

Liite 3. Case- kohdetarkastelun yhteenveto

Autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen –
case Hiedanranta - Ylöjärvi

AFRY Finland Oy



**Tampereen
Ratikka**

// Muutakin kuin matka //



TAMPERE

YLÖJÄRVI

Sisällysluettelo

1. Yleistä
2. Diplomityön case-kohteiden yhteenveto
 - a. Asetetut tavoitteet ja niiden toteutuminen (Diplomityön luku 4.2)
 - b. Kohteiden sijoittelun kriteerit (4.3)
 - c. Yhteensovittaminen kehittyvään maankäyttöön (4.4)
 - d. Hallinnointi ja kustannusjako rakentamisen sekä käytön aikana (4.5)
 - e. Pysäköintioikeus ja hinnoittelu (4.6)
3. Havaintoja kohdekäynneiltä Iso-Britanniasta

1. Yleistä

Taustaa

Osana autojen liityntäpysäköinnin kehittämisselvitystä on toteutettu Samu Kantolan diplomityö Tampereen yliopistossa. Selvityksen tilaajien Tampereen kaupungin, Ylöjärven kaupungin sekä Tampereen Raitiotie Oy:n lisäksi työn toteuttamiseen on osallistunut AFRY Finland Oy.

Työ tarkastelee liityntäpysäköinnin teoriapohjaa kirjallisuuskatsauksen avulla sekä eurooppalaisten raitiotiejärjestelmien käytäntöjä haastatteluiden kautta. Työn aikana toteutettiin haastatteluita kuuden vertailukohteen kanssa, joista neljässä vierailtiin paikan päällä. Työn tarkoituksena on ollut toimia selvityksen pohjana sekä myöhempää jatkosuunnittelua tukevana.

Tähän liitteeseen 3. on koottu haastatteluiden yhteenvedot sekä havainnot kohdekäynneiltä. Kuvat on otettu kohdekäynneillä. Tarkemmat tiedot löytyvät itse diplomityöstä, joka on luettavissa Tampereen yliopiston Trepo-palvelusta.

Toteutetut haastattelut:

1. Utrecht (n. 377 000 asukasta)
2. Odense (n. 200 000 asukasta)
3. Bergen (n. 295 000 asukasta)
4. Freiburg (n. 240 000 asukasta)
5. Nottingham (n. 335 000 asukasta)
6. Manchester (n. 551 000 asukasta)

Toteutetut kohdekäynnit:

Utrecht, Bergen, Nottingham ja Manchester

2. Diplomityön case-kohteiden yhteenvedo

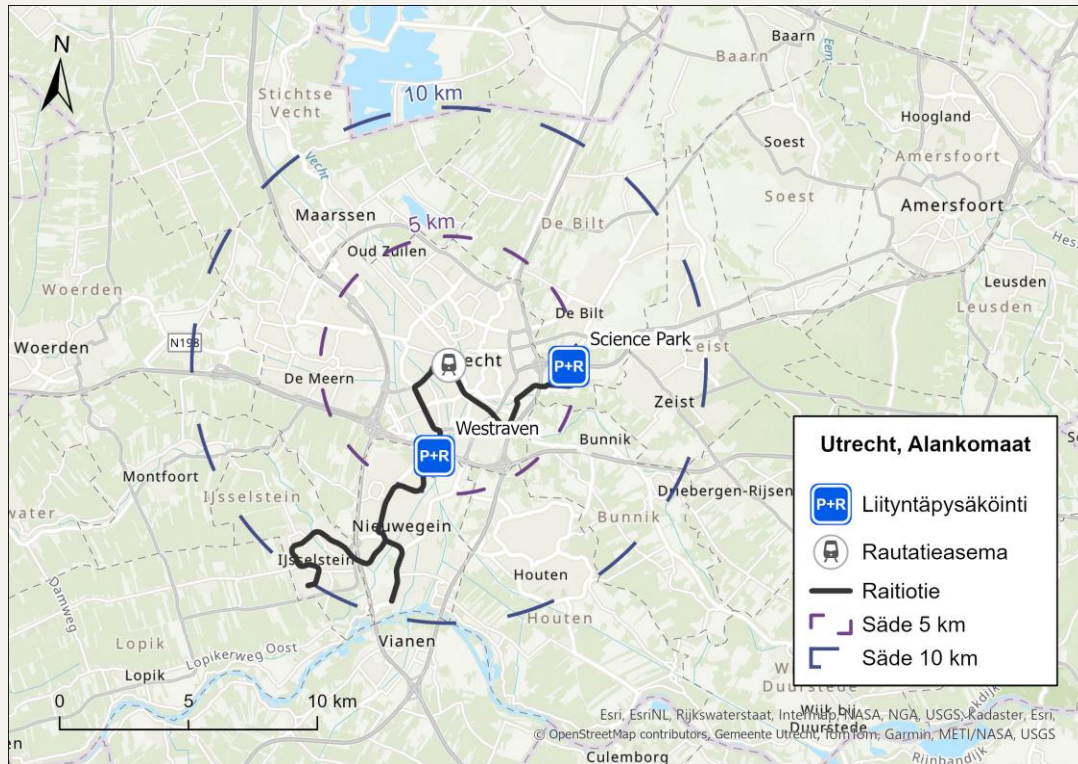


Toteutetut haastattelut

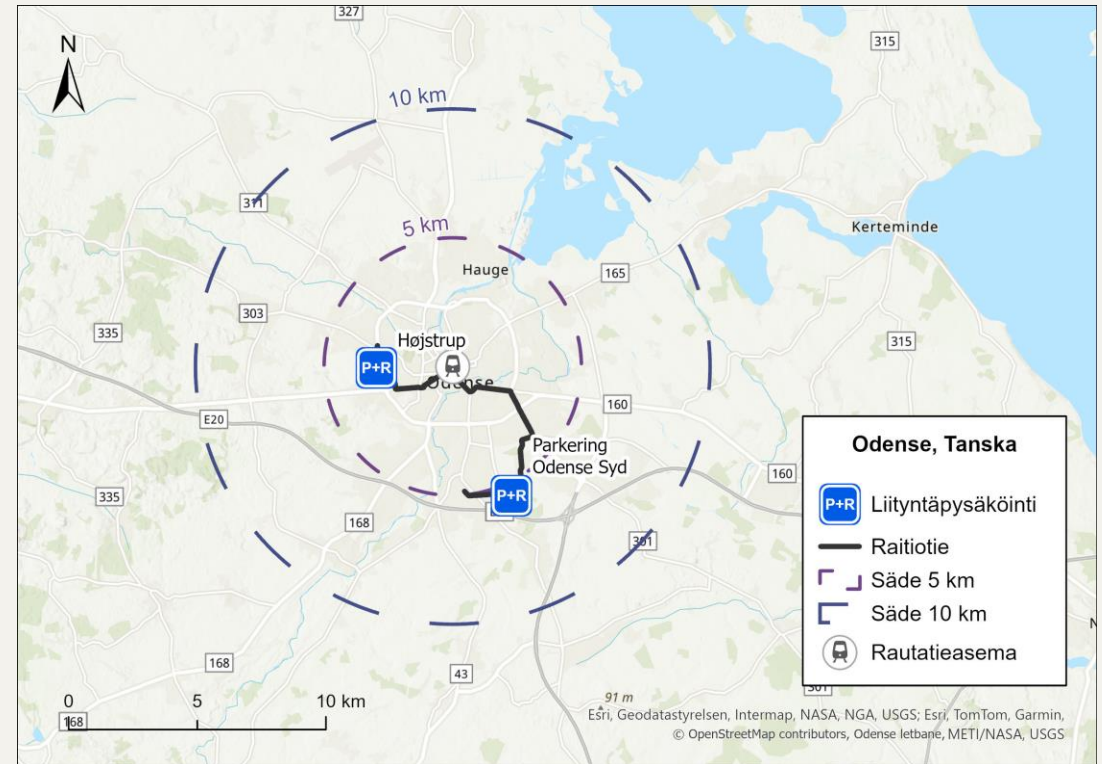
Haastattelun numero	Maa	Organisaatio	Haastateltavan tehtävänimike	Ajankohta
1	Alankomaat	Utrechtin kaupunki (Gemeente Utrecht)	Liikenteen sääntely	5.9.2025
2	Tanska	Odensen kaupunki (Odense kommune)	Liikenne	9.9.2025
		Odensen raitiotieyhtiö (Odense Letbane)	Yhtiön johtoryhmä	
		Odensen raitiotieyhtiö (Odense Letbane)	Yhtiön johtoryhmä	
3	Norja	Vestlandin lääni (Vestland Fylkeskommune)	Strategia ja sääntely	12.9.2025
4	Saksa	Freiburgin kaupunki (Stadt Freiburg im Breisgau)	Viheralueet ja yhdyskuntatekniikka	17.9.2025
5	Iso-Britannia	Nottinghamin kaupunki (Nottingham City Council)	Liikenne	1.10.2025
6	Iso-Britannia	Manchesterin seudun liikenneviranomaisen (Transport for Greater Manchester)	Strateginen kehitys	3.10.2025
		Manchesterin seudun liikenneviranomaisen (Transport for Greater Manchester)	Strateginen kehitys	

(Kantola 2025)

Utrecht & Odense

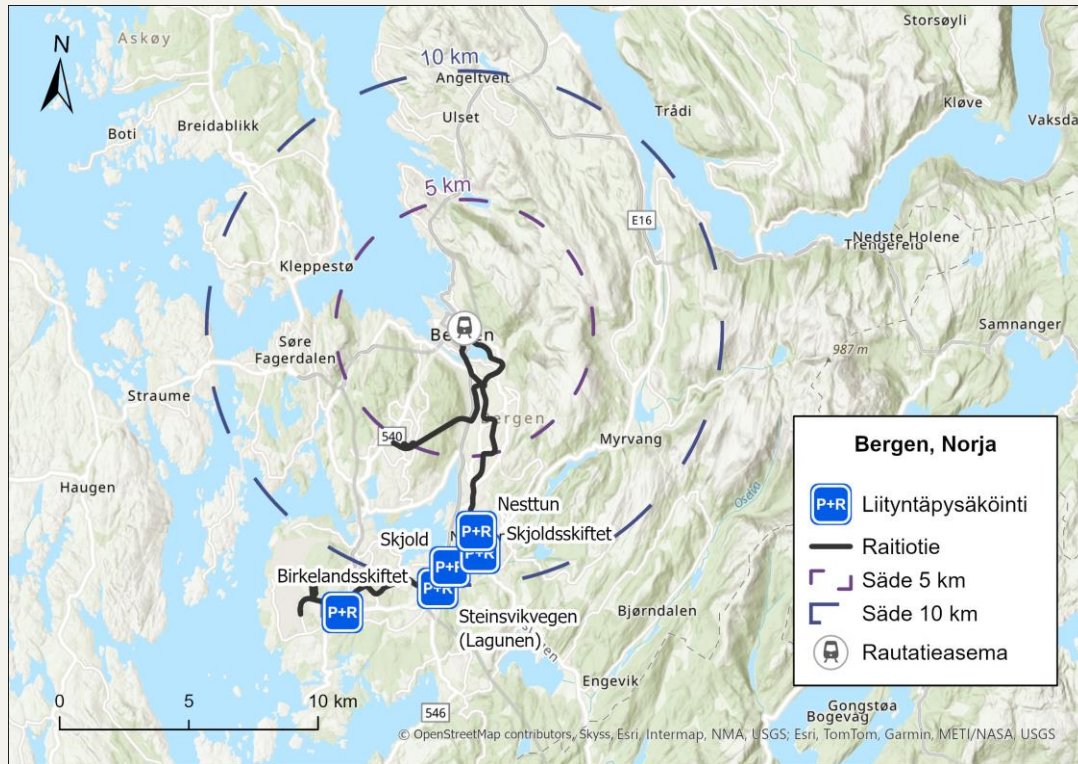


(Kantola 2025)

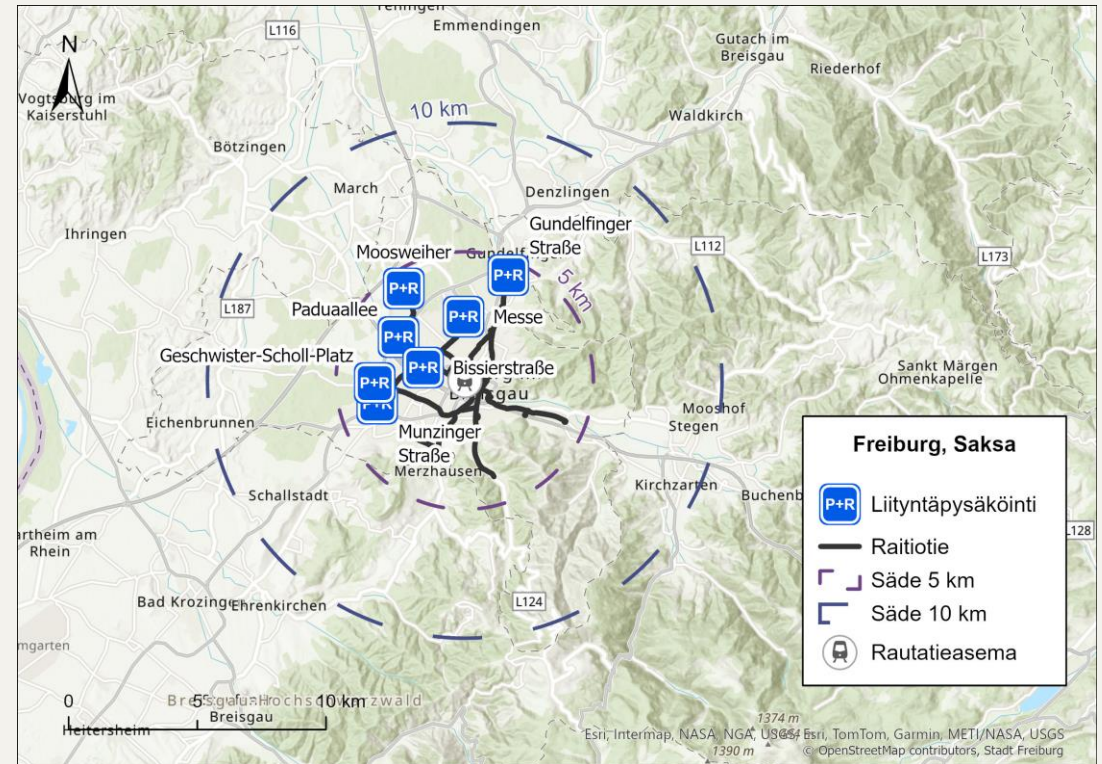


(Kantola 2025)

Bergen & Freiburg

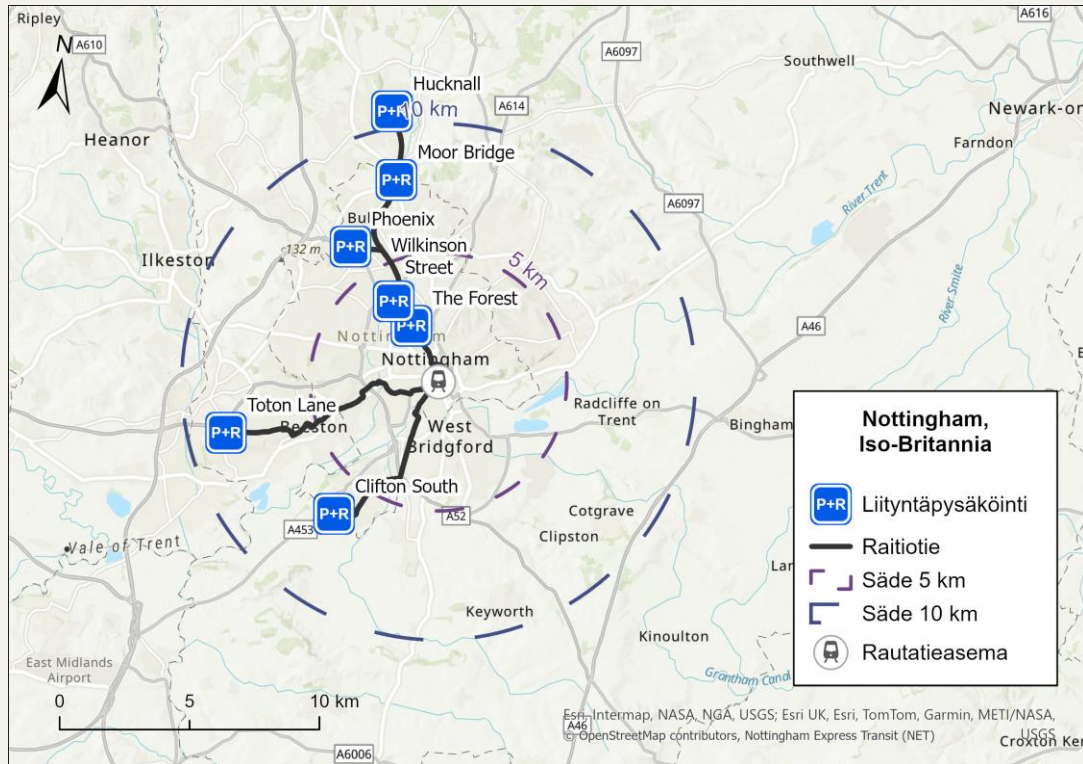


(Kantola 2025)

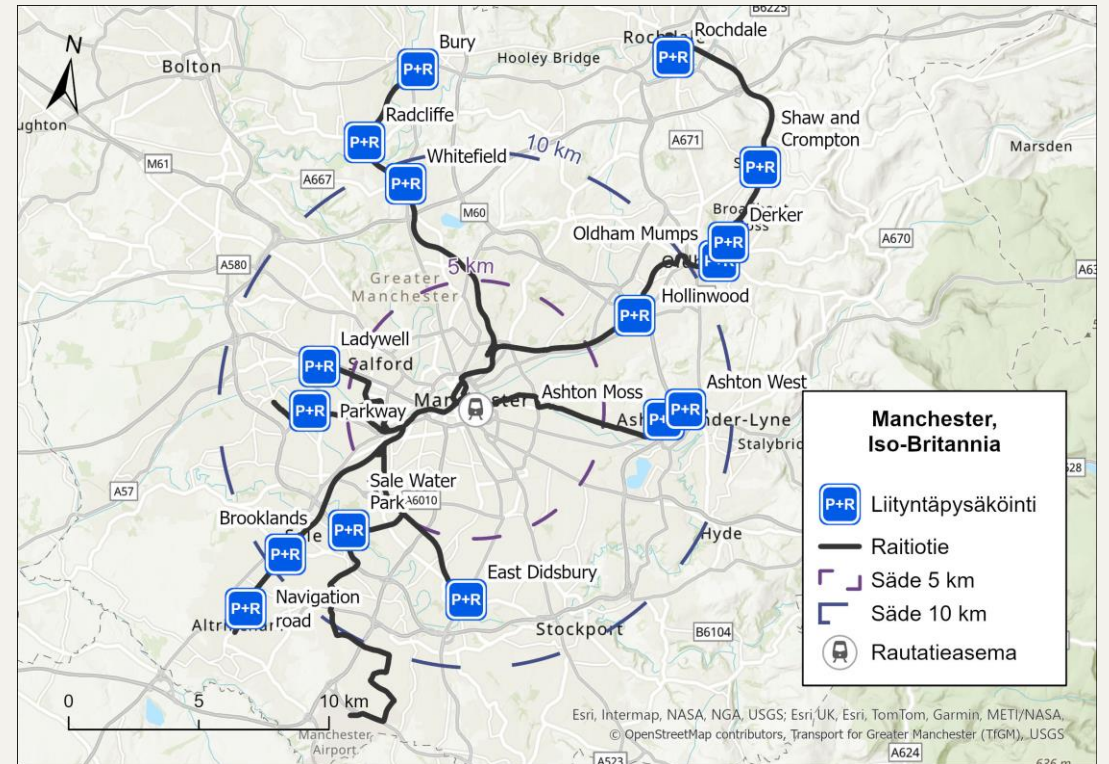


(Kantola 2025)

Nottingham & Manchester



(Kantola 2025)



(Kantola 2025)

2. Case-kohteiden yhteenveto

Seuraaville sivuille on koostettu tiivistetysti yhteenveto Samu Kantolan diplomityössä tarkemmin raportoiduista haastatteluista.

Taulukot ovat suoria lainauksia diplomityöstä. Sisältö on jaettu teemoihin diplomityön tutkimuskysymysten mukaisesti.

Diplomityön päätutkimuskysymys:

- ”Mitkä ovat eurooppalaisten esimerkkien perusteella parhaat käytännöt autojen liityntäpysäköinnin järjestämisessä raitiotiehen perustuvan joukkoliikenteen runkolinjan yhteydessä?”

Alatutkimuskysymykset:

- ”Mitkä ovat liityntäpysäköinneille asetetut tavoitteet ja ovatko ne toteutuneet?”
- ”Mitkä ovat liityntäpysäköintien sijoittelun kriteerit?”
- ”Miten liityntäpysäköintien järjestäminen on yhteensovitettu kehittyvään maankäyttöön?”
- ”Miten liityntäpysäköintien kustannusjako ja hallinnointi on järjestetty rakentamisen sekä käytön aikana?”
- ”Miten liityntäpysäköintien pysäköintioikeus tai hinnoittelu on määritetty?”

a. Asetetut tavoitteet ja niiden toteutuminen (diplomityön luku 4.2)

Tavoitteidenasettelussa korostuu liikennemäärien hallinta verkon eri osilla ja saavutettavuus

- Ei niinkään esim. päästöjen vähentäminen

Vaikutustenarviointi pääsääntöisesti puutteellista

- Jos vaikutuksia on arvioitu, tarkastelu on kohdistunut lähinnä liityntäpysäköinnin ja keskustan väliselle osuudelle matkoista

Suunnitelmallisuus ja tavoitteet osin jälkikäteen mietittyjä

- Järjestelmät rakentuneet eri aikoihin ja vaiheittain, joka näkyy ratkaisuissa
- Nykyisin suunnittelu ainakin teoriassa strategisempaa
 - Suunnitelmia mm. seudullisista mobility hubeista kauempana keskustasta ja maankäytön mahdollistamisesta nykyisten kohteiden ympäristössä

Lähestymistavat vaihtelevat kuitenkin jonkin verran

- Uudempiakin kohteita toteutettu ilman tarkempaa strategista suunnittelua
- Toisaalta osassa kohdekaupungeista liityntäpysäköinti nähdään yhdeksi toimenpidevaihtoehdoksi muiden joukossa
 - Toimenpidekokonaisuudet alueiden yksilöllisten tarpeiden mukaisesti

Pääsääntöisesti kohteiden käyttöasteet korkeita

- Poikkeuksina tilanteet, joissa:
 - Autoliikenne keskustaan asti erittäin sujuvaa, pysäköintitarjontaa paljon ja se on kohtuullisen edullista
 - Kohteen saavuttaminen vaatii hieman ”taakse päin” ajamista tai kävelyetäisyys pysäkillä on erittäin pitkä

a. Asetetut tavoitteet ja niiden toteutuminen (diplomityön luku 4.2)

Kaupunki	Liityntäpysäköinnille asetut tavoitteet	Seuranta ja toteutuminen
Utrecht	Kaupungin keskustaan suutautuvan autoliikenteen vähentäminen.	Ei ole erityisesti seurattu. Liityntäpysäköintien vaikutus liikennemääriin ei ole tiedossa. Suosituimman kohteen käyttöaste noin 70 %, josta 30 % on itse liityntäpysäköintiä.
Odense	Liikennekäyttäytymisen muutos siten, että autot jätettäisiin kasvavissa määrin keskustan ulkopuolelle. Toissijaisesti raitiotien matkustajamäärien kasvattaminen.	Etenemistä ei ole erityisesti seurattu. Suuremman liityntäpysäköintikohteen käyttöaste ollut huomattavasti odotettua matalampi noin 15–20 %.
Bergen	Autoliikenteen verkon kuormituksen vähentäminen. Joukkoliikenteen saavutettavuuden parantaminen alueilla, joissa ei ole joukkoliikennepalveluita.	Ei ole ollut tarkkaa mittaria, jota seurata. Liityntäpysäköintien vaikutukset eivät ole tiedossa. Käyttöasteet ovat valtaosin korkeita ja paikan saaminen epävarmaa.
Freiburg	Keskusta-alueen autoliikenteen vähentäminen.	Etenemistä ei ole seurattu. Käyttöasteet kohtuullisen korkeita, mutta paikan saaminen melko varmaa.
Nottingham	Autoliikenteen vähentäminen ruuhkautuneilta väyliltä. Strateginen työkalu raitiotiejärjestelmän laajennusten toteuttamista.	Arvioitu käyttäjäkyselyiden kautta raitiotien laajennusvaiheen jälkiarvioinnissa. Arvion mukaan kulkutapasiirtymää autoliikenteestä joukkoliikenteeseen on tapahtunut. Noin 2/3 käyttäjistä ajaisi suoraan määränpäähän tai käyttäisi toista liityntäpysäköintiä, jos nykyisin käyttämää kohdetta ei olisi. Käyttöasteet ovat olleet melko korkeita, mutta paikan saaminen varmaa kauempana keskustasta.
Manchester	Ei ole erillistä strategiaa tai tarkkoja tavoitteita. Yleisesti pyritään parantamaan tehokkaan joukkoliikenteen saavutettavuutta. Huomioitavaa on, että liityntäpysäköinti nähdään yhdeksi toimenpidevaihtoehdoista muiden joukossa, kun tarkastellaan eri alueiden tarpeita.	Pyritty arvioimaan vaikutuksia ajettuihin kilometreihin. Selvitysten perusteella noin neljäsosa ajaisi määränpäähän asti, jos nykyisin käyttämää kohdetta ei olisi eli kulkutapasiirtymää joukkoliikenteeseen on arvioitu tapahtuneen. Käyttöasteet vaihtelevat kohteittain. Suosituimpina päivinä, tiistai-torstai, paikan saaminen epävarmaa.

b. Kohteiden sijoittelun kriteerit (diplomityön luku 4.3)

Lähes kaikkien osalta nousi esille sijainti suhteessa kaupunkirakenteeseen sekä kaupungin kehä- ja sisääntuloväyliin

- Pyritään sijoittamaan kaupunkirakenteen ulkopuolelle tai reunalle
 - Käytännössä kuitenkin vanhoja kohteita myös kaupunkirakenteen sisäpuolella, koska sijoittelun kriteerit muuttuneet ensimmäisten kohteiden jälkeen lähes jokaisen osalta
- Sijoittelu ruuhkautumispisteiden ulkopuolelle sisääntuloväylän yhteyteen

Edellytyksenä autoilulle kilpailukykyinen matka-aika pääkohteeseen (yleensä keskusta)

- Raitiotiellä (ja junaliikenteellä) paremmat edellytykset tähän kuin tavanomaisella bussiliikenteellä
 - Usein pyrkimyksenä sijoittaa lähelle päätepysäkkiä

Lyhyt kävelyetäisyys ja mieluusti näköyhteys kohteesta pysäkille

- Toisaalta ei tarvitse olla aivan vieressä (noin 200 m), jos kohde muuten houkutteleva

Paikoin tavoitteena ohjata kauemmaksi keskustasta naapurikaupunkien puolelle mobility hubeihin

- Edellyttää seudullista yhteistyötä, joka on ollut paikoin haastavaa käynnistää

b. Kohteiden sijoittelun kriteerit (diplomityön luku 4.3)

Kaupunki	Sijoittelukriteerit
Utrecht	Sijainti tiiviin kaupunkialueen ulkopuolella, käyttöön soveltuva vapaana oleva tila ja sujuva yhteys valtatieltä. Lisäksi matka-ajan tulee olla kilpailukykyinen suhteessa autoiluun. Tavoitteena siirtää säännöllinen liityntäpysäköinti kauemmaksi naapurikaupunkeihin ja muuttaa nykyisten kohteiden käyttötarkoitusta. Edellytyksenä autoliikenteelle kilpailukykyinen matka-aika.
Odense	Lyhyt etäisyys kaupungin sisääntuloväylistä sekä lyhyt kävelyetäisyys liityntäpysäköinnistä pysäkille.
Bergen	Sijoittelua ohjaa nykyisin alueiden yleinen saavutettavuus. Parhaimmin saavutettavissa olevat alueet ovat poissuljettuja. Edellyttää kuitenkin runkolinjatasoista yhteyttä. Lisäksi sijainti ruuhkaisimpien alueiden ulkopuolella sekä mieluummin tietullien ulkopuolella. Kävelyetäisyys korkeintaan 400 m, mutta mieluummin korkeintaan 200 m.
Freiburg	Lyhyt etäisyys sisääntuloväylästä sekä raitiotien päätepysäkistä. Kilpailukykyinen kävelyetäisyys pysäkille karkeasti noin kaksi minuuttia. Liikennemallin hyödyntäminen sijainnin ja paikkamäärän arvioinnissa.
Nottingham	Sijainti urbaanin alueen reunalla tai ulkopuolella kohdissa, joissa kaupungin sisääntuloväylien autoliikenne alkaa ruuhkautua. Sijoittelulla pyritty minimoimaan kulkutapasiirtymä joukkoliikenteestä liityntäpysäköinnin käyttäjiksi.
Manchester	Sijainti kehätien ulkopuolella noin 8–10 km etäisyydellä keskustasta. Sijainti lähellä sisääntuloväyliä, mutta edellytyksenä kilpailukykyinen matka-aika joukkoliikenteellä keskustaan.

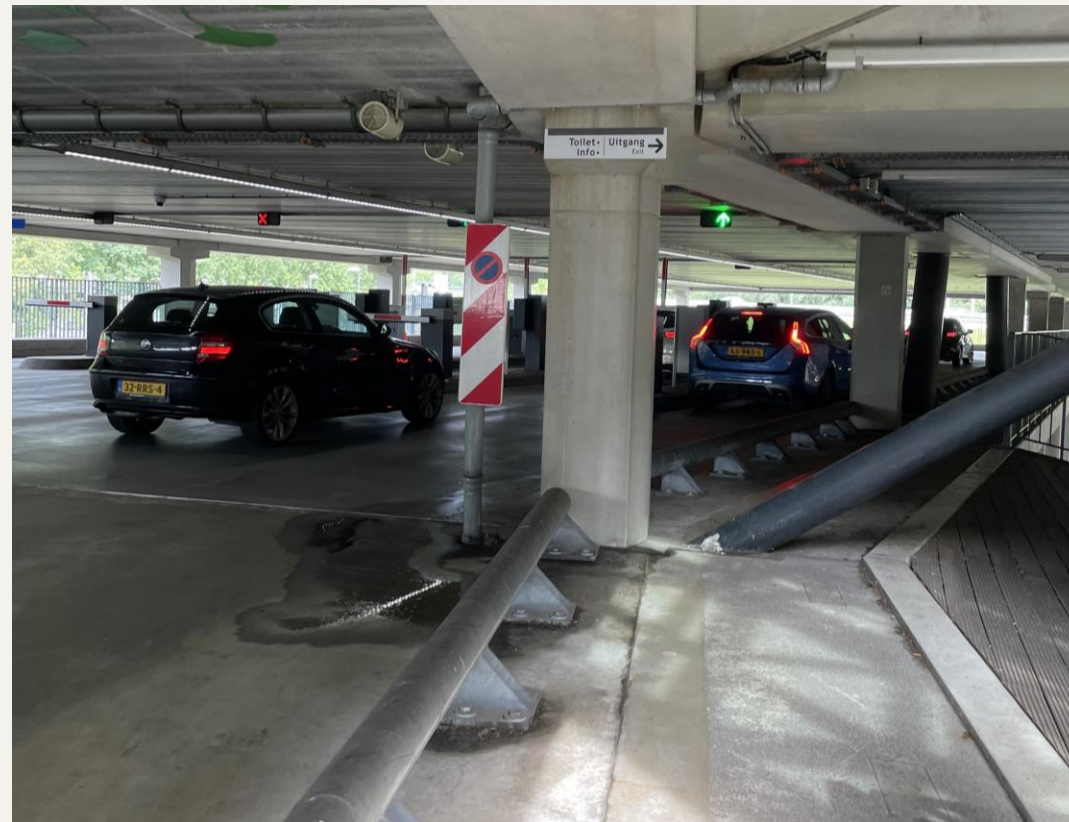
(Kantola 2025)

Kohteiden sijoittelun kriteerit

Utrecht, Science Park P+R (liipy 500 ap, yhteensä 2000 ap)
Raitiotien pääte pysäkki sijaitsee pysäköintilaitoksen alla katutasossa. Kerroksiin on hissiyhteys laitoksen molemmissa päissä. Pysäkillä on keskilaituri.



Utrecht, Science Park P+R (liipy 500 ap, yhteensä 2000 ap)
Sisään ja ulosajossa on 2 kaistaa molempiin suuntiin. Laitoksessa sijaitsee infopiste, julkinen wc sekä mm. kaupallinen kuntosali. P-laitos palvelee yhteiskäyttöisesti lähialueen toimintoja.



Kohteiden sijoittelun kriteerit

Utrecht, Westraven P+R (1385 ap, yhteiskäyttö)

Pysäköintilaitoksen sisäänkäynti katuverkolta. Toinen sisäänkäynti sijaitsee suoraan kehätien eritasoliittymässä. Saattoliikenne on erotettu laitoksen ulkoseinustalle.



Utrecht, Westraven P+R (1385 ap, yhteiskäyttö)

Kerrokset ovat värikoodattuja, kuten myös Science Parkissa. Jalankulkuyhteydet on merkitty päällysteeseen.



Kohteiden sijoittelun kriteerit

Utrecht, Westraven P+R (1385 ap, yhteiskäyttö)

Yhteys pysäkiltä yhteiskäyttöiseen pysäköintilaitokseen on selkeä ja lyhyt, mutta sisältää kadunlyityksen. Keskustaan mennessä on ylitettävä kiskot.



Utrecht, Westraven P+R (1385 ap, yhteiskäyttö)

Laitoksessa oli myös lukittu pyöräpysäköintitila. Autojen sisäänajon sijoittelua on muutettu alkuperäisestä noin vuonna 2017.



Kohteiden sijoittelun kriteerit

Bergen, Steinsvikveien/Lagunen P+R (150 ap)

Yhteys pysäkiltä liityntäpysäköintialueelle on noin 200 m.
Kohde näkyy osittain puiden takana.



Bergen Steinsvikveien/Lagunen P+R (150 ap)

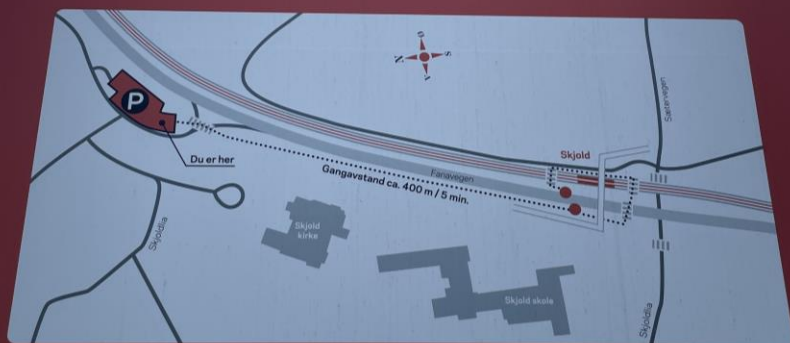
Etäisyydestä huolimatta käyttöaste on tyypillisesti lähes 100 %.
Raitiotiepysäkki sijaitsee taustalla olevan suuren rakennuksen edustalla.



Kohteiden sijoittelun kriteerit

Bergen, Skjold/Skjold kirke P+R (29 ap)

Etäisyys pysäkillle on 400 metriä, mutta käyttöaste oli havainnointihetkellä korkea. Toisaalta kohde on hyvin pieni ja lähempänä raitiotiepysäkkiä oleva kohde oli työmaa-alueena, joka on voinut kasvattaa kohteen käyttäjämäärää.



Parkering for Kollektivreisande

Nottingham, Phoenix Park P+R (657 ap)

Sisäänajoa ja jalankulkua on rajattu tiukasti aidoin ja portein. Kohteessa on hyödynnetty raitiotieyhtiön brändiä. Kohteita on korkeusrajoitettu puomein alueella majoittumisen estämiseksi. Oikealla näkyy pienehkö pyörätalli, jonka käyttö vaatii rekisteröitymisen.



Kohteiden sijoittelun kriteerit

Nottingham, Clifton South P+R (noin 1000 ap)

Kohde sijaitsee kaupunkirakenteen ulkopuolella ns. green belt alueella, jossa maankäyttö on rajoitettua. Taustalla näkyy yhteys yhdelle kaupungin sisääntuloväylistä.



Manchester, Parkway P+R (341 ap)

Jalankulkuyhteys liittytäpysäköinnistä raitiotiepysäkille edellyttää 6 kaistan ylittämistä osin ilman valo-ohjausta jalankulkijoille. Nopeusrajoitus on noin 50 km/h.



Kohteiden sijoittelun kriteerit

Manchester, Whitefield P+R (331 ap)

Kohde sijaitsee kaupunkirakenteen sisällä raitiotien 1. vaiheen varrella, joka on toteutettu vanhaan ratakäytävään. Kuva on otettu pysäköintilaitoksen toisesta kerroksesta. Pysäkillle on porrasyhteys ylikulkusillalta.



Manchester, Radcliffe P+R (480 ap)

Kohde sijaitsee myös kaupunkirakenteen sisällä raitiotien 1. vaiheen varrella ja on saman tyyppinen kuin Whitefield. Maankäyttö on hieman väljempää ja kauempana pysäkeistä. Joukkoliikenteen vyöhykeraja menee Whitefield ja Radcliffe kohteiden välissä.



c. Yhteensovittaminen kehittyvään maankäyttöön (diplomityön luku 4.4)

Liityntäpysäköintikohteet nähdään pääasiassa pysyvinä

- Ei kuitenkaan saisi toimia esteenä kaupunkikehitykselle etenkin lähempänä keskustaa
 - Ei tarkkoja käytäntöjä arvioida maankäyttövaihtoehtoja
 - Edullisempien maa-alojen hyödyntäminen
- Käytännössä poliittisesti vaikea poistaa suosittua kohdetta
 - Tärkeä kerätä tietoa kohteiden todellisesta käytöstä sekä vaikutuksista
- Osittain paineita tehostaa tilankäyttöä tai muuntaa käyttötarkoitusta asuntorakentamisen mahdollistamiseksi
 - Harkinnassa yhteiskäyttöistä rakenteellista pysäköintiä

Paikallisella kontekstilla on merkitystä, esimerkiksi yhdyskuntarakenteella, maantieteellä tai historialla

- Utrechtissa suunnitellaan käyttötarkoituksen osittaista käyttötarkoitustenmuutosta uusien alueiden keskitetyiksi pysäköinneiksi
- Nottinghamissa osin hyödynnetty ns. Green Belt –alueita, joissa huomattavia maankäytön rajoituksia
- Manchesterissa hyödynnetty vanhaa rautatiekäytävää, jonka perintönä osa kohteista

c. Yhteensovittaminen kehittyvään maankäyttöön (diplomityön luku 4.4)

Kaupunki	Yhteensovittaminen kehittyvät maankäytön kanssa
Utrecht	Pysäköintilaitokset ovat yhteiskäytössä muiden toimintojen kanssa. Tulevaisuudessa kohteiden käyttö painottuu nykyistä voimakkaammin asukaspysäköintiin, kun liityntäpysäköintiä pyritään ohjaamaan naapurikaupunkeihin. Kohteet ovat pysyviä.
Odense	Nykyisten kohteiden ei ajatella kilpailevan muiden maankäytön muotojen kanssa. Kohteet nähdään pysyviksi, koska alueet eivät soveltuisi erityisen hyvin muuhun käyttöön.
Bergen	Raitiotien varrella maankäyttötapoja arvioidessa priorisoidaan muita maankäytönmuotoja kuin liityntäpysäköintiä. Kaikki kohteet eivät ole ehdottoman pysyviä, vaan tarvittaessa mahdollistetaan kaupunkikehitys.
Freiburg	Nykyiset kohteet ovat pintapysäköintejä ja parhaillaan selvitetään, olisiko mahdollista tehostaa pysäköinnin tilankäyttöä asuinrakentamisen mahdollistamiseksi. Kohteet nähdään pysyvinä.
Nottingham	Liityntäpysäköinnit ovat olleet kiinteä osa raitiotiejärjestelmää. Osassa kohteista maankäytön rajoitukset vaikuttavat alueiden kehittymismahdollisuuksiin, jonka vuoksi niiden ei nähdä kilpailevan muun potentiaalisen maankäytön kanssa. Kohteita pidetään pysyvinä.
Manchester	Liityntäpysäköinnit on toteutettu tyypillisesti edullisimmille alueille. Tietyissä tapauksissa matalamman asukastiheyden alueilla voi olla hyödyllisempi tapa käyttää maata. Ei ole prosessia maankäyttövaihtoehtojen vertailemiseksi. Nykyisiä kohteita pidetään pysyvinä.

(Kantola 2025)

Yhteensovittaminen kehittyvään maankäyttöön

Utrecht, Science Park P+R (liipy 500 ap, yhteensä 2000 ap)
Yhteys pysäkiltä yhteiskäyttöiseen pysäköintilaitokseen on selkeä ja lyhyt, mutta sisältää kadunylityksen. Keskustaan mennessä on ylitettävä kiskot.



Bergen, Nesttun P+R (180 ap)
Kohde sijaitsee kaupunkirakenteen sisällä alakeskustan laidalla. Pidemmällä aikavälillä on odotettavissa, että maankäyttö kehittyy, jolloin kohteelle tehdään muutoksia.



Yhteensovittaminen kehittyvään maankäyttöön

Nottingham, Wilkinson Street P+R (600 ap)

Kohde sijaitsee syvällä kaupunkirakenteen sisällä, mutta toisaalta rautatien sekä raitiotievarikon välissä, jolloin maa-ala ei ole erityisen houkutteleva. Rakenteellista liityntäpysäköintiä ei ole nähty kustannustehokkaaksi Nottinghamissa. Myös raitiotiejärjestelmän (sis. liipytt) omistusjärjestelyt voivat vaikuttaa asiaan.



Bergen, Birkelandsskiftet P+R (280 ap)

Rakenteellinen liityntäpysäköinti sijaitsee pysäkin alla, joten se ei kilpaile tilasta potentiaalisen maankäytön kanssa.



Yhteensovittaminen kehittyvään maankäyttöön

Manchester, Radcliffe P+R (480 ap)

Vanhan ratakäytävän varrella olevat asemat ovat raskaampia kuin tyypillisesti raitioteillä ja ne ovat usein porrasyhteyden tai pitkien luiskien päässä. Täten myös lähtökohdat pysäkkiympäristön maankäytön kehittämiseksi ovat hieman erilaiset.



Manchester, Whitefield P+R (331 ap)

Manchesterissa osa rakenteellisia laitoksia on toteutettu terärunkoisina ja joitakin on korotettu kysynnän kasvaessa. Ylemmille tasoille on vain porrasyhteys.



d. Hallinnointi ja kustannusjako rakentamisen sekä käytön aikana (diplomityön luku 4.5)

Seudullinen yhteistyö tunnistettu olennaiseksi

- Osassa kohdekaupungeista järjestetty jo seudullisesti esim. lääni tai seudullinen joukkoliikenneviranomaisen
 - Toisaalta myös tällöin alueiden välisiä intressiristiriitoja
- Muutamassa kaupungissa yritetty käynnistää yhteistyötä, mutta se ei ole edennyt

Muissa tapauksissa tyypillisesti kohdekaupungin järjestämää sekä kustantamaa

- Oma päätäntävalta mahdollistaa hyödyntämisen omien strategisten tavoitteiden edistämiseksi
- Poikkeuksena projektiluontoiset kansalliset rahoitukset

Poikkeavia ratkaisuja

- Nottingham, jossa liityntäpysäköinnit osa raitiotiejärjestelmää, josta vastaa yksityisten yritysten yhteenliittymä
 - Taloudellinen vastuu yhteenliittymällä
 - Voi osaltaan selittää joitakin suunnitteluvalintoja

d. Hallinnointi ja kustannusjako rakentamisen sekä käytön aikana (diplomityön luku 4.5)

Kaupunki	Hallinnointi	Kustannusten jako
Utrecht	Liityntäpysäköinnit ovat kaupungin omistamia. Tämä mahdollistaa strategisten tavoitteiden edistämisen. Seudullinen kehittäminen ei ole edistynyt toistaiseksi, mutta tavoitteet edellettävät sitä. Pysäköintikohteita operoi yksityinen yhtiö.	Kaupunki vastaa kustannuksista. Liityntäpysäköinnin järjestäminen rakenteellisena on huomattavan kallista myös maksullisena, koska sitä subventoidaan.
Odense	Toinen kohde raitiotieyhtiön omistama ja toinen suoraan kaupungin. Toisaalta myös raitiotieyhtiö on täysin kaupungin omistama. Ei pysäköinninvalvontaa käytössä.	Kaikki kustannukset jakautuvat omistajilleen.
Bergen	Vestlandin lääni omistaa raitiotien varrella olevat kohteet. Muilla kohteilla eri omistajia. Liityntäpysäköinnin hallinnointi on seudullista, mutta käytännössä eri alueiden intressit vaihtelevat, joka tuo haasteita. Pysäköinninvalvonta on kilpailutettu yksityiselle operaattorille.	Osa kohteista on täysin läänin kustantamia, mutta joidenkin osalta on hyödynnetty kansallista rahoitusta.
Freiburg	Kaupunki omistaa liityntäpysäköintikohteet. Yksityiset laitokset ovat halutessaan voineet liittyä osaksi liityntäpysäköintijärjestelmää, jolloin he vastaavat itse toiminnasta sekä hinnoittelusta. Toistaiseksi seudullinen yhteistyö ei ole edistynyt ja Freiburg jättäytynyt pois erästä hankkeesta. Seudullisen yhteistyön tarve on kuitenkin tunnustettu. Kaupungin järjestämä pysäköinninvalvonta, jota on tehostettu.	Kaupunki vastaa kustannuksista. Lisäksi on saatu projektiluonteista rahoitusta kansalliselta tasolta.
Nottingham	Liityntäpysäköinnit ovat osa raitiotiejärjestelmää, josta vastaa yksityisistä yrityksistä koostuva yhteenliittymä. Kaupunki on määritellyt vähimmäispalvelutason. Yhteenliittymä järjestää pysäköinninvalvonnan.	Yhteenliittymä vastaa myös koko järjestelmän taloudellisista riskeistä. Sopimuskauden jälkeen järjestelmän on tarkoitus siirtyä kaupungille.
Manchester	Seudullinen viranomainen Transport for Greater Manchester omistaa liityntäpysäköinnit. Kohteiden päivittäiset toiminnot on kilpailutettu. Pysäköinninvalvonnan hoitaa yksityinen operaattori.	Transport for Greater Manchesterin rahoitus tulee pääasiassa korkeammalta hallinnon tasolta verotuksen kautta.

(Kantola 2025)

e. Pysäköintioikeus ja hinnoittelu (diplomityön luku 4.6)

Selvää vaihtelua kohteiden välillä sääntelyssä ja hinnoittelussa

- Käytännössä sääntelyn tarve korostuu mitä lähempänä tiivistä kaupunkirakennetta

Yksi mahdollinen luokittelu

- Sääntelemätön
 - Odense
- Löyhästi säännelty
 - Nottingham, Manchester
- Säännelty
 - Bergen, Freiburg
- Maksullinen
 - Utrecht

Sääntelemätön

- Ei virallisia pysäköintioikeuden rajoitteita kohteissa

Löyhästi säännelty

- Käyttöehdot rajoittavat käyttöä, mutta valvonta satunnaista tai mahdotonta. Pysäköintiaikaa rajattu raitiotien liikennöinnin mukaan.
- Satunnaista valvontaa esim. Nottinghamissa paikan päällä käyttäjiä seuraamalla

Säännelty

- Pysäköintioikeus rajattu joukkoliikennelipun haltijaan
- Pysäköinninvalvonta käytössä

Maksullinen

- Tarjolla eri lipputyypit eri käyttäjille. Käytössä pysäköintimaksun subventio liityntäpysäköinnin osalta.

Sääntelyä usein tarve tarkastella myös pysäkkien lähiympäristössä

- Mm. liityntäpysäköinnin "ylivuoto" ja epävirallinen liityntäpysäköinti

e. Pysäköintioikeus ja hinnoittelu (diplomityön luku 4.6)

Kaupunki	Pysäköintioikeus	Hinnoittelu
Utrecht	Pysäköintilaitokset ovat yhteiskäytössä ja pysäköintioikeutta rajataan maksullisuudella, jossa on erilaisia lipputuotteita.	Kohteet ovat maksullisia. Yhteislippu edestakaiselle joukkoliikennematkalle 1–5 henkilölle. Lipputyypissä pysäköintiä sekä joukkoliikennematkaa subventoidaan. Tulevaisuudessa joukkoliikennelipun subventiosta saatetaan luopua.
Odense	Pysäköintioikeutta tai -aikaa ei ole rajattu eikä pysäköinninvalvontaa ole käytössä. Suosituksena on, että pienemmässä pysäköitisiin korkeintaan 24 tuntia ja suuremmassa 72 tuntia.	Pysäköinti on maksutonta.
Bergen	Pysäköintioikeus on rajattu joukkoliikenteen kausilipun haltijoihin. Kohteissa on käytössä pysäköinninvalvonta. Ei kuitenkaan ole keinoa varmistua, että pysäköitsijä varmasti jatkaa joukkoliikenteellä.	Pysäköinti itsessään on maksutonta. Hinnoittelun käyttöönotto ei ole ollut poliittisesti mahdollista, vaikka se olisi tarpeen suosituimpien kohteiden osalta.
Freiburg	Pysäköintioikeus on rajattu joukkoliikennelipun haltijoille tai pysäköinnistä maksaville. Alueilla on käytössä pysäköinninvalvonta. Liityntäpysäköintien sääntely otettiin käyttöön vuonna 2023 ja kokemukset ovat olleet positiivisia.	Pysäköinti on maksutonta joukkoliikenteen kausilipun haltijoille sekä liityntäpysäköinnin lippuautomaatista päivälipun ostaville. Muiden pysäköitsijöiden hinnoittelu vastaa kadunvarsipysäköinnin taksoja.
Nottingham	Pysäköintioikeus on sidottu raitiotiellä matkustamiseen välittömästi pysäköinnin jälkeen. Käytännössä tätä myös valvotaan paikan päällä satunnaisesti havainnoimalla. Väärinkäytöksiä havaittaessa asennetaan autoon rengaslukko. Pysäköinti on kielletty yöaikaan.	Pysäköinti on maksutonta.
Manchester	Pysäköintioikeus on sidottu raitiotiellä matkustamiseen, mutta tätä ei ole käytännössä mahdollista valvoa. Pysäköinti on kiellettyä yöllä aikana, jolloin raitiotie ei liikennöi pois lukien perjantai ja lauantai yöt.	Pysäköinti on maksutonta.

Pysäköintioikeus ja hinnoittelu

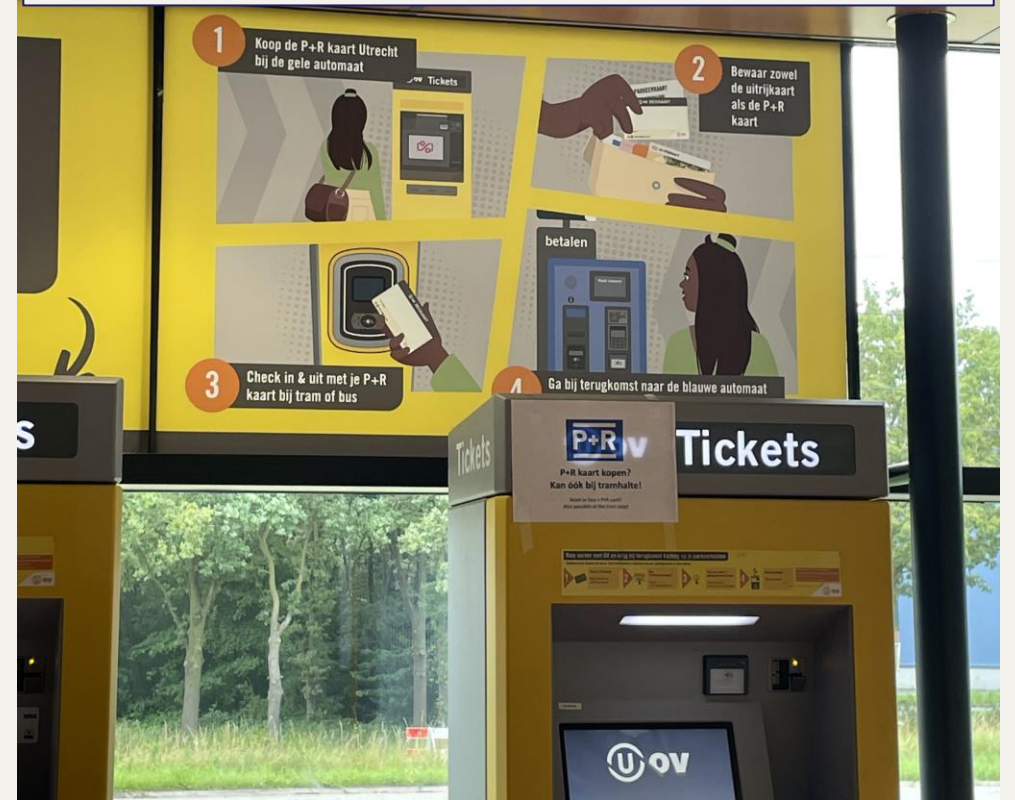
Nottingham, Wilkinson Street P+R (600 ap)

Kohteet olivat maksuttomia, mutta raitiotien yhteenliittymä valvoo satunnaisesti, että pysäköitsijä siirtyy raitiotiepysäkillä. Jos muuta pysäköintiä havaitaan, he käyttävät rengaslukkoja.



Utrecht, Westraven P+R (1385 ap, yhteiskäyttö)

Maksuprosessi on monivaiheinen ja käyttäjälle raskas. Lippuautomaatista ostetaan kiinteähintainen matkalippu 1-5 henkilölle ja takaisin tullessa sillä saa alennuksen pysäköinnin normaalista hinnasta. Tavoitteena on siirtyä sovellukseen.



Pysäköintioikeus ja hinnoittelu

Manchester, Parkway P+R (341 ap)
 Pysäköinti on kielletty (su-to) kellonaikoina, jolloin raitiotie ei liikennöi. Pysäköinnin valvonta on Manchesterissa sekä monissa muissa ulkoistettu pysäköinti-operaattorille.



Bergen, Nesttun P+R (180 ap)

Kohteissa pysäköinti edellyttää kausilippua (rekisterinumero sovellukseen) tai pysäköintilupaa klo 6-18. Maksimi pysäköintiaika on 20 tuntia.





**Tampereen
Ratikka**

// Muutakin kuin matka //