliin. Sijainti Lukkarinpuistossa ei ole näkyvyyden tai sosiaalisen kontrollin näkökulmasta yhtä otollinen kuin Uumajan tallilla, mutta koska se sijaitsee kuitenkin katuverkolla ja tilan tyyppinä on vastaava lasiseinäinen erillinen tallirakenne, se välttää esimerkiksi suurempiin pysäköintilaitoksiin yhdistettyä huonon näkyvyyden ja turvattomuuden tunteen ongelmaa. Näkyvä sijainti voi tuottaa parempia tuloksia palvelun menestykseen kuin markkinointi, eikä se tuota markkinointikuluja.

Turvallisuutta tukeva kulunvalvonnan järjestäminen kuuluu automaattisesti osaksi maksullisen pysäköinnin operointia. Pienellä käyttömaksulla voi myös saada ”valikoitua” palvelua aktiivisesti käyttävä ja arvostava käyttäjäryhmä, jolloin esimerkiksi hylättyjen pyörien poisto voi muodostaa vähemmän kuluja. Maksullisuudella voi myös kattaa palvelun operointikuluja, ainakin jos operointi tapahtuu kevytrakenteisesti kuten vaikka Moovyssa, ja käyttökulujen osittainkin kattaminen on nykyisessä taloustilanteessa kaupungille varmasti houkuttavaa. Lahden mallissa rekisteröintiä ei vaadita, toisin kuin muissa Suomessa aiemmin tarjotuissa ja kokeilluissa palveluissa, ja jää nähtäväksi onnistutaanko tällä helpottamaan palvelun käyttöä turvallisuusvaikutuksen vähentymättä. Vakiintuneen suomalaisen palveluntarjoajan ja -mallin puuttuessa nämä voisivat olla mahdollisia lähtökohtia palvelusuunnitteluun ja maksullisuuden järjestämiseen.

Tietenkin täytyy myös harkita, mitä palvelulla halutaan saavuttaa. Ilmaisen, laadukkaan pysäköintitilan tarjoaminen kannustaa osaltaan pyöräilyyn, kuten muutkin infran

parannukset. Näitä voi toteuttaa myös lukittuina ja/tai valvottuina ja silti ilmaisina, mutta tällöin kaikki kulut lankeavat kokonaan palveluntarjoajan katettavaksi. Kestävää kehitystä voitaisiin tutkimuksen perusteella tukea tarjoamalla laadukasta, pyöräilyn mukavuutta ja luotettavuutta lisäävää pysäköintipalvelua, vaikka siitä otettaisiin pieni maksu – maksullisuus voi jopa tavallaan parantaa palvelun laatua. Toisaalta maksun täytyy olla suhteutettu autopysäköinnin hintoihin alueella, esimerkiksi tilankäyttö huomioiden, jotta ei synny autoja suosivaa vaikutelmaa. Vaikka keskitetyn pysäköintipalvelun konsepti ja tavoite olisikin erilainen – esim. ilmainen tai hyvin halpa autojen säilöntä kaupunkitilaa mahdollisimman vähän häiritsevästi vs. pyöräilijöiden maksullinen ”luksuspalvelu” – syntyy silti selvä ristiriita pyöräilyä suosiviin kestävyystavoitteisiin nähden. Kunhan maksullisen palvelun tarjoaminen ei missään määrin syrjäytä ilmaisen laadukkaan pysäköinnin kehittämistä, sen ei pitäisi vaikuttaa pyöräilyn määrään negatiivisesti, vaan mahdollisesti vain rohkaista varkauksien pelon takia epävarmempia pyöräilijöitä pyöräilemään enemmän.

Opinnäytetyön aikana tehdyn tutkimuksen perusteella Kuopion pyörätallille voisi olla kysyntää maksullisena pysäköintitilana niin asukkaiden, työssäkävijöiden kuin asiointipyöräilijöidenkin keskuudessa. Kalliimpien pyörätyyppien omistajat ovat hieman kiinnostuneempia maksullisista palveluista, mutta tavallistenkin pyörien omistajilta löytyy maksuhalukkuutta. Talliin tulevasta paikkamäärästä riippuen – ja tallin alueen asukkaiden ja vierailijoiden yleinen tulotaso sekä muun pysäköinnin hinta huomioiden – palvelu voisi menestyä hyvinkin, jos sen hinta saadaan sopivaksi. Liikkuville tärkeintä on varmuus siitä, että pyörä on turvassa ja sille on tilaa, että palvelu on sijainniltaan, ominaisuuksiltaan ja järjestelyiltään helppo ja kätevä käyttää, ja että pysäköintipalvelun tarjoama lisäarvo huomioon ottaen sen hinta on kohtuullinen.

8.3 Tutkimuksen arviointi

Tutkimus ja sen toteutus oli pääasiallisesti onnistunut ja toivotut tavoitteet saavutettiin hyvin työn aikana. Työn suunnitteluun käytettiin paljon aikaa ja tutkimuksen päätavoitteet sekä työsuunnitelma olivat tämän ansiosta alusta asti selkeät.

Työn toimeksiantajien arvion mukaan opinnäytetyö soveltuu hyvin hyödynnettäväksi niin yleisen liikennejärjestelmän kuin maksullisen pyöräpysäköintipalvelunkin kehittämisessä. Tiedon koostaminen ja tarkastelu monista näkökulmista sekä useilla eri tutkimusmenetelmillä on tuottanut hyvän tietoperustan, jota voidaan käyttää suunnittelun pohjana.

Myös työn aikana toteutettu jatkotutkimustarpeiden pohdinta on koettu hyödylliseksi maksullisen pyöräpysäköinnin palveluiden tulevaisuuden kehityksen kannalta.

Haastattelututkimuksessa toteutetut strukturoidut haastattelut tuottivat konkreettista, luotettavaa ja faktaperusteista tietoa. Asiantuntijoiden näkemyksiä kartoittaneiden teemahaastattelujen osalta tulee kuitenkin muistaa, että saavutetut tulokset pohjautuvat asiantuntijoiden ilmaistuihin mielipiteisiin. Näihin taas voivat haastateltavan henkilön asiantuntijuuden lisäksi vaikuttaa myös asenteet, kysymysten ja vastausten tulkinta sekä itse haastattelutilanne. Eri asiantuntijoiden näkemykset yhdistettynä muihin tutkimuksessa hyödynnettyihin menetelmiin ovat kuitenkin tuottaneet saatuja tuloksia vahvistavaa ja syventävää tietoa, joka arvioitiin luotettavaksi.

Kyselytutkimuksen saavuttama yleisö vaikuttaa olleen keskivertoa pyöräilyaktiivisempaa kansaa, kun ottaa huomioon lähes 75 % vastaajista pyöräilevän vähintään useita kertoja viikossa sekä lähes 70 % vastaajista pyöräilevän ainakin osittain ympärivuotisesti. Näin ollen kyselyllä saatu tieto on suuntaa antavaa, eikä anna kokonaiskuvaa peruspyöräilijän tarpeista. Tähän olisi varmaankin voitu vaikuttaa käyttämällä kyselyn jakelun suunnitteluun enemmän aikaa, ja panostamalla jakeluun erilaisten kanavien kautta. Saavutettu vastausmäärä oli kuitenkin toivotun mukainen.

Kyselytutkimuksen perustieto-osuudessa olisi kannattanut kartoittaa tarkemmin pääasiallisen pyörän lisäksi myös sitä, minkälaisia pyöriä ihmiset omistavat, tai omistavatko ollenkaan. Vaikka kaupunkipyörien käyttäjiä ei vastannut kysymykseen montaa, joten tiedon menetys ei ole suuri, olisi silti ollut parempi selvittää tarkemmin, johtuuko kaupunkipyörän käyttö siitä, ettei omista muuta pyörää vai jostain muusta syystä. Näin olisi voitu saada parempi kuva siitä, miten pysäköintitarjonnalla voitaisiin vaikuttaa pyöräilyn määrään. Lisäksi kyselyn hintaosiossa kuukausihinnan hintahaarukan ylärajaa olisi selkeästi kannattanut säätää hiukan korkeammaksi – kolmasosa vastaajista valitsi vaihtoehdon ”yli 10 €”, ja näiden vastaajien hintatoiveista ei nyt ole tarkempaa tietoa. Myös päivähinnan hintahaarukka olisi voinut olla laajempi, ja tuntihintaakin olisi voinut kartoittaa. CIVITAS ECCENTRIC -hankkeen maksuhalukkuusselvitykseen verrattuna tässä tutkimuksessa arvioiksi saatu päivähinta oli pieni, mikä saattoi johtua siitä, ettei tuntihintaa kysytty ja kysytty hintahaarukka oli kauttaaltaan halvempi. Toisaalta ero voi johtua myös muuttuneesta yleisestä taloustilanteesta.

8.4 Jatkotutkimussuositukset

Jatkotutkimusta kannattaisi ehdottomasti tehdä muualla toteutettujen maksullisen pyöräpysäköinnin palvelujen käytännön operoinnista, jotta voitaisiin koostaa kiinnostuneille palveluntarjoajille opas palvelusuunnittelua varten. Lisätutkimusta aiheeseen voisi tehdä myös työpaikka- ja asukaspysäköinnin saralla, sillä näiden potentiaali tuli esiin niin kirjallisuustutkimuksessa, haastatteluissa kuin kyselyn avoimissa vastauksissakin.

Tutkimuksen perusteella näyttäisi, että Ruotsissa on jo olemassa maksullisen pyöräpysäköinnin palvelumalli, joka on vakiintunut ja jota hyödynnetään useassa kaupungissa. Tätä kartoittamalla voitaisiin saada selvää mallin toimivuudesta laajemmin, kuin pelkästään Uumajan osalta, ja saatua tietoa voitaisiin hyödyntää Suomessa oman yhteisen palvelumallin suunnitteluun ja vakiinnuttamiseen. Yhteinen valmis malli helpottaisi niin palvelun tarjoamista suunnittelevia kuntia ja kaupunkeja, kuin palvelua käyttäviä asiakkaitakin – kaupunkeja suunnitteluun käytettävien resurssien säästön ja asiakkaita selkeän vakiintuneen palvelumallin helpon omaksumisen puolesta.

Tässä työssä tehtiin rajaus maksullisiin pysäköintipalveluihin, joten tätä ei tutkittu, mutta olisi mielenkiintoista katsoa aihetta ns. vastakkaisesta näkökulmasta. Työn aikana selvitettiin motivaatioita maksullisten case-palveluiden takana. Samalla nousi ajatukseksi, että arvokasta tietoa voitaisiin saada selvittämällä, miksi jotkin viime aikoina Suomeen rakennetut keskitetyn pyöräpysäköinnin palvelut, kuten Vaasan pyörätalli sekä Kaisantunneli, ovat päätyneet tarjoamaan palvelua ilman pysäköintimaksua. Erityisesti Vaasan ilmaisen pyörätallin näkökulma kiinnostaa, sillä tässä työssä saatiin selville, että Vaasan ystävyyskaupunki Uumajan pyörätallin on koettu olevan maksullisuudesta huolimatta hyvin suosittu, ja joiltain osin jopa hyötyneen pienen käyttömaksun vaatimisesta.

9 Yhteenveto

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia maksullisen pyöräpysäköinnin potentiaalia. Haluttiin tuottaa kartoitus olemassa olevasta tiedosta aiheeseen liittyen, palvelutarjonnan nykytilasta, sekä palvelusuunnittelun kannalta tärkeää pohjatietoa pyöräpysäköintipalvelun tarpeellisuudesta ja hinnoittelusta. Tutkimuksessa ilmeni, että potentiaalia tosiaan on useaan eri käyttötarkoitukseen ja usealle eri kohderyhmälle, ja useiden pysäköintiin liittyvien pyöräilyn kynnystekijöiden vaikutusta voitaisiin mahdollisesti vähentää tarjoamalla halukkaille laadukkaita ja turvallisia maksullisen pyöräpysäköinnin palveluita.

Nyt, kun pyörien keskihinta kallistuu, ja vähentyessäänkin pyörävarkaudet aiheuttavat entistä suuremman taloudellisen riskin pyörällä liikkujille, halukkaille tulisi selkeästi olla tarjolla turvallisempia pysäköintivaihtoehtoja. Ja yhtä lailla, kun julkisen sektorin rahatilanne on tällä hetkellä huono, kaupunkien mahdollisuudet tarjota laadukkaampaa pysäköintiä voisivat parantua, jos palveluiden operointikuluja saataisiin katettua osittain käyttömaksuilla. Maksulliset, laadukkaat pyöräpysäköintipalvelut voisivat toimia osana pyöräilyn kannustintojen kokonaisuutta, ja tätä kautta tukea siirtymää moniulotteisesti kestävään liikkumiseen.

Lähteet

- BikeBox. (n.d.). *Palvelun käyttöohjeet*. Haettu 26.11.2024 osoitteesta <https://bikebox.fi/palvelun-kayttoohjeet/>
- Bikeloop. (n.d.). *Bikeloop | smart and safe bikeparking solutions* [Yrityksen verkkosivu]. Haettu 23.11.2024 osoitteesta <https://www.bikeloop.no>
- Hakumäki, M. (2023). *Keskitetty pyöräpysäköinti asuinkiinteistöissä, tapaus Tampereen Hiedanranta* [Diplomityö, Aalto-yliopisto]. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-202310156422>
- Hämeenlinnan Pysäköinti Oy. (n.d.). *Pööli*. Haettu 16.11.2024 osoitteesta <https://hameenlinnanpysakointi.fi/pysakointitalot/pooli/>
- Heinen, E., & Buehler, R. (2019). Bicycle parking: A systematic review of scientific literature on parking behaviour, parking preferences, and their influence on cycling and travel behaviour. *Transport Reviews*, 39(5), 630–656. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1590477>
- Helsingin kaupunki (2016) *Pyöräpysäköinnin suunnitteluohje*. https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2016-1.pdf
- Jyväsparkki Oy. (n.d.). *P-arkki*. Haettu 16.11.2024 osoitteesta <https://jyvas-parkki.fi/pysakointitalot/p-arkki/>
- Kaskea Group (11.11.2024). *Ensimmäiset Knoxy-pyöräkaapit on asennettu Kauppakeskus Selloon ja Iso Omena!* [Video]. Facebook. <https://fb.watch/w5sH8bwBt2/>
- Kasurinen, T. (2022). *Vähähiilinen liikkuminen liikennehubissa: Kokemuksia pyöräpysäköintikokeiluista Turussa* [Opinnäytetyö, Turun ammattikorkeakoulu]. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2022052612266>
- KNOXY. (n.d.). *Pyöräilijälle*. Haettu 26.11.2024 osoitteesta <https://knoxy.fi/pyorailijalle/>
- Kosonen, L. (10.5.2024). Pohjois-Savossa varastetaan vuosittain jopa 800 polkupyörää. *Yle Uutiset*. <https://yle.fi/a/74-20088126>
- Kultanen, P. (19.6.2024). Mobility Lab Helsingin älykäs pyöräpysäköinti -kokeiluhaun voittajat valittu. *Forum Virium Helsinki*. <https://forumvirium.fi/mobility-lab-helsingin-alykas-pyorapysakointi-kokeiluhaun-voittajat-valittu/>
- Kuosmanen, H. (22.3.2023). Kuopion keskustaan tulee lisää pysäköintipaikkoja polkupyörille – kaupunki sai valtionavustusta hankkeeseen. *Savon Sanomat*. <https://www.savonsanomat.fi/paikalliset/5808472>
- Lahti (11.1.2024). Lahti kokeilee maksullista pyöräpysäköintiä Matkakeskuksella. *Lahti*. <https://www.lahti.fi/uutiset/lahti-kokeilee-maksullista-pyorapysakointia-matkakeskuksella/>
- Moovy (1.2.2023). Uusi pysäköintilaitos P-Sarastuskaari avattu Kuopion Savilahdessa – alussa pysäköinti puoleen hintaan. *Moovy*. <https://moovy.fi/uusi-pysakointilaitos-p-sarastuskaari-avattu-kuopion-savilahdessa-alussa-pysakointi-puoleen-hintaan/>

- Muoti- ja urheilukauppa ry. (12.1.2023). Jo 40.000 suomalaista polkee työsuhdepyörällä. *Muoti- ja urheilukauppa*. <https://muotijaurheilukauppa.fi/2023/01/12/jo-40-000-suomalaista-polkee-tyosuhdepyoralla/>
- Mäki, M., & Kiviluoto, K. (2022). *Pyöräpysäköinnin lisäpalvelut: Opas maksullista pyöräpysäköintiä suunnitteleville*. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-216-802-3>
- Palmgren, J. (20.3.2024). Pyörävarkauksien määrä jatkoi laskuaan, korvausmäärät kääntyivät nousuun – erityisesti kalliit sähköpyörät houkuttelevat rosvoja. *Finanssiala*. <https://www.finanssiala.fi/uutiset/pyoravarkauksien-maara-jatkoi-laskuaan-korvausmaat-kaantyyvat-nousuun-erityisesti-kalliit-sahkopyorat-houkuttelevat-rosvoja/>
- Salokannel, K. (28.9.2018). *Pyöräpysäköinnin maksuhalukkuus Turussa -esitys*. Velofinland-seminaari 2018. <https://pyoraliitto.fi/wp-content/uploads/katariina-salokannel-pyorapysakoinnin-maksuhalukkuus-turussa.pdf>
- The Danish Cyclists' federation. (2008). *Bicycle Parking Manual*. https://www.celis.dk/Bicycle_Parking_Manual_Screenversion.pdf
- Traficom. (22.12.2021). *Kuopion keskustan pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelma*. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/LO2021_Kuopion_keskustan_py%C3%B6r%C3%A4pys%C3%A4k%C3%B6intiselvitys.pdf
- Traficom. (12.5.2022). *Keskitetty pyöräpysäköinti: Yleisiä laatukriteerejä ja keskitetyn pyöräpysäköinnin konseptointi Oulussa*. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/LO2022_Oulu_keskitetty%20py%C3%B6r%C3%A4pys%C3%A4k%C3%B6inti%20loppuraportti.pdf
- Triply. (n.d.). *Triply—Enklare utan bil*. Haettu 21.11.2024 osoitteesta <https://portal.triply.se/pool/16>
- Umeå kommun. (n.d.). *Cykelstället, Kungsgatan*. Haettu 16.11.2024 osoitteesta <https://www.umea.se/trafikochgator/cykel/cykelstalletkungsgatan.4.7d7d901172bb372c5d30d3.html>
- Van Lierop, D., Grimsrud, M., & El-Geneidy, A. (2015). Breaking into bicycle theft: Insights from Montreal, Canada. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(7), 490–501. <https://doi.org/10.1080/15568318.2013.811332>

Liite 1. Haastattelurungot

Strukturoidut haastattelut – kysymyksiä palvelusta


1. Minkä tyyppinen palvelu? (lyhyt kuvaus)
2. Tavoitteet
 - a. Mikä tavoite on kyseisen pysäköintipalvelun tarjoamisella?
 - b. Mikä tavoite nimenomaan palvelun maksullisuudella? (Miten päädyttiin maksullisuuteen?)
 - c. Arvio siitä, miten hyvin nämä tavoitteet on saavutettu?
3. Oheispalvelut
 - a. Mitä oheispalveluita tarjotaan itse pysäköintipalvelun oheen?
 - b. Onko jokin niistä ollut erityisen suosittu? Mikä?
 - c. Onko mitään oheispalveluita poistettu käytöstä huonon menestyksen takia?
 - d. Onko asiakkailta tullut toiveita uusista oheispalveluista?
4. Suosio
 - a. Kuinka suosittu palvelu on? (esim. paikkojen määrä ja täyttöaste yleensä, tai jos subskriptio niin tilausten määrä jne.)
 - b. Oma arvio palvelun menestyksestä?
5. Hinta
 - a. Minkä hintainen palvelu on asiakkaalle?
 - b. Miten hintaan päädyttiin ja onko hinta muuttunut?
 - c. Mitä maksumalleja on tarjolla (kuukausi/päivä/kertahinta...)?
6. Haasteet ja onnistumiset
 - a. Onko palvelun tarjoamisen aikana tullut vastaan haasteita? Minkälaisia? Onko haasteita onnistuttu ratkomaan?
 - b. Mikä on onnistunut hyvin?
7. Asiakastyytyväisyys
 - a. Minkälaista asiakaspalautetta olette saaneet? TAI miten palvelu on yleisesti otettu vastaan? (esim. asiakastyytyväisyyskyselyt, sosiaalinen media)
8. Onko vielä jotain, mitä en hoksannut kysyä ja haluaisit tuoda esille?

Teemahaastattelut – kysymyksiä asiantuntijan näkemyksistä

1. Näkemyksiä potentiaalista?
 - a. Miten tällaiset palvelut voisivat istua liikennejärjestelmään, etenkin Suomessa? (esim. kestävä kehityksen tavoitteet, kulutapaosuuden muutokset...)

- b. Minkälaisia vahvuuksia ja heikkouksia maksullisen pyöräpysäköinnin palveluilla voisi olla nykytilassa (verrattuna ilmaiseen ns. peruspysäköintiin)? Entä tulevaisuus – näetkö mahdollisuuksia tai uhkia?
2. Omia kokemuksia maksullisesta pyöräpysäköinnistä? (palveluntarjoajana tai käyttäjänä?)
 - a. Minkälainen kokemus oli? Isoimmat onnistumiset, haasteet, tärkeimmät opit...
 - b. Kehitysajatuksia - mitä pitäisi parantaa eteenpäin mentäessä? Mitkä olisivat tärkeitä palvelua pohdittaessa/suunniteltaessa huomioitavia asioita?
3. Onko tietoa muiden tahojen tekemistä kokeiluista, suunnittelusta ym.?
 - a. Minkälaisia tutkimuksia/kokeiluja on tehty? Missä?
 - b. Mitä on selvinnyt? Löydöksiä esim. maksuhalukkuudesta, asiakkaiden tarpeista, ym....
 - c. (Keiltä voisi kysellä lisää?)

Liite 2. Kyselylomake



HAMK
Hämeen ammatti-
korkeakoulu

**Maksullisen pyöräpysäköinnin
palvelupotentiaaliselvitys**

Tämä kysely liittyy AMK-opinnäytetyöhön, joka tutkii maksullisten pyöräpysäköinnin palveluiden nykytilaa sekä kerää palvelusuunnittelua varten tietoa liikkujien pyöräkäyttötavoista sekä pyöräpysäköintitarpeista ja -toiveista.

Kyselyn tarkoituksena on selvittää vastaajien mielipiteitä. Kysymykset liittyvät vastaajan pyöräilytottumuksiin, pyöräpysäköintiin liittyviin toiveisiin, sekä maksuhalukkuuteen. Kyselyn täyttämiseen menee n. 4-6 minuuttia.

Maksullisten pyöräpysäköinnin palvelujen tavoitteena on tarjota pyöräilijöille erityisen laadukasta pyöräpysäköintiä maksua vastaan. Vastaavat palvelut ovat aika uusi tulokas Suomessa, mutta niitä on tarjottu jo pidemmän aikaa mm. Ruotsissa ja Alankomaissa. Älä huolestu - maksullisen pyöräpysäköinnin palvelujen ei ole tarkoitus syrjäyttää laadukasta, ilmaista pyöräpysäköintiä, vaan tarjota lisäarvoa sitä kaipaaville!

[Tietosuojailmoitus](#)

Seuraava

**Maksullisen pyöräpysäköinnin
palvelupotentiaaliselvitys**

1. Kuinka usein yleensä pyöräilet? *

Päivittäin

Useita kertoja viikossa

Useita kertoja kuukaudessa

Kerran kuukaudessa tai harvemmin

En koskaan

(Kys. 1 vastauksella "En koskaan" on sääntö: jos sen valitsee, siirryt suoraan kys. 5 (pyöräilyn kynnystekijät) ja sitten kiitossivulle)

2. Minkälaisia matkoja yleensä pyöräilet? (voit valita useamman) *

- Työ- ja/tai koulumatkat
- Asiointimatkat (esim. ostokset)
- Vapaa-ajan matkat (esim. harrastuksiin meno)
- Harrastan pyöräilyä

3. Minkälainen pyörä sinulla on yleensä käytössäsi? *

- Tavallinen polkupyörä
- Sähköpolkupyörä
- Erikoispyörä (esim. maastopyörä, tavarapyörä tai nojapyörä)
- Käytän kaupunkipyörää (vuokra-/yhteiskäyttöpyörä)

4. Pyöräiletkö ympärivuotisesti? *

- Kyllä, säännöllisesti
- Kyllä, mutta vähemmän lumisena ja jäisenä aikana
- En, vain sulan maan aikana
- En, vain kesäkaudella (toukokuu-syyskuu)

5. Saako jokin alla olevista pysäköintiä haittaavista tekijöistä sinut välttämään tai vähentämään pyöräilyä? (voit valita useampia) *

- Varkauksien tai ilkivallan pelko
- Pysäköintitila ei suojaa pyörää säältä
- Huonolaatuinen, ahdas tai turvattoman tuntuinen pysäköintitila
- Ei sopivaa pyöräpysäköintiä määränpään lähistöllä
- Ei mikään näistä

Edellinen

Seuraava



Maksullisen pyöräpysäköinnin palvelupotentiaaliselvitys

Pyöräpysäköintilaitos



Kuva: MarkWagenbuur / Bicycle Dutch, 2024

Pyörätalli



Kuva: SVT, 2019

Pyöräkontti



Kuva: Sami Takala / HS, 2024

Näissä havainnekuivissa esitellään kyselyssä ilmaantuvat tilatyypit, jotka määritellään alla. Kaikkia näitä tyyppisiä on toteutettu maailmalla sekä maksullisina, että maksuttomina.

Pyöräpysäköintilaitos viittaa suuriin, mahdollisesti useampia satoja pyöräpaikkoja sisältäviin pysäköintilaitoksiin, jotka voivat sijaita maan alla tai suuremman rakennuksen sisällä.

Pyörätallit ovat kevyempiä, erillisiä pysäköintitiloja, joissa on yleisemmin joitain kymmeniä pyöräpaikkoja.

Pyöräkontit tai -kaapit ovat pienin näistä vaihtoehdoista. Toteutustapoja ovat pienet, alle 10 pyörän pysäköintitilat, tai lokerot, joissa on tilat yksittäisille pyörille.

7. Miten arvioisit seuraavien pyöräpysäköintitilan oheispalveluiden houkuttavuutta itsellesi? (1=ei houkutteleva, 5=hyvin houkutteleva) *

	1	2	3	4	5	En osaa sanoa
Huolto						
Renkaiden täyttömahdollisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyörän huoltopiste, itsepalvelu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyörän huoltopalvelu, maksullinen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyörän pesumahdollisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mahdollisuus ostaa pieniä tarvikkeita (esim. rengaspaikkoja)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mukavuustekijät						
Lukitut säilytyskaapit tarvikkeille (esim. kypärälle)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vesipiste juomapullon täyttöön	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Välipala-automaatti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pukuhuone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suihkutila	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
WC-tila	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muut						
Pyörän vuokraus (esim. tavarapyörävuokraus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lastenrattaiden lainaus- tai vuokrausmahdollisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ilmainen testausmahdollisuus, jos pysäköinti on maksullinen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Edellinen

Seuraava



Maksullisen pyöräpysäköinnin palvelupotentiaaliselvitys

8. Jos pysäköintitila tarjoaisi listattuja houkuttavia ominaisuuksia ja oheispalveluita, voisitko olla valmis maksamaan palvelusta? *

- Kyllä
- Ehkä, jos palvelu on tarpeeksi houkuttava
- En koskaan

(Kys. 8 vastauksella "En koskaan" on sääntö: jos sen valitsee, siirtyy suoraan kys. 11 (avoimet vastaukset/palautesivu) ja sitten kiitossivulle)

9. Mikä olisi mielestäsi reilu PÄIVÄhinta palvelulle? *

- Alle 1 €
- 1-2 €
- 3-4 €
- Yli 4 €

10. Entä reilu KUUKAUShintaa? *

- alle 5 €
- 5-6 €
- 7-8 €
- 9-10 €
- Yli 10 €

Edellinen

Seuraava



Maksullisen pyöräpysäköinnin palvelupotentiaaliselvitys

11. Herättikö kysely pysäköintipalveluihin liittyviä toiveita tai ideoita, tai haluatko antaa palautetta?

Edellinen

Lähetä



Liite 3. Aineistohallintasuunnitelma

Aineistohallintasuunnitelma

Aineistohallintasuunnitelma koskee opinnäytetyötä ”Maksullisen pyöräpysäköinnin palvelujen nykytila ja potentiaali: Case Kuopion pyörätalli”.

1 Tutkimusaineiston talletus ja säilytys

Työn aikana tuotettavaa tutkimusainestoa ovat nettikysely ja haastattelut. Aineistoa on tarkoitus säilyttää ja käsitellä opinnäytetyön tekijän tietokoneella, koneen sisäistä tallennustilaa käyttäen. Varmuuskopio säilytetään erillisellä ulkoisella kovalevyllä. Sekä tietokoneeseen että kovalevyille on pääsy vain opinnäytetyön tekijällä. Luottamuksellista tai arkaluonteista aineistoa ei ole tarkoitus käyttää tai kerätä.

2 Henkilötietojen ja arkaluonteisten tietojen käsittely

Toteutettavassa nettikyselyssä ei ole tarkoitus kerätä tunnistettavia henkilötietoja. Kyselyssä tulee olemaan kysymyksiä, jotka tuottavat epäsuoraa henkilötietoa (liikkumistottumuksista ja käytettävän pyörän tyypistä), mutta tieto ei ole sen luontoista, että sitä voisi suoraan yhdistää keneenkään henkilöön, etenkin kun toiveena on jakaa kyselyä monipuolisesti eri toimijoiden ja sosiaalisen median kautta.

Haastatteluja tehdään kahdenlaisia – tiedon keräys asiantuntijoilta aiheesta ylipäättään, ja tiedon keräys palveluntuottajilta tarjonnan tilanteen kartoittamiseksi. Haastateltujen henkilöiden henkilötietoja, tai epäsuoria tietoja, joista haastateltavan henkilöllisyys on pääteltävissä, ei julkaista. Haastateltavan suostumuksella haastattelut on tarkoitus nauhoittaa litterointia ja sen jälkeistä analysointia varten. Jos suostumusta nauhoitukseen ei saada, käytetään haastattelurunkoa haastattelun ohessa kirjattavien muistiinpanojen tukena, ja analyysi tehdään muistiinpanojen pohjalta. Haastatteluaineiston anonymiteetti varmistetaan aineiston analyysin yhteydessä.

Nettikyselyn ja haastattelukutsujen yhteydessä jaetaan tietosuojailmoitus [suomeksi](#) tai [englanniksi](#).

3 Opinnäytetyöaineiston omistajuus

Opinnäytetyön aikana tuotetun aineiston ja työn aikana saavutetut tutkimustulokset omistaa kokonaisuudessaan opinnäytetyön tekijä. Valmis opinnäytetyö jää myös tekijän omistukseen.

4 Opinnäytetyöaineiston jatkokäyttö työn valmistumisen jälkeen

Kerättyä tutkimusaineistoa ei ole tarkoitus luovuttaa jatkokäyttöön. Opinnäytetyössä esitetään kokonaisuudessaan aineiston analyysi, joka jää julkisesti nähtäväksi työn osaksi. Kun työ valmistuu, kyselyn raakadata sekä haastattelujen litteroinnit/muistiinpanot säilytetään vuoden ajan tekijän hallussa olevalla ulkoisella salatulla varmuuskopiointilevyllä, ja kun työn hyväksymisestä on kulunut vuosi, levy tyhjennetään.

Liite 4. Tietosuojailmoitukset (FI & EN)

Tietosuojailmoitus: Tutkimus aiheesta maksullisen pyöräpysäköinnin nykytilakartoitus ja palvelupotentiaali

15.10.2024

1. Henkilötietojen käsittelyn tarkoitus

Tämän tietosuojailmoituksen tarkoituksena on antaa EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen edellyttämät tiedot Eveliina Pakarisen opinnäytetyön kysely- sekä haastattelututkimuksissa käsiteltävistä henkilötiedoista, mistä henkilötiedot ovat peräisin ja miten niitä käytetään tutkimuksessa.

Opinnäytetyön aiheena on tutkia maksullisen pyöräpysäköinnin palvelujen nykytilaa sekä suunnittelua. Kyselytutkimuksessa selvitetään palvelumallin potentiaalia ja tarpeita mahdollisten käyttäjien näkökulmasta. Tutkimuksen tuloksia aiotaan hyödyntää ohjaamaan maksullisen pyöräpysäköinnin palvelukehitystä Kuopiossa.

Tutkimuksessa kerätään kyselytutkimusaineisto Webropol-kyselyllä ja haastattelututkimusaineisto Teams-sovelluksella. Haastattelut litteroidaan ääninauhalta tai videotallenteelta. Tutkimusaineisto tuhotaan vuosi opinnäytetyön julkaisemisen jälkeen. Opinnäytetyötä ohjaa [Anne-Maria Pesonen](#).

Tutkimuksen kesto: 15.10.2024-31.5.2025

Kyseessä on kertatutkimus.

2. Yhteyshenkilö tutkimusta koskevissa asioissa

Eveliina Pakarinen

Sähköpostiosoite: eveliina.pakarinen@student.hamk.fi

3. Tutkimuksen suorittajat

Eveliina Pakarinen

4. Käsittelyn oikeusperuste

Henkilötietojen käsittelyperusteena on suostumus.

5. Henkilötietosisältö ja säilytysajat

Tutkimuksessa kerätään seuraavat tiedot:

- Vastaajan kokemukset ja näkemykset (kyselyn avovastaukset ja haastatteluaineisto)
- Haastateltavien ääni ja videokuva (ääninauhuri tai Microsoft Teams)

Tutkimuksessa ei lähtökohtaisesti kerätä arkaluonteisia henkilötietoja. Haastattelujen video-/ääniaineisto anonymisoidaan, kun haastattelut on litteroitu. Kyselytutkimuksessa ei kerätä suoria eikä vahvoja epäsuoria yksittäisiä henkilötietoja, eikä niitä yhdistetä muihin tietoihin muista lähteistä. Kyselyn avovastaukset voivat kuitenkin sisältää henkilötietoja, joiden kautta henkilöt saattavat olla tunnistettavissa. Aineistonkeruun jälkeen aineistoista poistetaan mahdolliset suorat ja vahvat epäsuorat tunnisteet, esimerkiksi viittaukset henkilöiden nimiin.

Opinnäytetyön tekijä säilyttää tutkimusaineiston vuoden ajan opinnäytetyön hyväksymispäivästä, jotta opinnäytetyön tulokset voidaan tarvittaessa varmistaa, ja hävittää tämän jälkeen aineiston.

6. Rekisteröidyt

Rekisteröityinä ovat:

- Tutkimukseen osallistuvat henkilöt

7. Rekisterin tietolähteet

Henkilötiedot saadaan kyselytutkimukseen ja haastatteluihin osallistuvilta henkilöiltä.

8. Henkilötietojen vastaanottajat

Henkilötietoja ei luovuteta ulkopuolisille. Henkilötietojen vastaanottajia ovat:

- Kyselyaineiston keräämisen palvelun toteuttaa Webropol Oy.
- Haastatteluaineiston keräämisessä käytettävä palvelu on Microsoft Teams.
- Aineiston tallennuspaikkana on rekisterinpitäjän hallussa oleva salattu ulkoinen tallennusväline.

9. Rekisterin suojauksen periaatteet

Henkilötietoihin sovelletaan seuraavia suojatoimia:

- A) Manuaaliset aineistot: Tutkimuksessa ei ole manuaalisia aineistoja.
- B) Sähköiset aineistot: Kyselyaineiston tiedot kerätään Webropolilla ja verkkovälitteisesti tehdyt haastattelut toteutetaan Microsoft Teamsin avulla. Sähköisen aineiston keräämisen palveluihin tutkimuksen tekijällä on henkilökohtaiset käyttäjätunnukset. Muu mahdollisesti tarvittava käsittely tehdään HAMKin tietojen luokitteluohjeen mukaisilla välineillä. Kerätty aineisto anonymisoidaan ennen analysointia, mikäli mahdollista. Muussa tapauksessa tutkittaviin viittaavat suorat ja vahvat epäsuorat henkilötiedot poistetaan.

10. Rekisterinpitäjä

Eveliina Pakarinen

Sähköpostiosoite: eveliina.pakarinen@student.hamk.fi

11. Automaattinen päätöksenteko

Rekisterissä ei tehdä automaattista päätöksentekoa.

12. Tietojen siirto EU:n tai ETA:n ulkopuolelle

Tietoja ei siirretä EU:n tai ETA:n ulkopuolelle.

13. Rekisteröidyn oikeudet ja niiden rajoittaminen

EU:n yleinen tietosuojasetus (2016/679) antaa rekisteröidylle seuraavat oikeudet:

-Oikeus peruuttaa suostumus

Rekisteröidyllä on milloin tahansa oikeus peruuttaa suostumuksensa. Suostumuksen peruuttaminen ei vaikuta ennen suostumuksen peruuttamista suoritetun käsittelyn lainmukaisuuteen. (Artikla 7.)

-Oikeus saada pääsy tietoihinsa

Rekisteröidyllä on oikeus saada rekisterinpitäjältä vahvistus siitä, käsitellään häntä koskevia henkilötietoja. Rekisteröidyllä on oikeus saada pääsy tietoihinsa. Tarkastusoikeudesta voidaan periä maksu tai siitä voidaan kieltäytyä, jos pyynnöt ovat ilmeisen perusteettomia tai kohtuuttomia, erityisesti jos niitä esitetään toistuvasti. (Artikla 12 ja artikla 15.)

-Oikeus tietojen oikaisemiseen

Rekisteröidyllä on oikeus vaatia rekisterissä olevan virheellisen tiedon oikaisemista (artikla 16). Korjaamispyyntö tehdään kirjallisesti. Joissain tietojärjestelmissä henkilö pystyy myös itse korjaamaan omat tietonsa.

-Oikeus tietojen poistamiseen

Rekisteröidyllä on oikeus vaatia henkilötietojensa poistamista, jos yksi seuraavista toteutuu (artikla 17):

- Henkilötietoja ei enää tarvita niihin tarkoituksiin, joita varten ne kerättiin tai joita varten niitä muutoin käsiteltiin
- Rekisteröity peruuttaa suostumuksen, eikä käsittelyyn ole muuta laillista perustetta
- Rekisteröity vastustaa käsittelyä eikä käsittelyyn ole olemassa perusteltua syytä (artikla 21)
- Henkilötietoja on käsitelty lainvastaisesti
- Henkilötiedot on poistettava unionin oikeuteen tai jäsenvaltion lainsäädäntöön perustuvan rekisterinpitäjään sovellettavan lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi;

Rekisteröidyllä kuitenkin ei ole oikeutta tietojen poistamiseen tutkimuksissa, mikäli tietojen poistaminen todennäköisesti estää kyseisen käsittelyn tai vaikeuttaa sitä suuresti.

-Oikeus käsittelyn rajoittamiseen

Rekisteröidyllä on oikeus käsittelyn rajoittamiseen, jos yksi seuraavista toteutuu (artikla 18):

- Rekisteröity kiistää henkilötietojen paikkansapitävyyden, jolloin käsittelyä rajoitetaan ajaksi, jonka kuluessa rekisterinpitäjä voi varmistaa niiden paikkansapitävyyden
- Käsittely on lainvastaista ja rekisteröity vastustaa henkilötietojen poistamista ja vaatii sen sijaan niiden käytön rajoittamista
- Rekisterinpitäjä ei enää tarvitse kyseisiä henkilötietoja käsittelyn tarkoituksiin, mutta rekisteröity tarvitsee niitä oikeudellisen vaateen laatimiseksi, esittämiseksi tai puolustamiseksi
- Rekisteröity on vastustanut henkilötietojen käsittelyä artikla 21 kohdan nojalla odottaessa sen todentamista, syrjäyttävätkö rekisterinpitäjän oikeudet perusteet rekisteröidyn perusteet.

-Oikeus siirtää tiedot järjestelmästä toiseen

Rekisteröidyllä on oikeus saada koneluettavassa muodossa häntä koskevat henkilötiedot, jotka hän on rekisterinpitäjälle toimittanut, mikäli käsittely perustuu suostumukseen ja käsittely tapahtuu automaattisesti. (Artikla 20.)

-Pyynnöt näiden oikeuksien käyttämiseen osoitetaan:

Eveliina Pakarinen

Sähköpostiosoite: eveliina.pakarinen@student.hamk.fi

- Oikeus tehdä valitus

Rekisteröidyllä on oikeus tehdä valitus tietosuojavaltuutetun toimistolle. Lisätietoja <https://tietosuoja.fi/>.

Privacy notice:

Research on the topic of the current state of paid bicycle parking services & service potential

15.10.2024

1. Purposes of processing personal data

The purpose of this privacy notice is to provide information required by the EU data protection regulation about processing personal data in Eveliina Pakarinen's thesis study. It clarifies how data is used in the study, the sources of personal data, and the protection of the personal data.

The topic of the thesis study is researching the current status of paid bicycle parking offerings as well as the planning of such services. The results of the study will be used to direct service design of paid bicycle parking service in Kuopio.

In the study, the research interviews are conducted with the Microsoft Teams application. The interviews are transcribed from audio tape or Teams video recordings. The research material will be destroyed one year after the thesis is published. The thesis supervisor is [Anne-Maria Pesonen](#).

Duration of the study: 15.10.2024-31.5.2025

This is a one-time study.

2. Contact person for matters related to the register

Eveliina Pakarinen

E-mail: eveliina.pakarinen@student.hamk.fi

3. Person(s) conducting the study

Eveliina Pakarinen

4. Legal basis for processing personal data

The basis for the processing of personal data is the data subject's consent.

5. Personal data content and register retention periods

The following data is collected from data subjects in the study:

- Views and experiences (interview)
- Voice and/or video (interview, voice recorder or Microsoft Teams)

In principle, sensitive personal data is not collected in the study. After conducting the interviews, the recording will be transcribed and anonymized. After the collection of research materials, any remaining directly or indirectly identifiable information, such as references to people's names, will be removed.

The research data is saved by the contact person for one year from the date of acceptance of the thesis, so that the results of the study can be verified if necessary. After that, the research data will be destroyed.

6. Data subjects

The data subjects include:

- Persons participating in the interviews.

7. Data sources

The data is obtained from research interview participants.

8. Recipients of personal data

Any personal information will not be given to outsiders. The recipients of personal data:

- The service used for conducting interviews is Microsoft Teams.
- The data is stored on a secured external storage device held by the controller.

9. Principles of protection

The following protection measures apply to personal data:

- C) Manual material: There is no manual material involved in the study.
- D) Electronic material: Online interviews are conducted using Microsoft Teams. A personal user ID and a password are used for the digital services. Other processing that may be necessary is carried out using tools in accordance with HAMK's data classification instructions. The data collected is anonymised before analysis, if possible. Otherwise, direct and strong indirect personal data referring to the subjects will be deleted.

10. Controller

Eveliina Pakarinen

E-mail: eveliina.pakarinen@student.hamk.fi

11. Automated decision-making

No automated decision-making is performed on the recorded data.

12. Transfer of data outside the EU or EEA

No data is transferred outside the EU or EEA.

13. Rights of the data subject

The EU General Data Protection Regulation (2016/679) provides the data subject with the following rights:

- Right to withdraw consent

The data subject shall have the right to withdraw their consent at any time. Withdrawal of consent does not affect the legality of the data processing carried out before the withdrawal of consent. (Article 7)

- Right of access by the data subject

The data subject shall have the right to obtain from the controller confirmation as to whether or not personal data concerning him or her are being processed. The data subject shall have the right to access to the personal data concerning him or her. Where requests are manifestly unfounded or excessive, in particular because of their repetitive character, the data controller may charge a fee or refuse to act on the request. (Article 12 and Article 15)

- Right to rectification

The data subject shall have the right to obtain from the data controller the rectification of inaccurate personal data concerning him or her contained in the register (Article 16). A request for rectification shall be submitted in writing.

- Right to erasure

The data subject shall have the right to request the erasure of personal data concerning him or her where one of the following grounds applies (Article 17):

- the personal data is no longer necessary in relation to the purposes for which it was collected or otherwise processed;
- the data subject withdraws consent on which the processing is based and there is no other legal ground for the processing;
- the data subject objects to the processing, and there are no overriding legitimate grounds for the processing (Article 21);
- the personal data have been unlawfully processed;
- the personal data have to be erased for compliance with a legal obligation in Union or Member State law to which the controller is subject.

- Right to restriction of processing

The data subject shall have the right to obtain restriction of processing where one of the following applies (Article 18):

the accuracy of the personal data is contested by the data subject, for a period enabling the controller to verify the accuracy of the personal data;

the processing is unlawful and the data subject opposes the erasure of the personal data and requests the restriction of their use instead;

the controller no longer needs the personal data for the purposes of the processing, but they are required by the data subject for the establishment, exercise or defence of legal claims;

the data subject has objected to processing pursuant to Article 21(1) pending the verification whether the legitimate grounds of the controller override those of the data subject.

- Right to data portability

Where the processing is based on consent and carried out by automated means, the data subject shall have the right to receive the personal data concerning him or her, which he or she has provided to a data controller, in a machine-readable format. (Article 20)

- Requests to exercise these rights are to be submitted:

Eveliina Pakarinen

E-mail: eveliina.pakarinen@student.hamk.fi

- Right to lodge a complaint

The data subject shall have the right to lodge a complaint with [the Office of the Data Protection Ombudsman](#).