

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU



Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteiden täydennys ja toimeenpano

Esipuhe

Tampereen kaupunkiseudulla hyväksyttiin vuonna 2019 pysäköinnin kehittämisen periaatteet sekä niihin liittyvä toimenpideohjelma. Tampereen kaupunkiseudun MÄL-sopimukseen 2020-2023 sisältyy kohta seudullisten pysäköinnin periaatteiden toimeenpanemiseksi. Tässä hankkeessa pysäköinnin kehittämisen periaatteita täydennetään ja toimeen-pannaan osia toimenpideohjelmasta sekä luodaan edellytyksiä toisten osien toteuttamiseen. Traficom on myöntänyt hankkeelle liikkumisen ohjauksen valtionavustusta.

Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteiden täydennys ja toimeenpano -työn tavoitteena on edistää seudun kestävyys, kilpailukykyyn ja hyvinvointiin kytkeytyvien tavoitteiden saavuttamista muodostamalla pysäköintiä koskevia seudullisia tavoitteita ja suosituksia kestävä rakenteen mahdollistamiseksi ja kestävä liikumisen edistämiseksi. Lisäksi työn tavoitteena on kirkastaa kokonaiskuva pysäköintiratkaisujen merkityksestä seudun tavoitteiden saavuttamisessa sekä tulevaisuuden luomisessa ja siten rohkaista tavoitteita tukeviin ratkaisuihin pysäköinnin kehittämisessä.

Työ on jatkoa ”Tampereen seudun pysäköintilinjat” –esiselvitystyölle (WSP, 2018). Työssä on laadittu olemassa oleviin suunnitelmiin, tavoitteisiin ja tietoa-aineistoihin perustuen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet, joilla rakenteen kehittämisen tavoitteet luovat erityyppisiä perusteita pysäköinnin kehittämiselle ja uusille linjauksille. Työn keskeiset tulokset ovat pysäköintiä koskevat tavoitetasot ja suositukset seudun eri vyöhykkeillä, jotka tukevat kuntien omien pysäköintipolitikkojen ja –linjausten sekä normien muodostamista.

Työn tilasi Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä. Työn ohjausryhmänä toimi Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmä. Työlle nimettiin projektiryhmä, jossa toimivat:

Tapani Töuru, projektipäällikkö, PJ
Jutta-Leea Ylönen
Timo Nevala/Rasmus Nousiainen
Jussi Pesonen
Seppo Tingvall
Vesa Ylitapio
Timo Seimelä
Harri Vierikka
Mirko Harjula

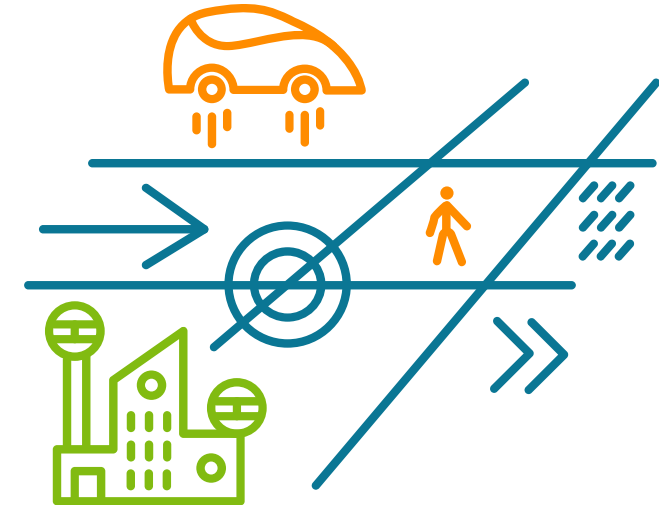
Tampereen kaupunkiseutu
Kangasala
Lempäälä
Nokia
Orivesi
Pirkkala
Tampere
Vesilahti
Ylöjärvi

Työ alkoi toukokuussa 2021 ja valmistui joulukuussa 2021. Työn toteutti WSP Finland Oy, jossa työstä vastasivat Juha Mäkinen ja Leena Gruzdaitis.



Sisällysluettelo

1.	<u>Työn tausta ja tavoitteet</u>	4
1.1	<u>Pysäköinnin sidosryhmät ja näkökulmat</u>	5
1.2	<u>Liikkuminen ja pysäköinti murroksessa</u>	6
2.	<u>Nykytila-analyysi</u>	7
2.1	<u>Paikkatietotarkastelu</u>	8
2.2	<u>Pysäköinnin nykytilanne kaupunkiseudun kunnissa</u>	13
2.3	<u>Nykyiset pysäköintinormit</u>	14
2.4	<u>Vuorovaikutus</u>	16
3.	<u>Pysäköintivyöhykkeet Tampereen seudulla</u>	18
3.1	<u>Vyöhykkeiden muodostaminen</u>	19
3.2	<u>Vyöhykkeiden kuvaukset</u>	21
3.3	<u>Tunnistettut muutospainealueet Tampereen seudulla</u>	27
4.	<u>Pysäköinnin yhteinen tavoitetila ja suositukset sen saavuttamiseksi</u>	28
4.1	<u>Pysäköinnin yhteinen tavoitetila Tampereen kaupunkiseudulla</u>	29
4.2	<u>Miksi ja millaisia ratkaisuja seudulla on perusteltua tehdä?</u>	30
4.3	<u>Toimenpidesuosituksat vyöhykkeittäin</u>	37
5.	<u>Pysäköinnin kehittämisen vaikutukset</u>	38
6.	<u>Jatkotoimenpiteet</u>	39



Liitteet

1. Toimintaympäristön muutostrendien analyysi
2. Kuntahaastattelujen yhteenveto
3. Pysäköinti 2.0 keskeiset tulokset

1. Työn tavoitteet ja tausta

Työn tavoitteena on edistää seudun kestävyys, kilpailukykyyn ja hyvinvointiin kytkeytyvien tavoitteiden saavuttamista muodostamalla pysäköintiä koskevia seudullisia tavoitteita ja suosituksia kestävä rakenteen mahdollistamiseksi ja kestävä liikunnan edistämiseksi. Lisäksi työn tavoitteena on kirkastaa kokonaiskuvaa pysäköintiratkaisujen merkityksestä seudun tavoitteiden saavuttamisessa sekä tulevaisuuden luomisessa ja siten rohkaista tavoitteita tukeviin ratkaisuihin pysäköinnin kehittämisessä.

Työn keskeisenä osana on määrittää yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeille pysäköinnin kehittämisen tavoitetasot ja suositukset, jotka ohjaavat kunnallisten pysäköintinormien, linjausten ja strategioiden laatimista sekä edistävät niiden toteutusta. Tavoitetasoja tarkastellaan niin lyhyellä aikajänteellä kuin pitkällä aikajänteellä, missä viitteellisenä tavoitevuotena on pidetty vuotta 2050. Huomionarvoista on, että nykyään kaavoituksessa tehtävät ratkaisut vaikuttavat hyvin pitkällä aikajänteellä. Vyöhyketarkasteluissa huomioidaan liikkuamiseen ja pysäköintitarpeisiin sekä rakenteelta vaadittuun tiiveyteen vaikuttavia tekijöitä, kuten uudet lähijunaseisakkeet. Pysäköintipolitiikka on tärkeä osa alueellista liikennepolitiikkaa. Tiivis kaupunkirakenne yhdistettynä tehokkaasti toteutettuun pysäköintiin ovat lähtökohtana hyvälle ja kestäväälle kaupunkiympäristölle.

Pääosin vähintään kuntien keskustoihin on tehty pysäköintiselvityksiä, joissa on selvitetty pysäköinnin nykytilaa ja sitä, vastaako autopaikkojen määrä kysyntää. Perinteisesti keskustoihin on pidetty tärkeänä saada autolla asiointi helposti ja riittävästi autopaikkoja, mitä alettiin rajoittamaan ensimmäiseksi aikarajoituksilla, jotta paikat ovat tehokkaammin käytössä. Keskustojen maa on arvokasta, joten pysäköinnille ei ole perusteltua antaa tarpeettomasti tilaa. Tämä korostaa tarvetta pysäköinnin suunnitteluun ja ohjaukseen. Edelleen osa kuntakeskuksista kipuilee tämän kanssa: pysäköintiä rakenteelliseen pysäköintiin, mistä ei kuitenkaan olla valmiita maksamaan. Uusimmat pysäköintipolitiikat pyrkivät jo huomioimaan koko liikennejärjestelmän ja tukemaan sitä kohti kestävämpää liikkuamista.

Seudun tuore MAL-sopimus edellyttää, että 80 % uudesta asumisesta toteutetaan keskustoihin ja joukkoliikenteen kehittämisvyöhykkeille. Jotta tämä voidaan tehdä taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävästi, tulee pysäköinnin ratkaisujen olla tarkoituksenmukaisia. Pysäköintiin liittyvät toimenpiteet mahdollistavat keskustojen tilankäytön kehittämistä ja edelleen kestävien kulkutapojen edistämistä, mikä on tärkeää kasvavalla seudulla. Autopaikka tarvitsee tilaa pysäköintialueiden ajoväylät huomioiden keskimäärin 25 m² ja mikäli tiiviille alueelle on mahdollista toteuttaa 100 ap vähemmän, se mahdollistaa 2 500 m² alaa muille toiminnoille.

Työn yhtenä keskeisenä lähtökohtana toimii Tampereen kaupunkiseudulle vuonna 2019 laadittu ”Pysäköinnin seudulliset periaatteet” –selvitys. Tässä työssä on tarkoituksena konkretisoida ja tukea esiselvityksessä esitettyjen pysäköintiperiaatteiden toimeenpanoa.



Pysäköinnin kehittäminen on jatkuva prosessi. Lähde Pysäköinti 2.0, WSP

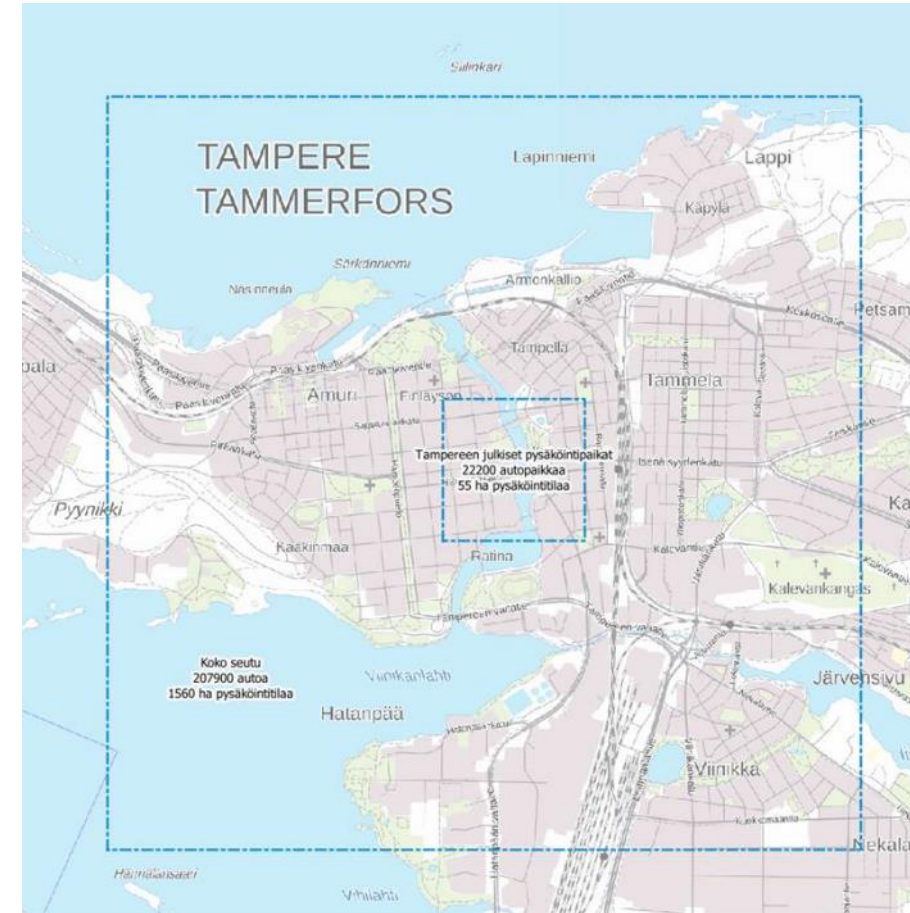
1.1. Pysäköinnin sidosryhmät ja näkökulmat

Pysäköinnin järjestäminen keskustassa on usein kompromissi asukkaiden, rakentajien ja kaupunkikehittäjien toiveiden välillä. Usein kun asukkailta kysytään millaista pysäköintiä he haluavat, vastauksena on ilmainen pysäköinti oven edessä. Samaa toivovat liikkeiden asiakkaat. On kuitenkin useita syitä, miksi tämä ei tiiviillä alueilla ole hyvä ratkaisu.

Edullisinta pysäköinti olisi toteuttaa suurina kenttinä. Suuret kentät eivät kuitenkaan ole vaihtoehto tiiviissä kaupunkiympäristössä, eihän se silloin enää edes olisi tiivistä kaupunkiympäristöä. Maan arvon vuoksi keskustojen tyhjiä tiloja ei ole kannattavaa jättää pysäköintikentiksi, vaan hyödyntää muuhun toimintaan. Mitä enemmän pysäköinti vie tilaa kaupungista, sitä vähemmän jää tilaa itse kaupungille, kävelymatkat kohteiden välillä pitenevät ja maan arvo laskee. Näistä syistä rakenteellinen pysäköinti, pysäköintilaitoksissa tai maan alla, on selvästi paras ratkaisu toteuttaa pysäköintiä tiiviissä kaupunkiympäristössä. Pysäköintilaitosten rakentaminen ja ylläpito kuitenkin maksaa.

Kaavoissa määritellään pysäköintipaikkojen vähimmäismäärät alueen kerrosalaneliöitä kohti. Rakentajat eivät yleensä halua rakentaa paikkoja kaavassa määriteltyä enempää, sillä pysäköintipaikkojen rakentaminen tuo ylimääräisiä kustannuksia, joita asukkaat eivät kuitenkaan halua maksaa. Liian kallis pysäköinti johtaa siihen, että autot jätetään tukkimaan kadunvarret, ja toisaalta liian edullinen ei riitä kattamaan rakentamisesta koituvia kustannuksia. Usein pysäköintipaikkojen hinta jyvitetään asuntojen hintoihin, mutta tällöin myös autottomat joutuvat maksamaan muiden pysäköintipaikoista, mikä ei ole tarkoituksenmukaista. Alueet muuttuvat ja pysäköintipaikkojen kustannukset nousevat, jolloin tulisi päästä ainakin osin siihen, että pysäköinnin käyttäjä maksaa pysäköintipaikansa itse.

Kaavoittajat, liikennesuunnittelijat ja muut virkamiehet nojaavat työssään asetettuihin tavoitteisiin, joista mm. liikenteen päästövähennystavoite muodostaa merkittävän haasteen ja muutostarpeen menneeseen kehitykseen nähden. Autoliikenteen määrää pitäisi pystyä vähentämään merkittävästi, sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä kaupunkiseudun mahdollistamiseksi. Jos tavoitteet saavutetaan, pysäköinnin tarve poikkeaa nykyisestä.



Jokaista autoa kohden on keskimäärin 3 pysäköintipaikkaa. Tästä laskettuna koko seudun pysäköintipaikat vievät yhteensä jopa 1560 hehtaaria tilaa, mikä kattaisi reilusti koko Tampereen keskustan ja lähialueet. Suuret maanpäälliset pysäköintikentät eivät ole ratkaisu keskusta-alueilla, vaan pysäköintiä täytyy keskittää maan alle ja laitoksiin.

1.2. Liikkuminen ja pysäköinti murroksessa

Ihmisten käyttäytyminen ja liikkumiseen liittyvät tarpeet muuttuvat jatkuvasti muun muassa teknologian kehityksen, uusien sukupolvien ja uusien toimintamallien seurauksena. Pysäköinnin tarpeet ja liikenneympäristö ovat muuttuneet viime vuosina merkittävästi ja muutoksen arvioidaan voimistuvan tulevaisuudessa. Aiemmin asumisen tyypillinen pysäköintinormi oli 1 ap/asunto, mikä ei vastannut tarpeeseen ja kaavojen pysäköintimääräyksissä siirryttiin käyttämään rakennusoikeuden kerrosalaa. Nyt on tarve saada niihinkin tarkennusta ja muuttaa niitä joustavimmiksi.

Keskusten osalta aiemmin pysäköintipaikkatarjonta perustui kysyntään ja autopaikkojen puute koettiin vetovoiman heikennykseksi. Keskuksissa tasapainotellaan sen kanssa, miten keskusta voidaan tiivistää ja samalla mahdollistaa asioiminen autoilla. Tampereella pysäköinnistä ollaan jo valmiita maksamaan, mutta ympäryskunnissa etenkin lyhytaikaisesta pysäköinnistä ei olla vielä valmiita maksamaan. Tampereen alakeskuksissa ja muiden kuntien keskustoissa ollaan muutospaineessa, jossa kaupunkirakennetta tulisi tiivistää ja tukea pysäköintimääräyksilläkin täydennysrakentamisen mahdollisuuksia sekä kestävää liikennejärjestelmää.

Muutoksia ja sen vaikutuksia pysäköintiin voidaan hahmottaa trendien avulla. Liitteessä 1 on analysoitu tarkemmin alla olevan kuvan trendien vaikutuksia pysäköintiin.



2. Nykytila-analyysi

Tampereen seudulla on nykyisin yli 200 000 autoa eli 0,52 jokaista asukasta kohden. Tampereen osalta suhdeluku on 0,44, mutta iso osa seudun muiden kuntien asukkaista tulee autolla Tampereelle töihin. Viimevuosina autojen määrä on edelleen kasvanut, mutta samalla myös asuntojen koot ovat pienentyneet ja keskustoihin on muuttanut yhä enemmän autottomia talouksia. Pysäköintipolitiikka löytyy vain Tampereen kaupungilta, mutta muillakin seudun kunnilla on tehty pysäköintiasetuksia sekä linjauksia. Enää ei voida tuottaa pysäköintiä keskittyen vain oletettuun kysyntään ja sen kasvuun. Se ei mahdollista vastata tarpeeseen ja kysyntään tuottaa keskustoihin asuntoja ja työpaikkoja sekä viihtyisiä kaupunkiympäristöjä.

Pysäköintilinjausten tulee olla realistisia, joten niitä tukemaan on työssä tehty nykytila-analyysiä, joka koostuu seuraavista osista: Väestöön ja autonomistukseen liittyvät paikkatietotarkastelut, pysäköinnin nykytilanne kaupunkiseudun kunnissa sekä yhteenveto nykyisistä pysäköintinormeista.

Seuraavilla sivuilla on analysoitu pysäköinnin nykytilaa paikkatietotarkasteluna sekä koottu kuntien haastatteluista saatu tieto pysäköinnin nykytilasta ja pysäköintinormeista.



Nykytilanteessa kaikista kuntakeskuksista löytyy vielä maanpäällisiä yleisiä pysäköintialueita, joista osa on maksullisia, osa aikarajoitteisia. Rajoittamattomia ei enää juurikaan hyviltä sijainneilta löydy. Esimerkkikuva Tampereen Rongankadulta, missä tilanne on muuttumassa.



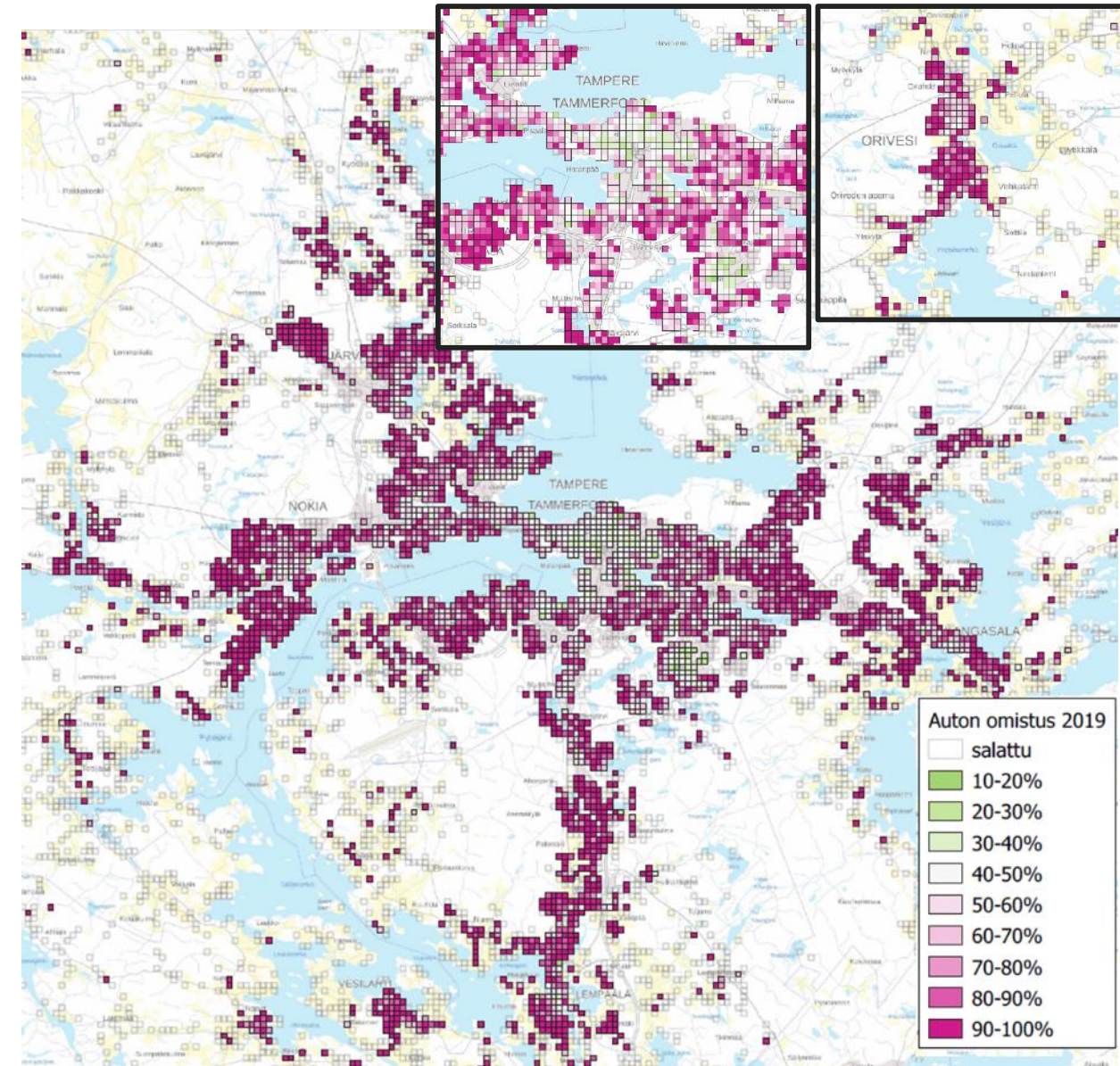
2.1. Paikkatietotarkastelut: autonomistus 1/2

Autonomistustiedot saatiin vuoden 2019 asuntokuntatiedot YKR-aineistosta. Kartta kuvaa sitä osuutta kotitalouksista, joka omistaa vähintään yhden auton. Punaisen sävyisissä ruuduissa yli puolella kotitalouksista on auto ja vihreän/valkoisen sävyisissä ruuduissa alle puolella. Jos kotitalouksia on ruudussa alle 10, tiedot on salattu.

Suurimmassa osassa tarkastelualueutta useimmilla kotitalouksilla on auto. Vain Tampereen keskustan ympäristössä ja Hervannassa auto on alle puolella. Lisäksi muissa kuntakeskuksissa on yksittäisiä ruutuja, joissa auton omistavat kotitaloudet ovat vähemmistö. Näissä ruuduissa on yleensä vain vähän asukkaita.

Autottomien osuus on Tampereella selvästi suurempi kuin ympäryskunnissa joka vyöhykkeellä. Kuntakeskusten jalankulkuvyöhykkeistä eniten autottomia on Nokiolla, Lempäälässä ja Orivedellä. Kaikissa näissä kuntakeskuksissa on juna-asema. Vähiten autottomia kotitalouksia kuntakeskusten jalankulkuvyöhykkeistä on Pirkkalassa sen hyvistä bussiyhteyksistä huolimatta. Vähiten autottomia ja eniten 2+ auton talouksia on Vesilahdella. Vesilahdella ei ole kuntakeskuksen jalankulkuvyöhykettä, vaan alue jaetaan joukkoliikennevyöhykkeeseen ja autovyöhykkeeseen.

Autonomistus vaikuttaa luonnollisesti tarpeeseen pysäköidä auto. Tarkemmassa tarkastelussa on tärkeää tunnistaa myös auton käyttö: mikäli auton käyttö ei ole päivittäistä, hyväksyttävyys pysäköintiin etäämpänä kotoa kasvaa. Erityisesti keskustoissa autolle on usein kulkumuotona vaihtoehtoja.



2.1. Paikkatietotarkastelut: autonomistus 2/2

Autonomistus vaihtelee merkittävästi niin eri vyöhykkeiden kuin asuntotyypin mukaan. Huomioitavaa on, että asuntokuntien koko on keskimäärin pienentynyt, mutta niiden lukumäärä on kasvanut. Sitä kautta niin autottomien kuin yhden auton asuntokuntien määrä on kasvanut. Asuntokuntien määrän kasvu on toistaiseksi lisännyt myös henkilöautojen kokonaismäärää, mutta tavoitteena on, että autojen määrän ei tarvitsisi kasvaa samassa suhteessa asuntokuntien määrän kanssa, vaan yhä useammalla taloudella olisi mahdollisuus elää ilmankin autoa.

Autonomistus eri vyöhykkeillä*:

	Keskustan jalankulkuvyöhyke	Keskustan reunavyöhyke	Ala-/kuntakeskuksen jalankulkuvyöhyke	Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke	Joukkoliikennevyöhyke	Autovvyöhyke
	Tre	Tre	Tre / muut kunnat	Tre / muut kunnat	Tre / muut kunnat	Tre / muut kunnat
1 auton asuntokuntien osuus	33 %	37 %	35 % / 44 %	43 % / 47 %	44 % / 45 %	46 % / 37 %
2+ auton asuntokuntien osuus	8 %	10 %	9 % / 17 %	16 % / 26 %	19 % / 34 %	26 % / 43 %
Autottomien osuus	59 %	53 %	56 % / 38 %	41 % / 27 %	37 % / 21 %	28 % / 20 %

Autonomistus Tampereen alakeskuksissa:

	Koilliskeskus	Kaukajärvi	Kaleva	Lakalaiva	Hervanta	Tesoma
1 auton asuntokuntien osuus	44 %	39 %	33 %	43 %	31 %	41 %
2+ auton asuntokuntien osuus	11 %	11 %	5 %	13 %	8 %	14 %
Autottomien osuus	45 %	50 %	62 %	44 %	61 %	45 %

*Nykytilatarkastelun vyöhykejako pohjautuu SYKE:n yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisiin ja edellisessä työssä siihen määritettyihin lisäyksiin Tampereen alakeskusten osalta.

2.1. Paikkatietotarkastelut: pääasiallinen asuntotyyppi

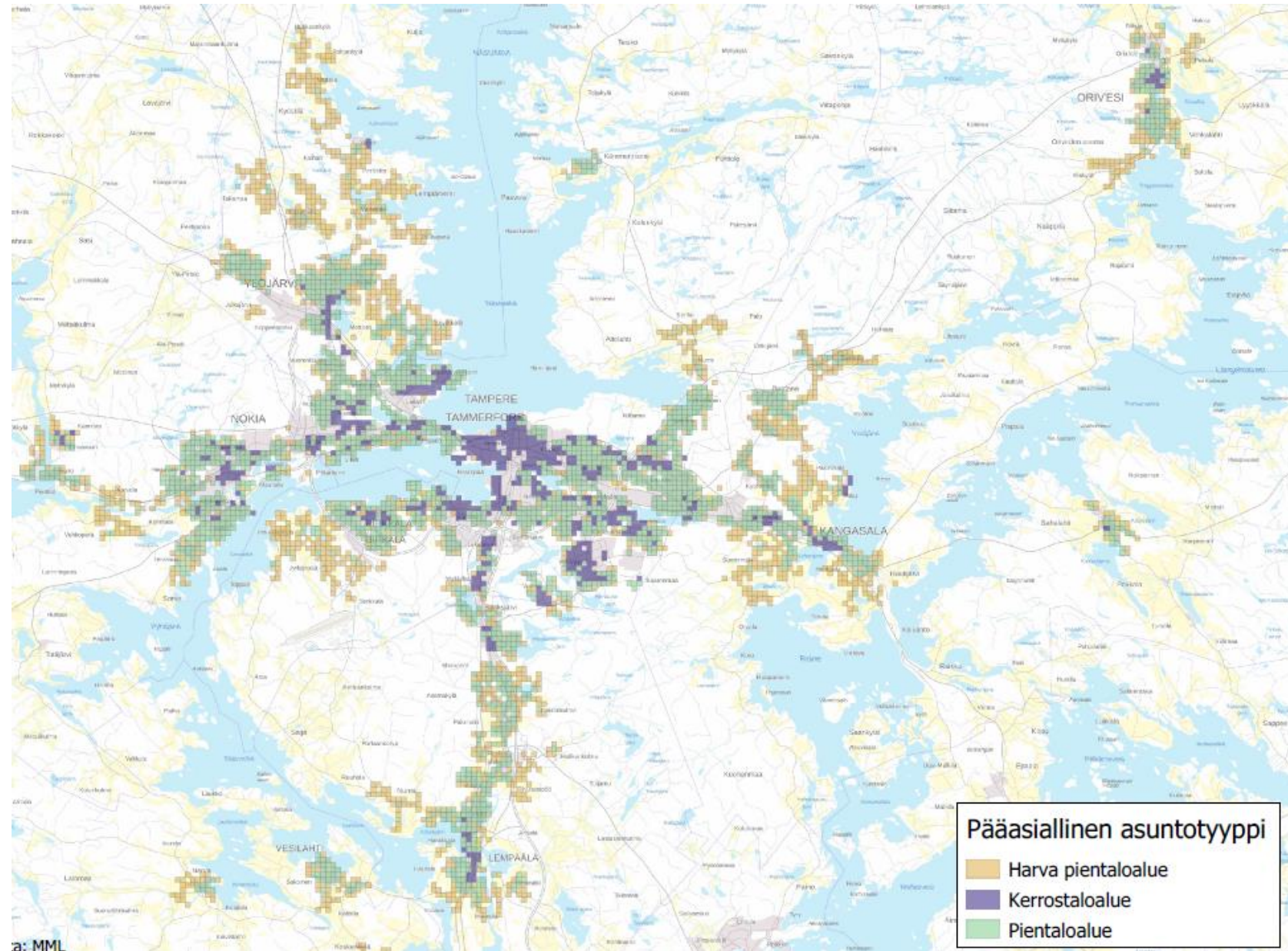
Asuntojen tyyppi vaikuttaa merkittävästi autonomistukseen ja pysäköintitarpeeseen. Pientaloalueilla autoja omistetaan yli 1/asunto, kun keskustan kerrostalo-asunnoissa autoja voi olla alle 0,5 asunto.

Kartta kuvaa 250m ruudun pääasiallista asuntotyyppiä. Asuntotyyppi saatiin vuoden 2019 SYKE:n aineistosta.

Tiivistä kerrostaloaluetta on laajasti Tampereen keskustan ympäristössä, muutamia ruutuja ympäröyskuntien keskuksissa, sekä ripotellen kaikkien joukkoliikennekäytävien varrella.

Loput Tampereen kantakaupungin alueesta, sekä muiden keskuksista ovat pääasiassa tiivistä pientaloaluetta.

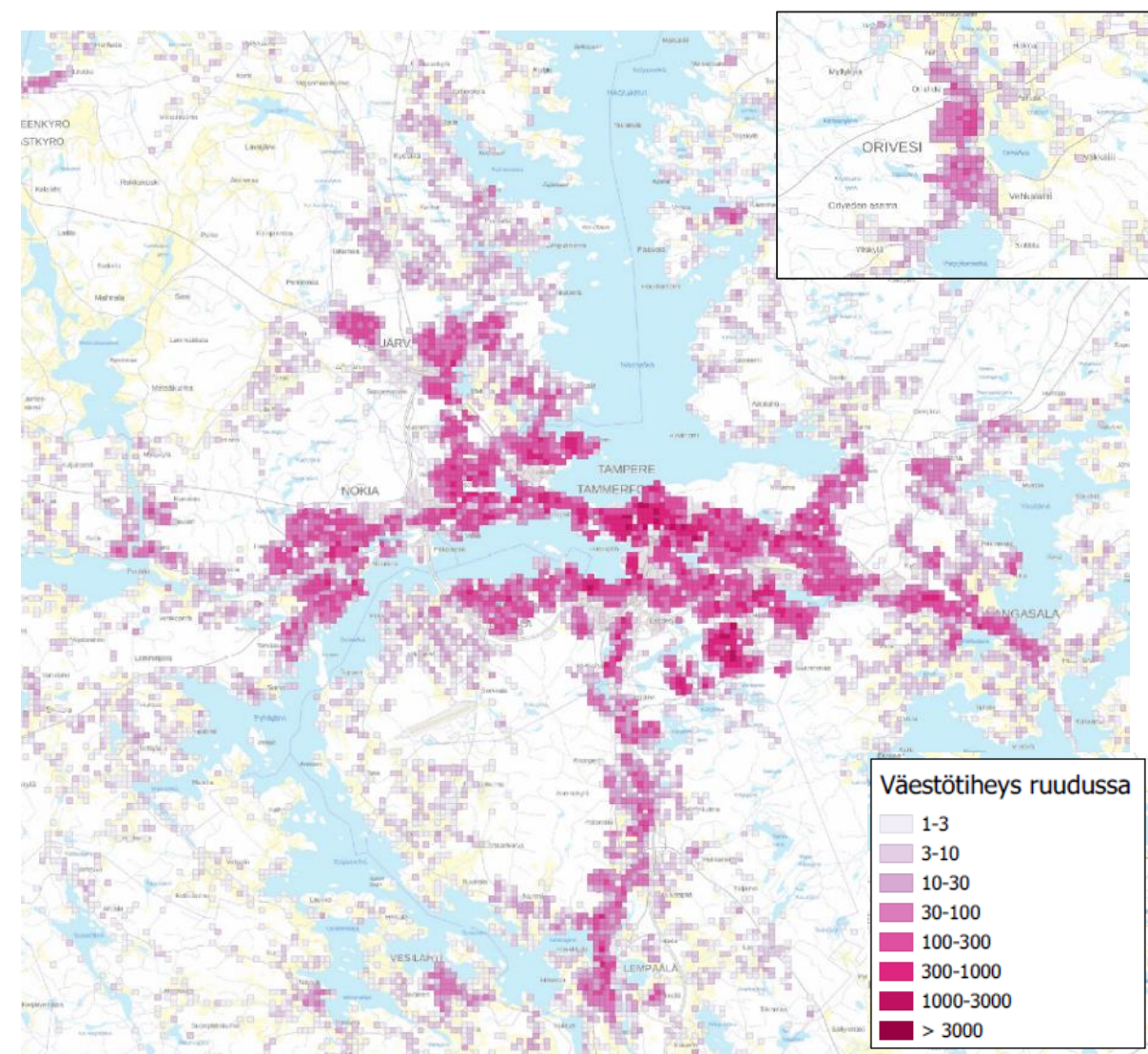
Harvaa pientaloaluetta on tehokkaiden liikenneyhteyksien ulkopuolella.



2.1. Paikkatietotarkastelut: väestötiheys

Väestön tiheys on Tampereella jokaisella vyöhykkeellä suurempi kuin ympäryskunnissa. Tiheintä väestö on Tampereen keskustassa ja Hervannassa. Suurimmat erot Tampereen ja muiden kuntien kesken keskustoissa sekä joukkoliikennevyöhykkeellä. Tampereen joukkoliikennevyöhyke on yllättävänkin asukastiheää ja korkeampi kuin muiden kunta keskukset. Oheinen kartta kuvaa väestön määrää 250 m ruuduissa. Väestötieto saatiin vuoden 2019 YKR-ruutuaineistosta.

Väestön tiheys korreloi hyvin SYKE-vyöhykejaon mukaan sekä asuntotyyppien ja joukkoliikennetarjonnan kanssa, jotka kytkeytyvät vahvasti tarpeeseen omistaa ja pysäköidä auto.



	Keskustan jalankulkuvyöhyke	Keskustan reunavyöhyke	Ala-/kuntakeskuksen jalankulkuvyöhyke	Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke	Joukkoliikenne- vyöhyke	Autovyöhyke
	Tre	Tre	Tre / muut kunnat	Tre / muut kunnat	Tre / muut kunnat	Tre / muut kunnat
Väestö	34 000	25 000	30 700 / 15 400	65 400 / 16 700	111 900 / 48 400	24 300 / 63 300
Keskimääräinen väestötiheys / ruutu	553	243	366 / 114	175 / 103	148 / 73	74 / 28

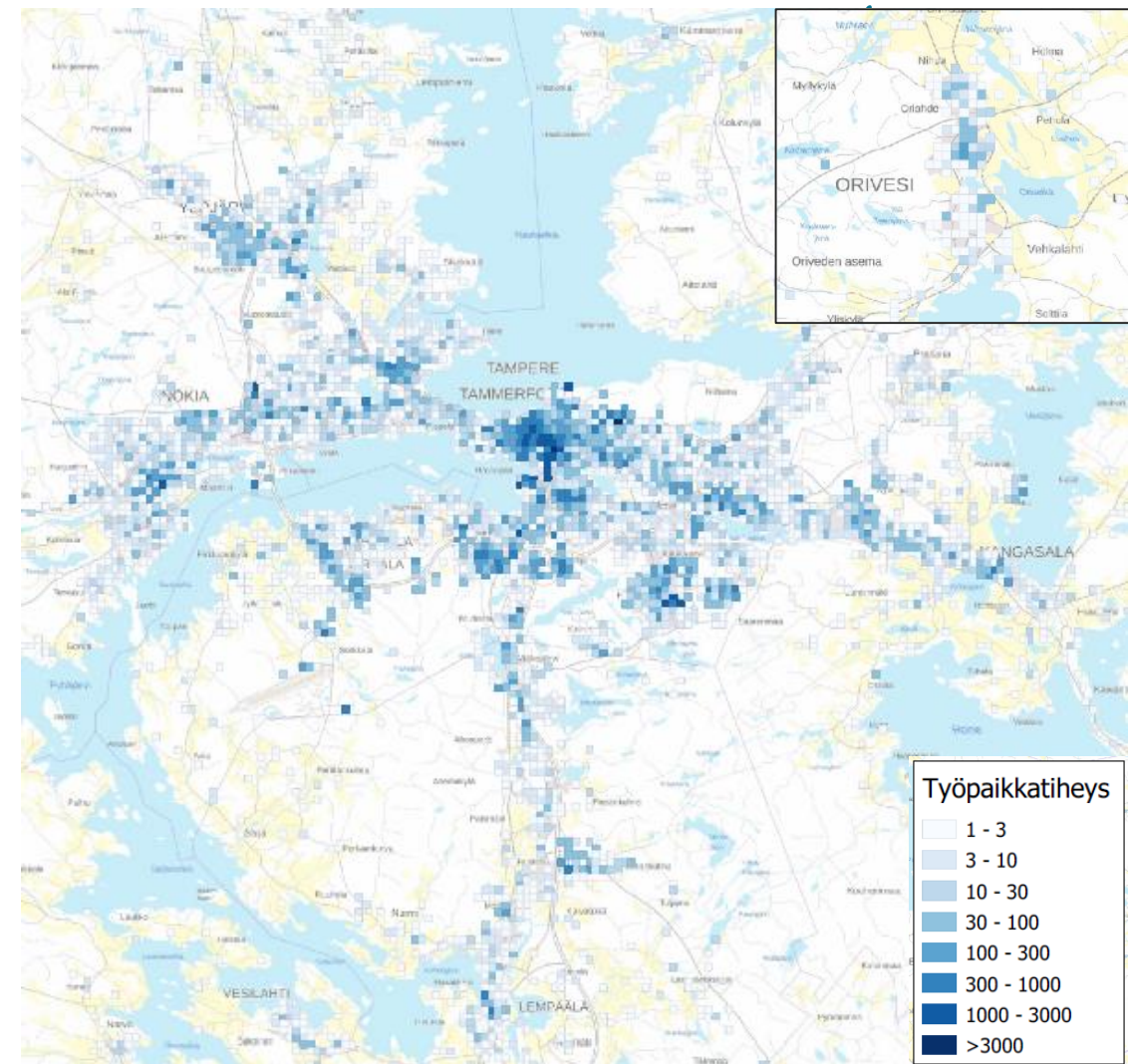
2.1. Paikkatietotarkastelut: työpaikkatiheys

Kartta kuvaa työpaikkojen määrää 250 m ruuduissa. Työpaikkatieto saatiin vuoden 2018 YKR-ruutuaineistosta.

Työpaikkojen tiheys on Tampereella jokaisella vyöhykkeellä suurempi kuin ympäryskunnissa. Työpaikat ovat väestöä enemmän keskittyneet yksittäisiin ruutuihin kuntien keskuksissa sekä Hervannan alakeskuksessa.

Työpaikkatiheyksistä ei voida suoraan vetää johtopäätöksiä pysäköintiin / auton omistukseen. Sekoittunut kaupunkirakenne antaa usein mahdollisuuksia käyttää autolle vaihtoehtoisia kulkuvälineitä, esim. Polkupyörää, sekä tarkastella esim. Vuorottaispysäköintiratkaisuja.

Rakenteellinen pysäköinti olisi työpaikkatiheyksien kautta perusteltua vain Tampereen keskusta-alueen vyöhykkeillä.



	Keskustan jalankulkuvyöhyke	Keskustan reunavyöhyke	Ala-/kuntakeskuksen jalankulkuvyöhyke	Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke	Joukkoliikenne- vyöhyke	Autovyöhyke
	Tre	Tre	Tre / muut kunnat	Tre / muut kunnat	Tre / muut kunnat	Tre / muut kunnat
Väestö	41 000	16 600	10 900 / 9 600	23 200 / 4 500	35 000 / 12 600	11 400 / 17 500
Keskimääräinen väestötiheys / ruutu	602	140	113 / 77	65 / 31	50 / 23	43 / 15

2.2. Pysäköinnin nykytilanne kaupunkiseudun kunnissa

	Asemakaavoituksessa käytettävät pysäköintinormit ja suunnitteluperiaatteet	Pysäköinnin aikarajoitukset ja maksullisuus (kunnan paikat)	Liityntäpysäköinti	Pysäköinti-tietokanta	Rakenteellinen pysäköinti	Tunnistettut kehittämistarpeet	Muita huomioita
Tampere	Käytössä pysäköintinormit	Keskustassa maksullisia paikkoja ja aikarajoituksia laajemmin.	On, lisäksi kehittämissuunnitelmia.	On, lisäksi kehittämissuunnitelmia.	On pysäköintilaitoksia, suurimpana Hämpä. Keskusta-alueella ei toteuteta enää maantasopaikkoja.	Tarve päivittää pysäköintipolitiikka ja -normi, koska halutaan mm. muuttaa eri käyttötarkoitusten mitoitusta ja hyväksyttyä kävelymatkaa keskitettyyn pysäköintilaitokseen.	
Pirkkala	Käytössä pysäköintinormit.	Keskustassa aikarajoituksia. Ei maksullisuutta.	On, jäähallin pihassa.	Ei ole.	On keskustan alueella. Rakenteellista pysäköintiä sisällytetty kaavoihin.	Tarve päivittää pysäköintinormia, sillä asuntojen koot ovat muuttuneet. Paikkojen yhteiskäyttöä tulisi kehittää.	
Lempäälä	Käytössä pysäköintinormit	Keskustassa aikarajoituksia, maksullinen pysäköintilaitos.	On, lisäksi kehittämissuunnitelmia.	Ei ole.	Uusi pysäköintilaitos keskustassa.	Tiiviissä keskustassa + Sääksjärvellä tullaan tarvitsemaan pysäköintilaitoksia.	Kunnallinen pysäköintiyhtiö.
Kangasala	Käytössä pysäköintinormit	Keskustassa aikarajoituksia. Ei maksullisuutta.	On Kangasalantien varressa.	Yleiset ja julkiset autopaikat on koottu paikkatietoon	Uusi pysäköintilaitos keskustassa.	Todettu tarve normille myös julkiseen rakentamiseen, esim. koulut, päiväkodit.	
Nokia	Käytössä pysäköintinormit	Keskustassa aikarajoituksia. Ei maksullisuutta.	On, rautatieasemalla 150 liityntäpysäköintipaikkaa.	Invapaikoista on, ei muilta osin.	Rakenteellista pysäköintiä on vältelty, mutta tulevaisuudessa sille voi tulla painetta keskustassa.	Matkakeskuksen lähellä olevissa kaavahankkeissa paine muuttaa normia.	Rautatieasemalla 150 liityntäpysäköintipaikkaa.
Ylöjärvi	Ei normia	Keskustassa aikarajoituksia. Ei maksullisuutta.	On, lisäksi kehittämissuunnitelmia.	Ei ole.	Rakenteellista pysäköintiä sisällytetty kaavoihin.	Painetta toteuttaa liityntäpysäköintipaikkoja raitiotien varteen.	Yleiset pysäköintipaikat on koottu karttakuvaan.
Orivesi	Ei normia	Ei aikarajoituksia tai maksullisuutta.	On, lisäksi kehittämissuunnitelmia.	Ei ole.	Ei ole.	Keskustan tiivistämisen ja asema-alueen kehittämisen myötä tarvetta normille ja erilaisille pysäköintiratkaisuille.	Selvitys käynnissä asemanseudun liityntäpysäköinnistä.
Vesilahti	Ei normia	Ei aikarajoituksia tai maksullisuutta.	Vain pyörille, autoille muu kapasiteetti mahdollistaa.	Ei ole.	Ei ole, eikä toistaiseksi tarvettakaan.	-	Liityntämatkat suuntautuvat lähinnä Lempäälään.

2.3. Nykyiset pysäköintinormit: Tampere

Käyttötarkoitus autopaikkaa/k-m2 tai asunto, pyöräpaikkaa/k-m2	Keskustan kävelyvyöhyke	Alue/alakeskuksen kävelyvyöhyke ja tehokas joukkoliikenne max. 3 km keskustasta	Tehokas joukkoliikenne yli 3 km keskustasta	Muut alueet
Asuminen, kerrostalo	1ap/150 (1ap/170)* 1pp/40	1ap/110 (1ap/130)* 1pp/40	1ap/100 (1ap/120)* 1pp/40	1ap/90 1pp/40
Asuminen, rivitalo ja kytketty pientalo	1ap/110 tai väh. 1 ap/ asunto 1pp/40	1ap/100 tai väh. 1 ap/ asunto 1pp/40	1ap/90 tai väh. 1 ap/ asunto 1pp/40	1ap/80 tai väh. 1 ap/ asunto 1pp/40
Asuminen, erillispientalo	1,5 ap/asunto 1pp/40	1,5 ap/asunto 1pp/40	2 ap/asunto 1pp/40	2 ap/asunto 1pp/40
Opiskelija-asuminen	1ap/300 (1ap/350)* 1pp/30	1ap/270 (1ap/320)* 1pp/30	1ap/250 (1ap/300)* 1pp/30	1ap/230 1pp/30
Tehostettu palveluasuminen	1ap/1000 0,25pp/työntekijä	1ap/900 0,25pp/työntekijä	1ap/800 0,25pp/työntekijä	1ap/700 0,25pp/työntekijä
Palveluasuminen	1ap/600 0,25pp/työntekijä	1ap/550 0,25pp/työntekijä	1ap/500 0,25pp/työntekijä	1ap/450 0,25pp/työntekijä
Kaupungin oma vuokratuotanto ja ARA vuokratuotanto	1ap/200 (1ap/220)* 1pp/35	1ap/160 (1ap/180)* 1pp/35	1ap/140 (1ap/160)* 1pp/35	1ap/120 1pp/35
Pienet alle 1200 k-m2 täydennys- ja ullakkorakentamishankkeet	ei synny autopaikkavelvoitetta	ei synny autopaikkavelvoitetta	syntyy autopaikkavelvoite	syntyy autopaikkavelvoite
Toimistot	1ap/120 1pp/100	1ap/100 1pp/100	1ap/80 1pp/100	1ap/60 1pp/100
≤ 2000 k-m2 liiketilat	1ap/120 1pp/100	1ap/100 1pp/100	1ap/80 1pp/100	1ap/60 1pp/100
≥ 2000 m2 liiketilat	1ap/100 1pp/150	1ap/80 1pp/150	1ap/60 1pp/150	1ap/50 1pp/150
Päiväkodit ja esiopetus	väh. 1 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle 1pp/100	väh. 1 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle 1pp/100	väh. 1 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle 1pp/100	väh. 1 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle 1pp/100
Peruskoulu	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle) 1pp/2-3 oppilasta	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle) 1pp/2-3 oppilasta	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle) 1pp/2-3 oppilasta	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle) 1pp/2-3 oppilasta

Asemakaavojen auto- ja pyöräpaikkojen mitoitusnormi (Tampereen päivitetty pysäköintinormi 2019) *etäisyys tontin keskeltä linnuntietä raitiotiepysäkilke tai juna-asemalle alle 400m

2.3. Nykyiset pysäköintinormit: ympäryskunnat

	Nokia	Pirkkala	Kangasala	Ylöjärvi	Lempäälä	Orivesi	Vesilahti
Asuminen, kerrostalo	1/100 ja 1/80 keskustan kahdella vyöhykkeellä, muualla 1/60	1/85-100 Tarkastellaan kaavakohtaisesti	1/90-1/110 tai 1 ap/asunto	Ei normia, Keskustassa 1/75- 100 Reuna-alueilla 1/80	1,5/asunto, tarkastellaan kaavakohtaisesti, Opiskelija-asuntoja ja palvelutaloja voitaisiin mitoittaa tiukemmin	Ei normia, lähtökohta kaavoituksessa: 1 ap / 50 kem tai 1 ap/asunto	Ei normia
Asuminen, rivitalo	1,5 ap/asunto	Rivitalo+townhouse 1- 1,5ap/asunto	1,5 ap/asunto		1,5/asunto		
Asuminen, pientaloalue	2 ap/asunto	2 ap/asunto	1,5 ap/asunto	2 ap/asunto	1,5/asunto		1 ap/asunto
Toimistot		1/60-100	1/50		1/40		
Liiketilat	1/50	1/60-70	1/50		1/40		
Pyöräpysäköinti		Uusissa: 1pp/40 kem2, 50% katettuja	*uusissa kohteissa esim. asuminen: 1 pp / 35 kem2 tai 1 pp/asunto Toimisto: 1 pp/ 50 kem2 Kivijalkakaupat: 1 pp/ 50 kem2 Päivittäistavarakaupat ja muut liiketilat 1 pp/100 kem2	muutamissa kohteissa 1 pp/50m2, väh. puolet katettuja		1 pp/100 kem, väh. puolet katettuja	
Tunnistettut muutostarpeet, uudet kaavat	Tarvetta muuttaa normia, erit. Matkakeskuksen lähellä, yhteiskäyttöautot lieventävä tekijä mahdollisesti?	1/150-250 solu- ja palveluasuminen. Vähennys 4 ap/ yhteiskäyttöauto ja korkeintaan 10-15% autopaikkamäärästä	Uusilla alueilla käytetty kerrostaloasumisen normina 1/100- 1/120, ARA-kohteissa väljempi normi, liike- ja toimistotilojen osalta 1/80 kem2, yhteiskäyttöautot lieventävät normia, opiskelija- asuminen, palveluasuminen yms. tapauskohtaisesti				

2.4. Vuorovaikutus: Kuntahaastattelut ja työpaja

Pysäköinnin nykytilannetta selvitettiin kuntahaastatteluissa. Kuntahaastattelut toteutettiin elo-syyskuussa 2021. Haastatteluihin osallistui vaihtelevasti kuntien 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.

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

→ Erilaiset tarpeet edellyttävät erilaisia toiminta- ja toteutusmalleja, joiden tunnistamiseen ja toimeenpanoon tästä työstä toivottiin tukea.

Kunnissa, joissa pysäköintinormia ei ole, nähdään pysäköintinormin virallistamisen helpottavan kaavoitusta. Käytössä on nykyisin 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 ja esimerkkejä pysäköinnin toteutustavoista sekä verrokkiesimerkkejä seudun sisällä. Tarkempi yhteenveto haastatteluista kunnittain on raportin liitteessä 2.

Työn laajennetulle projektiryhmälle pidettiin työpaja 1.10.2021. Työpajassa kuntien liikenteen ja maankäytön asiantuntijat ehdottivat toimenpiteitä strategiseen tasoon ja normeihin, pysäköinnin toteutustapaan, pysäköinnin ohjaukseen sekä kestävien matkaketjujen tukemiseen liittyen. Toimenpiteet ja suositukset jaoteltiin eri yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille. Lopuksi arvioitiin kuntien nykytilannetta suhteessa esitettyihin toimenpiteisiin kunta- ja alakeskuksissa, intensiivisillä joukkoliikennevyöhykkeillä sekä joukkoliikennevyöhykkeillä. Tampereen arvioitiin olevan lähellä tavoitetilaa jokaisella vyöhykkeellä ja muiden kuntien kauempana tavoitetilasta.



2.4. Vuorovaikutus: Sidosryhmähaastattelut

Sidosryhmähaastattelut toteutettiin loka-marraskuussa 2021. Haastatteluihin osallistui 2 rakennusliikettä ja 2 operaattoria. Haastattelujen tavoitteena oli kerätä keskeisten sidosryhmien näkemyksiä alustaviin linjauksiin.

Haastatteluissa peräänkuulutettiin pysäköinnin kokonaisvaltaisia suunnitelmia yksittäisten kohdekohtaisten suunnitelmien sijaan. On ensiarvoisen tärkeää, että keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin ympäristössä ei tarjota rajoittamatonta tai hyvin edullista pysäköintiä. Pysäköintinormeihin tarvittaisiin lisää johdonmukaisuutta: kohteet velvoitetaan rakentamaan kallista rakenteellista pysäköintiä ja samalla kohteen läheisyydessä on edullista yleistä pysäköintiä katujen varsilla. Useissa kohteessa on ollut haastetta saada rakenteelliset autopaikat tämän johdosta täyteen. Kadunvarsien pysäköintiä tulisi ohjata lyhytaikaiseen pysäköintiin ja huoltoon progressiivisella hinnoittelulla.

Velvoitepaikkamäärä ja pysäköintitarve eivät aina kohtaa etenkin Tampereella: esim. opiskelija-asunnoissa paikkoja velvoitetaan rakentamaan enemmän kuin olisi kysyntää, mihin toivotaan muutosta tulevassa pysäköintipolitiikan päivityksessä. Etupainotteista pysäköintipaikkojen luomista ei pidetty hyvänä, vaan paikoille tulisi ensin olla tarve, johon vastataan. Vapaan pysäköinnin sallimista rakentamattomille tonteille ei myöskään pidetty hyvänä ajatuksena, sillä tällöin rakennettuja paikkoja ei saada myytyä ja kustannuksia ei saada osoitettua käyttäjille. Pysäköintilaitokset tulisi rakentaa 2-3 vaiheessa maankäytön kehittyessä, ja laajentamisen tulisi tapahtua maata pitkin, jolloin laitoksen käyttö häiriintyy mahdollisimman vähän. Pysäköintinormien joustot nähtiin hyvänä ja tulevaisuudessa nähtiin kysyntää myös yhteiskäyttöautoille, vaikka nykytilanteessa kysyntä on vielä vähäistä.

Rakenteellinen pysäköinti koettiin haastavaksi Tampereen keskustan ulkopuolella. Tällöin haasteena mm. maankäytön yksipuolisuus, jolloin ei ole vuorottaispysäköinnin mahdollisuuksia. Rakenteellisen pysäköinnin toteuttamiselle tulisi löytää malli, esim. liiketilat pysäköintilaitoksen yhteydessä tai mahdollistaa kustannustehokas rakenteellinen / osin rakenteellinen pysäköinti. Sidosryhmien mukaan on aina tapauskohtaista viedäänkö osa pysäköinnin hinnasta asuntoihin, mutta usein se nähtiin välttämättömänä.

Vyöhykkeiden osalta Tampereen alakeskusten katsottiin poikkeavan muiden kuntien kuntakeskuksista ja niiden alueiden suositusten eriyttämistä ehdotettiin. Tampereella katsottiin varsinkin nykyisin olevan myös alakeskuksissa kilpailukykyinen joukkoliikenne, jolloin auton omistus on vähäisempää kuntakeskuksiin verrattuna, mikä tukee työn nykytila-analyysin päätelmiä.



3. Pysäköintivyöhykkeet Tampereen seudulla

Pysäköinnin kehittämisen muutospainetta syntyy sekä kuntien ja seudun omista strategioista, tavoitteista ja suunnitelmista kuin ulkoisista vaikutuksista, kuten toimintaympäristön muutosvoimista. Muutospainetta on tarkasteltu vyöhykekarttoina, joille on määritetty suunnitelmien ilmentämä kehitysnäkymä vuosille 2030-2050 sekä siihen kytkeytyvä pysäköinnin muutospainetta eri vyöhykkeillä. Vyöhykekartta ja vyöhykkeisiin liittyvät kuvaukset luovat pohjan Tampereen kaupunkiseudun eri vyöhykkeiden pysäköinnin kehittämissuosituksille. Kartta on tarkoitettu yleispiirteiseksi ohjenuoraksi, kun kunnissa tarkastellaan pysäköinnin mitoittamista ja muuta kehittämistä esimerkiksi kaavoituksen ja pysäköintilinjausten. Karttaa ei tule lukea ”ruudun tarkkuudella” vaan antamaan lähtökohtia ja yleiskuvaa kaupunkiseudun rakenteesta ja vyöhykkeiden kehittämisestä kymmenvuotisjaksoilla.

3.1. Pysäköintivyöhykkeiden muodostaminen

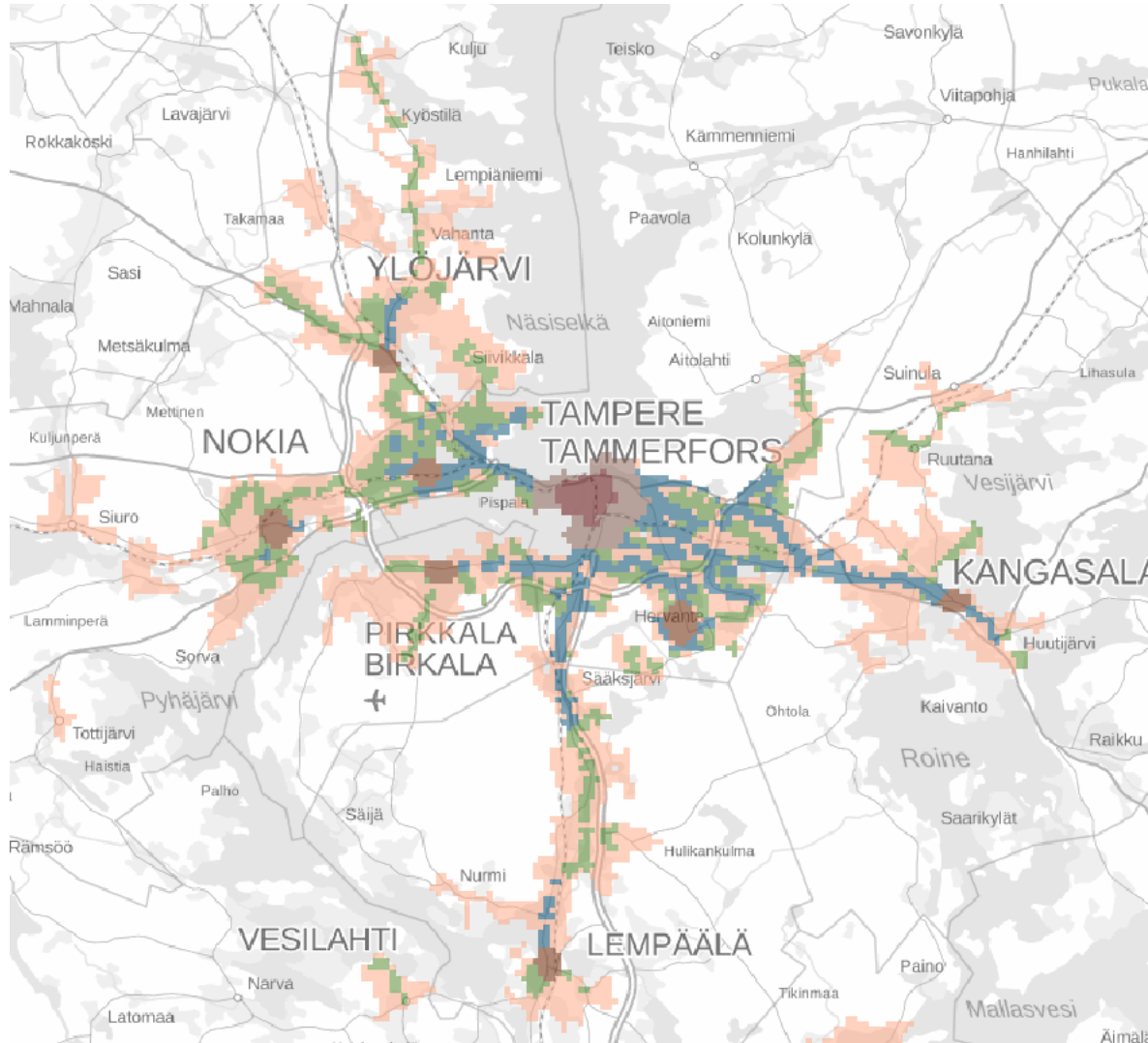
Vyöhykkeitä kehitettiin asiantuntijatyönä ja kuntien kanssa käytävien keskustelujen ja haastattelun avulla, peilaten kaupunkiseudun kehittyvää rakennetta erityisesti raideliikenteen kehittymisen suunnissa. Uudet vyöhykkeet ja vyöhykkeiden muutokset eivät täysin vastaa SYKE:n yhdyskuntarakenteen jakoa, vaan kuvaavat pysäköinnin karkeampaa tavoitetilaa.

Vyöhykkeet on edellisessä Pysäköinnin seudulliset periaatteet -työssä muodostettu SYKE:n vyöhykejaon pohjalta, ja se otettiin pohjaksi myös tässä työssä. Viimeisin SYKE:n vyöhykejako on tehty vuonna 2017. SYKE:n yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet on jaettu 250m² ruutuihin seuraavassa diassa esitetyn jaon pohjalta. Orivesi puuttui SYKE:n vyöhykejaosta kokonaan, joten sille määriteltiin vyöhykkeet alueen asuntotyyppin mukaan. SYKE:n aineistosta oli saatavilla asuntotyyppi 2019, jossa 250 m² ruudut oli jaettu kerrostaloalueisiin ja pientaloalueisiin. Kerrostalovaltaiset ruudut sekä niitä ympäröivät ruudut määriteltiin Orivedellä kuntakeskuksen jalankulkuvyöhykkeeksi, ja pientaloalueet autovyöhykkeeksi. Lisäksi Oriveden aseman ympäristöön lisättiin muutama ruutu intensiivistä joukkoliikennevyöhykettä ja Orivedentien varteen joukkoliikennevyöhykettä.

Tulevien vyöhykkeiden kehittämistä varten kartoille avattiin Tampereen raitiotien suunnitellut linjaukset pysäkkeineen ja nykyiset sekä suunnitellut rautatieverkostot asemineen ja seisakkeineen sekä Tampereen kaupunkiseudun rakennemallin alue- ja lähipalvelukeskukset. Taustatietona on käytetty lisäksi kuntien yleiskaava-aineistoa, erityisesti keskustatoimintojen alueita (C).



3.1. Pysäköintivyöhykkeiden muodostaminen: SYKE:n nykytilan vyöhykejaon kuvaus



SYKE:n kuvaus:

Keskustan jalankulkuvyöhykkeeseen luokitellaan ne ruudut, jotka kuuluvat YKR-keskusta-aluearajauksen luokkaan "kaupunkiseudun keskusta" ja sijaitsevat 1,5 km maaetäisyydellä kaupungin keskustasta.

Keskustan reunavyöhykkeeseen luokitellaan ne tiheän taajaman (aluetehokkuus $< 0,02$) ruudut, jotka sijoittuvat 1 km maaetäisyydelle keskustan jalankulkuvyöhykkeen ulkoreunasta. Vyöhykkeeseen luetaan myös yhtenäiseen keskusta-aluearajaukseen kuuluvat ruudut, jotka sijoittuvat tätä kauemmaksi, sekä alakeskuksiksi luokiteltavat kohteet, jotka leikkaavat muodostettavaa vyöhykettä. Alakeskukset määräytyvät niin ikään YKR-keskusta-aluearajauksen perusteella.

Alakeskuksiksi luokitellaan luokkaan "kaupunkiseudun iso alakeskus" lukeutuvat keskukset. Näille keskuksille muodostetaan reunavyöhyke 1 km maaetäisyydelle alakeskuksen jalankulkuvyöhykkeen ulkoreunasta samoin kriteerein kuin aiemmin on esitetty. Jos näin muodostettavan reunavyöhykkeen väestömäärä kuitenkin jää alle 2500 asukkaaseen, reunavyöhykettä ei muodosteta, vaan alakeskuksen jalankulkuvyöhyke muodostetaan bufferoimalla keskusta-alueita 150 metrillä, jolloin mukaan rajaukseen tulevat keskusta-alueen viereiset ruudut, mutta ei kulmittaisia ruutuja. Rajauksesta poistettiin ruudut, jotka sijaitsevat yli kilometrin maaetäisyydellä keskuksen keskipisteestä ja ruudut, jotka eivät kuulu tiheän taajaman luokitukseen.

Joukkoliikennevyöhykkeet muodostetaan digitaalisten joukkoliikenteen reitti- ja aikataulutietojen perusteella huomioiden. Intensiivisen joukkoliikennevyöhykkeiden vuorotiheyskriteeri on 10 min. Joukkoliikennevyöhykkeiden vuorotiheyskriteeri on 30 min.

3.1. Pysäköintivyöhykkeiden muodostaminen: Vyöhykkeiden täydentäminen tuleville vuosikymmenille

Keskustan jalankulkuvyöhyke

Tampereen keskustan jalankulkuvyöhykettä on esitetty laajennettavaksi vuosien 2040 ja 2050 tilanteissa yleiskaavojen keskustatoimintojen alueita peilaten itään, etelään ja länteen.

Keskustan reunavyöhyke

Keskustan reunavyöhykettä ei ole tässä työssä käsitelty omana vyöhykkeenä. Kaupunki hyödyntää harkinnan mukaan keskustan jalankulkuvyöhykkeen ja intensiivisen joukkoliikennevyöhykkeen toimenpidesuosituksia.

Kuntakeskuksen / alakeskuksen jalankulkuvyöhyke

Vuoden 2030 tilanteeseen SYKE:n vyöhykejakoon lisättiin ”Pysäköinnin seudulliset periaatteet” -työssä määritellyt uudet keskukset.

Raideliikenteen asemiin ja pysäkkeihin, kuntien yleiskaavojen keskustatoimintojen alueisiin sekä kehittyviin alue- ja lähipalvelukeskuksiin perustuen esitetään laajennuksia vuoteen 2040: Ylöjärvelle, Hiedanrantaan, Nokialle, Partolaan, Lakalaivaan ja Sääksjärvelle ja uusia kohteita Harjuniitty, Lamminrahka, ja Lentola.

Vuoteen 2050 esitetään edelleen laajennuksia Lakalaivaan, Nokialle ja uusia kohteita, Nurmi, Ruutana, Saarenmaa ja Vanattara ja lentokenttä.

Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke

Vyöhykettä on täydennetty toteutumisvaiheittain pääasiallisesti Tampereen seudullisen raitiotien linjausten lähiympäristön ruutuihin noin 250-500 m etäisyydellä.

Joukkoliikennevyöhyke

Vyöhykettä on täydennetty bussiliikenteen kehittämisen pääsuunnissa katu ja tieympäristössä lähiympäristön ruutuihin noin 250-500 m etäisyydellä.

Autovyöhyke

Vyöhykkeitä on täydennetty rakennesuunnitelmaan ja kuntien yleiskaavoihin perustuen edellä mainittujen alueiden ulkopuolella mm. uusilla kehittyvillä työpaikka-alueilla vuoteen 2040: Myllypuron Kolmenkulmassa; Pirkkalassa kehätien eteläpuolella; Sääksjärven lounaispuolella; Saarenmaalla ja Lamminrahkassa. Vuoteen 2050 esitetään edelleen laajennuksia Pirkkalan ja Lempäälän alueilla lentokentän ympäristössä.

3.2. Pysäköintivyöhykkeiden kuvaukset: Tampereen keskustan jalankulkuvyöhyke

Alueen rakentamiseen tarkoitetut korttelit voidaan kerrostalovaltaisilla alueilla toteuttaa tiiviinä ja tehokkaana sekä maantasossa ja julkiseen ympäristöön liittyen toiminnallisesti elävinä ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena.

Pysäköinti toteutetaan keskitettynä ja ohjattuna. Pysäköinti ei saa hallita kaupunkikuvaa tai tilankäyttöä liikaa, vaan on harkittava tehokkaita rakenteellisia ratkaisuja joko piilotettuina tai kaupunkikuvallisesti korkeatasoisissa pysäköintilaitoksissa, joiden maantasoon pyritään ohjaamaan elävää toimintaa.

Nykyisiä maantason pysäköintialueita tulee kehittää rakentamisalueina tai kehittää viihtyisinä materiaalien, valaistuksen ja viherratkaisuiden avulla.

Alue on hyvin monien kulkumuotojen kuten kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen (mm. päärautatieaseman ja matkakeskuksen) saavutettavissa, joten mitoitettavien pysäköintipaikkojen määrä voidaan pitää erittäin alhaisena. Pyöräpysäköinnin rooli erittäin merkittävä ja sen toteuttamista laadukkaasti voidaan ohjata kaavassa tai rakennuslupavaiheessa.

Katualueilla suositaan arkena maksullista ja kontrolloitua lyhytaikaista pysäköintiä elinkeinoelämää, vierailua ja matkailua palvelevalla sopivalla tavalla sekä yöaikaisia asukaspysäköintiratkaisuja.

Pysäköintiratkaisut tukevat alueen kehitystä tiiviinä, toiminnoiltaan sekoittuneena ja eläväisenä kaupunkikeskuksena.

*Pysäköintilaitosten elävät julkisivut piristävät kaupunkikuvaa.
Helsinki, Jätkäsaari 2021,
kuva: WSP*



Hämpin parkin sisäänajo. Tampereen keskustassa iso osa yleisistä pysäköintilaitoksista on rakennettu maanalaiseksi, jolloin vain sisäänajo vie tilaa maanpäältä, kuva: WSP

3.2. Pysäköintivyöhykkeiden kuvaukset: keskustan reunavyöhyke

Tampereen keskustan reunavyöhyke. Alueen rakentamiseen tarkoitetut korttelit voidaan kerrostalovaltaisilla alueilla toteuttaa tiiviinä, tehokkaana tai väljempinä ratkaisuinä sekä maantasossa ja julkiseen ympäristöön liittyen toiminnallisesti elävinä, asumista rikastavana ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena.

Pysäköinti toteutetaan keskitettynä tai hajakeskitettynä ja ohjattuna. Pysäköinti ei saa hallita kaupunkikuvaa tai tilankäyttöä liikaa erityisesti pääkatujen varressa vaan on harkittava tehokkaita tai puolitehokkaita rakenteellisia ratkaisuja joko piilotettuina tai kaupunkikuvallisesti korkeatasoisissa pysäköintilaitoksissa, joiden maantasoon voidaan ohjata elävää toimintaa.

Nykyisiä maantason pysäköintialueita voidaan harkiten kehittää rakentamisalueina tai kehittää viihtyisinä materiaalien, valaistuksen ja viherratkaisuiden avulla

Alue on pääosin hyvin kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen saavutettavissa, joten mitoitettavien pysäköintipaikkojen määrä voidaan pitää melko alhaisena. Pyöräpysäköinnin rooli erittäin merkittävä, jota tulee ohjata kaavoituksella.

Katualueilla suositetaan arkena enimmäkseen maksullista ja kontrolloitua lyhytaikaista pysäköintiä elinkeinoelämää, vierailua ja matkailua palvelevalla sopivalla tavalla sekä yöaikaisia asukaspysäköintiratkaisuja.

Pysäköintiratkaisut tukevat alueen kehitystä tiiviinä ja toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkirakenteena



Pysäköintilaitokseen ajo on alarinteen puolella tasossa Jolloin rampeja ei tarvita, pihakansi liittyy kadun ja asuntojen tasoon. Helsinki Vuosaari 2021, kuva: WSP



Lähellä kantakaupunkia on yleisesti arkena käytössä 2h ilmainen pysäköinti. Helsinki, Jätkäsaari 2021, kuva: WSP

3.2. Pysäköintivyöhykkeiden kuvaukset: kuntakeskuksen/alakeskuksen jalankulkuvyöhyke

Tampereen seudun alue- / lähipalvelukeskusten vyöhyke. Alueen rakentamiseen tarkoitettut korttelit voidaan toteuttaa tiiviinä, tehokkaana tai väljempinä ratkaisuinä sekä maantasossa ja julkiseen ympäristöön liittyen toiminnallisesti elävinä, asumista rikastavana ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena. Pysäköinti toteutetaan keskitettynä tai hajakeskitettynä ja ohjattuna. Julkisesta pysäköinnistä ei olla vielä valmiita maksamaan, mikä asettaa haasteita toteutukselle.

Pysäköinti ei saa hallita kaupunkikuvaa tai tilankäyttöä liikaa erityisesti pääkatujen varressa vaan on harkittava tehokkaita tai puolitehokkaita rakenteellisia ratkaisuja joko piilotettuina tai kaupunkikuvallisesti korkeatasoisissa pysäköintilaitoksissa, joiden maantasoon voidaan ohjata elävää toimintaa. Vuorottaispysäköinti ja rakenteellisen pysäköinnin kytkentä asuinkerrostalojen veloitteypysäköintiin selvittämisen arvoista.

Nykyisiä maantason pysäköintialueita voidaan harkiten kehittää rakentamisalueina tai kehittää viihtyisinä materiaalien, valaistuksen ja viherratkaisuiden avulla

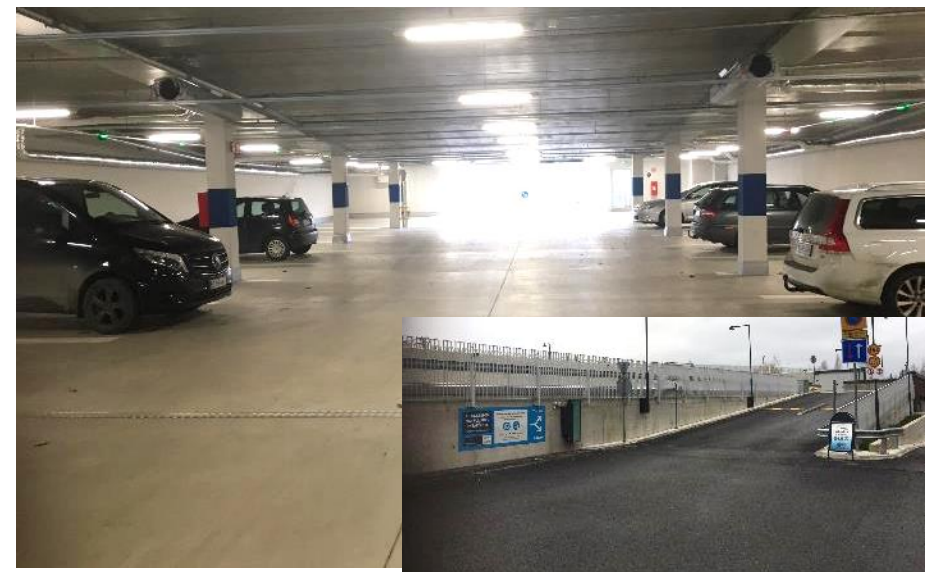
Alue on pääosin hyvin kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen saavutettavissa, joten mitoitettavien pysäköintipaikkojen määrä voidaan pitää melko alhaisena. Pyöräpysäköinnin rooli erittäin merkittävä, jonka toteutusta laadukkaasti on hyvä ohjata kaava- ja rakennuslupavaiheissa.

Katualueilla voidaan arkena harkita maksullista ja kontrolloitua lyhytaikaista pysäköintiä elinkeinoelämää, vierailua ja matkailua palvelevalla sopivalla tavalla sekä yöaikaisia asukaspysäköintiratkaisuja.

Pysäköintiratkaisut tukevat alueen kehitystä tiiviinä, toiminnoiltaan sekoittuneena ja eläväisenä keskuksena.



Pihakansi pysäköintilaitoksen päällä säästää tilaa tontilla. Pintavesien ohjauksessa tulee olla huolellinen, ettei kansi ala vuotaa laitokseen. Helsinki, Vuosaari 2021, kuva: WSP



Lempäälän keskustaan on radan varteen rakentunut Lempon parkki, joka kytkeytyy osaksi keskustan kehitystä ja uutta Lempäälä-taloa, kuva: WSP

3.2. Pysäköintivyöhykkeiden kuvaukset: intensiivinen joukkoliikennevyöhyke

Tampereen seutukeskustaa sekä alue-/ lähipalvelukeskustoja yhdistävä merkittävän joukkoliikenteen vyöhyke. Alueen rakentamiseen tarkoitetut korttelit voidaan joukkoliikennekäytävien varrella toteuttaa tiiviinä ja tehokkaina ratkaisuina sekä maantasossa ja julkiseen ympäristöön liittyen toiminnallisesti elävänä, asumista rikastavana ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena.

Pysäköinti toteutetaan keskitettynä tai hajakeskitettynä ja ohjattuna. Pysäköinti ei saa joukkoliikennekäytävien varrella hallita kaupunkikuvaa tai tilankäyttöä liikaa erityisesti vaan on harkittava tehokkaita tai puolitehokkaita rakenteellisia ratkaisuja joko piilotettuina tai kaupunkikuvallisesti korkeatasoisissa pysäköintilaitoksissa, joiden maantasoon voidaan ohjata elävää toimintaa.

Nykyisiä maantason pysäköintialueita voidaan harkiten kehittää rakentamisalueina tai kehittää viihtyisinä materiaalien, valaistuksen ja viherratkaisuiden avulla

Alue on hyvin joukkoliikenteen saavutettavissa, joten mitoitettavien pysäköintipaikkojen määrä voidaan pitää pysäkkien ja asemien lähiympäristössä alhaisena. Pyöräpysäköinti tärkeää.

Päätepysäkeillä ja asemilla kehitetään liityntäpysäköintiä, sekä pyöräpysäköintiratkaisuja.

Pysäköintiratkaisut tukevat alueen kehitystä tiiviinä.



Raitiotiepysäkin ympäristön asuinjulkisivut, katutason toiminnallisuus ja pysäköinti muodostavat erityistä urbaania paikan henkeä iltapäiväauriongon suunnassa. Helsinki, Jätkäsaari 2021, kuva: WSP



Kivipinnoitteinen puistoon päättyvä kuja on LPA-aluetta. Helsinki, Jätkäsaari 2021, kuva: WSP

3.2. Pysäköintivyöhykkeiden kuvaukset: joukkoliikennevyöhyke

Tampereen seutukeskustaa sekä alue-/ lähipalvelukeskustoja keskenään yhdistävä joukkoliikenteen vyöhyke. Alueen rakentamiseen tarkoitetut korttelit voidaan joukkoliikennekäytävien varrella toteuttaa tiiviinä pientalo-alueina tai kerrostalo-alueina. Ne voidaan edelleen julkiseen ympäristöön liittyen toiminnallisesti elävinä, asumista rikastavana ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena.

Pysäköinti toteutetaan keskitettynä tai hajakeskitettynä ja ohjattuna. Pysäköinti ei mielellään saa hallita kaupunkikuvaa tai tilankäyttöä liikaa vaan on harkittava puolitehokkaita osittain rakenteellisia ratkaisuja joko piilotettuina tai kaupunkikuvallisesti maastoon sovitettuina kansiratkaisuna.

Nykyisiä maantason pysäköintialueita voidaan harkiten kehittää rakentamisalueina tai kehittää viihtyisinä materiaalien, valaistuksen ja viherratkaisuiden avulla

Alue on kohtalaisesti joukkoliikenteen saavutettavissa, joten mitoitettavien pysäköintipaikkojen määrä voidaan pitää keskeisten pysäkkien ja asemien lähiympäristössä alhaisena. Pyöräpysäköinti joukkoliikenteen pysäkeillä tärkeää.

Päätepysäkeillä ja asemilla kehitetään liityntäpysäköintiä, sekä pyöräpysäköintiratkaisuja



Pyörien liityntäpysäköintiä joukkoliikennekäytävän varressa, Lempäälä. Kuva: WSP 2021.

3.2. Pysäköintivyöhykkeiden kuvaukset: autovyöhyke

Tampereen seutukeskustaan sekä alue-/ lähipalvelukeskustoihin tukeutuva yksityisautopainotteinen vyöhyke. Alueet ovat enimmäkseen tilaa vaativien työpaikkojen sekä väljän asumisen alueita. Alueen rakentamiseen tarkoitettut korttelit voidaan toteuttaa monin eri tavoin mutta julkiseen ympäristöön liittyen toiminnallisesti elävinä, asumista rikastavana ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena.

Pysäköintiratkaisut ovat vapaammin valittavissa esim. hajakeskitettynä tai maanvaraisina ratkaisuna. Asuinalueilla pysäköinti integroidaan sopivasti asuntojen läheisyyteen. Nykyisiä maantason pysäköintialueita voidaan harkiten kehittää rakentamisalueina tai kehittää viihtyisinä materiaalien, valaistuksen ja viherratkaisuiden avulla

Alue on välttävästi joukkoliikenteen saavutettavissa, joten mitoitettavien pysäköintipaikkojen määrä on korkeampi kuin muilla vyöhykkeillä. Toisaalta työpaikka-alueilla pysäköintipaikkojen määrä on vaikea ohjata eikä rajoittamisella saavuteta vastaavia hyötyjä kuin muilla vyöhykkeillä.

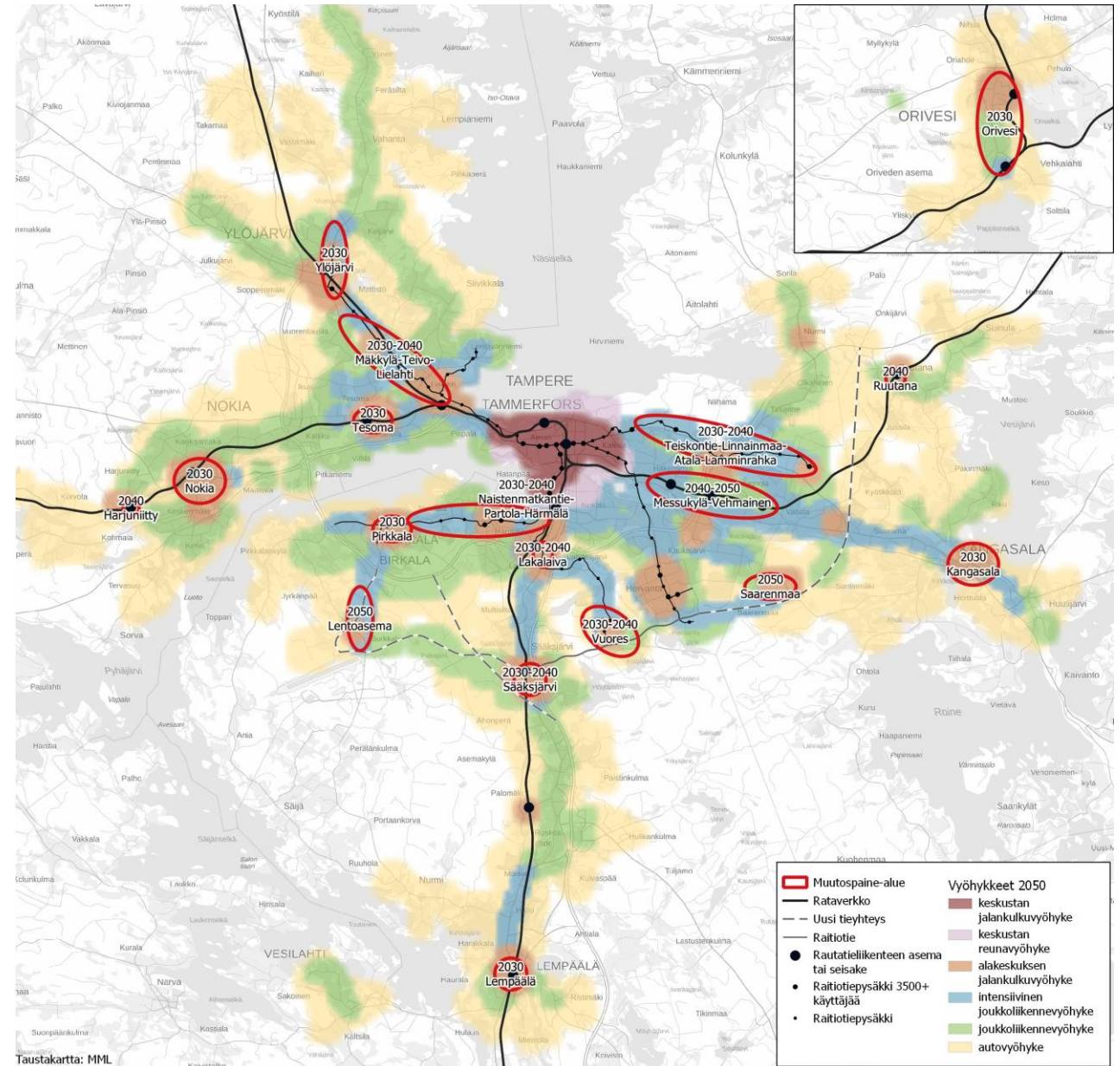
Joukkoliikenteen pysäkeillä kehitetään pyöräpysäköintiratkaisuja



3.3. Tunnistettut muutospainealueet Tampereen seudulla

Tampereen kaupunkiseudun kasvaminen ja kehittyminen luo painetta tiivistää maankäyttöä ja tehostaa pysäköintiä kaupunkiseudun eri alueilla. Seudulla on suunnitelmia laajentaa raitiotiejärjestelmää sekä lähijunaliikennettä. **Nämä muutospainealueet edellyttävät nykytilassa tehtäviltä suunnittelu-ratkaisuissa erityistä huomiota ja harkintaa.** Muuttuvia alueita on selvitetty seudun rakennesuunnitelmasta, kuntien kaavoista ja suunnitelmista, sekä muista seudulle tehdyistä selvityksistä.

Kaupunkiseudun kasvaminen luo muutospainetta kaikkien ympärystäkuntien keskustoihin tämän vuosikymmenen aikana. Muutospainetta syntyy myös kehittyviin alakeskuksiin. Tesomalle juuri toteutettu rautatieliikenteen seisake tulee luomaan alueelle muutospainetta tämän vuosikymmenen aikana. Vuoreksen, Lakalaivan ja Sääksjärven aluekeskusten kehittyminen tulee luomaan alueille muutospainetta seuraavan vuosikymmenen aikana ja Ruutanan ja Harjuniityn aluekeskusten kehittyminen myöhemmin tulevaisuudessa. Seudullisen raitiotien rakentuminen luo painetta tiivistää maankäyttöä raitiotielinjojen varressa Naistenmatkantiellä, Teiskontiellä ja Vaasantien varressa seuraavan vuosikymmenen aikana, ja Saarenmaan tulevassa aluekeskuksessa kauempana tulevaisuudessa. Lähijunaselvityksessä suunnitellut seisakkeet tulevat toteutuessaan luomaan muutospainetta Messukylän alueelle. Lisäksi lentoaseman kehittymisen on ajateltu tuovan muutospainetta ympäristöönsä kauempana tulevaisuudessa.



4. Pysäköinnin yhteinen tavoitetila ja suositukset sen saavuttamiseksi

Vuonna 2019 seudulla on hyväksytty pysäköinnin kehittämisen periaatteet sekä toimenpideohjelma. Pysäköinnin kehittämisen periaatteet ovat linjassa pysäköinnin parhaimpia käytäntöjä kansallisesti koonneen Pysäköinti 2.0-hankkeen keskeisten löydösten kanssa (Liite 3).

Pysäköinnin periaatteiden jalkauttamisen edistämiseksi sekä toimenpideohjelman toimeenpanon ohjaamiseksi on esitetty seudun pysäköinnin kehittämisen tavoitetila. Tavoitetilan saavuttamiseksi on laadittu vyöhykekohtaiset suositukset.

Tavoitetilaa ja sen toimenpiteitä kuvataan eri teemoissa:

- pysäköinnin hallinnan periaatteet
- ajoneuvoliikenteen normit
- pysäköinnin ohjaus
- pysäköinnin toteutustapa
- pyöräpysäköinnin linjaukset
- liityntäpysäköinti ja matkaketjut.

Näiden eri teemojen alla olevat pysäköinnin kehittämisen työkalupakit pohjautuvat Pysäköinnin seudulliset periaatteet –esiselvityksessä laadittuihin toimenpidekortteihin ja täydentävät niitä.

Toimenpiteitä ja teemoja on perusteltua hyödyntää seudun eri vyöhykkeillä eri tavalla. Vyöhykekohtaisten suositusten tavoitteena on ohjata suunnittelussa ja toimeenpanossa tehtäviä ratkaisuja kunnissa.

Jokaiselle vyöhykkeelle on määritelty seudullisesti merkittävät sekä paikallisesti edistettävät toimenpiteet. **Seudullisesti merkittävät toimenpiteet** ovat luonteeltaan sellaisia, että ne vaikuttavat koko seudun tavoitteiden saavuttamiseen. Tunnistamalla seudullisesti merkittävät toimet, pyritään ohjaamaan seudun kuntia yhteneväisiin pysäköinnin hallinnan käytäntöihin saman tyyppisillä alueilla sekä toimia tukena kuntien maankäytön suunnittelulle. **Paikallisesti soveltuvat toimenpiteet** voivat tuoda lisäarvoa erityisesti paikallisesti ja ratkaista jotain alueen erityispiirteisiin kytkeytyviä haasteita.

4.1 Pysäköinnin yhteinen tavoitetilä Tampereen kaupunkiseudulla

Millaisia ratkaisuja kohti seudulla on pysäköinnin eri teemoissa perusteltua pyrkiä?



01 Pysäköinnin hallinnan periaatteet

Pysäköintiratkaisuilla tuetaan seudun kestäviä tavoitteita ja pysäköintiä hallitaan etenkin keskusta-alueilla.



02 Suositellut pysäköintinormit vyöhykkeittäin

Kaikilla kunnilla on vastaavilla alueilla samat joustavat pysäköintinormit, jotka on yhdessä sovittu eri vyöhykkeille.



03 Pysäköinnin ohjaus

Keskustoissa ja intensiivisillä joukkoliikennevyöhykkeillä pysäköinti toteutetaan aikarajoitettuna tai maksullisena ja pysäköinnin valvonta on tehostettua.



04 Pysäköinnin toteutustapa

Keskustoissa ja intensiivisillä joukkoliikennevyöhykkeillä ohjataan keskitettyyn ratkaisuun. Otetaan käyttöön digitaalisia pysäköinnin yhteisratkaisuja.



05 Pyöräpysäköinnin linjaukset

Yhteiset pyöräpysäköintinormit seudun eri vyöhykkeillä.



06 Liityntäpysäköinti ja matkaketjut

Pyörien liityntäpysäköinti huomioidaan joukkoliikennereittien varrella. Auton liityntäpysäköinti erityisesti asemien yhteydessä.

4.2. Miksi ja millaisia ratkaisuja seudulla on perusteltua tehdä?

Pysäköinnin hallinnan periaatteet

Tavoitetila: Pysäköintiratkaisuilla tuetaan seudun kestäviä tavoitteita ja pysäköintiä hallitaan etenkin keskusta-alueilla.

Pysäköinnillä on oma roolinsa liikennejärjestelmässä. Lisäksi pysäköinti on olennainen osa liikkumisen ohjausta ja sillä voidaan vaikuttaa kulkutavan valintaan. Päätös kulkutavasta tehdään jo kotiovella, joten pysäköintiratkaisuilla lähtöpisteessä ja määränpäässä on suuri merkitys. Kulkutavan valintaan vaikuttavat muun muassa muiden kulkumuotojen saavutettavuus ja laatu sekä pysäköinnin sijainti ja hinnoittelu.

Tampereen kaupunkiseudulla tavoitellaan kestäväää kasvua ja hiilineutraalisuutta vuoteen 2030 mennessä muun muassa kestävien kulkumuotojen osuutta lisäämällä nykyisestä. Seudullisilla pysäköinnin linjauksilla ja ratkaisuilla tuetaan näiden tavoitteiden saavuttamista. Lisäksi seudun tuore MAL-sopimus edellyttää, että 80 % uudesta asumisesta toteutetaan keskustoihin ja joukkoliikenteen kehittämis-vyöhykkeelle. Jotta tämä voidaan tehdä taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävästi, tulee pysäköinnin ratkaisujen olla tarkoituksen mukaisia. Pysäköinnin toimenpiteiden tulee mahdollistaa keskustojen maankäytön kehittäminen ja kestävien kulkutapojen edistäminen.

Pysäköinnillä on laajasti vaikutuksia muun muassa rakentumisen edellytyksiin, asumisen hintaan, kuntatalouteen, liikenteen sujuvuuteen, kilpailukykyyn ja päästöihin. Nämä näkökulmat on syytä ottaa huomioon pysäköintiä kehitettäessä.

Kaupunkiseudun yhteisillä pysäköintilinjauksilla pyritään ohjaamaan autonomistusta ja liikkumiskäyttäytymistä niillä alueilla, joilla se on perusteltua asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kuntakeskuksissa kaupunkilalliset tarpeet asettavat vaatimuksia pysäköinnin rajoittamiselle ja hallitsemiselle. Maankäytön hajautumisen estämiseksi tarvitaan yhteistä pysäköintipolitiikkaa.

Pysäköintiä kehitetään seudulla vyöhykeajatteluun pohjautuen, jolloin erilaisille aluetyypeille on määritelty omat monipuoliset keinovalikoimansa. Keskusta-alueiden ja intensiivisten joukkoliikennevyöhykkeiden sekä sellaisiksi

kehitettävien alueiden, joilla on kattavat lähipalvelut ja hyvät kulkuyhteydet, tiivistymistä helpotetaan vähemmän autopaikkoja tuottavilla pysäköintinormeilla ja pysäköintiä tehostamalla.

Tiedon lisääminen

Kuntien suunnittelijoille, virkamiehille ja luottamushenkilöille järjestetään riittävä koulutus pysäköinnin kehittämiseen ja sen vaikutuksiin liittyen. Lisäksi kaupunkiseudun kuntien kesken on hyvä jakaa tietoa hyvistä käytännöistä ja ratkaisuista.

Seudulliset periaatteet ja kunnallinen pysäköintipolitiikka

Seudulliset pysäköinnin periaatteet muodostavat hyvän selkänajan seudullisesti yhtenäiselle pysäköintipolitiikalle ja hyvät lähtökohdat kuntakohtaisten pysäköinnin linjausten määrittämiselle.

Pysäköintipolitiikassa on hyvä määrittää pysäköinnin kehittämisen tavoitteet, linjaukset ja periaatteet sekä pysäköinnin kehittämistoimenpiteet. Pysäköintipolitiikan yhteydessä tyypillisesti hyväksytään asema-kaavoituksessa käytettävät pysäköintinormit, ellei niitä ole aiemmin hyväksytetty. Pysäköintinormit luovat yhtenäisen lähtökohdan pysäköinnin suunnitteluun asemakaavoituksessa. Pysäköintipolitiikan sisältö on tarpeen määrittää kuntakohtaisesti, jotta kunnan erityispiirteet tulevat huomioiduiksi.

Tampereen kaupunki on toteuttanut menestyksekkäästi vuonna 2016 hyväksyttyä pysäköintipolitiikkaa. Selkeästi määritetyt tavoitteet ovat ohjanneet pysäköinnin kehittämistä.

Hyvä pysäköintipolitiikka vastaa sekä tämän päivän että tulevaisuuden tarpeisiin. Sen tulee olla samaan aikaan sekä mukautuvan joustava että sopivan tavoitteellinen. Pysäköintipolitiikkaa tulee tarkastella ja päivittää säännöllisesti. Eri puolilla maailmaa kaupungit ovat laatineet kattavia pysäköintipoliittisia ohjelmia, joiden tavoitteena on ollut keskustojen elävöittäminen, kestävien kulkumuotojen edistäminen, kaikkien kulkumuotojen saavutettavuuden parantaminen sekä nykyisten pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen.

4.2. Miksi ja millaisia ratkaisuja seudulla on perusteltua tehdä?

Suosittelut pysäköintinormit vyöhykkeittäin

Tavoitetilä: Kaikilla kunnilla on vastaavilla alueilla samat joustavat pysäköintinormit, jotka on yhdessä sovittu eri vyöhykkeille.

Normeilla pyritään estämään yhteiskuntarakenteen hajaantumista, mutta toisaalta myös huolehtimaan riittävästä auto- ja pyöräpysäköinnistä. Eri käyttötarkoituksille määritetään normit vyöhykkeittäin. Myös työpaikka-alueille määritellään yhteiset pysäköintinormit, ettei kilpailu normien välillä aiheuta epähaluttua hajautumista. Pysäköintinormia määrittäessä tulee huomioida myös palvelutasovaatimukset mm. sähkölaatuspaikkojen suhteen.

Pysäköintinormin joustot

Normiin voidaan sopia joustoista muun muassa pyöräpysäköintipaikkojen määrän lisäämisen tai laadun parantamisen, yhteiskäyttöautojen, vuorottaispysäköinnin, keskitetyn pysäköinnin sekä paikkojen nimeämättömyyden perusteella. Lisäksi asumisen tyyppi (vuokrakohde, erityisasuminen) voi olla peruste joustolle. Toteuttajan tulee perustelea jouston erillisellä selvityksellä ja/tai sopimukselle.

Autottomat ja vähäautoiset korttelit

Normien lisäksi erilaisten aluetyyppien ja niiden ominaisuuksien tunnistaminen on tärkeää (sekoittunut, asuminen, työpaikka, vapaa-aika). Esimerkiksi autottomien tai vähäautoisten korttelien luominen edellyttää vähäautoisemman elämäntavan tosiasiallisesti mahdollistavien yhdyskuntarakenteen vyöhykkeiden tunnistamista pysäköintinormin keventämisen pohjaksi (maankäytön tiiveys ja sekoittuneisuus, lähipalveluverkko, asuntokuntien autonomistus, liikkumisvaihtoehdot).

Markkinaehtoinen pysäköinti

Markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan sitä, että pysäköinti on tavallinen yksityishyödyke, joka maksaa itse itsensä. Rakennettavien paikkojen määrä perustuu taloustieteen markkinalogiikkaan, jossa kysyntä ja tarjonta määräävät pysäköinnin hinnan. Markkinaehtoinen pysäköinti voisi tulla kyseeseen Tampereen keskustan jalankulkuvyöhykkeellä sekä toisaalta autovyöhykkeellä. Sen soveltuvuus vaatii kuitenkin tarkempaa selvittämistä.

Käyttötarkoitus autopaikkaa/k-m2 tai asunto, pyöräpaikkaa/k-m2	Tampereen keskustan jalankulku- vyöhyke	Kuntakeskukset, Tampereen alakeskukset	Intensiivinen joukkoliikenne- vyöhyke ja muut alakeskukset	Joukkoliikenne- vyöhyke	Autovyöhyke
Asuminen, kerrostalo	Päivittyy tulevassa pysäköintipolitiika ssa nyt 1ap/150* 1pp/40	1ap/110-120 * 1pp/40	1ap/100 * 1pp/40	1ap/85 1pp/40	
Asuminen, rivitalo		1ap/100 tai väh. 1 ap/ asunto 1pp/40	1ap/90 tai väh. 1 ap/ asunto 1pp/40	1ap/80 tai väh. 1 ap/ asunto 1pp/40	1,5 ap/asunto 1pp/40
Asuminen, pientalo			2 ap/asunto 1pp/40	2 ap/asunto 1pp/40	2 ap/asunto 1pp/40
Toimistot ja liiketilat	1ap/120 1pp/100	1ap/100 1pp/100	1ap/80 1pp/100	1ap/60 1pp/100	1ap/60 1pp/100

* Pysäköintinormin joustot: keskitetty pysäköinti, nimeämättömät paikat, pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö, yhteiskäyttöautot, asuntotyyppi (vuokrakohde, erityisasuminen), laadukas ja normin ylittävä pyöräpaikkamäärä. Nämä vähentävät autopaikkojen tarvetta ja kaavassa voidaan antaa näin kevennystä autopaikkamäärään.

Alla esimerkki Oulun kaupungin autopaikkainormin joustotekijöistä. Tapauskohtaiset joustomahdollisuudet pysäköintinormiin (toteuttaja osoittaa laskelman erillisellä selvityksellä ja/tai sopimuksella).

Jousto	Maksimi - %
Vuokratalokohde (ks. sijaintiperuste normitaulukosta)	-20...30 %
Laadukas pyöräpysäköinti (=esteen ja lukittava sisätila) >75 % paikoista, loput pyöräpaikat runkolukittavissa telineissä	-5...10 %
Pyöräpysäköintipaikkoja toteutetaan enemmän kuin normi edellyttää; 5pp korvaa 1ap (lisäpaikkojen tulee sijaita esteettömässä ja lukittavassa sisätilassa)	-10 %
Keskitetty P-laitos/halli/alue (vähennys nimikoimattomiksi osoitettavasta paikkamäärästä):	
- Nimikoimattomuus tai	-10...20 %
- Vuorottaispysäköinti	-20...30 %
Yhteiskäyttöautot ¹⁾ : 1 yhteiskäyttöauto korvaa 5 ap	-10 %

1) Rakennuslupavaiheessa lupaa hakevan tulee osoittaa palvelun toimivuus ja pysyvyys kohteessa. Yhteiskäyttöautojen järjestämisestä tulee olla maininta yhtiöjärjestyksessä. Yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuudesta voidaan määrätä asemakaavassa.

4.2. Miksi ja millaisia ratkaisuja seudulla on perusteltua tehdä?

Pysäköinnin ohjaus

Tavoitetilä: Keskustoissa ja intensiivisillä joukkoliikennevyöhykkeillä pysäköinti toteutetaan aikarajoitettuna tai maksullisena ja pysäköinninvalvonta on tehostettua.

Seudulla on yhteiset linjaukset aikarajoitusten ja hinnoittelun käyttöön sekä pysäköinnin valvonnan toteuttamiseen eri vyöhykkeillä. Pysäköinnin valvonta tukee aika- ja maksurajoitteiden toimivuutta.

Aikarajoitukset

Pysäköinnin aikarajoituksilla ohjataan pysäköinnin kestoa tarkoituksen mukaiseksi ja tehostetaan siten pysäköintipaikkojen käyttöä. Aikarajoituksia määritettäessä tulee huomioida aluekohtaiset tarpeet. Aikarajoituksilla pitkäaikainen pysäköinti voidaan ohjata pois katujen varsilta tonteille, taloyhtiöiden pysäköintialueille ja pysäköintilaitoksiin. Näin kadunvarsipaikat vapautuvat lyhytkestoiselle vieras- ja asiointipysäköinnille.

Pysäköinnin hinnoittelu

Siellä, missä pysäköinti on korkeasti kuormitettu eikä aikarajoituksilla pystytä tilannetta ratkaisemaan, on tarpeen pohtia pysäköinnin hinnoittelua, jolla niin ikään voidaan lisätä ohjausvaikutusta. Hinnoittelu voi olla myös joustavaa, jolloin pysäköinnin hintaa voidaan muuttaa esimerkiksi ajankohdan, keston tai käyttöasteen mukaan.

Pysäköinninvalvonta

Pysäköinninvalvonta tukee pysäköinnin ohjauskeinojen toimivuutta. Pysäköinninvalvontaa tulee kohdistaa tehostettuna erityisesti alueille, joissa pysäköinnin ohjauskeinoja on käytössä.

Pysäköintilupajärjestelmä

Vanhoilla alueilla, joissa taloyhtiöillä ei ole mahdollisuutta toteuttaa riittävästi pysäköintipaikkoja asukkaille, voidaan hyödyntää pysäköintilupajärjestelmää, jolloin pysäköintilupa pitkäaikaiselle pysäköinnille on mahdollista ostaa kaupungilta. Pysäköintilupajärjestelmää käyttöön otettaessa on huomioitava, ettei sen kautta kaupunki tule tarjonneeksi edullista pysäköintiä niille, joilla on mahdollisuus asukaspysäköintiin tontilla. Pysäköintilupajärjestelmä ei saa heikentää asukkaiden halukkuutta hankkia pysäköintipaikka taloyhtiöltä tai keskitetystä pysäköintilaitoksesta.

Pysäköinnin opastus ja informaatio sekä digitaaliset ratkaisut

Digitaalisilla ratkaisuilla pyritään tehostamaan pysäköintiä ja parantamaan palvelun laatua. Digitaalisten ratkaisujen pohjana toimii pysäköintitietokanta, josta saadaan tietoa pysäköintipaikkojen sijainnista, käytettävyydestä, rajoituksista sekä kapasiteetista. Myös reaaliaikainen pysäköintitieto on oleellinen osa pysäköintipaikkojen käytön tehostamista, pysäköinnin käyttöasteen seurantaa sekä käyttäjille tarjottavia digitaalisia palveluita (mm. informaatio ja opastus).

Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat

Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat on hyvä määritellä keskusta-alueilla. Näiden paikkojen käyttöä voidaan hallita digitaalisten palveluiden avulla (mm. varausjärjestelmä).

4.2. Miksi ja millaisia ratkaisuja seudulla on perusteltua tehdä?

Pysäköinnin toteutustapa (1/2)

Tavoitetila: Keskustoissa ja intensiivisillä joukkoliikennevyöhykkeillä pysäköinti ohjataan keskitettyihin ratkaisuihin. Otetaan käyttöön digitaalisia pysäköinnin yhteisratkaisuja.

Pysäköinnin sijoittuminen

Asumisen pysäköinti sijoitetaan ensisijaisesti tonteille tai keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin (esim. pysäköinnille osoitetut LPA-alueet). Velvoitepaikkojen osoittamista yhteiseen keskitettyyn P-alueeseen suositellaan.

Lyhytaikaista asiointipysäköintiä priorisoidaan etenkin keskustojen ja intensiivisen joukkoliikennevyöhykkeen kadunvarsipaikoilla palveluiden läheisyydessä. Lyhytaikainen pysäköinti sijoitetaan lähelle asiointikohteita, kun taas pitkä kestoinen auton säilytys ohjataan kauemmas keskeisiltä paikoilta. Kadunvarsipysäköinti toteutetaan lyhytaikaisena asiointipysäköintinä muilla kuin auto- ja joukkoliikennevyöhykkeillä, joissa voidaan sallia myös pidempiaikainen pysäköinti.

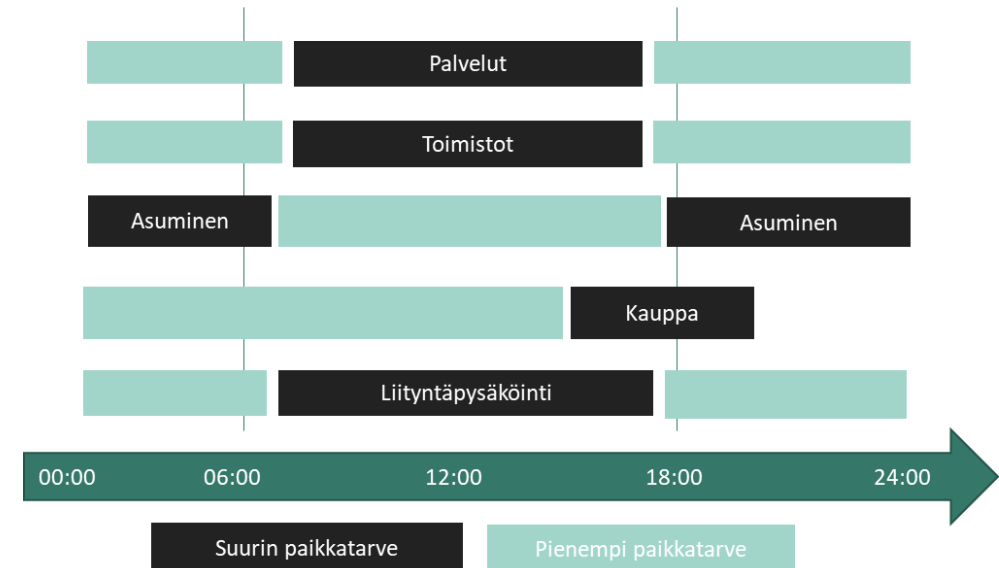
Pysäköinnin suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan kestävien kulkumuotojen käyttöön ja pyöräilyyn kannustava suunnitteluhierarkia: pyöräpysäköinti toteutetaan lähempänä autopaikkaa.

Keskitetty pysäköinti ja pysäköinnin tehostaminen

Keskustoissa ja intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä tavoitellaan pysäköinnin tehostamista ja tilan vapauttamista muihin käyttötarkoituksiin. Pysäköintiä keskittämällä, paikkojen nimeämättömyydellä ja vuorottaiskäytöllä voidaan vähentää kokonaispaikkatarvetta. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö edellyttää sekoittunutta maankäyttöä, kun samoja pysäköintipaikkoja käyttää useampi käyttäjäryhmä eri vuorokauden aikoina.

Liityntäpysäköintiä voidaan edistää muun muassa sopimuksilla kauppojen kanssa. Vuoropysäköinnin järjestämiseen ja siitä sopimiseen on seudulla valmiita malleja.

Lisäksi pysäköintiä voidaan tehostaa digitaalisilla pysäköintipaikan löytämisestä ja pysäköinnin hallintaa helpottavilla palveluilla sekä pysäköintipaikkojen vertaisvuokrauksella, jossa yksittäinen henkilö tai taloyhtiö voi vuokrata esimerkiksi päivällä tyhjiään olevan paikansa jollekin sitä tarvitsevalle. Suuremmissa kohteissa voidaan edellyttää nimeämättömiä paikkoja (pysäköintioikeus). Muissa kohteissa pyritään yksittäisten tyhjen autopaikkojen avaamiseen yhteiskäyttöön.



Eri toimintojen pysäköinnin ajallinen limittyminen ja vuorottaispysäköinnin potentiaali eri toimintojen kesken.

4.2. Miksi ja millaisia ratkaisuja seudulla on perusteltua tehdä?

Pysäköinnin toteutustapa (2/2)

Rakenteellinen pysäköinti

Rakenteellinen pysäköinti tehostaa tilankäyttöä, kun pysäköintipaikat toteutetaan maanalaisina tai kansi-/laitosratkaisuin. Rakenteellisen pysäköinnin rakentamiskustannukset ovat maantasoratkaisuja suuremmat. Kustannukset tulisi pitkälti osoittaa paikkojen käyttäjille käyttäjä maksaa – periaatteen mukaisesti. On kuitenkin huomioitava, että jos alueella on ilmaista tai edullista pysäköintiä tarjolla, rakenteellinen pysäköinti ei välttämättä näyttäydy asukkaille houkuttelevan vaihtoehtoja. Siten kaupungin tulee huolehtia, että kohteiden, joissa on rakenteellista pysäköintiä, läheisyydessä ei ole rajoittamatonta tai pitkäaikaisen pysäköinnin mahdollistavaa yleistä pysäköintiä. Yleiset pysäköintipaikat maantasossa tulee aikarajoituksin varata ensisijaisesti lyhytaikaiseen vieras- ja asiointipysäköintiin.

Tampereen keskustassa suositaan rakenteellista pysäköintiä, muissa keskuksissa siihen varaudutaan. Keskuksissa uuden rakentamisen pysäköinti toteutetaan tonteilla tai keskitettynä. Pysäköinti on myös tilankäyttölinen viihtyisyyskysymys, tonttien maantasoa ei pääsääntöisesti tulisi osoittaa pysäköintiin.

Rakenteellisessa pysäköinnissä tulee huomioida ratkaisujen muuntojoustavuus, jos pysäköinnin kysyntä muuttuu ajansaatossa. Muuntojoustavien pysäköintilaitosten käyttötarkoitusta voidaan muuttaa tai ne voidaan purkaa pysäköintikysynnän muuttuessa.

Vaiheittain toteuttaminen

Rakenteellisen keskitetyn pysäköinnin toteutuksessa haasteena on usein kohteiden toteutumisen eriaikaisuus. Vaiheittaisessa toteutuksessa pysäköintiratkaisut toteutetaan vaiheittain muun maankäytön rakentumisen tahdissa. Rakenteellisen pysäköinnin etupainotteiden toteutuksen sijaan tulisi löytää malleja, joissa hyödynnetään alueen rakentamattomia tontteja, jotka voivat alussa korvata esim. pysäköintilaitoksen 1 tai 2.vaihetta. Kaikkien kohteiden tulee kuitenkin sitoutua rakenteellisen pysäköinnin toteutukseen. Välivaiheen ratkaisujen tulee olla koordinoituja, jotta asukkaille ei synny mielikuvaa ilmaisesta pysäköinnistä. Myös itse pysäköintilaitos voidaan toteuttaa vaiheittain, pala kerrallaan.



Alueellinen yhteispysäköintilaitos ja velvoitepaikat:

Yksi tapa ohjata tiiviillä keskustamaisilla alueilla pysäköintiä on toteuttaa julkinen alueellinen yhteispysäköintilaitos, jonne kaavassa toteutettavaksi velvoitetut autopaikat sijoitetaan.

Kiinteistöt hankkivat laitoksesta tarvittavan määrän pysäköintioikeuksia, joilla pysäköintivelvoite täytetään ja samalla rahoitetaan pysäköintilaitoksen toteuttamista. Tulevat asukkaat vuokraavat sitten pysäköintilaitoksesta nimeättömiä pysäköintioikeuksia.

- Velvoitepaikoilla tarkoitetaan siis: Auto- tai pyöräpaikat, jotka velvoitetaan rakentamaan asemakaavoitetulle tontille pysäköintinormin mukaisesti tai jotka osoitetaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen tai kaavamerkinneen tarkoittamalle pysäköintialueelle.

4.2. Miksi ja millaisia ratkaisuja seudulla on perusteltua tehdä?

Pyöräpysäköinnin linjaukset

Tavoitetilä: Yhteiset pyöräpysäköintinormit seudun eri vyöhykkeillä

Pyöräpysäköinti sisällytetään kuntien rakennusjärjestyksiin ja asemakaavoihin aina keskusta-alueilla ja joukkoliikennevyöhykkeillä.

Pyöräpysäköinnin paikkoja kiinteistöissä lisätään ja määritellään niiden laatu. Osa pyörien pysäköintipaikoista ohjataan toteutettavaksi katettuina ja turvallisuus huomioidaan. Asumisen pyöräpysäköinnin normi kaikilla vyöhykkeillä on 1 pp / 40 k-m². Mitoituksen mukaisten paikkojen on oltava pääosin sääsuojatussa ja lukittavassa tilassa. Lisäksi osoitetaan tilaa lyhytaikaiseen pysäköintiin ulkotiloissa. Myös kulun pyöräpysäköintiin tulee olla sujuva.

Liiketiloja, toimistoja, kouluja ja muita vastaavia rakennuksia varten määritetään kaavoissa pyöräpysäköinnille veloitteet riittävien pysäköintipaikkojen ja niiden laadun varmistamiseksi. Kaupungeilla ja kunnilla on merkittävä rooli omistamiensa kiinteistöjen pyöräpysäköinnin kehittämisessä. Kuntien omistamien, jo rakennettujen, tilojen pyöräpysäköintipaikkojen riittävyys ja laatu tulee varmistaa ja päivittää vastaamaan tarpeita.

Muiden kiinteistöjen osalta laadukkaasta pyöräpysäköinnistä voidaan antaa myös kompensatiota autopaikanormin täyttämiseen.

Pyöräpysäköinti joukkoliikenneterminaaleissa ja linja-autopysäkeillä suunnitellaan kokonaisuutena. Pysäköinnin tulee olla laadukasta ja riittävää sekä helposti saavutettavissa.



4.2. Miksi ja millaisia ratkaisuja seudulla on perusteltua tehdä?

Liityntäpysäköinti ja matkaketjut

Tavoitetilä: Pyörien liityntäpysäköinti huomioidaan joukkoliikennereittien varrella. Auton liityntäpysäköinti erityisesti asemien yhteydessä.

Liityntäpysäköintiä tarkastellaan kokonaisuutena ja sitä edistetään MAL-työssä osana liikenne- ja pysäköintijärjestelmää.

Pyörien sekä muiden uusien mikroliikkumisvälineiden (esimerkiksi sähköpotkulaudat) liityntäpysäköinnin turvallisuus huomioidaan muun muassa runkolukitusmahdollisuudella. Kaupunkipyörien, yhteiskäyttöautojen ja muiden yhteiskäyttöisten kulkuvälineiden yhteen kytkentä liityntäpysäköintiin huomioidaan. Liityntäpysäköinnin kulkuyhteyksiin kiinnitetään huomiota.

Asemien yhteydessä pyöräpysäköinti voidaan toteuttaa keskitetysti. Niissä mahdollistetaan myös sähköpyörän, -potkulaudan ja -auton lataus. Asemien yhteydessä huomioidaan myös saattoliikenteen lyhytaikainen pysäköinti.

Liityntäpysäköinnin käyttöön kannustetaan muun muassa markkinoinnilla sekä pysäköinnin ja joukkoliikenteen hinnoittelun keinoin (esimerkiksi liityntäpysäköinnin edullinen hinta liitetty joukkoliikennelippuun).

Digitaaliset, reaaliaikaista tietoa niin liityntäpysäköintipaikkojen saatavuudesta kuin joukkoliikenteestä, tarjoavat palvelut helpottavat liityntäpysäköinnin käyttöä.

Liikkumisen palvelukeskuksille (mobility hub) luontevia sijainteja ovat asemat, keskeiset pysäkit sekä asuinalueiden keskitetyt pysäköintilaitokset. Esimerkiksi useissa kaupungeissa Ruotsissa kestävä liikunnan palveluita on tuotu asuinalueiden keskitettyihin pysäköintilaitoksiin.

Tampereen seudulla on luotu malleja liityntäpysäköinnin toteutuksesta yhteistyössä kaupantoimijoiden kanssa.

Liityntäpysäköinnin toteutuksen edistämiseksi seudulla tulisi sopia kustannusjaon periaatteista.



4.3. Toimenpidesuosituksat vyöhykkeittäin



*Tampereen keskustan
jalankulkuvyöhyke*

Seudullisesti merkittävät

- Pysäköintinormin päivitys
- Pyöräpysäköinnin määrä- ja laatuvaatimukset
- Rakenteellinen, keskitetty pysäköinti + velvoitepysäköinti
- Kadunvarsipysäköinti lyhyt-aikaista asiointipysäköintiä
- Pääasiallisesti maksullinen pysäköinti
- Tehostettu pysäköinninvalvonta
- Reaaliaikainen pysäköintitieto
- Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat
- Pyörien liityntäpysäköinti

Paikallisesti harkittavaksi

- Joustot vahvasti mukana normissa: yhteiskäyttö-autoista/vuorottais-pysäköinnistä/keskitetystä ja nimeämättömästä pysäköinnistä
- Autottomat/vähäautoiset korttelit



*Kuntakeskukset,
Tampereen alakeskukset*

Seudullisesti merkittävät

- Pysäköintinormi 1/110-120
- PP-normi 1/40 (asuminen)
- Keskitetty pysäköinti (nimeämättömät paikat)
- Kadunvarsipysäköinti lyhytaikaista asiointipysäköintiä (aikarajoitettu)
- Tehostettu pysäköinninvalvonta
- Pyörien liityntäpysäköinti

Paikallisesti harkittavaksi

- Rakenteellinen pysäköinti ja velvoitepysäköinti
- Joustot normissa
- Pysäköinnin hinnoittelu (maksullinen pysäköinti)
- Reaaliaikainen pysäköintitieto
- Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat
- Autojen liityntäpysäköinti erityisesti asemien yhteydessä
- Autottomat/vähäautoiset korttelit



*Intensiivinen
joukkoliikennevyöhyke ja
muut alakeskukset*

Seudullisesti merkittävät

- Pysäköintinormi 1/100-120
- PP-normi 1/40
- Aikarajoitettu pysäköinti
- Pysäköinninvalvonta
- Pyörien liityntäpysäköinti
- Kadunvarsipysäköinti lyhytaikaista asiointipysäköintiä
- Keskitetty pysäköinti

Paikallisesti harkittavaksi

- Rakenteellinen pysäköinti ja velvoitepysäköinti
- Reaaliaikainen pysäköintitieto
- Autojen liityntäpysäköinti erityisesti asemien yhteydessä helposti saavutettavissa joukkoliikenteen runkoyhteyden varressa
- Joustot normissa
- Pysäköinnin hinnoittelu



Joukkoliikennevyöhyke

Seudullisesti merkittävät

- Pysäköintinormi 1/80-90
- PP-normi 1/40
- Pyörien liityntäpysäköinti

Paikallisesti harkittavaksi

- Rakenteellinen ja/tai keskitetty pysäköinti
- Puolitehokkaita osittain rakenteellisia ratkaisuja
- Aikarajoitettu pysäköinti



Autovyöhyke

Seudullisesti merkittävät

- Autopysäköinnin normi tapaus ja asuntotyyppi kohtaisesti esim. 1,5/as

Paikallisesti harkittavaksi

- Pyöräpysäköinnin normi
- Liiketila ja työpaikka-alueille tapauskohtaisesti / markkinaehtoisesti

Pysäköintinormi kuvaa kaavassa esitettävää vaatimusta pysäköinnin rakentamiseksi. Edellä esitetty suositusta pysäköinnin enimmäismääräksi. **Joustavalla pysäköintinormilla** tarkoitetaan vaatimusta, joka sisältää ”kannustimia” jotka toteuttamalla vähennetään pysäköintitarvetta. Kaavassa se tarkoittaa kevennystä autopaikkamääriin. Esim. Kuntakeskustassa miniminormi on 1/110 ap/kem ja määritettäviä joustoja noudattamalla se voidaan muuttaa vastaamaan 1/120-130 ap/kem

Kuntakeskukset, Tampereen alakeskukset luokan alla on monenlaisia keskuksissa, joissa esim. joukkoliikenteen käytän edellytykset vaihtelevat paljon, mikä vaikuttaa paljon henkilöauton omistukseen. Luokan suositusten hyödyntämisen yhteydessä tulee käyttää erityistä kohdekohtaista harkintaa.

5. Pysäköinnin kehittämisen vaikutukset

Pysäköinnin laadukas suunnittelu edistää kestävyys- ja hiilineutraalisuustavoitteita

Pysäköintipolitiikka ja -linjaukset ovat keskeinen osa alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja -työtä. Pysäköintiratkaisut vaikuttavat merkittävästi alueiden kehittämiseen, palvelujen saavutettavuuteen ja kulkutapavalintaan sekä siten seudun tavoitteiden saavuttamiseen. Päätös kulkutavasta tehdään jo kotiovelta, joten pysäköintiratkaisulla lähtöpisteessä ja määränpäässä on suuri merkitys. Kulkutavan valintaan vaikuttavat muun muassa muiden kulkumuotojen saavutettavuus ja laatu sekä pysäköinnin sijainti, helppous ja hinnoittelu. Pyöräpysäköintipaikkojen määrän lisääminen, niiden laadun parantaminen sekä sijoitteluun vaikuttaminen edistävät pyöräilyä. Tässä on vielä kehitettävää etenkin kerrostaloasumisen ja työpaikkojen osalta.

Pysäköinnillä voidaan ohjata asukkaita kestäviin kulkumuotoihin, liityntäpysäköintiin ja vähentää autonomistuksen tarvetta yhdessä tiiviin kaupunkirakenteen kanssa. Laadukkailla pysäköintiratkaisulla ja käyttäjälähtöisillä IT-järjestelmillä voidaan vähentää pysäköintipaikan etsimiseen käytettyä ajoa ja tehostaa nykyisen pysäköinti-infrastruktuurin käyttöä. Sähkölatausta voidaan tarjota ensisijaisesti keskitetyissä pysäköintilaitoksissa, jolloin saadaan aikaiseksi ohjausvaikutusta sähköautokannan yleistyessä. Näin pysäköinti voi osaltaan auttaa saavuttamaan seudulliset päästö- ja hiilineutraalisuustavoitteet luoden samalla viihtyisämpää ympäristöä.

Pysäköinnin tehostaminen parantaa resurssitehokkuutta

Pysäköintipaikat vievät paljon tilaa, jota on tiivistyillä alueilla aina vain vähemmän. Pysäköintipaikat ovat tyypillisesti osan vuorokaudesta tyhjiillään, jolloin kallista resurssia ei saada täysimääräiseen hyötykäyttöön. Paikat vaikuttavat myös kaupunkikuvaan ja viihtyisyyteen, jolla on yhä suurempi merkitys alueiden vetovoimalle. Pysäköinnin suunnittelussa on siis tasapainoteltava tehokkaiden pysäköintiratkaisujen ja viihtyisän elinympäristön luomisessa.

Kunta- ja aluekeskuksissa sekä intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä pysäköintiä tehostetaan pysäköintiä keskittämällä, paikkojen nimeämättömyydellä, vuorottaiskäytöllä sekä aikarajoituksilla. Vuorottaispysäköintiä hyödyntämällä vähäisempi kokonaispaikkamäärä riittää ja sen tehokkuus vaihtelee ollen parhaimmillaan n. 20 %. Tämä kuitenkin edellyttää, että maankäyttö on sekoittunutta ja lähekkäin sijaitsee erilaisia toimintoja (asuminen, työpaikat, palvelut, kauppa jne.).

Rakenteellinen pysäköinti tehostaa maankäyttöä ja liikennettä

Tilankäyttöä voidaan entisestään tehostaa, jos pysäköintipaikat toteutetaan rakenteellisina pysäköintilaitoksiin tai maan/rakennusten alle. Tällöin maapinta-alaa jää enemmän rakentamiselle ja muille toiminnoille. Keskitetty rakenteellinen pysäköinti mahdollistaa maankäytön tehostamisen, mutta pysäköinnin kustannus on rakennusvaiheessa suurempi kuin maanpintapysäköinnillä.

Koska rakenteellisen pysäköinnin toteutus on huomattavasti kalliimpaa kuin pysäköinti maantasossa, on tärkeää, että pysäköintipaikkoja toteutetaan vain tarvittava määrä. Vaikka pysäköinnin kustannukset pyritään ohjaamaan enenevässä määrin pysäköintipaikkojen käyttäjille, osa kustannuksista siirtyy siltikin asuntojen, tuotteiden ja palvelujen hintoihin. Tämä on perusteltua, koska pysäköinti on toissijainen palvelu eikä siitä olla valmiita maksamaan mitä tahansa. Lisäksi rakenteellinen pysäköinti mahdollistaa asumisen kalliimmalla ja tiiviimmällä alueella, mikä nostaa myös asuntojen hintoja.

Rakenteellista keskitettyä pysäköintiä ei ole kannattavaa rakentaa, mikäli käyttäjiä ei saada käyttämään kyseistä pysäköintiä. On siten tärkeää, että keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin ympäristössä ei ole aikarajoittamatonta, ilmaista ja julkista pysäköintiä, joka heikentäisi rakenteellisen pysäköinnin houkuttelevuutta. Ilman kadunvarsipysäköinnin määrätietoista hallintaa ja pysäköinnin kokonaisvaltaista suunnittelua, asukkaiden autot täyttävät yleiset pysäköintipaikat vieden pysäköintitilan alueella vierailevilta tai asioivilta.

Hyvin suunniteltu pysäköinti parantaa alueiden toimivuutta ja kilpailukykyä

On huomioitava, että kuntakeskusten palvelujen tulee olla saavutettavissa myös autolla, sillä kaikilla ei ole mahdollisuutta kulkea asiointimatkojaan kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Aikarajoituksilla voidaan ohjata sitä, että kadunvarsipaikat palvelujen läheisyydessä ovat asiakkaiden käytössä sen sijaan, että asukkaat säilyttäisivät autojaan niillä pitkäkestoisesti. Joissain tilanteissa tämä saattaa tarkoittaa myös pysäköinnin hinnoittelun käyttöönottoa. Näin pysäköintipaikat ovat tehokkaassa käytössä ja yksi paikka palvelee päivän aikana mahdollisimman montaa käyttäjää. Sujuvasta pysäköintikokemuksesta hyötyvät elinkeinoelämä ja palvelujen käyttäjät. Asumiseen liittyvä pysäköinti tulisi pääsääntöisesti järjestää kiinteistön tontilla tai keskitetyillä pysäköintialueilla.

Tässä raportissa kuvatuilla seudullisilla pysäköinnin kehittämisen tavoitteilla ja suosituksilla myötävaikutetaan merkittävästi edellä kuvattujen vaikutusten saavuttamiseen ja seudun kokonaisvaltaiseen kestäväan kehitykseen.

6. Jatkotoimenpiteet

Seuranta

Pysäköinnin kehittämistä ja seudullisten linjausten vaikutuksia tulee seurata säännöllisesti ja päivittää määräajoin.

Seurantaa toteutetaan yleisellä tasolla vuosittain MAL-sopimuseurannan yhteydessä. Seurantaa toteutetaan myös kuntien omien pysäköintilinjausten sekä niihin liittyvän seurannan yhteydessä. Seudullisten linjausten päivittämistarvetta arvioidaan noin viiden vuoden kuluttua, jolloin laaditaan myös laajempi kuvaus pysäköinnin nykytilassa.

Tampereen kaupunkiseutu kuntayhtymä koordinoi MAL-seurantaa, jonka yhteydessä arvioidaan kuntien toimesta laadullisesti pysäköintiperiaatteiden ja toimenpideohjelman toteutumisen sekä tavoitetilan saavuttamisen ja vyöhykkeiden suositusten edistymistä. Keskeinen seurantakohde on kunnallisten pysäköintistrategioiden laatimisen ja sisällön kehitys.

MAL-seurannan yhteydessä kerätään vuosittain pysäköinnin kehityksen kannalta oleellista tietoa mm. yhdyskuntarakenteen tiivistymiseen ja maankäytön sijoittumiseen liittyen. Tampereen kaupunkiseutu osallistuu henkilöliikennetutkimusten valmisteluun, joista saadaan tietoa ihmisten liikkumistottumusten muutoksesta.

Selvityksessä on tunnistettu, että pysäköintiin liittyvässä tietopohjassa on nykytilassa puutteita. Kuntia kehoitetaan omatoimiseen seurantaan ja tietopohjan kehittämiseen mm. seuraavissa teemoissa:

- Keskitetyn (ja rakenteellisen) pysäköinnin osuus vyöhykkeittäin uusissa kaavoissa ja toteutetuissa kohteissa
- Kaavojen pysäköintinormien toteutuminen suhteessa suositeltuihin normeihin ja käytetyt joustot
- Pysäköintipaikkojen määrät, sijoittuminen ja käyttöasteet.

Jatkotoimenpiteet kunnille

Seudulliset pysäköinnin kehittämisen periaatteet ja toimenpideohjelma, sekä nyt niitä täydentävät tavoitteet ja suositukset muodostavat hyvän lähtökohdan kuntien omien pysäköintilinjausten ja normien tekemiselle tai päivittämiselle. Kuntien omien linjausten yhteydessä on toivottavaa tunnistaa, kuinka niiden myötä seudullisiin pysäköintisuosituksiin sitoudutaan.

Kunnat voivat määrittää oman kunnan alueella käytettävät pysäköintivyöhykkeet ohjaamaan tarkemmin kunnan pysäköinnin kehittämistä. Tässä työssä määritetyt SYKE:n määrittelyyn pohjautuvat vyöhykkeet ovat suuntaa antavat. SYKE-vyöhykkeisiin pohjautuva suunnittelu antaa hyvät lähtökohdat seudullisesti yhtenevälle suunnittelulle.

Merkittävillä kehitysalueilla voidaan selvittää tarkemmin olisiko alueellinen pysäköintiyhtiö sopiva malli, joka mahdollistaa joustavan vaiheittaisen, mutta keskitetyn pysäköintiratkaisun. Seudulla on samanaikaisesti laadittu keskitetyn pysäköinnin toteuttamiseen ja toteuttamisen edellytyksiä kuvaava selvitys, joka antaa tietopohjaa keskitetyn pysäköinnin kehittämiseen.

Liityntäpysäköinti tulee edistää seudun liityntäpysäköintilinjausten mukaisesti ja kytkeä se mahdollisesti muuhun pysäköintijärjestelmään digitaalisesti, jolloin liityntäpysäköintipaikat saadaan tehokkaimmin oikeiden käyttäjien käyttöön.

Jatkotoimenpiteet seudulle

Seudullisesti laadituista pysäköintiin kytkeytyvistä järjestetään riittävä perehdytys kuntien luottamushenkilöille. Pysäköintiä liikennejärjestelmä-



Liite 1: Toimintaympäristön muutostrendien analyysi

Mahdollistaa

- **Digitalisoituminen** luo mahdollisuuksia saada enemmän irti nykyisestä pysäköintijärjestelmästä. Potentiaalisia digitaalisia ratkaisuja ovat pysäköinnin joustava hinnoittelu, pysäköintipaikkojen vertaisvuokraus sekä reaaliaikainen pysäköintitilanteen seuranta ja ohjaus.
- Pysäköintipolitiikalla voidaan edistää **jakamispalvelujen yleistymistä**, mikä taas vähentää autonomistuksen tarvetta. Liikenteessä jakamistalous ilmenee uudenlaisina liikkumispalveluina, joita ovat esimerkiksi kaupunkipyörät, yhteiskäyttöautot ja kimpapakyydit. (Sitra).
- **Uudet palvelut muuttavat pysäköinnin tarvetta**. Pysäköintiin eniten vaikuttavia uusia ja kasvussa olevia palveluja ovat henkilöliikenteessä kyydinjakopalvelut ja tavaraliikenteessä ruoantoimituspalvelut.

Luo haasteita, mahdollistaa

- **Etätöiden lisääntyminen** vähentää pysäköintitarvetta työpäivän aikana, mutta voi lisätä sitä muun aktiivisuuden ja liikkumisen lisääntyessä. Mahdollisuus asua kauempana töistä voi johtaa auton käytön lisääntymiseen, jos muiden kulkumuotojen kilpailukyky on autoa heikompi. Monitilatoimistoissa pienennetään neliöitä per työntekijä lisääntyneiden etätöiden seurauksena, jolloin pysäköinnin tarve suhteessa neliöihin kasvaa.
- **Henkilöautojen automatisoitumisen** vaikutukset pysäköintiin riippuvat autonomisten autojen käyttötavasta. Pysäköinnin tarve vähenee, jos jatkuvassa ajossa olevat yhteiskäyttöiset autonomiset taksit korvaisivat kaikki autot. Nykyisellä käytötavalla autonomiset autot tarvitsevat pysäköintipaikkoja, mutta ne voivat sijaita kauempana ja autot voidaan kutsua paikalle. Paikkamääratarve voi jopa kasvaa, jos autonomiset autot houkuttelevat uusia käyttäjiä.
- **Pyöräilyn lisääntyminen** vähentää autopsäköinnin tarvetta, mutta lisää pyöräpysäköinnin tarvetta. Myös sähköpyörien lataus tuo vaatimuksia pysäköinnille.

Luo haasteita

- **Kaupungistuminen** kasvattaa pysäköintipainetta. Täydennysrakentaminen luo haasteita pysäköintiratkaisuille, mikä osaltaan ohjaa kaupunkia hallitsemaan pysäköintiään monipuolisella keinovalikoimalla.
- **Liikenteen sähköistyminen** ja sähkölatausratkaisujen merkitys korostuu tulevaisuudessa sekä vanhoissa että uusissa kohteissa. Yhä useampi pysäköintipaikka on tulevaisuudessa varustettava sähkölatauspisteellä.
- **Mikroliikkumisen (kuten kaupunkipotkulaudat) yleistymisen** on otettava huomioon pysäköinnin kokonaisuudessa ja liikkumishubien suunnittelussa.
- **Verkkokaupan kasvu** ja logistiikan uudet toimintamallit kasvattavat kuljetusten määrää ja monipuolistavat jakelupalustoa. Kasvavaan ja monimuotoistuvaan jakeluliikenteen tarpeeseen vastataan muun muassa parantamalla citylogistiikan informaatiota ja mahdollistamalla joustavampi katutilan käyttö.

Luo vaatimuksia

- **Ilmastonmuutos** edellyttää pysäköintipolitiikan roolin kasvattamista osana kestävästä liikennejärjestelmän suunnittelusta. Autoliikenne on yksi suurimmista päästölähteistä. Autolla kulkemiseen liittyy aina pysäköinti, jolla on suuri merkitys kulkutavan valinnassa. Pysäköintipolitiikkaa hyödyntämällä voidaan vähentää liikenteen päästöjä luoden samalla tehokasta ja sujuvaa liikennejärjestelmää.