



Liite 2

Kuntahaastattelut

Tampereen kaupunkiseudun  
pysäköintiperiaatteiden täydennys ja  
toimeenpano

3.9.2021



# Kuntahaastatteluiden sisältö

Kuntahaastattelut toteutettiin 17.8.-3.9.2021. Kunnista haastateltiin Tampere, Lempäälä, Kangasala, Ylöjärvi, Vesilahti, Orivesi, Nokia ja Pirkkala.

Haastatteluihin osallistui hieman vaihtelevasti kaupungin liikenteen ja maankäytön asiantuntijoita.

Haastattelujen tavoitteena oli syventää ymmärrystä kuntien pysäköinnistä ja sen kehittämiseen liittyvistä tarpeista, paineista ja haasteista sekä maankäytön kehittämissuunnitelmista ja niihin mahdollisesti liittyvistä pysäköinnin muutostarpeista/-paineista tulevaisuudessa.

Maankäyttöä ja tavoitetasoja tarkasteltiin vuosina 2030, 2040 ja 2050.

# Koonti

Seudun kuntien pysäköinnin nykytilanteet ja haasteet vaihtelevat paljon, mutta paineet kehittää pysäköintiä etenkin keskustoissa tulevaisuudessa on tunnistettu lähes kaikkialla.

→ Erilaiset tarpeet edellyttävät erilaisia toteutusmalleja, ja näiden avaamista toivottiinkin tältä selvitykseltä.

Kunnissa, joissa pysäköintinormia ei ole, nähdään pysäköintinormin virallistamisen helpottavan kaavoitusta. Käytössä kuitenkin on vakiintuneet suunnitteluperiaatteet.

Liityntäpysäköinti nousi toistuvasti esille ja siihen toivottiin seudullisia periaatteita.

Vyöhykkeisiin perustuva lähestymistapa todettiin hyväksi. Kuntien kanssa nousi esiin joitakin muutosehdotuksia esitettyihin vyöhykeluonnoksiin.

Työltä toivottiin

- Yhtenäisiä seudullisia linjauksia pysäköinnin kehittämiseen
- Esimerkkejä pysäköinnin toteutustavoista sekä verrokkiesimerkkejä seudun sisällä

# Tampere

*Pysäköinnin nykytilanne (normit, pys. politiikka) ja tunnistetut kehittämistarpeet:*

- Pysäköintipolitiikka laadittiin 2016, ja vuonna 2019 päivitettiin normeja. Nyt on **painetta muuttaa sallittua kävelyetäisyyttä keskistettyyn pysäköintilaitokseen** (nykyisin 300 metriä). Myös joitakin **pysäköintinormeja tulisi tarkastella uudelleen**, kuten opiskelija-asumisen normeja. Lisäksi painetta päivittää uusilla toimenpiteillä, sillä edellisestä toimenpiteet on pääosin toteutettu. Pyöräpysäköintinormi täydennysrakentamisen osalta on haastavampaa, kuin lisäautopaikkojen toteuttaminen. Hiedanranta ainakin tukeutuu rakenteelliseen pysäköintiin. Sama tavoite monessa muussakin aluekeskuksissa.
- Keskusta-alueella ja jalankulkuvyöhykkeellä ei ole toteutettu enää ollenkaan maantasopysäköintiä. Maantasopaikkoja vähennetään keskustassa merkittävästi, pysäköintipaikkamäärän jäädyttäminen. Maantasopaikat on tarkoitus kohdentaa vain lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin, katutilan muu käyttö.
- Tutkitaan nykyisen maksullisen pysäköinnin hintojen korottamista, alueiden muuttamista seuraavaan vyöhykkeeseen tai vyöhykkeiden laajentamista (esim. Hervantaan). Samoin asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen laajentaminen.

*Näkemyksiä vyöhykkeelliseen tarkastelutapaan:* Hyvä toimintatapa, vaikka siinäkin on haasteita. Lisäksi joukkoliikennevyöhykkeellä pitäisi huomioida eri etäisyyksillä riippuen siitä, onko bussi vai raitiotie. Tällä hetkellä myös kaupungilla selvitetään, mitä uusia tekijöitä voisi huomioida vyöhykkeiden määrittämisessä.

*Pysäköintitietokanta:* Tampereella on koottu tietoa pysäköinnistä, ja sitä on tarkoitus kehittää edelleen.

*Liityntäpysäköinti:* Tampereella on juuri hyväksytty liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja tavoitetila 2040. Raitiotien valmistumisen myös minihubeille on jatkossa tarvetta.

*Toiveita työlle:*

- **Yhteiset pysäköinnin periaatteet**, jolloin ei syntyisi kilpailuetua pysäköinnin vuoksi. **Myös liityntäpysäköinnissä** seudullisten linjausten tekeminen olisi oleellista, ja että tähän työhön kirjattaisiin periaatteita, joilla liityntäpysäköintiä seudulla kehitetään. Huomioitava myös periaatteet, joilla liityntäpysäköinnin kustannuksia jaetaan.
- **Pysäköinti 2.0 –työssä tunnistettujen ja tärkeimmiksi nähtyjen toimenpiteiden huomioiminen** seudullisissa linjauksissa. Varautuminen pysäköinnin muutostrendeihin. Muunneltavat pysäköintilaitokset, eli voidaan muuttaa toiseen käyttötarkoitukseen. On myös laajennettavissa, ettei tarvitse toteuttaa kerralla ylitarjontaa.

# Kangasala

*Pysäköinnin nykytilanne (normit, pys. politiikka) ja tunnistetut kehittämistarpeet:*

- Kangasalla on käytössä pysäköintinormi. Uusissa kohteissa on käytetty tiukempaa pysäköintinormia, ja joukkoliikennekäytävä/ palvelukeskittymä on ollut vahva peruste tiukentaa mitoitusta. Todettu tarve normille myös julkiseen rakentamiseen, esim. koulut, päiväkodit.
- Keskustaan on toteutettu pysäköintihalli, mutta käyttäjät eivät ole vielä löytäneet sitä.
- Torilla 3h aikarajoitus, kadunvarsipysäköinti yleensä sallittua, usein 2h aikarajoitus, illat ja vkl vapaata pysäköintiä. Ydinkeskustassa myös 1h asiakaspaikkoja. Pysäköintitalossa 3h ilmainen pysäköinti. Liityntäpysäköintipaikoilla ei aikarajoitusta, ja ovat nykyisin yleensä työpaikkapysäköijien käytössä liitynnän sijaan.
- Lamminrahkassa on ensimmäiset kohteet, jossa yhteiskäyttöautot on huomioitu mitoituksessa. Myös keskustan liepeillä uusissa kohteissa yhteiskäyttöautot aletaan ottamaan huomioon. Lamminrahkassa on osoitettu kaavassa rakenteellista asukaspysäköintiä. Lamminrahkan yhtiömuotoisten korttelien ohje Lamminrahkan nettisivuilla.

*Näkemyksiä vyöhykkeelliseen tarkastelutapaan:* Vyöhykeajattelu on hyvä. Vyöhykkeisyyttä tarkasteltu kestävän liikkumisen osalta.

*Pysäköintitietokanta:* Ei tietokantaa.

*Liityntäpysäköinti:* Liityntäpysäköinti yhtymäkohdissa. Kangasalantie on joukkoliikenteen solmukohta, jossa bussit, raiteet ja liityntäliikenne kohtaavat.

*Toiveita työlle:*

- **Seudun yhteiset periaatteet joukkoliikenteeseen ohjaamiseen ja yksityisautoilun hillitsemiseksi.** Toiveena mahdollisimman konkreettiset ohjeet.
- Pyöräpysäköinti vahvasti mukaan

# Lempäälä

*Pysäköinnin nykytilanne (normit, pys. politiikka) ja tunnistetut kehittämistarpeet:*

- Lempäälässä on pysäköintinormi käytössä. Opiskelija-asuntoja sekä palvelutaloja mitoitetaan tiukemmin. Lempäälää kehitetään raideliikenteeseen tukeutuen, jolloin **tiukempaa normia voitaisiin käyttää**. Ensin kuitenkin raideliikennetarjonta ja liityntäpysäköintimahdollisuudet täytyy saada kuntoon. Tilaa ei ole kaikelle kehittämislle, keskusta sijoittuu saarelle vesistöjen väliin.
- Iso pysäköintilaitos valmistui juuri keskustaan. Käyttäjät eivät ole kuitenkaan vielä löytäneet laitokseen, pysäköinnistä ei haluta maksaa, vaikka se ei kallista olisikaan. Rakennusliikkeitä veloitetaan hankkimaan pysäköintipaikkoja laitoksesta, mikä hankaloittaa rakennusliikkeiden toimintaa. Paikat laitoksessa ovat kalliimpia kuin tavalliset maantasopaikat. **Tiiviissä keskustassa on rakenteellinen pysäköinti ja jatkossa tullaan tarvitsemaan lisää pysäköintilaitoksia**. Sääksjärven osalta saatetaan myös tulla tarvitsemaan rakenteellista pysäköintiä. Muualla sille ei ole tarvetta.
- Kunnallinen pysäköintiyhtiö.
- Pysäköintitalo ainoa maksullinen, aikarajoitukset käytössä keskustassa. Pysäköinninvalvonta yhteistyössä Kangasalan kanssa
- Laitoksissa tulee olemaan maksullista ja muualla aikarajoitettua pysäköintiä. Aikarajoitukset katsotaan alueen tarpeen mukaan.
- Normia pyöräpysäköinnille ei ole, ratkaisut mietitään kohdekohtaisesti. Seudullinen linja pyöräpysäköinnin järjestämiseen olisi hyvä, jotta siihen voisi vedota päätöksenteossa. Linjasta tulee pystyä joustamaan tarvittaessa kohdekohtaisesti.

*Näkemyksiä vyöhykkeelliseen tarkastelutapaan:* Vyöhykepohjaista tarkastelutapaa pidetään hyvänä.

*Pysäköintitietokanta:* Ei tietokantaa. Pysäköintipaikkarekisteri olisi hyödyllinen

*Liityntäpysäköinti:* Keskustan liityntäpysäköintiä kehitetään. Sääksjärvellä hyvä liityntäpysäköintialue, mutta kun sinne saadaan asema, voi pysäköinti olla ongelma taas. Asemalla ja vilkkailla bussipysäkeillä on pyörien liityntäpysäköintiä.

*Toiveita työlle:*

- Toiveena saada yhtenäiset periaatteet pysäköinnin kehittämislle seudulla
- Realistinen suunnitelma, sillä tapojen muutos ei käy hetkessä. Tarve yksityisautoilulle ja siten pysäköinnille ei poistu.

# Nokia

*Pysäköinnin nykytilanne (normit, pys. politiikka) ja tunnistetut kehittämistarpeet:*

- 2018 on laadittu pysäköintivyöhykkeet ja normi. Keskustassa kaksi vyöhykettä (normi 1/100 ja 1/80, muualla 1/60). Koskee lähinnä yksityisten kerrostalohankkeiden toteuttamien autopaikkojen määrää. Lisäksi vakiintuneena käytäntönä on ollut 1,5 autoa per rivitaloasunto. Rakentamisen tiivistyessä on paineita tarkistaa vyöhykkeitä ja normeja, vähemmän paikkoja tuottaviksi. **Etenkin Matkakeskuksen lähellä olevissa kaavahankkeissa on ollut painetta muuttaa normia.** Myös yhteiskäyttöautot joukkoliikenneväylien yhteydessä voisi olla lieventävä tekijä. Pyöräpysäköintinormia olisi hyvä pohtia, tällä hetkellä laaditaan pyöräilyn ja lähiliikenteen tehostamisohjelmaa.
- Joukkoliikennevyöhykkeet ja lähijunaseisakkeet tuovat tarpeen uudelle pysäköinninjärjestämiselle. Uusi vyöhykejako on ollut toimiva, kun pienensi autopaikkojen määrää, jolloin rakennushankkeita käynnistyi enemmän. Toisaalta ongelmat ovat osin siirtyneet kaupungille, kun pysäköijät ovat siirtyneet kadunvarsille.
- Rakenteellista pysäköintiä vältetään viimeiseen asti. Joissain kohteissa osa paikoista on kannen alla mutta maan alle tai rakennusten kellaritasolle ei juuri olla viety paikkoja. **Tulevaisuudessa keskustassa voi olla painetta rakenteelliselle pysäköinnille tai muulle uudelle järjestelylle.** Keskitettyä pysäköintiä kehitettäessä tulee pohtia hallinto- ja hinnoittelumalleja. Ei maksullista pysäköintiä.
- Nokialla on vahvaa teollisuutta ja pitkät välimatkat, eli jatkossakin tarvetta riittävälle pysäköinnille.
- Toteutettu muutama latauspiste sähköautoille.

*Näkemyksiä vyöhykkeelliseen tarkastelutapaan:* Vyöhykepohjaista tarkastelutapaa pidetään hyvänä. Käytössä jo vyöhykkeellinen pysäköintinormi.

*Pysäköintitietokanta:* Invapaikoista on palvelu, mistä paikat näkee, muilta osin ei.

*Liityntäpysäköinti:* Rautatieasemalla on noin 150 liityntäpysäköintipaikkaa.

*Toiveita työlle:*

- Selkeä koonti siitä, miten missäkin menetellään ja perusteet että miksi näin on. Nokiana verrataan usein Tampereeseen, vaikka ovat hyvin erilaisia. Siksi olisi hyvä saada **aineisto, jossa on samankaltaisia kohteita ja perusteluita ratkaisuille.**

# Orivesi

*Pysäköinnin nykytilanne (normit, pys. politiikka) ja tunnistetut kehittämistarpeet:*

- Ei ole pysäköintilinjauksia, normia. Käytössä on ollut vuosikymmeniä sapluuna, jossa rakentamistiheys ei ole suurta ja lähtökohtana kaavoituksessa on ollut 1 ap / 50 kem tai 1 autopaikka per asunto. Tähän asti on pystytty toteuttamaan kaikkialle. **Keskustan alueen tiivistämisen sekä asemaseudun kehittämisen yhteydessä nousee varmasti esiin tarvetta erilaiselle normille ja pysäköintiratkaisuille.** Keskustien asemakaavoituksen yhteydessä tähän haasteeseen on jo havahduttu.
- Rakentamistehokkuus ollut pientä, kerrostalohankkeissa rakennuttajat eivät lähde toteuttamaan, jos edellytetään maanalaisia pysäköintitiloja. Lisäksi keskusta on 1-luokan pohjavesialuetta, mikä hankaloittaa pysäköinnin toteuttamista maan alle.
- Tulevalla valtuustokaudella tullaan käsittelemään elinvoimaohjelman yhteydessä keskustan kehittämissuunnitelmaa ja erilaisia pysäköintiratkaisuja.
- Kaupungin pysäköintipaikoilla ei ole aikarajoituksia. Tiiveimmällä alueella kaupungintalon ympäristössä on ollut haasteita tapahtumien yhteydessä. Pysäköintipaikkoja on lisätty eri paikkoihin, kun tarve on ilmennyt ja laajentaminen on ollut tilan puolesta mahdollista. Pysäköintitilaa on Orivedellä hyvin.
- Sähköautojen latausmahdollisuuksia on ajateltu kehittää. Pyöräpysäköintiä pitäisi lisätä, ja lisäksi huomioida sähköpyörät. Uutena on tullut asemakaavoihin, että pitää olla pyöräpysäköintipaikkoja. Pitää olla lukittavia ja sisätiloissa olevia. Vähintään puolet pitää toteuttaa katettuina. Ja kaavoissa on käytetty 1 pyöräpaikka per 100 kerrosneliometriä.
- Asemaseudun pysäköintiä ollaan juuri kehittämässä. Jokaiselta junalta on bussivuorot keskustaan, osa kutsupalveluna.

*Näkemyksiä vyöhykkeelliseen tarkastelutapaan:* Vyöhykepohjaista tarkastelutapaa pidetään hyvänä.

*Pysäköintitietokanta:* Ei tietokantaa.

*Liityntäpysäköinti:* Liityntäpysäköintiä on kehitetty. Ramboll tekee tällä hetkellä selvitystä asemaseudusta. Liityntäpysäköintipaikkoja myös bussipysäkillä vt9:n varteen. Uutena matkaketjuna voi toteutua junalla Tampereelle ja siitä raitiotiellä TAYSsiin. Liityntämatkat Tampereen ja Jyväskylän suuntaan,

*Toiveita työlle:*

- Seudulliset linjaukset ovat hyödyllisiä päätöksenteossa. Esimerkkejä muualla käytetyistä ratkaisuista.



# Vesilahti

*Pysäköinnin nykytilanne (normit, pys. politiikka) ja tunnistetut kehittämistarpeet:*

- Ei ole normia, politiikkaa tai ohjausta. Kaavoituksessa ei ohjata pysäköintiä. Kirkonkylällä on kerrostalotontit, niissä on määrätty vaadittavien pysäköintipaikkojen määrä ja omakotikiinteistöille myös (1 per asunto). Ei ole erillisiä vaatimuksia pyöräpysäköinnin toteuttamiselle. Vesilahdella yritetään edistää pyöräilyä. Kaavoituksessa pyöräverkko huomioidaan, että jokaiselta asuinalueelta on turvallinen kävely ja pyöräilyreitti koululle.
- Ei aikarajoituksia käytössä.
- Vesilahti on pieni toimija muihin verrattuna. Koko kunta on pitkälti autovyöhykettä. Lempäälä on merkittävässä roolissa, kun asukkaiden liityntäpysäköintimatkat kohdistuvat sinne juna-asemalle.
- Pysäköinti on toteutettu maantaseratkaisuina. Ei ole ollut tarvetta muihin ratkaisuihin. Jos maankäyttö kehittyy merkittävästi, niin voi olla tarvetta rajoittaa pysäköintiä, mutta toistaiseksi näin ei ole.
- Muutamia sähköautojen latauspisteitä.

*Näkemyksiä vyöhykkeelliseen tarkastelutapaan:* Vyöhykepohjaista tarkastelutapaa pidetään hyvänä.

*Pysäköintitietokanta:* Ei tietokantaa.

*Liityntäpysäköinti:* Pyörille on liityntäpysäköintiä on Kirkonkylällä. Kaupalla on suurta kapasiteettia eli mahdollistaa liityntäpysäköinnin ilman siihen erikseen osoitettuja paikkoja.

*Toiveita työlle:*

- Huomioidaan maalaiskunnan ja haja-asutuksen pysäköintitarpeet
- **Liityntäpysäköinnin periaatteet.** Liityntämatkat suuntautuvat pitkälti Lempäälään. Mitä tarkoittaa pysäköinnille, jos Vesilahti laajenee ja kuorma Lempäälään kasvaa, riittääkö kapasiteetti?

# Ylöjärvi

*Pysäköinnin nykytilanne (normit, pys. politiikka) ja tunnistetut kehittämistarpeet:*

- Ydinkeskustassa ei ole mitään yhteneväistä normia, eniten käytetty 1/75. Käytetty myös 1/90 ja 1/100 sekä laidemmilla on 1/80. 1/100 on todella vähän paikkoja tuottava normi. Oletuksena on, että on mitoitettu niin tiukasti, että 1-5 ajoneuvoa päätyy yleisille alueille. Autopaikkoja halutaan vähemmän ja ei rakenteellista pysäköintiä. Asuntojen koot pienenevät, eli tulee vähemmän autopaikkoja asuntoa kohden. Pysäköinnin haasteet pyritään ratkaisemaan tonttien puolella. Olisi hyödyllistä päätöksenteon näkökulmasta, että normit olisi määritetty. Yleiskaavassa keskusta tiivistyvää ja uudistuvaa aluetta, paine rakenteelliseen pysäköintiin.
- **Rakenteellista pysäköintiä on sisällytetty kaavoihin.** Muutoin ei todennäköisesti olisi toteutunut. Yleiskaavassa keskustassa on laajat alueet tiivistyvää keskustatoimintojen aluetta. Määräyksenä, että pysäköinti ratkaistaan ensisijaisesti rakenteellisilla pysäköintiratkaisuilla. Syynä sekä tilanpuute että kaupunkikuvalliset asiat.
- Ei maksullista pysäköintiä, aikarajoituksia on keskustassa. Pysäköinninvalvonta ostetaan Nokian kaupungilta.
- Sähköautojen latauspisteitä muutamissa paikoissa. Käyttöasteista ei ole tietoa.
- Pyöräpaikkoja on edellytetty asemakaavassa muutamissa kohteissa, 1 pp / 50 m<sup>2</sup>. Vähintään puolet asumisen pyöräpaikoista tulee olla katettuja.

*Näkemyksiä vyöhykkeelliseen tarkastelutapaan:* Vyöhykepohjaista tarkastelutapaa pidetään hyvänä. Vyöhykkeellinen ajattelutapa jo käytössä.

*Pysäköintitietokanta:* Ei ole, mutta pysäköinninvalvontaa varten on koottu 2019 yleiset paikat karttakuvaan, sisältäen paikkamäärän. Ei ole kuitenkaan käytetty muuhun tai ylläpidetty tietoja.

*Liityntäpysäköinti:* Muutamia liityntäpysäköintipaikkoja, painetta ja keskustelua toteuttaa lisäpaikkoja, esimerkiksi raitiotien päätepysäkillä ja varteen (esim. Teivo) sekä asemanseudulle.

*Toiveita työlle:*

- Hyviä ohjeita ja käytäntöjä, joita voisi hyödyntää myös Ylöjärvellä. Vertailu seudun muihin samankokoisiin tai samantyyppisiin kuntiin ja niiden pysäköinnin periaatteisiin.

# Pirkkala

*Pysäköinnin nykytilanne (normit, pys. politiikka) ja tunnistetut kehittämistarpeet:*

- Pysäköintipaikkojen vähentämisen pelättiin vähentävän elävyyttä kuntakeskuksessa. Muualta tulee päästä keskustaan asioimaan, vaikka itse keskusta olisi kävelyaluetta.
- Tiiviillä alueella rakenteellinen pysäköinti on ainoa vaihtoehto.
  - Pysäköintipaikan hintaa ei tulisi sisällyttää asunnon hintaan, vaan myydä asunnon päälle, jolloin kulut kohdistuisivat niille jotka paikkoja käyttävät.
  - Vieressä ei voida tarjota ilmaista aikarajoittamatonta pysäköintiä. Keskustassa ei juuri ole aikarajoittamattomia paikkoja, joten kyse on yleisesti paikkojen määrästä eikä siitä, että ne ohjautuisivat väärin.
- Paikkojen yhteiskäyttöä (päivällä työntekijät ja yöllä asukkaat) tulisi kehittää keskustan alueella. Paikat eivät voi olla nimettyjä.
- Pysäköinnin normit ongelmana: mitoitettu kerrosneliöiden mukaan, mutta nykyisin rakennetaan pieniä asuntoja, eivätkä rakennusliikkeet koskaan rakenna minimiä enempää, sillä se maksaa. Soljassa ongelma nousut nyt erityisesti esille.

*Näkemyksiä vyöhykkeelliseen tarkastelutapaan:* Pidettiin hyvänä.

*Pysäköintitietokanta:* Ei ole.

*Liityntäpysäköinti:*

- Liityntäpysäköinnin paikka ei ole keskustassa, vaan syrjäisemmällä pysäkillä jossa se ei syö tilaa muulta toiminnalta.
  - Partolaa käytetään jo liityntäpysäköintiin, mutta tulevaisuudessa alueen kehittyessä ei enää ole paras kohde liityntäpysäköinnille.
  - Liityntäpysäköinnin tulisi olla ilmaista ja lähellä pysäkkiä, jotta sitä käytetään.
- Nauhamainen kaupunkirakenne mahdollistaa sen, että lähes kaikkialta on pyöräilymatka Nuolialantien ratikkapysäkeille.
  - Kalliita sähköpyöriä varten tarvitaan turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja.

*Toiveita työlle:*

- Liityntäpysäköinti on tärkein kehittämiskohde.
- Sopiva suositus pysäköintinormiksi asuntokokojen pienentyessä.
- Tunnistetaan alueet missä pysäköinnin ohjaamiselle on tarvetta (Suuppa ja Partola) ja missä pysäköintiä ei ole tarpeen rajoittaa (pientaloalueet).
- Seudullisesti ei ole tarpeen tehdä pakottavia määräyksiä, vaan suosituksia joita sovelletaan paikallisesti.