



Pysäköinnin seudulliset periaatteet

Loppuraportti

Alkusanat

Pysäköinti on liikenteen suoritteeseen, suuntautumiseen ja kulkutapavalintoihin vaikuttava tekijä ja se vaikuttaa merkittävästi myös kaupunkikuvaan sekä rakentamisen ja asumisen hintaan. Kaupungistumisen tiivistämä kaupunkiseutu ja tiukat päästövähennystavoitteet sekä ihmisten muuttuvat kulkutapatottumukset kannustavat tarkistamaan pysäköinnin kehittämisen käytäntöjä entistä kestävämmän Tampereen kaupunkiseudun kehittämiseksi.

Sopimalla pysäköinnin kehittämisen periaatteista seudullisesti saadaan vietyä muutoksia eteenpäin resurssitehokkaasti, vähentää kuntien välistä haitallista kilpailua ja perustella kunnissa tehtäviä, totutuista poikkeavia, pysäköintiratkaisuja seutuselkänöjää hyödyntämällä.

MAL-sopimuksessa on kirjattu, että kunnat sopivat pysäköintiä koskevista seudullisista periaatteista. Tampereen kaupunkiseudulla on syksyn aikana laadittu selvitystä, jossa määritetään seudulle mahdollisia, yhdessä sovittavia, periaatteita ja polkua pysäköinnin kehittämiseksi. Tarpeet ja edellytykset pysäköintiperiaatteiden käyttöön ottamiseksi ovat erilaisia seudun eri osissa. Näiden tarpeiden ja edellytysten tunnistaminen on työssä keskeistä.

Työssä on kartoitettu pysäköinnin nykytilannetta ja peilattu sitä muuttuvan toimintaympäristön tuomiin kehittämistarpeisiin. Tämän pohjalta kartoitettiin potentiaalisia toimenpiteitä, jotka toimitettiin osana koostettua väliraporttia kuntiin kommenteille. Kuntien kommenttien pohjalta määritettiin suositus pysäköinnin seudullisessa yhteistyössä tehtävistä kehittämistoimenpiteistä ja pysäköinnin seudullisista periaatteista.

Seutuhallitus on kokouksessaan 29.5.2019 käsitellyt asiaa ja päättänyt hyväksyä esityksen mukaisesti seudun pysäköinnin periaatteet ja toimenpideohjelman sekä sen toimeenpanon kuntien ja kaupunkiseudun yhteistyönä ja lähettää ne jäsenkuntiin hyväksyttäväksi.

Pysäköinnin seudulliset periaatteet on muodostettu Tapani Tourun (TKS) johdolla kaupunkiseudun nimeämässä projektiryhmässä: Maija Villanen (Lempäälä), Jouni Saranpää (Lempäälä), Timo Seimelä (Tampere), Hanna Montonen (Tampere), Suvi Vainio (ELY), Kaisu Kuusela (TKS). Työn konsulttina on toiminut Juha Mäkinen (WSP Finland).

Lisätietoa:

Tapani Touru

Liikennejärjestelmäpäällikkö

Tampereen kaupunkiseutu

tapani.touru@tampereenseutu.fi

Sisällysluettelo

1. Työn tavoitteet
2. Liikenteen ja pysäköinnin toimintakenttä muutoksessa
 - 2.1 Liikenne ja liikkuminen murroksessa
 - 2.2 Pysäköintipaikkatarve tulevaisuudessa
 - 2.3 Pysäköinnin suunnittelun periaatteet
3. Nykytila-analyysi
 - 3.1 Tampereen seudun pysäköinnin nykytilanne
 - 3.2 Tampereen seudun liikkuminen ja autonomistus
 - 3.3 Esimerkkikohteita pysäköintinormeista
 - 3.4 Johtopäätökset nykytilasta ja pysäköinnin kehityssuunnasta
4. Toimenpideohjelma
 - 4.1 Toimenpideohjelman määrittäminen
 - 4.2 Seudun viitteelliset pysäköintivöhykkeet
 - 4.3 Pysäköinnin potentiaaliset kehittämistoimet
 - 4.4 Seudun yhteiset pysäköintiperiaatteet
 - 4.5. Pysäköinnin seudullinen toimenpideohjelma

Liite: Toimenpidekortit



1. Työn tavoitteet

1. Seudullinen lähestyminen pysäköintiin

Tämän työn tavoitteena oli määrittää Tampereen seudun yhteinen pysäköinnin kehittämispolku sekä lisätä tietoa pysäköinnin hallinnan ja suunnittelun tueksi.

- Kartoittaa seudun pysäköinnin suunnittelukäytännöt, periaatteet ja kehittämistarpeet.
- Määrittää pysäköinnin näkökulmasta seudun erilaiset vyöhykkeet.
- Kuvata pysäköintiin liittyvien kehittämistoimenpiteiden rooli ja potentiaali seudun ja kansallisen tason tavoitteiden saavuttamisessa (mm. seutustrategia ja kansalliset päästövähennystavoitteet).
- Lisätä tietoa ja osallistaa seudun asiantuntijoita ja luottamushenkilöitä pysäköintihaasteiden ja -ratkaisujen kartoittamiseen.
- Muodostaa toteuttamispolku seudullisten pysäköintiperiaatteiden jalkauttamiseen ja kehittämiseen



2. Liikenteen ja pysäköinnin toimintakenttä muutoksessa

2.1 Liikenne ja liikkuminen murroksessa

Tampereen kaupunkiseutu on yksi Suomen nopeimmin kasvavista kasvukeskuksista ja siitä on muodostumassa toinen vahva työn, asumisen ja yrittämisen keskus pääkaupunkiseudun lisäksi. Kasvu asettaa kuitenkin omat haasteensa niin kaupunkirakenteelle kuin liikennejärjestelmälle. Seudun kuntien ja kaupunkien väestömäärän kasvaessa ja liikkumisen lisääntyessä liikennejärjestelmän toimivuudelle ja kestävyydelle asetetaan uusia paineita. Liikenne on yksi merkittävimmistä kasvihuonekaasupäästöjen lähteistä, minkä vuoksi kestävä liikunnan edistämiseksi on suuret paineet. Joukkoliikenteen edistäminen sekä kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen ovat keskeisessä osassa liikennejärjestelmän kehittämisessä, mutta myös pysäköinti on olennainen osa matkaketjuihin vaikuttamista.

Seudun liikenteeseen vaikuttavat voimakkaasti myös valtakunnalliset ja globaalit trendit. Uusien sukupolvien arvot ja asenteet kehittyvät ja ympäristöajattelu on vahvistumassa niin kaupunki- kuin maaseuduilla. Liikenne- ja pysäköintipolitiikka ei enää voida tehdä huomioimatta näitä trendejä ja niiden vaikutusta liikkumisvalintoihimme.

LIKKUMISEEN JA LIKENTEeseen VAIKUTTAVIA TRENDJÄ



PAIKALLISET

- Väestömäärän kasvu
- Seudun vetovoimaisuuden lisääntyminen
- Kaupunkirakenteen tiivistyminen



VALTAKUNNALLISET

- Kaupungistuminen
- Väestön ikääntyminen
- Uudet liikkumisenpalvelut
- Ajokortittomien määrän kasvu
- Mobility as a Service



GLOBAALIT

- Ilmaston lämpeneminen
- Yhteiskäyttötalous
- Internet of Things

2.2 Pysäköintipaikkatarve tulevaisuudessa

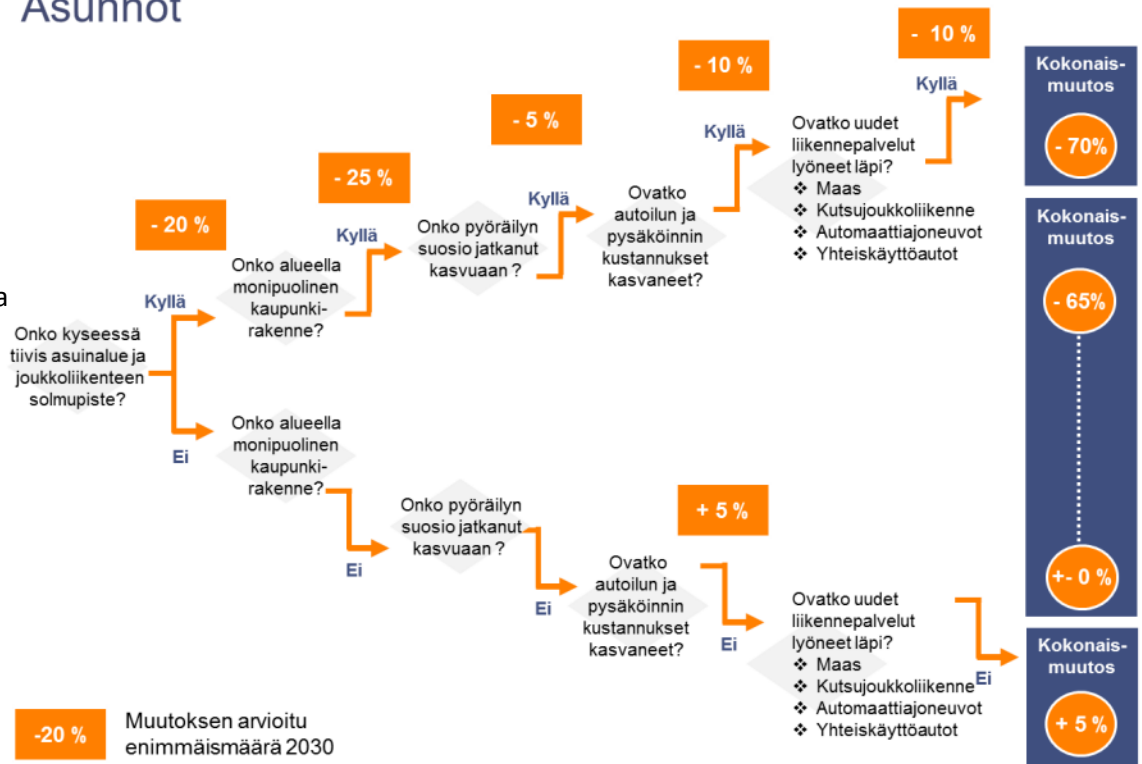
Erilaisten muutosvoimien vaikutusta pysäköintipaikkatarpeeseen on haastava arvioida luotettavasti. Autonomistuksen ja sitä kautta sen käytön vähentymiseen vaikuttavat muun muassa hyvin toimiva ja sujuva joukkoliikenne, hyvät pyöräilyolosuhteet sekä autojen yhteiskäytön mahdollistavien palveluiden yleisyys.

Toisaalta suuri merkitys on myös asukkaiden arvoilla, jotka ovat muuttumassa yhä ympäristötietoisempaan suuntaan. MAL-verkoston ja HSL:n hankkeessa *Uudet pysäköintiratkaisut osana älykästä liikennejärjestelmää* pyrittiin hahmottamaan erilaisten muutosvoimien vaikutusta pysäköintipaikkamäärään. Työn johtopäätöksissä arvioidaan, että kaupunkirakenteen ja liikennejärjestelmän muuttuminen voisivat vähentää pysäköintitarvetta merkittävästi 20 %:sta aina jopa 70 %:een. (HSL & MAL 2017)

Toisaalta on edelleen hyvä arvioida missä määrin ja kuinka nopeasti muutokset tapahtuvat. Tulevissa kaavoissa tulee arvioida tilannetta 10 vuoden aikajänteellä, mutta varautua ja mahdollistaa tulevaisuudessa isommatkin muutokset.

Erityisesti joukkoliikenteen merkitys korostuu kestäväen liikennejärjestelmän osana. On arvioitu, että yhteiskäyttöautot ja liikenteen automatisaatio eivät ilman tehokasta joukkoliikennettä pysty saavuttamaan kestäväälle kehitykselle ja päästöjen vähentämiselle asetettuja tavoitteita.

Pysäköintipaikkojen skenaariopuu Asunnot



2.3. Pysäköinnin suunnittelun periaatteet

Vuoden 2017 MAL-verkoston ja HSL:n pysäköinnin kehittämistyössä ”Uudet pysäköintiratkaisut osana älykästä liikennejärjestelmää” tunnistettiin neljä merkittävää pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä. Nämä toimenpide-ehdotuksen tulisi huomioida, kun linjataan Tampereen seudun pysäköintilinjauksia.

1. Alueellinen holistinen hallinto- ja rahoitusmalli – pysäköinti strategisena työkaluna
2. Pysäköintinormien joustavampi soveltaminen ja kokeilujen hyödyntäminen
3. Pysäköinti osaksi kaupallisia liikkumispalveluja
4. Älykkäät digitaaliset pysäköintiratkaisut

Muita:

- Vuorottaispysäköinti
- Paikkojen nimeämättömyys
- Maksiminormi
- Miniminormi
- Pysäköinnin valvonta
- Pysäköinnin ohjaus
- Pysäköinnin hinnoittelu
- Pysäköinnin aikarajoitukset
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen



29.3.2017

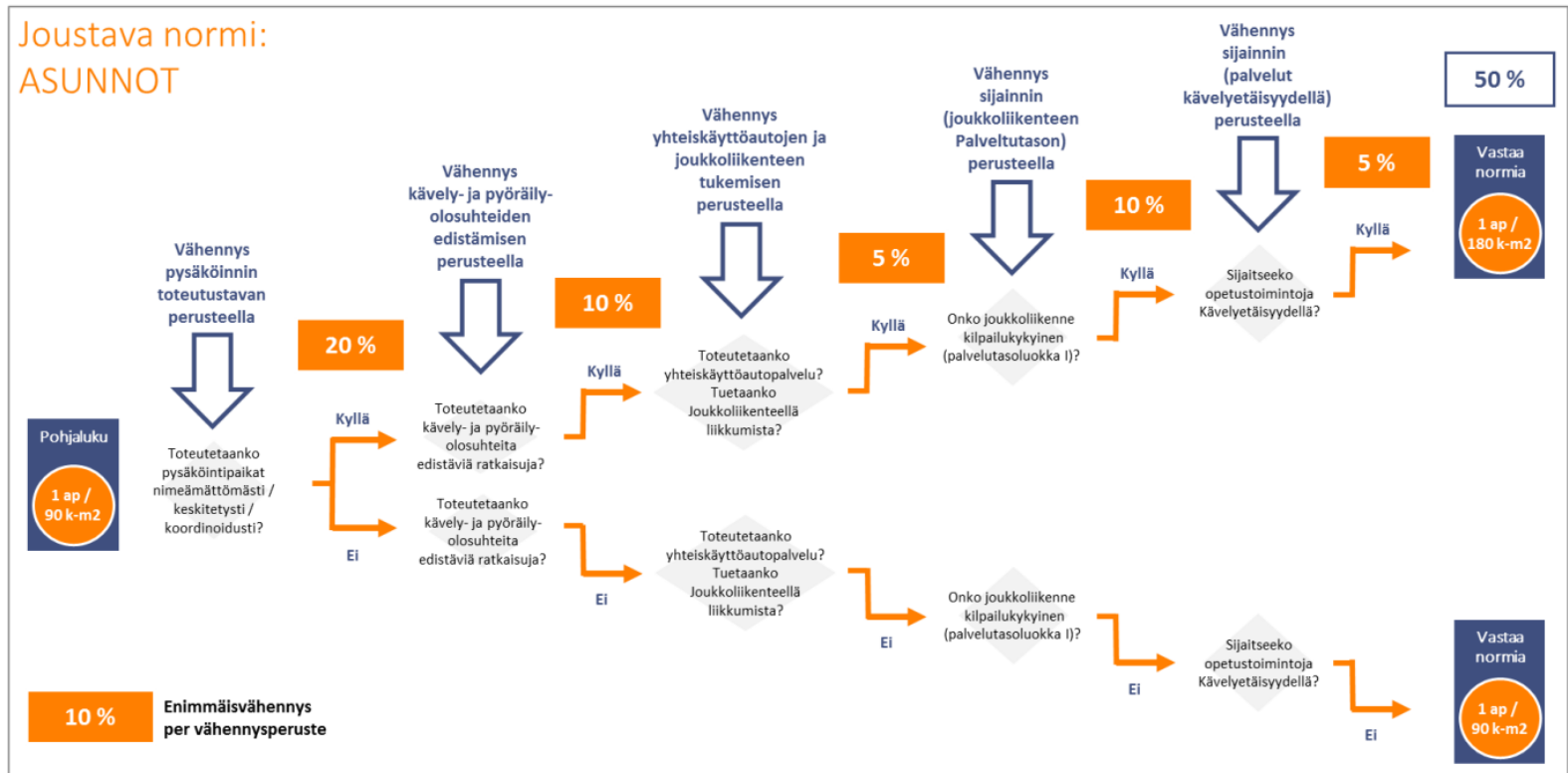
2.3.1 Hyväksi havaitut periaatteet

Uudet pysäköintiratkaisut osana älykästä liikennejärjestelmää –työssä esitettiin esimerkkejä konkreettisista pysäköintitoimenpiteistä, jotka parantavat pysäköinnin hallintaa ja vastaavat paremmin tulevaisuuden liikennejärjestelmään kuin aiemmat käytännöt. Viereinen toimenpidelista toimii hyvänä tukena kuntien kaavoittajille ja suunnittelijoille.

Suositteluvia käytäntöjä		Pyri välttämään
Vähäpäästöisten ajoneuvojen suosiminen	↔	Ajoneuvojen päästöluokituksia ei huomioida
Normit vastaamaan kysyntää	↔	Miniminormit
Nimeämättömät paikat	↔	Nimetyt paikat
Vuorottaispysäköinti	↔	Yksittäiselle käyttäjäryhmälle kohdistettu pysäköinti
Olemassa olevien pysäköintipaikkojen hyödyntäminen	↔	Uusien pysäköintipaikkojen rakentaminen
Maksullinen tai rajoitettu pysäköinti	↔	Ilmainen pysäköinti
Voiton tavoittelu p-paikkojen käyttöasteen maksimoinnilla	↔	Voiton tavoittelu mahdollisimman korkeilla hinnoilla
Yhteiskäyttöautojen suosiminen	↔	Henkilökohtaiset autot
Liittyminen alueelliseen pysäköintioperaattorimalliin	↔	Itse hallintoitu pysäköinti
Pysäköinnin älykäs digitaalinen ohjausjärjestelmä	↔	Käytössä ei ole pysäköinnin ohjausta
Laadukkaat pyöräpysäköintiratkaisut	↔	Tavanomaiset pyöräpysäköintiratkaisut

2.3.2 Joustava pysäköintinormi – esimerkki Kuopion Savilahti

Kuopion Savilahteen määritellyssä joustavassa pysäköintinormissa vähennykset normin pohjalukuun määräytyvät sijainnin (joukkoliikenteen palvelutaso ja palveluiden läheisyys), pysäköinnin toteutustavan, kävely- ja pyöräilyolosuhteiden edistämisen sekä yhteiskäyttöautojen ja joukkoliikenteen tukitoimien perusteella alla olevan kuvaajan mukaisesti:





3. Pysäköinnin nykytila-analyysi



3.1 Tampereen seudun pysäköinnin nykytilanne

Hankkeen alussa selvitettiin kuntien pysäköinnin nykytilannetta sähköpostihaastatteluiden avulla. Kaikissa kunnissa pysäköinti on herättänyt keskustelua ja kaupunkiseudun kasvaessa pysäköinnin järjestämiselle tulee uusia haasteita. Maankäytön tehostuessa pysäköintipaikkojen määrä tulee vähenemään. Toisaalta seudulla on suunnitteilla useita maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämishankkeita, jotka toteutuessaan vaikuttavat merkittävästi myös pysäköinnin järjestämiseen. Raitiotien tai lähijunaverkoston laajentaminen toisivat uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen edistämiseksi ympäryskunnissa ja sitä kautta vaikuttaisivat pysäköintipaikkatarpeeseen. Liityntäpysäköintiratkaisut voisivat parantaa ja nyt mahdollisuuksia joukkoliikenteen houkuttelevuuden kasvattamiseksi. Myös pyöräpysäköintiin on kiinnitetty osassa kunnista huomiota ja se nähtiin tärkeänä kehittämiskohteena pysäköintiolosuhteita parannettaessa.

Tällä hetkellä Tampere on ainut seudun kunnista, jossa pysäköinnistä kerätään maksuja kunnan järjestämillä paikoilla. Pysäköinnin aikarajoituksia on kaikissa kunnissa, mutta osassa ei ole käytössä pysäköinnin valvontaa rajoitusten noudattamisen seuraamiseksi. Jokaisella kunnalla on käytössä pysäköinnin suunnittelua ohjaava normi. Normit ja niiden soveltamisperiaatteet vaihtelevat kunnittain ja niissä kunnissa, missä normi on vanhempi niin uusien asemakaavojen pysäköintimääräyksiä on katsottu tapauskohtaisesti.

Seuraavilla sivuilla on esitetty tarkemmin kunnissa käytössä olevia pysäköintinormeja sekä pysäköinnin ohjaamisen keinoja.

3.1.1 Autopaikkojen mitoitusnormit kehyskunnissa

Tampereen kehyskunnissa käytössä oleva autopaikkannormit vaihtelevat kunnittain ja käytännöt niiden tulkitsemiseksi ovat erilaisia. Esimerkiksi Pirkkalassa autopaikkannormia katsotaan tapauskohtaisesti ja keskusta-alueella vaatimus on tiukempi. Ylöjärven kehitettävillä keskusta-alueilla edellytetään käytännössä maanlaisen pysäköinnin järjestämistä. Tulevaisuudessa keskitetyt pysäköintiratkaisut ovat ydinkeskustassa yhä yleisempiä. Alla olevassa taulukossa on esitetty kuntien tällä hetkellä käytössä olevat pysäköintinormit toiminnoittain.

Taulukko 1. Autopaikkojen mitoitusnormeja Tampereen kehyskunnissa.

Kunta (väkiluku) Käyttötarkoitus	Nokia (33 300)	Pirkkala (19 200)	Kangasala (31 400)	Ylöjärvi (32 900)	Lempäälä (22 900)
Asuminen, kerrostalo (1 ap/k-m2 tai ap/asunto)	1/100 (Pysäköintinormi päivitetty 2018)	1/85-100 Tarkastellaan kaavakohtaisesti	1/90-1/110tai 1 ap/asunto	1/75 tai 1,2 ap/asunto	1,5/asunto Tarkastellaan kaavakohtaisesti
Asuminen, rivitalo (1 ap/k-m2 tai ap/asunto)	1,5 ap/asunto		1,5 ap/asunto		1,5/asunto
Asuminen, pientaloalue (ap/asunto)	2 ap/asunto		1,5 ap/asunto	2 ap/asunto	1,5/asunto
Toimistot (1ap/k-m2)			1/50		1/40
Liiketilat (1ap/k-m2)	1/50		1/50		1/40

Lähteet: sähköpostikyselyt, kaavoitusarkkitehti M. Lahtinen (Kangasala) / kaavoitusjohtaja Jorma Hakola (Nokia) / kaupunginarkkitehti Timo Rysä (Ylöjärvi) / arkkitehti Santeri Kortelahti (Pirkkala), Kangasalan rakennusjärjestys (http://www.kangasala.fi/asuminen_ja_ymparisto/rakennusvalvonta/rakennusjarjestys/) ja Lempäälän rakennusjärjestys (<http://www.lempaala.fi/palvelut/asuminen-rakentaminen-ja-ymparisto/rakennusvalvonta/rakennusjarjestys/>)

3.1.1 Autopaikkojen mitoitusnormit Tampereella

Tampereella pysäköintinormi määritettiin pysäköintipolitiikan laadinnan yhteydessä vuonna 2016. Poliitiikka sekä normia ollaan osittain päivittämässä erityisesti kaupunkiraitiotien rakentamisen tuomien muutosten vuoksi. Alla olevassa taulukossa on esitetty tällä hetkellä käytössä olevat pysäköintinormit.

Taulukko 2. Autopaikkojen mitoitusnormi keskustassa, alue/alakeskuksissa ja tehokkaan joukkoliikenteen vaikutusalueilla sekä muilla alueilla

Käyttötarkoitus	Keskustan kävelyvyöhyke	Alue/alakeskuksen kävelyvyöhyke ja tehokas joukkoliikenne max. 3 km keskustasta	Tehokas joukkoliikenne yli 3 km keskustasta	Muut alueet
Asuminen	1 ap/k-m ² tai asunto	1 ap/k-m ² tai asunto	1 ap/k-m ² tai asunto	1 ap/k-m ² tai asunto
Kerrostalo	1/150	1/110	1/100	1/90
Rivitalo ja kytketty pientalo	1/110 tai väh. 1 ap/asunto	1/100 tai väh. 1 ap/asunto	1/90 tai väh. 1 ap/asunto	1/80 tai väh. 1 ap/asunto
Erillispientalo	1,5	1,5	2	2
Opiskelija-asuminen	1/250	1/220	1/200	1/180
Tehostettu palveluasuminen	1/450	1/400	1/350	1/300
Palveluasuminen/senioriasuminen	1/180	1/140	1/120	1/110
Kaupungin oma vuokratuotanto ja ARA vuokratuotanto (Valtion korkotukikohde)	1/180	1/140	1/120	1/110
Toimistot	k-m ²	k-m ²	k-m ²	k-m ²
	1/120	1/100	1/80	1/60
Liiketilat	k-m ²	k-m ²	k-m ²	k-m ²
≤ 2000 k-m ²	1/120	1/100	1/80	1/60
> 2000 m ²	1/100	1/80	1/60	1/50

Lähde: Pysäköinti osana kaupunkikehitystä – Tampereen pysäköintipolitiikan linjaukset, 2016

3.1.2 Pysäköinnin haasteet ja rajoitusten tarpeellisuus

Kaikissa Tampereen seudun kunnissa on todettu, että pysäköintiä tulee hallita ja ohjata, koska ilman rajoituksia pysäköinnistä on noussut erilaisia ongelmia. Pysäköintiä on aikarajoitettu kaikissa kunnissa, mutta vain Tampereella on käytössä maksullista pysäköintiä. Pysäköinnin rajoittaminen vain liikennemerkkein ei ole ollut riittävää vaan pysäköinnin valvonta on käytössä, Tampereella, Kangasalla, Pirkkalassa ja Nokialla, minkä lisäksi Ylöjärvi ja Lempäälä selvittävät pysäköinninvalvonnan käynnistämistä.

Muita pysäköinnin haasteita kuntien edustajien nykytilakyselyssä nousi esiin:

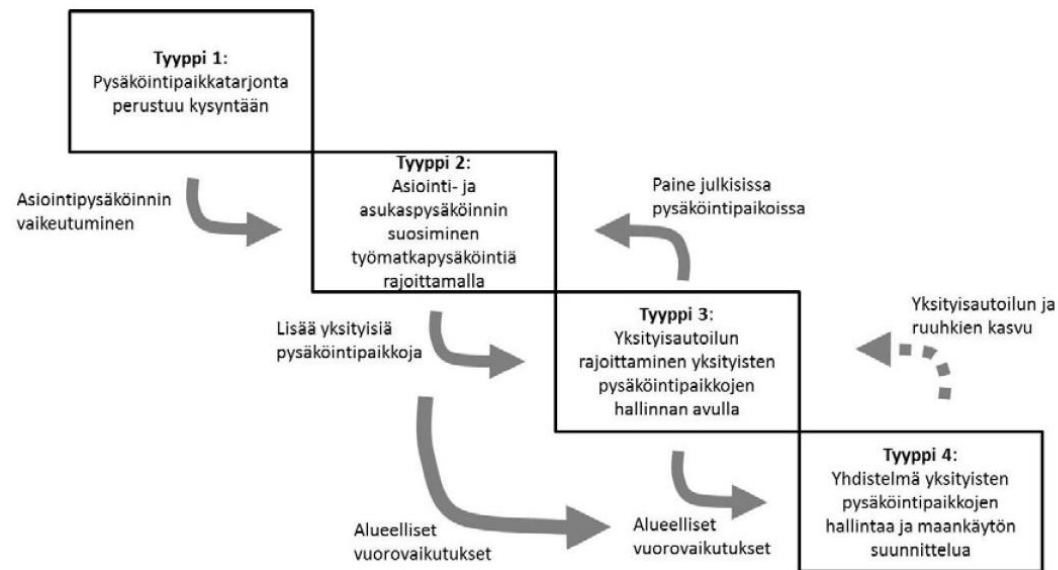
- Pysäköintipaikkojen puute Lempäälän keskustassa ja Pirkkalassa
- Liityntäpysäköinnin haasteet ja riittävät autopaikat
- Tulevaisuuden pysäköintipaikkamäärän mitoittaminen ja arviointi maankäytön tehostuessa tekeillä oleviin kaavoihin jo nyt
- Keskustan tai uusien tiiviiden alueiden pysäköintilaitoksen mitoitus ja rahoitus
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Tulevaisuuden pysäköinnin kysymyksinä kuntien edustajat nostivat esiin mm.:

- Pysäköinnin tarpeen vähentymisen ja sen huomioimisen, etenkin ja alueilla, joihin on suunnitteilla raitiotie.
- Sähköautojen latauspisteiden lisääntyminen ja tarve julkisille pisteille
- Tullaanko pysäköintiä keskittämään ja ottamaan erilleen asunnoista

3.1.3 Pysäköinnin hallinta kannattaa

Pysäköinnin hallinnan keinoilla voidaan pyrkiä vaikuttamaan pysäköintipaikkojen käyttöön ja liikkumistottumuksiin. Mitä suurempi kysyntä pysäköintipaikoilla on, sitä voimakkaammin niiden käyttöä tulee ohjata. Ilman pysäköinnin hallintaa esimerkiksi aikarajoitusten ja maksullisuuden avulla, voi pysäköinnistä muodostua haittoja alueen asukkaille ja palveluille. Aikarajoitusten avulla voidaan esimerkiksi ohjata palveluiden läheisyydessä olevia paikkoja asiointipysäköintiin pidempiaikaisen autojen säilyttämisen sijaan. Ilman aikarajoituksia pysäköintipaikkojen kierto ei ole tehokas ja vapaan paikan löytäminen sitä tarvitseville voi olla hankalaa.



Kuva X. Pysäköintipolitiikan neljä erilaista tyyppiä ja niiden väliset suhteet Martens (2005) mukaan. (Lähde: Karhula et al. 2013)

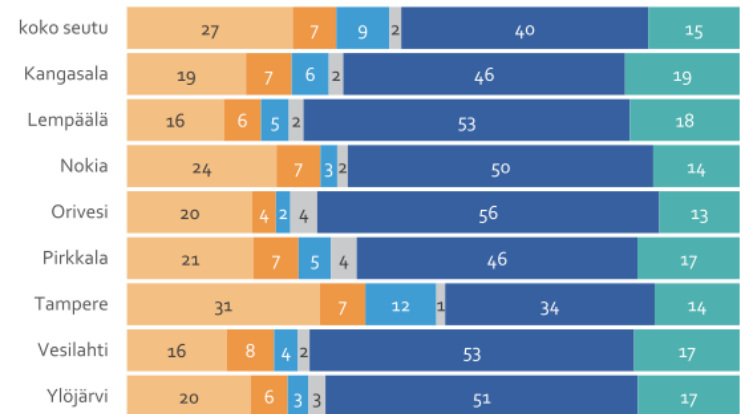
3.2 Liikkuminen Tampereen seudulla

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) mukaan Tampereen seudulla liikutaan pääosin henkilöautolla. Koko seutua tarkasteltaessa joukkoliikenteen osuus joukkoliikennevyöhykkeelläkin on vain 5 %, henkilöautoilun ollessa 64 %. Ympäryskunnissa henkilöautoilun osuus matkoista vaihtelee noin 60–70 % välillä. 3–5 kilometrin pituisilla matkoilla autoilun osuus on 64 %. Potentiaalia autoilun vähentämiseen siis on, kunhan joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteydet tukevat kestäviä liikkumisvalintoja.

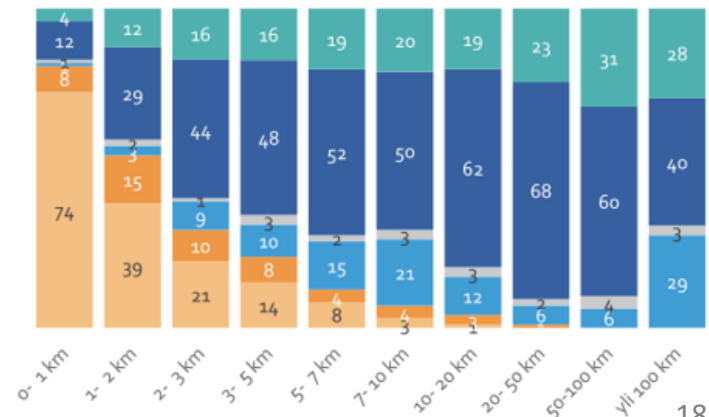
selitteet:



Kulikutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista).

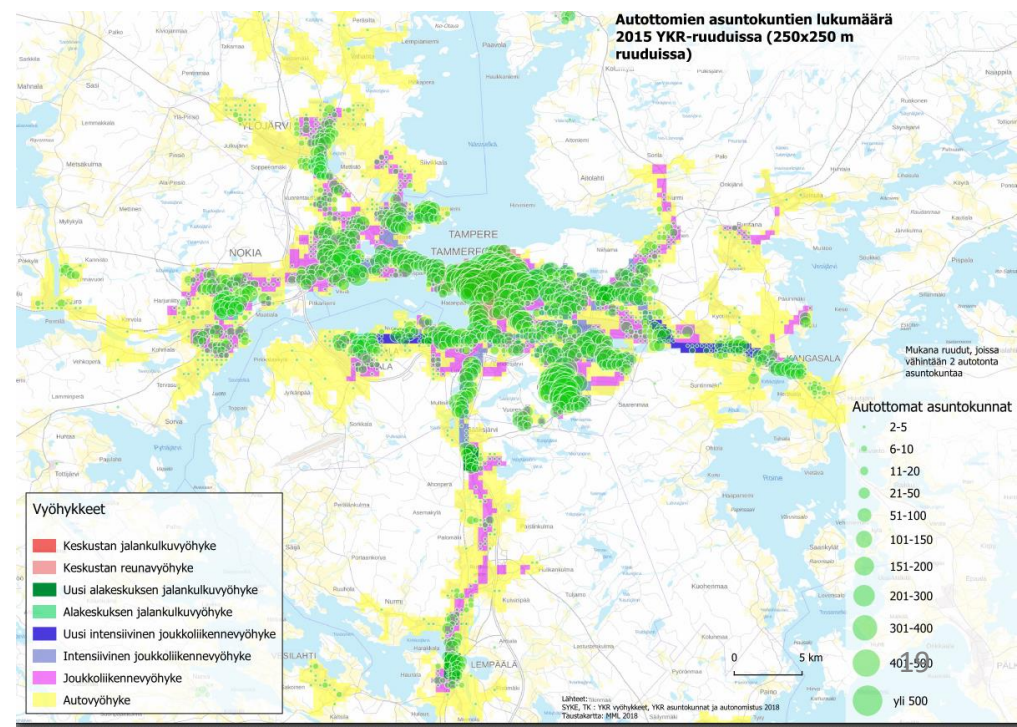
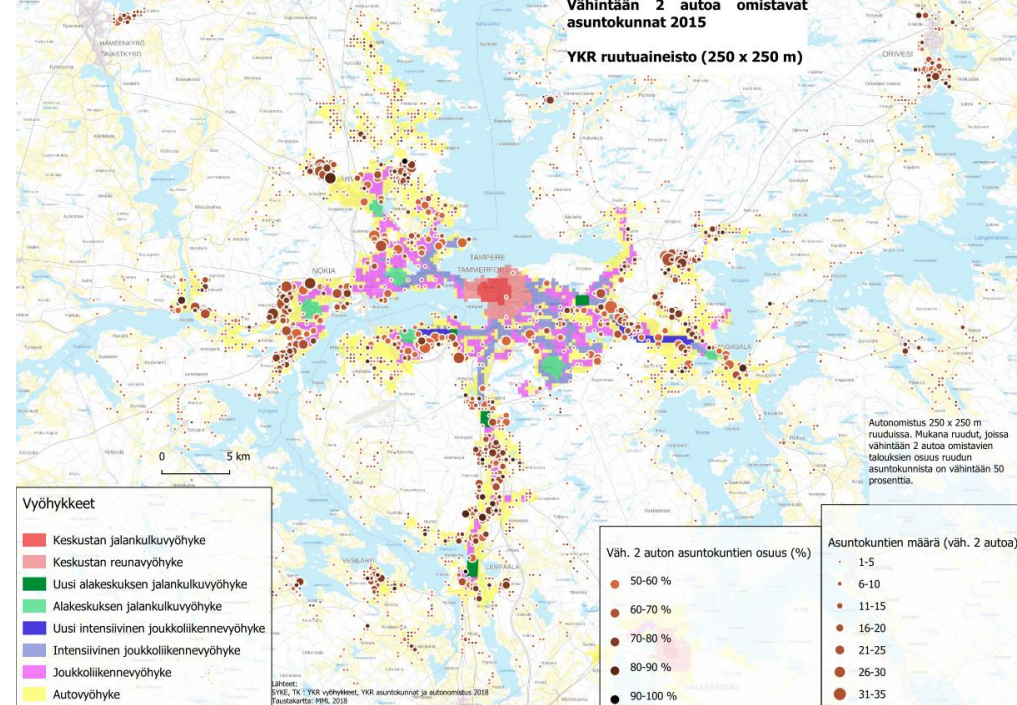


Kulutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista).



3.2.1 Auton omistus

Täysin autottomia asuntoja on Tampereen seudulla erityisesti Tampereen keskustan ja aluekeskusten yhteydessä sekä joukkoliikennekäytävien varrella. Autottomia talouksia on myös ympäryskuntien alueella erityisesti niiden keskustojen ympäristössä. Kahden tai useamman auton omistavia talouksia on erityisesti ympäryskunnissa tehokkaiden joukkoliikennedyhteyksien ulkopuolella.



3.3 Esimerkkejä pysäköintinormeista

Hankkeen aikana tutustuttiin pääkaupunkiseudun kehyskunnissa käytössä oleviin pysäköintinormeihin. Normit on määritelty pääosin keskustan asumiselle, toimistoille sekä liiketiloille. Normeissa on merkittävää kuntakohtaista vaihtelua, kuten alla olevasta taulukosta käy ilmi.

Taulukko X. Autopaikkojen mitoitusnormeja pääkaupunkiseudun kehyskunnissa.

Kunta (väkiluku)	Lohja (47 000)	Järvenpää (42 000)	Kerava (35 500)	Tuusula (38 600)	Vihti (29 100)	Porvoo (50 200)
Käyttötarkoitus						
Asuminen, kerrostalo (1 ap/k-m2 tai ap/asunto)	- Ydinkeskusta: 1/100 - Muu keskusta ja joukkoliikennealueet 1/90 - Muut taajama-alueet 1/85	0,5-0,8 ap/asunto	1/85 - Yleiskaava 2035: 1/100, Keskusta-toimintojen alueella 1/120	Vyöhykeittäin - A: 1/100 tai 0,8/asunto - B ja C: 1/90 tai 1/asunto - D: 1/75 tai 1,2/asunto	1/75 tai 1 ap/asunto	- Ei yleisohjeistusta / normia 1/80-100 tai 1-1,2 ap/asunto
Asuminen, rivitalo (1 ap/k-m2 tai ap/asunto)	1,5 ap/asunto ja 1 vieras/5 asuntoa	1,5 ap/asunto	1,5 ap/asunto	- A, B ja C: 1/90 tai 1,2 ap/asunto - D: 1/75 tai 1,5 ap/asunto	1,5 ap/asunto	
Asuminen, pientaloalue (ap/asunto)	2 ap/asunto	2 ap/asunto	1,5-2 ap/asunto	2 ap/asunto	2 ap/asunto	1-2 ap/asunto
Toimistot (1ap/k-m2)	1/70	1/70		1/50	1/50	1/50-60
Liiketilat (1ap/k-m2)	1/30-65	1/50		- A, B ja C: 1/50 - D: 1/40	1/50	1/50-60

Case-Jyväskylä: Ehdotus pysäköinnin hallitsemiseksi sekä asemakaavojen pysäköintinormien tarkistamiseksi 5/2018

Jyväskylä on Suomessa yksi pysäköinnin hallinnan edelläkävijöistä. Jyväskylän uudessa pysäköintinormissa keskusta ei juurikaan tarvitse toteuttaa uusia autopaikkoja vaan niitä ohjataan useisiin nykyisiin pysäköintilaitoksiin. Lisäksi pysäköintinormi huomio eri liikkumisvyöhykkeet hyvin.

EHDOTUS UUSISTA ASEMAKAAVOJEN PYSÄKÖINTINORMEISTA

Vyöhyke	Ydin- keskusta	Jalankulku- vyöhyke		Pyöräily- vyöhyke		Joukkoliikenne- vyöhyke		Auto- vyöhyke	
1 autopaikka kerrosalaneliömetriä, asuinrannusta tai asuntoa kohden	ap / kem²	ap / kem²	ap / asuinra- kennus	ap / kem²	ap / asuinra- kennus	ap / kem²	ap / asunto	ap / kem²	ap / asunto
Käyttötarkoitus									
Asuminen									
kerrostalo	1/400 ja/tai 1/170 *	1/140		1/120		1/100		1/85	
rivitalo	1/400 ja/tai 1/170 *	1/120		1/100		1/100		1/85	
kytketty pientalo (väh. 3 asuntoa)	1/400 ja/tai 1/170 *	1/120 ***		1/100 ***			2		2
erillispientalo ja paritalo	1/400 ja/tai 1/170 *		2		2		2		2
opiskelija-asuminen	1/1000	1/1000		1/400		1/200		1/100	
palveluasuminen	1/400 ja/tai 1/250 *	1/250		1/200		1/150		1/150	
Liike- ja toimistorakentaminen	1/200 **	1/130		1/100		1/80		1/70	
Teollisuus- ja varastoraken- taminen		1/100		1/100		1/100		1/100	
SOTE-palvelut (esim. sairaalat ja terveyskeskukset)	1/300	1/170		1/120		1/100		1/85	
Opetuspalvelut (esim. päiväkodit ja oppilaitokset)	1/300	1/300		1/200		1/150		1/150	
Kulttuuripalvelut (esim. kirjastot ja teatterit)	pysäköinnin mitoitus ratkaistaan tapauskohtaisesti								
Liikuntapalvelut (esim. hallit ja kentät)	pysäköinnin mitoitus ratkaistaan tapauskohtaisesti								
ERITYISALUEET	Yleisten pysäköintilaitosten läheisyydessä kuten Hippoksella, Kankaalla, Kukkulan alueella ja Lutakossa asemakaavojen pysäköintinormit määritellään tapauskohtaisesti siten, että pysäköintiä pyritään keskittämään yleisiin pysäköintilaitoksiin.								

Asuntorakentamisen yhteydessä yhteiskäyttöautolle tontilta varatulla pysäköintipaikalla voi korvata 5 autopaikkaa tai ydinkeskustassa yhden pysäköintilaitoksesta lunastettavan kaavavelvoitepaikan, kuitenkin enintään 20 % asemakaavan edellyttämistä paikoista.

* Ydinkeskustan alueella asemakaavan edellyttämät autopaikat voi sijoittaa keskustan yleisiin pysäköintilaitoksiin lunastamalla 1 autopaikka jokaista 400 kerrosalaneliömetriä kohti. Asemakaavan edellyttämät autopaikat voi toteuttaa myös tontille rakenteellisina, jolloin niitä tulee rakentaa vähintään 1 autopaikka 170 asumisen ja 250 palveluasumisen kerrosalaneliömetriä kohti.

** Ydinkeskustan alueella asemakaavan edellyttämät liike- ja toimistorakentamisen autopaikat tulee sijoittaa keskustan yleisiin pysäköintilaitoksiin lunastamalla 1 autopaikka jokaista 200 kerrosalaneliömetriä kohti. Jos tontille lisäksi sijoitetaan autopaikkoja, tulee ne toteuttaa rakenteellisina.

3.4 Johtopäätökset nykytilasta ja pysäköinnin kehityssuunnasta

Useissa kunnassa pysäköintipolitiikasta ja normin päivittämisestä on keskusteltu. Tuoreimmissa eri kaupunkien pysäköintipolitiikoissa tai linjauksissa pysäköintinormit on jaettu liikkumisvyöhykkeisiin ja niille on annettu P-normit toimintojen perusteella suhteessa kerrosalaan

- Tampereella ja isommissa kaupungeissa on ensimmäisenä pysäköinnin muutostarpeeseen reagoitu ja tehty jo paljon pysäköinnin hallintakeinoja
 - Paljon on myös tehty myös Tampereen seudulla, mutta ei vielä riittävästi
 - Pääosin asuntokohtaisista P-normeista on luovuttu, koska yksiöiden määrät ovat kasvaneet ja asuntojen koot pienentyneet, eikä kaikilla ole tarvetta autopaikalle
 - Keskusta-alueilla pysäköintipaikkoja on vähennetty ja pysäköintinormia kevennetty tai liitetty kevennykseen lisäehtoja
 - Tampereen seudun ympäristökuntien keskustoissa P-normi vaihtelee merkittävästi kunnittain ja kaavojen määräyksiä tehdään tapauskohtaisesti:
 - Keskustassa määräys asumiselle on nykyisin 1:70-1:100 ap/k-m². Osassa kunnissa se vielä liitetty asuntojen määrään, mutta taso vastaa silloin 1:70.
 - Muissa vastaavissa on siirrytty käyttämään vähemmän autopaikkoja määräävää 1:100-1:140, mikä tukee kestävä kehitystä ja osin edellytetty keskitettyä tai rakenteellista pysäköintiä, mikä antaa mahdollisuuksia ajatella pysäköintiä laajemmilla alueilla
- Pysäköinnin hallinnan, kestävä liikkuksen ja rakentamisen tukemiseksi tulisi määrittää nykyaikaiset yhteiset pysäköintilinjat vähintään kuntakeskuksiin niin asumiselle kuin liiketiloihin.



4. Toimenpideohjelma

luonnos 4.12.2018

4.1 Toimenpideohjelman määrittäminen

Työn alkuvaiheessa on kartoitettu pysäköinnin nykytilannetta, peilattu sitä muuttuvan toimintaympäristön tuomiin kehittämistarpeisiin sekä määritetty potentiaalisia toimenpiteitä. Nämä toimenpiteet on kuvattu liitteen 1 toimenpidekortteilla. Nykytila-analyysi ja potentiaaliset kehittämistoimenpiteet koottiin väliraportiksi.

Työn väliraportoinnin pohjalta kunnilta kysyttiin keskeisistä keinoista ja periaatteista, joita kunnassa nähdään olevan tarvetta ja edellytyksiä viedä eteenpäin. Asiantuntijoiden kommentoissa pysäköinnin kehittäminen nähdään tärkeänä ja käytännössä kaikkia esitettyjä keinoja pidetään potentiaalisina. Lausunnoissa keskeisenä teemana nousi esiin tiivistyvien alueiden pysäköintiin liittyvät haasteet, joilla pysäköinnin rakentamisen vaatimuksia olisi tarvetta vähentää mm. rakentamisen hintojen, liikenteen päästöjen vähentämisen ja tilankäytön tehostamisen vuoksi. Asukkaat, elinkeinot ja luottamushenkilöt, joiden näkökulma teemaan on usein käytännönläheinen, näkevät muutoksen, saadun palautteen mukaan, suunnittelijoita suurempana riskinä. Hallitsemattoman pysäköinnin lisääntymisen riskit ovat toki toimintatapojen muutoksen yhteydessä todelliset, joten riskin hallintaan ja minimoimiseen tarvitaan uusia keinoja.

Pysäköinnin kehittämisessä konkretisoituu tarve liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämiseen kokonaisuutena. Ainoastaan siten voidaan mahdollistaa mm. liikenteen päästövähennystavoitteiden toteutuminen ilman, että asukkaat ja elinkeinot kärsivät muutoksesta saavutettavuuden vähenemisestä. Kaupunkiseudun ja sen keskustan tarkoituksenmukaiseksi kehittämiseksi on myös esiarvoisen tärkeää, että pysäköintikokonaisuuden kehittäminen on kuntien käsissä ja yhteistyö markkinatoimijoiden kanssa on selkeää.

Tunnistettuihin pysäköintiä koskeviin seudullisiin tarpeisiin vastaamiseksi, työn lopputulemana esitetään seudulle hyväksyttäväksi pysäköinnin periaatteet sekä toimenpideohjelma:

- Pysäköinnin periaatteet ohjaavat yleisellä tasolla seudulla noudatettavia pysäköinnin kehittämisen käytäntöjä ja alueiden kehittämisessä huomioitavia näkökulmia, jotka tukevat kuntien suunnittelu- ja valmistelutyötä sekä päätöksentekoa.
- Toimenpideohjelma sisältää pysäköinnin kehittämisen ja pysäköintiperiaatteiden johdonmukaisen noudattamisen edellyttämiä toimenpiteitä.

Laaditut toimenpidekortit, joissa on kuvattu mm. toimenpiteiden vaikutuksia, täsmentävät osaltaan edellä mainittuja mainittuja periaatteita ja toimenpideohjelmaa. Työn aikana on lisäksi tuotettu viitteellinen pysäköinnin kehittämisvyöhykekartta. Kartta tuo esille, että seudun ja sen kuntien eri osissa on perusteltua hyödyntää erilaisia suunnittelukäytäntöjä pysäköinnin kehittämisessä. Kartta ja sen vyöhykkeet edellyttävät tarkentamista jatkosuunnittelussa.

4.2 Seudun viitteelliset pysäköintivyöhykkeet

Vyöhykekartan käyttö ja vyöhykkeiden selitteet

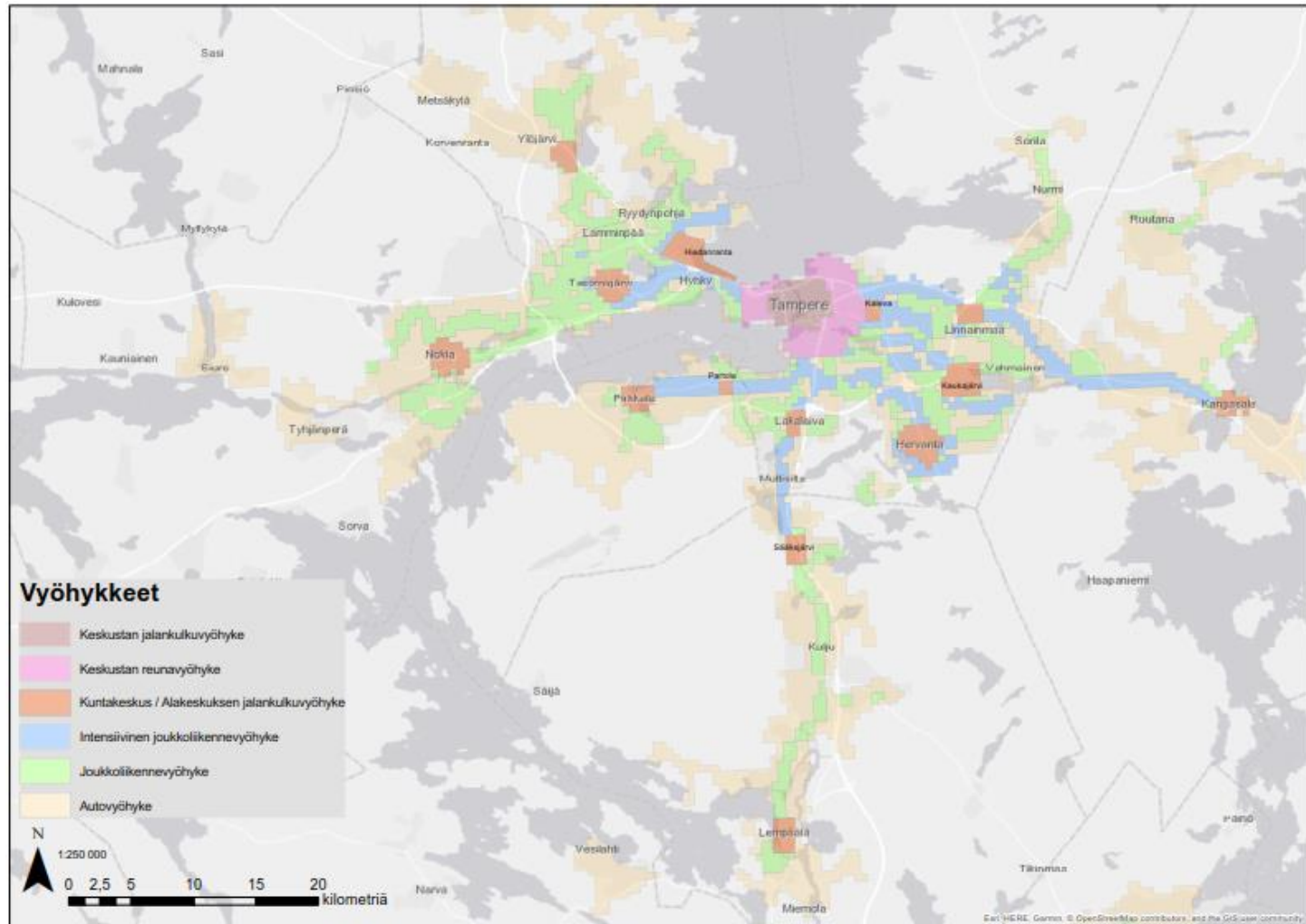
Pysäköintiä ja sen kehittämistä on hyvä tarkastella vyöhykkeittäin, koska eri toimenpiteet soveltuvat eri tyyppisille alueille. Yksittäistä toimenpidettä kannattaa soveltaa hieman eri tavalla riippuen alueesta. Kartta esittää kaupunkiseudun viitteellisiä pysäköintivyöhykkeitä, jotka voivat olla toteutuneita noin vuoden 2030 yhdyskuntarakenteessa. Kartassa ei ole huomioitu kaikkia alakeskuksia, työpaikkakeskittymiä ja kehittymisalueita vaan tarkemmat vyöhykejaot voidaan asettaa kuntakohtaisesti. Kartta toimii ennen kaikkea ajattelun tukena pysäköinnin tarkoituksenmukaisten kehittämistoimenpiteiden hahmottamisessa seudun eri osissa. Esimerkiksi Intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle tulee toteuttaa vähemmän autopaikkoja kuin autovyöhykkeelle, mitä voidaan ohjata esim. kunnallisella pysäköintinormilla.

Vyöhykejako ja vyöhykkeiden selitteet perustuvat pääosin Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuun *Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet – vyöhykkeiden kriteerit, alueprofiilit ja liikkumistottumukset*. Vyöhykejako ja selitteitä on osittain muokattu seudulle sopiviksi.

-  Jalankulkuvyöhyke: ruudut, jotka ovat enintään 1,5 km etäisyydellä keskuksesta
-  (Jalankulun) reunavyöhyke: ne tiheän taajaman (aluetehokkuus >0,02) ruudut, jotka sijoittuvat 1 km maaetäisyydelle jalankulkuvyöhykkeen ulkoreunasta
-  Kuntakeskus / Alakeskus: joukkoliikenteen vuorovälin, vähittäiskaupan työpaikkojen määrän (kuvaava kaupan sijaintia), työpaikkojen yhteismäärän sekä asukasmäärän pisteytetty yhdistelmä
-  Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke: joukkoliikenteen palvelutaso on erittäin hyvä ja kilpailukykyinen: vuoroväli alle 10 minuuttia, kävelyetäisyys pysäkillä enintään 500 metriä
-  Joukkoliikennevyöhyke: joukkoliikenteen vuoroväli enintään 60 minuuttia, kävelyetäisyys bussipysäkillä enintään 500 metriä tai raideliikenteen pysäkillä 1000 metriä. Joukkoliikenteen palvelutasoltaan alue on tyydyttävä.
-  Autovyöhyke: taajama-alueet, jotka eivät täytä muiden vyöhykkeiden kriteerejä

Tampereen seudun viitteelliset pysäköintivyöhykkeet

Pysäköintivyöhykkeiden määrittäminen tulee tarkentaa tarkemmassa suunnittelussa. Vyöhykkeiden määrittelyssä seudulla on perusteltua soveltaa yhtenäisiä linjauksia ja kriteerejä. Kartalla on esitetty SYKE:n aineistossa määritetyt vyöhykkeet joita on täydennetty joillakin seudulta tunnistetuilla alueilla ja vyöhykkeillä.



4.3 Pysäköinnin potentiaaliset kehittämistoimet

Seuraavassa on esiteltynä 10 eri tyyppistä yksittäistä toimenpidettä, jotka työryhmässä koettiin ajankohtaisiksi Tampereen seudun kuntien pysäköintitilanteen kehittämiseksi. Toimenpiteistä laadittiin toimenpidekortit, joissa on toimenpidettä kuvattu lyhyesti sekä avattu sen vaikutuksia ja soveltuvuutta eri alueisiin / liikkumisvyöhykkeisiin. Yksittäiset toimenpiteet ovat toimineet seudullisten periaatteiden ja toimenpideohjelman määrittämisen pohjalla.

Toimenpiteet voidaan jaotella seuraaviin kolmeen eri luokaan:

Strateginen ja kaavoituksella ohjattava taso

- Pysäköinnin poliittiset linjaukset
- Pysäköintinormien joustavampi soveltaminen

Nopeasti toteutettavat kevyet toimenpiteet

- Aikarajoitukset
- Hinnoittelu
- Pysäköinnin valvonta
- Pyöräpysäköinti

Laajemmat pysäköintiratkaisut

- Digitaaliset ratkaisut
- Asukaspysäköintijärjestelmä/-tunnus
- Vuorottaispysäköinti
- Keskitetyt pysäköintiratkaisut & pysäköintilaitokset

Toimenpiteiden kustannuksia on arvioitu karkealla tasolla, mitä TMP-korteissa kuvaa €...€€€€ kuvakkeen asteikko.

€ kuvaa toimenpiteitä, jotka ovat pieniä, edullisia ja nopeita toteuttaa

€€-toimenpiteet vaativat normaalin budjetin mukaisia investointeja, jotka jäävät kuitenkin alle 100 000 €

€€€-toimenpiteet ovat merkittäviä investointeja

€€€€-toimenpiteet ovat suuria usean miljoonan hankkeita, kuten isoja pysäköintilaitoksia, joiden rahoitus on haastavaa

Yhteenveto toimenpiteistä

TMP-kortit	Soveltamisymp.	Kustannukset	Vaikuttavuus	Toimenpiteen tyyppi / taso
Pysäköinnin poliittiset linjaukset	Kaikki vyöhykkeet	€-€€	++++	Strateginen taso Säännöllinen päivittäminen
Pysäköintinormien joustavampi soveltaminen	Kaikki vyöhykkeet	€	++++	Strateginen taso Säännöllinen päivittäminen
Pysäköinnin aikarajoitukset	Kuntakeskus / Alakeskus	€	+++	Nopea ja konkreettinen. Helppo toteuttaa
Pysäköinnin valvonta	Kaikki alueet, erityisesti keskustat	€-€€	++++	Nopea ja konkreettinen. Tukee aika- ja maksurajoitteiden toimivuutta
Pysäköinnin hinnoittelu	Kuntakeskus / Alakeskus	€	+++	Tehokas pysäköintipolitiikan keino, mutta voi johtaa lähialueella ongelmiin
Pysäköintitunnusjärjestelmä	Kuntakeskus / Alakeskus / int. joli-vyöhyke	€	++	Alueellinen pysäköintiratkaisu Vanhat alueet
Digitaaliset pysäköintipalvelut	Keskustat ja kaikki P-alueet	€€-€€€	+++	Pysäköintiratkaisu, pysäköinnin tehostaminen tai palvelun laatu
Pyöräpysäköinti	Kaikki vyöhykkeet	€-€€	+...++	Liikennejärjestelmätasosta kaavoihin ja pieniin toimenpiteisiin
Vuorottaispysäköinti	Kaikki vyöhykkeet, erityisesti sekoittuneiden toimintojen alueella	€-€€	++	Osana kestäväää liikennejärjestelmää - Vaatii yleensä keskitetyn P-alueen, minkä toteuttaminen haastavaa
Keskitetty pysäköinti ja pysäköintilaitokset	Kaikki vyöhykkeet, erityisesti kuntakeskukset	€€€€	++++	Tiiviiden alueiden pysäköintiratkaisu Tehokkuus

4.4 Seudun yhteiset pysäköintiperiaatteet

Pysäköintiä kehitetään kokonaisuutena

- Pysäköinnin kehittäminen kunnissa pohjautuu hyväksyttyihin pysäköinnin kehittämislinjauksiin tai pysäköintistrategiaan.
- Pysäköintiä kehitetään, esimerkiksi useamman asemakaava-alueen muodostamina, laajempina kokonaisuuksina.
- Pysäköinnin kehittämisen perusteena käytetään tutkittua tietoa.
- Pysäköinnin kehittämisessä suositaan keskitettyjä ratkaisuja.
- Pysäköinnin ongelmia ratkaistaan monipuolisella keinovalikoimalla.

Pysäköinnin kehittäminen edistää seudun tavoitteiden saavuttamista

- Keskusta-alueiden ja joukkoliikennevyöhykkeiden, sekä sellaisiksi kehitettävien alueiden, tiivistymistä helpotetaan väljemmillä pysäköintinormeilla, eli kohteissa edellytetään vähemmän pysäköintipaikkojen rakentamista.
- Seudulla suositaan ja kehitetään ratkaisuja, jotka mahdollistavat pysäköinnin kehittämisen vaiheittain.
- Pyöräpysäköinti sisällytetään kuntien rakennusjärjestyksiin ja asemakaavoihin aina keskusta-alueilla ja joukkoliikennevyöhykkeillä.
- Pysäköinnin kehittämisessä huomioidaan sen monipuolinen vaikuttavuus mm. rakentumisen edellytyksiin, asumisen hintaan, kuntatalouteen, liikenteen sujuvuuteen, kilpailukykyyn ja päästöihin.
- Liikkumisen teknologioiden ja palveluiden edistämismahdollisuuksia harkitaan aina osana pysäköintiratkaisuja.
- Pysäköintiä hyödynnetään aktiivisesti liikenteen hallinnan keinona maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevien strategisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Pysäköinnin kehittämisessä tehdään yhteistyötä

- Liityntäpysäköintiä kehitetään seudulla aktiivisesti osana MAL-toteuttamista sekä kuntien omana työnä.
- Vuorovaikutetaan aktiivisesti asukkaiden, elinkeinojen ja luottamushenkilöiden kanssa toimintatapojen muutoksen hyväksyttävyyden lisäämiseksi ja yhdyskuntarakenteen kestävyys edistämiseksi.
- Seudulla tehdään aktiivista yhteistyötä pysäköinnin kehittämiseksi (toimenpideohjelman toteuttaminen).

4.5 Pysäköinnin seudullinen toimenpideohjelma

Pysäköintiä kehitetään kokonaisuutena

1. Kunnat laativat kunnan tarpeita vastaavat, seudulliset pysäköintiperiaatteet huomioivat, pysäköinnin linjaukset tai pysäköintistrategian. **KUNNAT, TKS**
2. Kehitetään ja toteutetaan seudullinen pysäköintitietokanta suunnittelun ja teknologisten palveluiden kehittämiseksi ja paikkojen käytön tehostamiseksi. **KUNNAT, TKS**
3. Annetaan pysäköinnin perustelemaa liikkumisen ohjausta asukkaille ja isommille työpaikoille. **KUNNAT, TKS**

Pysäköinnin kehittäminen edistää seudun tavoitteiden saavuttamista

4. Edellytykset ja perusteet pysäköinnin hallintakeinojen käyttöön ottoon ja laajentamiseen kartoitetaan. **KUNNAT, TKS**
5. Ohjelmoidaan seudullisen pyöräpysäköintinormin valmistelu. **KUNNAT, TKS**
6. Ohjelmoidaan seudullisten pysäköintinormien valmistelu asumiselle, toimisto ja liikerakentamiselle vyöhykkeittäin. **KUNNAT, TKS**

Pysäköinnin kehittämisessä tehdään yhteistyötä

7. Edistetään MAL-työssä liityntäpysäköinnin kehittämistä osana liikenne- ja pysäköintijärjestelmää. **TKS, KUNNAT**
8. Laaditaan ohje keskitetyn pysäköinnin kehittämisestä keskuksissa ja sen reunavyöhykkeillä. **TKS, KUNNAT**
9. Edistetään yhteisten pysäköintiperiaatteiden toteuttamista ja seurataan pysäköinnin kehittymistä seudullisesti. **TKS, KUNNAT**
10. Kuntien suunnittelijoille, virkamiehille ja luottamushenkilöille järjestetään riittävä koulutus pysäköinnin kehittämiseen ja sen vaikutuksiin liittyen. **KUNNAT, TKS**