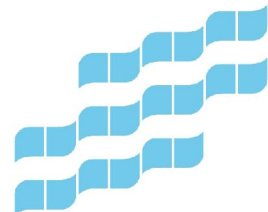
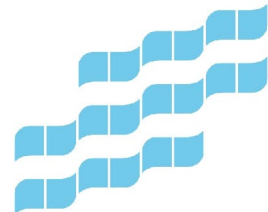


Tampereen pysäköintipolitiikka 2024–2040 – Lausuntokierroksen tiivistelmä ja vastineet

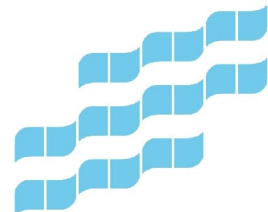
Lausunnon antaja	Lausunnon tiivistelmä	Vastine
Aimo Park Finland Oy	<p>Velvoitepaikkoja voidaan varmaan tarjota keskustassa niistä P-laitoksista, joissa on vielä kapasiteettia.</p> <p>Yhteiskäyttöautojen määrä ei tule lisääntymään, ellei kaikkia ylimääräisiä kuluja oteta pois. Palvelu ei kestä kadunvarsiluvan kustannusta, jos kaupunki sellaisen päättää ottaa käyttöön.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Otetaan huomioon yhteiskäyttöautojen pysäköintiluvan hinnoittelussa tehtävässä erillispäätöksessä kevään 2024 aikana.</p>
Autoliiton Tampereen Seudun osasto ry	<p>Laadittu pysäköintipolitiikan luonnos rakentuu ajatukselle, että Tampereelle rekisteröityjen henkilöautojen lukumäärä sekä Tampereella pysäköivien autojen lukumäärä laskee tarkastelujaksolla. Olettama on virheellinen ja selvästi tavoitehakuinen.</p> <p>Huomioiden autokannan kasvu oikein, autopaikkatavoite tulee kirjata selkeästi ja nykyistä suuremmaksi, esim. 45000 autopaikka vuonna 2040.</p>	<p>Pysäköintipolitiikassa ei ole kirjausta, että autojen määrä vähenisi tai että se olisi tavoitteena. Koska kaupungin kasvaessa autojen määrä kasvaa, tarvitaan pysäköintipolitiikkaa ohjaamaan pysäköinnin kehitystä toivotulla tavalla. Keskeinen toimenpide on pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen.</p> <p>Pysäköintipaikkojen määrän lisääminen ei ole keskustassa kaupungin tavoite. Sen sijaan nykyisten paikkojen tehokkaammalla käytöllä pyritään välttämään ylimääräiset investoinnit pysäköinti-infraan varmistuen</p>



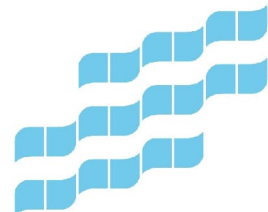
	<p>Pysäköintipolitiikan ja pysäköintinormin tavoite jatkossakin tulee siis olla tyydyttää pysäköintitarve, eikä pysäköintimahdollisuuksien avulla ruveta ohjaamaan/valitsemaan asukasprofiilia. Tampereella oli vuonna 2022 rekisteröityjä ajoneuvoa 108326 kappaletta, joista henkilöautoja 98048 kappaletta. Nämä henkilöautojen omistajat edustavat Tampereen asukkaista melkoisen suurta osaa etenkin, kun huomioidaan muut perheenjäsenet. Näin suuren veronmaksaja joukon tarpeiden hylkääminen ei ole viisasta liikennesuunnittelua, eikä kauaskantoista politiikkaa.</p> <p>Keskustan täydennysrakentaminen sekä muu kehittäminen tulee vaikuttamaan pysäköintimahdollisuuksiin ja pysäköintipaikkoihin. Laitospysäköinnin lisääminen on keskusta-alueella luonnollista ja suotavaa. Kokonaiskehittäminen on kuitenkin tehtävä oikeassa järjestyksessä, ensin rakennetaan uudet laitospysäköintipaikat ja vasta sitten karsitaan muita pysäköintimahdollisuuksia. Keskustan elinvoimaisuuden ja palvelurakenteen säilyttämiseksi on ensiarvoisen tärkeää, että nykyinen pysäköintipaikkamäärä säilyy ja sitä ei supisteta edes väliaikaisesti.</p>	<p>samalla keskustan hyvä saavutettavuus myös autoilla.</p> <p>Pysäköintipolitiikan tavoitteena on ihmiskeskeinen pysäköinti huomioiden kaikkien eri kaupungissa liikkuvien tarpeet siten, että asukkaiden eriarvoisuus vähenee. Pysäköintipolitiikan tavoite ei ole vaikuttaa asukasprofiiliin. Liikennesuunnittelulla pyritään ohjaamaan liikkujia pohtimaan myös muita vaihtoehtoja arkeen kuin yksityisautoilu silloin, kun se olisi mahdollista.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Pysäköintipolitiikalla pyritään varmistamaan pysäköinnin riittävä kapasiteetti hyödyntäen mahdollisimman tehokkaasti olemassa olevia pysäköintipaikkoja uusien toteutettavien paikkojen, kuten maanalaisten laitosten, ohella. Pysäköintipolitiikassa ei ole esitetty paikkojen vähentämistä edes väliaikaisesti.</p>
--	--	--



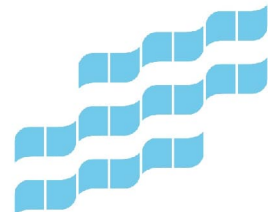
	<p>Ajatellen tulevaisuutta, missä suurin osa ajoneuvoista on joko osin- tai täysin sähköllä toimivia, latausmahdollisuuksia tarvitaan huomattavasti lisää. Toimivassa ympäristössä lataus tulisi olla helposti saatavissa jokaisen pysäköinnin yhteydessä, tapahtuu se sitten kadunvarressa tai pysäköintilaitoksessa. Kaupungin tulee mahdollistaa latausoperaattoreille latauspisteiden helppo rakentaminen sekä kadunvarseen, että kaupunkikonsernin omistamiin pysäköintilaitoksiin.</p> <p>Maanalaisen pysäköinnin lisääminen on sinänsä kannatettavaa ydinkeskustan alueella. Niin nykyisiin kuin tuleviin maanalaisiin pysäköintilaitoksiin tulee rakentaa useita sisäänkäyntejä, joista osa sijaitsee ydinkeskustan alueella ja osa sen ulkopuolella. Sitä ne palvelevat sekä keskustassa asuvia, siellä työskenteleviä sekä keskustassa asioivia.</p> <p>Jotta keskusta säilyisi monimuotoisena, kiinnostavana toimintaympäristönä kaikille yrityksille, niin kivijalkakaupoille, palveluyrityksille, asiantuntijapalveluita tuottaville yrityksille, kuin</p>	<p>Kadunvarsipaikkojen nopea kierto tulee varmistaa, jotta autolla saapuville on keskustassa helpommin löydettävissä pysäköintipaikka lyhytkestoista asiointia varten. Latauspisteiden toteuttaminen kadunvarsipaikoille toimii tätä periaatetta vastaan, koska autoa tulisi voida ladata riittävän pitkä aika. Latauksen keskittäminen pysäköintilaitoksiin ja muihin keskitettyihin sijainteihin on siten perusteltua. Myös teknisesti latauspisteiden keskittäminen on huomattavasti helpompaa ja halvempaa kuin rakentaa latauspisteitä kaikkialle. Yhtenä toimenpiteenä on linjata julkisten latauspisteiden toteutuslaajuus ja -periaatteet vuoden 2024 aikana.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Sisäänkäyntien suunnittelu on keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä laitospaikkojen jatkosuunnittelussa tarkentuva asia.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
--	---	--



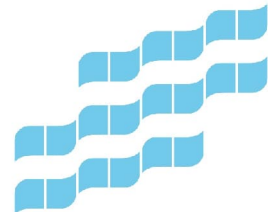
	<p>tavarataloillekin, ei ainoastaan ravintolapalveluita tuottaville yrityksille, pitää kadunvarsi pysäköinti säilyttää nykyisellä tasolla. Se on edellytys sille, että monipuolinen yritys rakenne säilyy. Samalla on turvattava sujuva jakeluliikenne, sekä purku ja lastausmahdollisuudet.</p> <p>Suunnitelma ns. ”autokehästä” ei ole realistinen. Nykyisellään millään kehän osalla sen välityskyky ei ole riittävä, ja suunnitelmissa en ennemminkin sen välityskyvyn heikennyksiä kuin parannuksia. Ruuhkien välttämiseksi ja niistä aiheutuvien haittojen minimoimiseksi tulisi keskustan liikennevirrat tarkastella uudelleen ja ohjata tulevaisuudessa uudella tavalla, koska ns. autokehän välityskykyä on mahdoton lisätä. Myös autokehän sisäpuolella, keskustassa tulee turvata ajoneuvoille riittävä määrä Hämeenkadun ylityksiä molemmin puolin Tammerkoskea. Näin pystytään välttämään ruuhkaisuutta.</p> <p>Pyöräilyreitit tulee tehdä mahdollisimman turvallisiksi sekä pyöräilijöille, että jalankulkijoille kaikkina vuodenaikoina. Nykyisellään ne eivät sitä ole. Nimenomaan pyöräilijät ja jalankulkijat liikkuvat samoilla reiteillä, koska niitä on mahdoton erottaa edes kesällä, saati talvella. Keskustassa, missä ajoneuvojen nopeudetkin ovat alhaisia, polkupyöräreittien tulisi olla lähempänä ajoneuvoja kuin jalankulkijoita. Jalankulkijat tulisi selkeästi erottaa</p>	<p>Keskustan autoilun verkko päätetään Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040, josta on käynnissä erillinen suunnittelutyö.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Pyöräilyinfran käytännön toteutus on ennen kaikkea katusuunnitelmissa, ei niinkään pysäköintipolitiikassa käsiteltävää asiaa.</p>
--	--	--



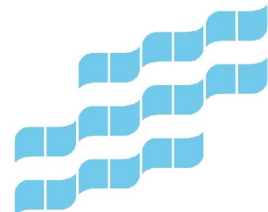
	<p>pyöräilijöistä, potkulaudalla liikkujista sekä ajoneuvoista.</p> <p>Pyörille ja sähköpotkulaudoille tulisi rakentaa riittävästi erillisiä pysäköintialueita, jotka eivät ole välittömästi jalankulkijoiden reitin vieressä siten, että huolimattomasti jätetty pyörä/ sähköpotkulauta estää/ haittaa jalankulkua. Pysäköinnistä näille alueille tulisi tehdä velvoittavaa ja ”sanktioida” yleiselle alueelle pysäköinti. Sanktiointi voisi toimia vaikka siten, että kaupungin toimesta luvattomasti pysäköityjä kulkuvälineitä siivottaisiin jonnekin ”varikolle”, josta omistaja/ operaattori voisi lunastaa pientä maksua vastaan.</p> <p>Nykyinen hinnoittelu ei selkeästi kannusta hakeutumaan laitospysäköintiin keskustan alueella. Joka jossain tilanteessa johtaa siihen, että sellainen autoilija, kenelle muutoin laitospysäköinti olisi mahdollista, lähteekin etsimään kadunvarresta mahdollista vapaata paikkaa. Laitospysäköinnin tulisi aina pääsääntöisesti olla edullisempi vaihtoehto kuin kadunvarsipysäköinti ainakin maksuvyöhykkeellä 1.</p> <p>Myös uudenlaisten pysäköintituotteiden käyttöönotto kannustaisi laitospysäköinnin tehokkaampaan käyttöön. Esimerkiksi jos olisi ostettavissa ennakolta kuukausittain</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Pyörä- ja sähköpotkulautapysäköinnin tarkempi suunnittelu tehdään erillistyönä, eikä pysäköintipolitiikassa oteta niihin kantaa näin yksityiskohtaisesti. Sanktiointi edellyttäisi sopimussuhdetta palveluntarjoajien kanssa, mutta palveluntarjoajia on vaikea pakottaa sopimuksiin. Kansallinen lainsäädäntö on kehittymässä, mikä voi tulevaisuudessa mahdollistaa ehtojen asettamisen ja sanktioinnin ilman merkittäviä liikennemerkki-investointeja.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Laitospysäköinnin hintojen tulee määräytyä markkinaehtoisesti, eikä kaupunki voi niihin puuttua. Kaupunki tarkistaa pysäköintipolitiikan mukaisesti kadunvarsipysäköinnin hintatasoa vuoden 2026 aikana erillisenä selvittävänä kokonaisuutena.</p> <p>Kaupungin vaikutusmahdollisuudet yksityisiin pysäköintilaitoksiin ovat rajalliset, eikä kaupunki voi määrittellä näiden</p>
--	--	--



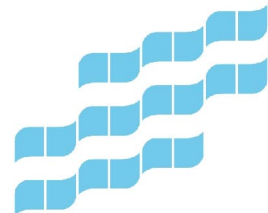
	<p>pysäköintitunteja (esim. 20 h, 30 h, jne.) saman palveluntarjoajan pysäköintilaitoksiin ja tuotteet olisi hinnoiteltu siten, että ennakko-ostos olisi edullisempi kuin yksittäispysäköinnit, se kannustaisi käyttämään laitospysäköintiä. Ko. mallissa pysäköintiä ei tulisi rajoittaa yhteen nimettyyn laitokseen, vaan mahdollistaa pysäköinti missä tahansa niistä. Jos joillakin (asuin)alueilla päädytään keskitettyyn pysäköintiratkaisuun, niiden tulee sijaita riittävän lähellä asukkaita. On kohtuutonta ajatella, että autopaikka sijaitsee useiden satojen metrien etäisyydellä asunnosta.</p> <p>Toinen seikka, joka ko. ratkaisussa tulee huomioida, on pysäköintipaikkojen valmistumisaikataulu. Pysäköintipaikat tarvitaan silloin kun ensimmäiset asukkaat muuttavat, eikä vuosien päästä jälkikäteen. Tulee siis velvoittaa niiden rakentaminen samassa tahdissa asuntojen kanssa.</p> <p>Joukkoliikenteen suosion kasvattamiseksi liityntäpysäköintimahdollisuuksia tulee olla huomattavasti nykyistä enemmän ja kaikille kulkuvälineille. Niiden saavutettavuus jokaisesta</p>	<p>hinnoittelua. Viedään tiedoksi laitosoperaattoreiden kanssa pidettäviin yhteistyöpalaveriin.</p> <p>Pysäköintipolitiikan päivityksessä ei olla esittämässä muutosta nykyiseen keskitetyn pysäköinnin hyväksyttävään kävelyetäisyyteen. Sen sijaan kävelyetäisyyden käytännön soveltamisperiaatteiden tarkentamista esitetään pohdittavaksi soveltamisohjeiden tarkentamisessa vuosina 2024–2025.</p> <p>Pysäköintipaikkojen toteuttaminen on rakennusluvan edellytys, joten asia lähtökohtaisesti toteutuu jo nykyisin. Vaiheittain toteutuvat pysäköintilaitokset voivat olla haasteellisia, ja näissä tapauksissa asiaan on tapauskohtaisesti kiinnitettävä huomiota. Pysäköintipolitiikassa on esitetty myös yksinkertaistettu malli vaiheittain toteuttamisesta, jolla on mahdollista vastata esitettyyn haasteeseen.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Liityntäpysäköinnin opastus- ja informaatiokonseptin toteuttaminen on pysäköintipolitiikassa toimenpiteenä vuosille 2024–2026.</p>
--	---	--



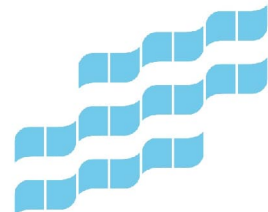
	<p>lähetyssuunnasta tulee olla vaivatonta ja hyvin opastettua.</p> <p>Pysäköinnin tulee olla velotuksetonta, pysäköintioikeus sisältyy siis joukkoliikennelippuun.</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Liityntäpysäköinti on Tampereella ilmaista, mutta jatkosta ei ole tehty linjauksia eikä pysäköintipolitiikassa ole tästä kirjauksia. Joukkoliikennelippuun kytkeminen on tunnistettu tärkeäksi tulevaisuuden kehitystyöksi ja on vuoden 2025 toimenpiteenä pysäköintipolitiikassa.</p>
<p>Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma</p>	<p>Tampereen pysäköintipolitiikka 2024–2040 luonnos on kattava esitys, jossa käsitellään oikeita teemoja, ja kehitys vaikuttaa hyvän suuntaiselta. Käytännön toteutus tulee kuitenkin ratkaisemaan siinä esitettyjen suunnitelmien toimivuuden, minkä vuoksi asianomaisten olisi edelleen hyvä päästä kommentoimaan konkreettisia toimenpideratkaisuja tunnistuen toimenpiteiden hyöty-panossuhteet sekä niiden oikeanaikaisuus huomioiden kustannukset ja vaikutukset kaupunkilaisille.</p> <p>Eryyisen tärkeänä nähdään, että ratkaisut mietitään tarvelähtöisesti ja eri käyttäjäryhmät huomioiden. Näitä esityksessäkin esiin nostettuja teemoja ovat muun muassa asukaspysäköinnin kohtuuhintaisuus (vs. muut käyttäjät), pysäköinnin sijainti kodin välittömässä läheisyydessä ja sen saavutettavuus, sekä se, että</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Lisätään raporttiin vuorovaikutukseen liittyvä maininta lukuun 5.7.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>



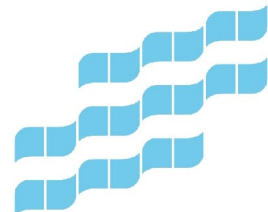
	<p>mahdolliset keskistetyt tai yhteispysäköinnit ovat käyttäjilleen – niin vakituisille kuin satunnaisille – viihtyisiä ja helppoja käyttää: niissä on nykyaikainen teknologia käytössä ilman uusien sovellusten ja tunnusten luomista, latauspaikkoja on riittävästi ja esteettömyys huomioitu. Lisäksi etenkin vuorottaispysäköintiratkaisujen osalta huomiota on kiinnitettävä strategiassakin tunnistetun hybridityön lisääntymisen ohella myös muiden kuin työssäkäyvien käyttäjien, kuten eläkeläisten ja perhevapailta olevien, pysäköintitarpeisiin ns. virka-aikana.</p> <p>Toiseksi tunnistetaan, että rakennuttamisen raameja ei tulisi asettaa liian tiukaksi, vaan mahdollistaa kysyntälähtöinen toteutus, sillä pysäköinnin toimivuus on tärkeä osa kohteiden vuokrattavuutta ja myytävyyttä, joten olisi hyvä, että kaupunki olisi avoin kuuntelemaan edelleen investorien ajatuksia ja ehdotuksia pysäköinnin ratkaisemiseksi.</p> <p>Erityisen kiinnostavina esityksessä esiin nostettuina kehitysohjelmissa nähdään muun muassa joustavan pysäköinnin kapasiteetin lisääminen avaamalla kaupungin kiinteistöjen pysäköintipaikkoja kaupunkilaisten käyttöön (esim. koulut iltaisin) sekä polkupyöräpysäköinti. -- Pitkän tähtäimen kehitysmahdollisuutena nähdään myös huoltologistiikan siirtyminen maan alle (esim. Kunkun parkki).</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
--	---	---



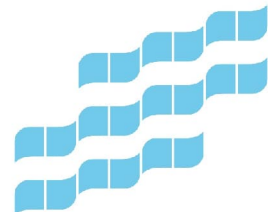
	<p>Muina konkreettisimpina huomioina strategiasta kumpusi tarve huomioida turvallisuusseikat kadunvarsipysäköinnin ja pyöräkatujen yhteensovittamisessa, sillä kadunvarsipysäköinnille nähdään edelleen tarvetta tulevaisuudessakin (mm. yritykset, lähetit) sekä ennemmin kohtuuhintaisten asukaspysäköintilupien käyttöalueen laajentamista kuin niiden vähentämistä. Lisäksi pyöräpaikkanormin osalta kerrostalojen omistusmuodon sijaan tai ohella olisi hyvä huomioida myös kiinteistön käyttäjät.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Asukaspysäköintilupien hinnoitteluun liittyvät muutosselvitykset on esitetty pysäköintipolitiikassa tehtäväksi erillistarkisteluina vuonna 2026.</p>
Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry	<p>Asumisen, työssä käymisen ja ennen kaikkea liikkumisen muutokset ovat nopeita ja tämä edellyttää myös pysäköintipolitiikalta joustavuutta. Luonnoksen esipuheessa mainitun 10 vuoden päivityssyklin voi ennustaa olevan liian pitkä aikajänne. Pysäköintipolitiikan muutostarpeita, ennen kaikkea pysäköintinormia on syytä tarkastella hieman lyhyemmin välein.</p> <p>Joukko- ja kevyttä liikennettä suosivat ja samalla yksityisautoilua vähentävät liikenteelliset ratkaisut tulevat Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry:n näkemysten mukaan vaikuttamaan yhtä lailla ydinkeskustan asuinkiinteistöjen asukasrakenteeseen kuin myös yritysten palvelurakenteeseen. Muutokset nopeuttavat kehitystä, jossa ydinkeskustaan hakeutuu asukkaiksi erityisesti opiskelijoita ja seniori-ikäistä väestöä, joille auto ei ole välttämättömyys. Keskusta-asumisen kynnys</p>	<p>Muutetaan pysäköintipolitiikan päivityssykliksi noin joka toinen valtuustokausi ja toimenpideohjelman päivityssykliksi kerran valtuustokaudessa.</p> <p>Pysäköintipolitiikan tavoitteena on taata keskustan hyvä saavutettavuus myös autoilla. Toisaalta keskustan asukkaiden pysäköintimahdollisuuksia ei haluta heikentää myöskään keskustassa asuvien näkökulmasta, mutta jo pidempään jatkunut suuntaus kohti rakenteellista pysäköintiä väjäämättä nostaa pysäköinnin hintaa. Kadunvarret tulisi säilyttää</p>



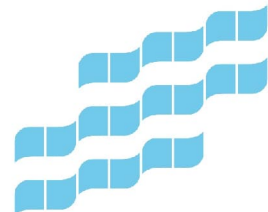
	<p>kohoa esimerkiksi työkäisille autoa käyttäville sekä lapsiperheille autopaikoituksen saamisen vaikeudessa ja pysäköinnin kallistuessa. Kaupan ja palveluyritysten osalta muutos tarkoittaa pelkistetympää palvelutarjontaa.</p> <p>Kun luonnoksen visio-osuudessa mainitaan kymmenen tavoitetta, joilla aikaansaadaan ”toimivinta pysäköintiä ihmisille ja yrityksille”, ei pysäköinnin edullisuus ole tavoitteiden joukossa.</p> <p>Pysäköinnin tavoitteellisessa sijoittamisessa kotihoidon kadunvarsipysäköinti oli esitetty prioriteetti II-luokassa. Sen sijaan tontilla kotihoitopysäköinti on priorisoitu korkeammalle. Jotta ikääntyneen väestön kotona asuminen onnistuu, olisi kotihoidon katupysäköintimahdollisuuttakin parannettava.</p>	<p>lyhytaikaisessa pysäköinnissä, mikä palvelee keskustan yritystoimintaa.</p> <p>Tavoitteissa on mukana edistää elinvoimaa, mikä ei toteudu, jos pysäköinti on ylihinnoiteltua. Toimenpiteissä on vuodelle 2026 määritelty tarkistettavan maksuvyöhykkeiden laajuus ja hinnoitteluperiaatteet sekä kokeiltavan progressiivista hinnoittelua. Tämän määrittelyn alla tullaan linjaamaan pysäköinnin hintataso. On myös huomioitava pysäköinnin toteuttamisen kustannukset ja investointitarpeet suhteessa pysäköinnin hintaan. Myös pysäköinnin hinta laitoksissa ja kadunvarsissa on erotettava toisistaan, koska kaupunki ei voi vaikuttaa pysäköinnin hintaan laitoksissa.</p> <p>Tampereella on jo käytössä kotihoidon pysäköintitunnus, joka sallii mm. pysäköinnin ilman maksua ja pysäköintikieltoalueilla. Kotihoidolle ei ole suunniteltu merkittävän omia pysäköintipaikkoja yleisille alueille, vaan</p>
--	--	---



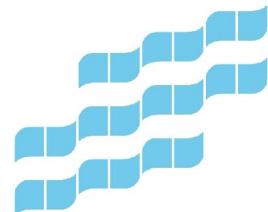
	<p>Sekä LPA -tontilla, että omalla tontilla olevien taloyhtiön autopaikkojen avaaminen kaikille esim. Smart Parking -järjestelmän kautta, tulisi kuitenkin aina perustua vapaaehtoisuuteen.</p> <p>Lähtökohtana pysäköintipolitiikkaluonnoksessa on se, että autojen lataaminen tapahtuu kiinteistöjen tonteilla. Etenkin kaupunkikeskustassa yksityisten kiinteistöjen alueilla autopaikkoja tai latausmahdollisuutta ei kaikille pystytä välttämättä järjestämään, esimerkiksi pysäköintipaikan omistuksellisista syistä. Vieraspysäköintiin on myös rajalliset mahdollisuudet. Tästä syystä tarvitaan kaikille avoimia latauspisteitä myös yleisille alueille.</p> <p>Kaupungin ja taloyhtiöiden yhteinen etu on edistää tieliikennelain muutosta, joka ei edellyttäisi nykyisen tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä yksityisillä tonteilla.</p>	<p>tällaisia pitäisi toteuttaa kiinteistöjen pysäköinnin yhteyteen.</p> <p>Smart Parking edellyttää ehdottomasti taloyhtiöiden omaa halua tehostaa pysäköintiä, eikä kaupungilla ole määräysvaltaa sen synnyttämiseksi.</p> <p>Kaupungin rooli latauspisteiden toteuttamisessa suhteessa yksityiseen sektoriin on epäselvä, minkä vuoksi pysäköintipolitiikassa on esitetty toimenpiteeksi linjata julkisten latauspisteiden toteuttamisperiaatteet selkeämmin jo 2024. Kaupungilla tulee tämän hetken käsityksen mukaan olemaan jatkossakin rooli vähintään omien kiinteistöjen varustamisessa latauspistein sekä yksityisten toimijoiden latausverkoston täydentäjänä yleisillä alueille.</p> <p>Tieliikennelain mukaiset liikennemerkit ovat valvonnan kannalta selkeitä ja jättävät mahdollisimman vähän tulkinnanvaraa. Kuitenkin prosessi, jolla merkit nykyisen lainsäädännön puitteissa tulee hyväksyttäväksi kaupungilla, on raskas. Huomioita tulee kaupungin mielestä kiinnittää ennen kaikkea prosessin tehostamiseen.</p>
--	---	--



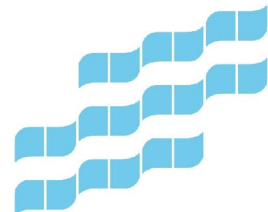
	<p>Pysäköintinormia uudistettaessa on huomioitava, ettei normi saa olla tulkinnanvarainen, mutta että se toisaalta kuitenkin sisältäisi joustoja. Kiinteistöjen rakennushankkeissa on tärkeää pystyä ennakoimaan pysäköintinormin vaikutukset.</p>	<p>Pysäköintinormin helpompaa soveltamista varten on politiikassa esitetty toimenpiteeksi sen soveltamisohjeiden tarkentaminen tasapuolisten käytäntöjen varmistamiseksi vuosina 2024-2025. Myös normin päivityssyklin määrittäminen on toimenpiteissä. Tämä tulee sopia yhdessä eri sidosryhmien kanssa.</p>
<p>Kotilinnasäätiö</p>	<p>Toivon, että tämän prosessin kautta tämä asia selkeästi kirjataan pysäköintipoliittisessa ongelmassa, joka myös helpottaisi kaavoitusprosessia ja myös jatkossa pystyisimme ARA-kriteerien mukaan tuottamaan ikäihmisille ja erityisryhmille asumispalveluita. Kotilinnasäätiö on ARA:nkin näkökulmasta erityisryhmien luokassa, jossa saamme 15–30 % avustuksia nimenomaan kohderyhmän takia. Toivon, että tätä asiaa korjataan ja kirjataan pysäköintipoliittisessa ohjelmassa selkeästi.</p>	<p>Tampereen pysäköintipolitiikassa on esitetty toimenpiteet pysäköintinormin osalta: Tammikuussa 2023 hyväksytyn pysäköintinormin soveltamisohjeita tarkennetaan tarpeen mukaan vuosien 2024-2025, ja nykyisten normien toimivuus selvitetään vuosina 2025–2026. Näiden pohjalta pysäköintinormi on tarkoitus päivittää vuonna 2026–2027. Myös senioriasumisen osalta pysäköintinormia tarkastellaan näiden toimenpiteiden yhteydessä.</p> <p>Senioriasumiselle tarkoituksenmukainen pysäköintinormi on erityisen tärkeää selvittää huolellisesti, sillä senioriasunnoissa asukkaiden toimintakyky vaihtelee suuresti. Toisaalta pysäköinti-investoinnit voivat lisätä asumiskustannuksia merkittävästi. Siksi on tärkeää tarkastella mm. aiemmin</p>



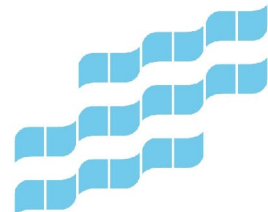
		toteutuneiden kohteiden pysäköintipaikkojen käyttöastetta niin asukkaiden, henkilökunnan kuin vierailijoidenkin osalta.
Linja-autoliitto	<p>Tampere on kaupunki, jonka osalta Linja-autoliittoon tulee jossain määrin palautetta siitä, että tätä on tärkeää pitää esillä kaupungin kanssa.</p> <p>Tarkastelukaudella voi tulla esiin kysymys myös raskaan liikenteen latausmahdollisuuksista, vaikka asia ei ole nyt eikä ihan lähitulevaisuudessa ajankohtainen linja-autojen tilapäisten pysäköintipaikkojen osalta. Jos käyttövoimamuutos etenee kaupunkiliikenteestä pidempimatkaisempaan linja-autoliikenteeseen, tulee tällöin pysäköinnin kaupunkitilan ohella relevantiksi kysymys linja-autokaluston latausmahdollisuuksista. Tuolloin latausmahdollisuus kohdentaisi ja rajaisi myös pysäköintimahdollisuuksia olennaisesti.</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
Pirkan Opiskelija-asunnot Oy - POAS	Yrityksien mahdollisuus saada edelleen kadunvarsilupa pitää varmistaa. Pelkkä pysäköintilaitoksen läheisyys ei toimi kaikilla yrityksillä, koska on olemassa toimijoita, joiden toiminta edellyttää toistuvia lyhytaikaispysäköintejä toimiston välittömässä läheisyydessä. Eli tämä pitäisi linjata tyyliin, että huomioidaan yrityskohtaisesti niiden toiminta lupia myönnettäessä.	Yrityspysäköintilupakäytäntöihin ei ole esitetty pysäköintipolitiikassa muutoksia. Lupakohtaiset myöntämis- ja hinnoitteluperiaatteet esitetään tarkistettavaksi erillisenä työnä vuonna 2026.



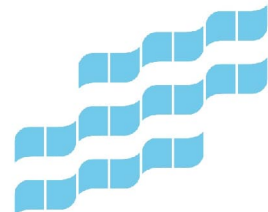
	<p>Ohjaavaa suuntaa mietittäessä tulisi erityisesti kiinnittää huomiota asuinkiinteistöjen loppukäyttäjiin ja sitä myöden kohteiden todellisiin pysäköintitarpeisiin. Esimerkiksi opiskelijat ja ikääntyneet ihmiset, ko. kiinteistöjen omistajilta on saatavissa hyvää dataa kohteidensa autopaikkojen käytöstä, esim. sijainti tai liikenneyhteydet huomioiden/ ei huomioiden.</p> <p>Myös autottomat uudiskohteet ainakin edellä mainituilla käyttäjäryhmillä tulisi mahdollistaa varsinkin keskustan – ja tehokkaan joukkoliikenteen alueilla.</p> <p>Pysäköintinormeihin ja niiden tulkintoihin liikkumavaraa, tilannekohtaista tarveharkintaa. Erilaiset toimijat samalla alueella, samalla tontilla mutta kuitenkin erilaiset tarpeet.</p> <p>Pysäköintinormia tulkittaessa voitaisiin huomioida lähitulevaisuudessa olevat muutokset. Esim. rakennushankkeen lupavaiheessa huomioidaan joukkoliikenteen tehostamissuunnitelmat alueella lähitulevaisuudessa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Autottomat tontit on tunnistettu keinona nykyisessä pysäköintinormissa, eikä tähän olla esitetty pysäköintipoliitikassa muutoksia.</p> <p>Pysäköintinormin on kohdeltava hankkeita tasapuolisesti. Tulkinnanvaraisuutta pyritään vähentämään tasapuolisuuden varmistamiseksi tarkentamalla pysäköintinormien soveltamisohjeistusta vuosien 2024-205 aikana.</p> <p>Pysäköintinormit vahvistetaan asemakaavassa, jolloin kaavassa käytetään sen hetkistä hyväksyttyä normistoa. Ns. ajankohtaisten käytäntöjen soveltamisesta rakennuslupavaiheessa on noussut esille työn aikana ja asia on kirjattu liitteeseen 2. Asiaa tullaan selvittää pysäköintinormin päivityksen yhteydessä vuosina 2026–2027.</p>
--	--	---



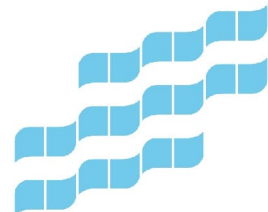
	<p>Keskitetyn pysäköinnin toteutusmalli - erittäin tärkeä asia tutkia, varsinkin konserniyhteisöt ja velvoitepaikkareservi! Hyvä olisi muistaa myös kohtuuhintaiset asuntotuotannon rakentajat, pysäköinnin rakentamisen hinta ei saisi vaikeuttaa kohtuuttomasti/kaataa näitä hankkeita.</p> <p>”Päästöttömän” autoilun tukeminen esim. Helsingin malli (-50 %pysäköintimaksusta sähköautoille).</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Vähäpäästöisten autojen alennus on kirjattu pysäköintipolitiikkaan selvitetäväksi asiaksi muiden maksullisen pysäköinnin muutosten selvittämisen yhteydessä.</p>
Pirkanmaan hyvinvointialue	<p>Pirkanmaan hyvinvointialue pitää hyvänä edelleen menettelytapaa, jossa autopaikkainormi ei suoraan esitä vaatimuksia sairaala- ja sotepalvelutoiminnalle, vaan näiden kohteiden pysäköintipaikkamitoitus määritellään aina erillisselvitysten perusteella.</p> <p>Esitämme politiikassa esitettyjen palveluasumisen normien muuttamista tarpeita vastaavaksi. Normissa esitetty laskentaperuste ei riitä kattamaan lainkaan työntekijöiden pysäköintitarvetta, vaan käytännössä esitetyssä normissa on huomioituna vain kohteiden vieraspysäköinnin tarpeen osuus. Palveluasumisen mitoitettun autopaikkamäärän tulee riittää työntekijöille, vierailijoille ja tarvittaessa asukkaille.</p> <p>Kotihoidon pysäköintitunnuksen ja sen käytön kehittämisen näkökulmasta Pirkanmaan hyvinvointialue</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi. Pysäköintinormin päivittäminen tulee tapahtumaan erillisenä työnä myöhemmin, arviolta vuosina 2026–2027.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>



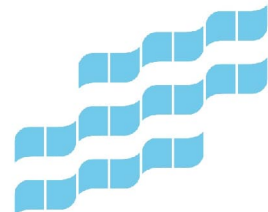
	<p>esittää osallisuutta ja yhteistyötä Tampereen kaupungin kanssa pysäköintipolitiikassa ehdotetussa LE-tunnuksen kehittämisselvityksessä</p> <p>Pysäköintipolitiikassa on esitetty erittäin vaatimaton määrällinen tavoite liityntäpysäköinnin tarjoamiseksi 2040 mennessä, tämä tavoite tulisi vähintään kaksinkolminkertaistaa. Määrätavoite ei edistä keskustaan suuntautuvien matkojen kulkumuotoosiirtymää. Lisäksi aikataulutavoite liian hidas, järjestelmää tulisi kehittää selvästi nopeammin, esim. heti raitiotiejärjestelmän laajentamisen yhteydessä.</p> <p>Pirkanmaan hyvinvointialue esittää yhteistyötä Tampereen kaupungin kanssa koskien laajempaa taksien pysäköinnin kehittämistä.</p> <p>Pirkanmaan hyvinvointialue esittää yhteistyötä Tampereen kaupungin kanssa koskien politiikassa tunnistettua LE-pysäköintiselvitystä ja tunnusten käytön kehittämistä.</p>	<p>Liityntäpysäköinnin määrä perustuu erillisselvityksen arvioon liityntäpysäköinnin kysynnästä ja edustaa vain Tampereen alueelle toteutettavaa määrää. Kaupunki tekee seudullista yhteistyötä liityntäpysäköinnin synnyttämiseksi lisäksi kuntarajojen taakse.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
<p>Pirkanmaan Yrittäjät ry</p>	<p>Ydinkeskustan yritysvastaajat suhtautuvat kuitenkin pysäköintijärjestelyjen toimivuuteen kriittisemmin kuin muualla Tampereella. Tämä viesti on syytä ottaa vakavasti ja kaupungin elinvoimaisuuden edistämiseksi tehdä jatkosuunnitelmia tiiviissä yhteistyössä yritysten edustajien kanssa. Keskustapysäköinnissä avainasemaan nousevat erityisesti kivijalkaliikkeitä</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p>



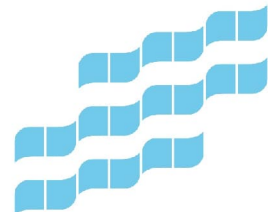
	<p>palveleva lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti sekä sujuva huoltoliikenne.</p> <p>Pysäköintipolitiikassa nojataan vahvasti ajatukseen työnteon muuttumisesta sekä tähän liittyen pysäköintitarpeen vähenemiseen. On kuitenkin ensisijaisen tärkeää, että pysäköintipolitiikalla kyetään vastaamaan nykytarpeeseen ja kaupungin elinvoimaa tukeviin toimiin. Samaan aikaan kun todistamme etätyön yleistymistä, yhä useampi yritys on palannut takaisin läsnäolovelvoitteisiin ja koronaa edeltävään työskentelyrytmiin. On myös hyvä muistaa, että kaikki työ ei ole etänä tehtävää asiantuntijatyötä, eikä kaikkea työtä tulla korvaamaan uudella teknologialla. Pysäköintipolitiikan on hyvä elää ajassa ja olla näppärästi päivitettävissä vastaamaan uusiin tunnistettuihin tarpeisiin.</p> <p>Ilmiö, johon on myös syytä kiinnittää tarkempaa huomiota, on skenaario yhteiskäyttöautojen yleistymisestä. -- Yhtenä hidastavana tekijä on esitetty asukaspysäköinnin hinnan nousu. Ei voida siis pitää itsestään selvyytenä, että yhteiskäyttöautojen määrä yleistyy. Tämän lisäksi pysäköinnin hintojen nousua on tarkasteltava myös tässä kontekstissa. On keskeistä, että keskustan saavutettavuudessa huomioidaan asiakkaiden ja yritysten erilaiset tarpeet. Tapahtumapysäköinti ja pysäköintihallit sekä</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Pysäköintipolitiikassa todetaan etätyön vaikuttavan ensisijaisesti siihen, missä autoa pysäköidään. Pysäköintipolitiikalla pyritään varmistamaan pysäköinnin riittävä kapasiteetti hyödyntäen mahdollisimman tehokkaasti olemassa olevia pysäköintipaikkoja uusien toteutettavien paikkojen, kuten maanalaisten laitosten, ohella. Pysäköintipolitiikan toimenpiteitä on esitetty päivitettäväksi noin kerran valtuustokaudessa ja koko pysäköintipolitiikka noin joka toinen valtuustokausia. Tällöin seurataan myös esimerkiksi etätyön tilannetta.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Otetaan huomioon yhteiskäyttöautojen pysäköintiluvan hinnoittelussa tehtävässä erillispäätöksessä kevään 2024 aikana.</p> <p>Pysäköintipolitiikassa esitetyistä ratkaisuvaihtoehdoista erityisesti progressiivisella hinnoittelulla pyritään takaamaan kadunvarsipaikkojen riittävyys kivijalkayritysten tarpeisiin. Elinvoimaisuus</p>
--	---	---



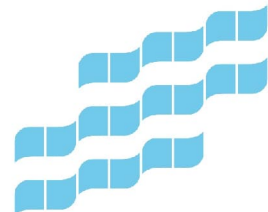
	<p>pyöräparkit otetaan hyvin huomioon. Se mikä jää vähemmälle huomiolle, on kivijalkaliikkeiden elintärkeä kadunvarsipysäköinti. Tähän tarpeeseen voidaan vastata kadunvarsiratkaisuilla, jotka mahdollistavat nopeat asioinnit liikkeisiin. Lyhytaikaisen kadunvarsipysäköinnin toimiva toteutus on keskustan kivijalkaliikkeiden elinehto ja paikkojen riittävä määrä on turvattava.</p> <p>On myös tärkeä seurata, mitä vaikutuksia pysäköinnin osittainen suuntaaminen pysäköintilaitoksiin aiheuttaa keskustassa toimivien yritysten houkuttelevuuden ja saavutettavuuden näkökulmasta ja reagoida herkäällä kädellä mahdollisiin negatiivisiin vaikutuksiin.</p> <p>Kadunvarsipysäköinnin maksullisuuden ja/tai aikarajoitusten mahdollisen laajentamisen taustalle on hyvä tehdä tarkempaa selvitystyötä ja punnita hyötyjä ja haittoja erityisesti elinkeinoelämän näkökulmasta. Esimerkiksi ravintola- ja viihdepalvelujen kannalta iltapysäköinnin maksullisuuden laajentamisella voi olla negatiivisia vaikutuksia asiakkaiden liikkumiseen. Samaan aikaan taas pysäköinniltä vapautuvien tilojen laajempi hyödyntäminen voi tuoda uusia mahdollisuuksia.</p> <p>Jakelu- ja huoltoliikenteen osalta on keskeistä selvittää, vastaavatko nykyiset ja mahdollisesti suunnitteilla olevat jakelukuljetusten pysäköintimahdollisuudet</p>	<p>on yksi pysäköintipolitiikan keskeisistä tavoitteista.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi. Maksullisen pysäköinnin muutokset edellyttävät aina vaikutusarviointia, jos muutokset ovat kokoluokaltaan merkittäviä. Vaikutusarvioista lisätään maininta sekä toimenpiteen yhteyteen että vaikutuslukuun.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
--	--	--



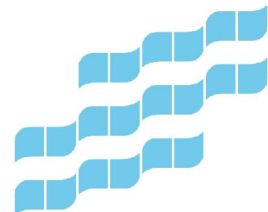
	<p>yritysten tarpeisiin. -- Konkreettisenä toimenpiteenä pysäköinti- ja pysäyttämiskielloalueiden läpikäyminen yhdessä alueen yritysten kanssa on kannatettavaa. Yönaikaisen jakelun laajentamisselvitysten yhteydessä on syytä huomioida, että yönaikainen jakelu ei vastaa valtaosan tarpeisiin ja vaihtoehto ei voi korvata päiväsaikaan tapahtuvaa jakelua.</p> <p>Tilausliikenteen ja taksien pysäköinnin kehittäminen on keskeistä alueen vetovoimaisuuden näkökulmasta. Erilaisten tapahtumien ja pysäköintitarpeen lisääntyessä Tilausliikenteen pysäköinnin sijoittelussa on keskeistä huomioida, ettei sijoittelu aiheuta haittaa kivijalkaliikenteelle tai muille yrityksille.</p> <p>Vuosina 2019 ja 2023 tehdyt pysäköintinormien päivitykset ovat mahdollistaneet pienemmän autopaikkojen rakentamisen kuin aiemmat normit. Samaan aikaan erityisesti ydinkeskustan yritystoimijat suhtautuvat pysäköintijärjestelyjen toimivuuteen kriittisesti. Neljännes yritysvastaajista arvioi pysäköintipaikkatarpeen kasvavan tulevaisuudessa, joten tarve on ristiriidassa pysäköintinormin kanssa. On myös tärkeää huomioida, että vaikka pysäköintinormien joustavuus on tavoiteltavaa, täytyy normien mahdollistaa yhdenvertainen kohtelu.</p> <p>Keskitetyn pysäköinnin toteutusmallin osalta on keskeistä kiinnittää huomiota turvallisuuteen käyttäjien</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi. Pysäköintinormin päivittäminen tulee tapahtumaan erillisenä työnä myöhemmin, arviolta vuosina 2026–2027.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Kävelyäisyyden käytännön soveltamisperiaatteiden</p>
--	--	---



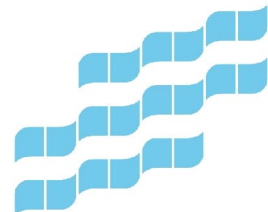
	<p>näkökulmasta. Keskitetyn mallin pysäköinti voi sijaita nykyistä kauempana, jolloin erityisesti turvallinen ja sujuva yhteys pysäköintipaikalle nousee keskeiseksi tekijäksi. Tässä on huomioitava erilaiset käyttäjät, joilla on erilaisia tarpeita.</p> <p>Merkittävimpien muutosten osalta on tärkeää toteuttaa monitahoinen vaikuttavuusarviointi, jossa eri käyttäjien tarpeita kuullaan kattavasti.</p> <p>Luonnoksessa otetaan huomioon moninaiset liikkumistarpeet ja erilaiset liikkumismuodot. Laadukkaiden ja turvallisten pyöräpysäköintipaikkojen kehittäminen on kannatettavaa myös elinkeinoelämän näkökulmasta.</p> <p>Laadittaessa suunnitelmia kaupungin ja kaupallisten toimijoiden yhteiselle pyöräpysäköintilaitokselle on tärkeää kiinnittää huomiota siihen, että myös pk-yrityksillä on mahdollisuus osallistua hankkeeseen. Pyöräpysäköinnin kehittäminen muun pysäköinnin rinnalla tarjoaa erilaisia mahdollisuuksia erityisesti keskusta-alueen liikkumiseen, mikä voi ohjata asiakasvirtoja ja tuoda toimivia lisämahdollisuuksia esimerkiksi työmatkaliikenteeseen.</p> <p>Liityntäpysäköinnin kehittämisellä on tärkeä rooli kestävästi liikkumisen edistämiseksi. On tärkeää varmistaa, että alueet ovat helposti saavutettavissa</p>	<p>tarkentamista esitetään pohdittavaksi soveltamisohjeiden tarkentamisessa vuosina 2024-2025. Tässä yhteydessä voidaan ottaa kantaa myös kävely-yhteyksien laatuun liitteen 2 mukaisesti.</p> <p>Vaikutusarvioista lisätään maininta pysäköintipolitiikan vaikutuslukuun.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi. Lisätään yhteisten pyöräpysäköintilaitosten suunnitteluun maininta vuorovaikutustarpeesta hankkeita edistettäessä.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
--	--	--



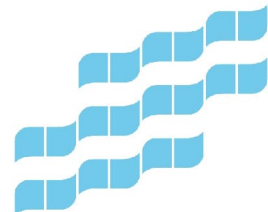
	<p>pääväylien ja joukkoliikenteen solmukohteen lähellä. Lisäksi liityntäpysäköintialueilla on oltava riittävä kapasiteetti vastaamaan kysyntään, ja niiden on toimittava myös sijoittelun näkökulmasta varteenotettavana vaihtoehtona.</p> <p>Sekä liityntäpysäköinnin että kokonaiskuvan kannalta on keskeistä tiedostaa, että kaupungin pysäköintipolitiikalla on merkittäviä vaikutuksia myös muihin kuin tamperelaisiin tai Tampereella toimiviin yrityksiin. Etenkin moni Pirkanmaan reuna-alueella asuva on henkilöautoliikenteen varassa ja pysäköintipolitiikan linjauksilla voi olla merkittäviä vaikutuksia myös muiden kuntien asukkaille tai näissä yritystoimintaa harjoittaville. Sama ilmiö heijastuu myös Tampereen yrityksiin asiakasvirran ja -pysäköinnin kautta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p>
<p>Tampere Tunnetuksi ry</p>	<p>Tampere Tunnetuksi ry:lle on tärkeää, että Tampere rakentaa elävää ja vetovoimaista sekä turvallista keskustaa. Ajoneuvot on tiiviissä keskustarakenteessa huomioitava liikkumismahdollisuuksien lisäksi myös turvallisuuden näkökulmasta. Ajoneuvot ovat myös monelle keskustan kaupan toimijalle elinehto, niin tavaralogistiikan kuin asiakkaille saavutettavuudenkin näkökulmasta.</p> <p>Pysäköintipaikkojen siirtäminen laitospysäköinteihin tulee edetä siinä järjestyksessä, että laitoksissa tulee</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi. Pysäköintipaikkojen kokonaisu määrän tulee vastata tarvetta.</p>



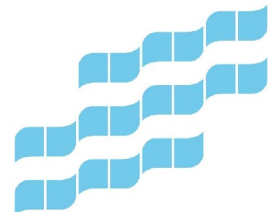
	<p>olla paikat valmiina ennen kuin katutilasta mahdollisesti poistetaan pysäköintipaikkoja.</p> <p>Katutilassa tulee olla riittävästi tilaa kaupan logistiikalle, joka on jakeluliikennettä. Tulevaisuuden logistiikan huomioimisessa tulee olla reagointiherkkyttä ja halua sallia kehitys.</p> <p>Jakeluliikenteen ajoneuvojen luvituksessa tulee huomioida pienet yritykset, eli tilanteet, joissa kivijalkaliikkeen yrittäjä itse huolehtii myymälän tuotteiden logistiikasta omalla ajoneuvolla (joka ei täytä visuaalista määrettä jakeluyrityksen ajoneuvosta)</p> <p>Progressiivisen hinnoittelun pilotti tulee toteuttaa yhteistyössä kaupan kanssa, niin että pilotin onnistumista mitataan myös kaupan tuloksien mittareilla.</p> <p>Pysäköintipolitiikan tulee sallia katutilassa tehtävät elävöittämiä edistävät kokeilut.</p> <p>Palveluiden kehittäminen ja viestintä pysäköinnistä ovat erittäin tärkeitä. On pikimmiten otettava toteutukseen ja huolehdittava reaaliaikaiset informaatio- ja sovellukset.</p>	<p>Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen toteuttaminen sisältyy pysäköintipolitiikan toimenpiteisiin.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Otetaan huomioon jakeluliikenteen tunnuksen määrittelytyössä, joka on esitetty tehtäväksi vuonna 2027.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Otetaan huomioon progressiivisen hinnoittelun määrittelytyössä, joka on esitetty tehtäväksi vuonna 2026.</p> <p>Pysäköintipolitiikka ei aseta esteitä elävöittämissä kokeiluille jatkossakin. Lisätään pysäköintipolitiikkaan kirjaukset katutilan elävöittämisen mahdollisuuksista toimenpiteisiin pysäköinnin sijoittelu ja katutilan jäsentäminen.</p> <p>Pysäköinnin reaaliaikaisen tilannekuvan luominen ja ylläpitäminen on tunnustettu pysäköintipolitiikan toimenpiteissä.</p>
--	---	---



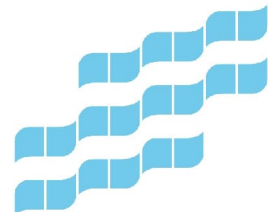
	<p>Tulevien suurten rakennustöiden (henkilöratapiha) luomassa tilanteessa on huolehdittava poikkeuksellisen hyvin keskustassa kävijöiden saamasta oikeasta ja reaaliaikaisesta tiedosta. Tiedon tulee olla käyttäjälähtöistä eikä palvelukohtaista, eli että keskustaan tulija saa kaikki matkapolkunsa tiedot (poikkeusreitteineen) yhdestä sovelluksesta. Myös turistien ja yritysvierailijoiden Tampere -kokemukseen tulee panostaa. Kriittinen tekijä on se, että tarjoamme juuri tänään oikeassa olevaa tietoa helposti, eli panostamme myös väyliin, joilla haetaan intuitiivisesti tietoa (google).</p> <p>Pysäköinnin kehittämisessä on syytä kiinnittää huomiota myös ennakoivaan asiakaslähtöiseen positiiviseen muutosviestintään, jossa keskustellaan ratkaisuista ja syistä toimenpiteistä tiedottamisen lisänä. Näin ympäröivä yhteisö voi olla tukemassa muutosviestinnässä, kuten yritykset viestivät asiakkailleen, mutta tämä vaatii viestinnän osaamista sekä tarpeeksi pitkää aikajännettä sekä ennakointia.</p>	<p>Liityntäpysäköinnin osalta tilannetieto on myös tunnistettu kehittämistarpeena.</p> <p>Tilapäiset liikennejärjestelyt eivät ole sinänsä pysäköintipolitiikan asia, vaikka opastuksesta pysäköinnin osalta on huolehdittava myös muuttuvissa tilanteissa.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
Tampereen kauppakamari	<p>Vision johdantokappaleissa luodaan pohjaa ajatukselle, että autoilu vähenee ja että auton omistustarve on jollain tapaa muutoksessa. Näille oletuksille ei ole perusteita. Samanlaista toiveajattelu esitettiin edellistä</p>	<p>Liikennesuunnittelulla ja pysäköintipolitiikalla sen yhtenä osana pyritään ohjaamaan liikkuja pohtimaan myös muita vaihtoehtoja arkeen kuin</p>



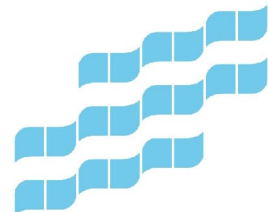
	<p>pysäköintipolitiikkaa tehtäessä. -- Auton omistajuudessa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Ajokorttia ei välttämättä ajeta heti 18-vuotiaana, mutta suhdeluku ei ole muuttunut. Ei ole siis perusteita tehdä johtopäätöksiä, että pysäköinnin tarve vähenee.</p> <p>Vision pitää ottaa rohkeammin kantaa Tampereen pysäköinnin suureen kuvaan, jossa maanalainen parkkimaailma tarjoaa ratkaisun kasvavalle pysäköintitarpeelle. Toimenpiteiden pitää olla yleisesti ottaen sellaisia, jotka vievät kohti sitä kokonaisvisiota. Luonnoksessakin viitataan tutkimukseen, jonka mukaan pysäköinnin olosuhteisiin ollaan pääosin tyytyväisiä. Tämän pitää olla lähtötaso. Sitä ei saa heikentää, vaan päinvastoin, tilannetta pitää pyrkiä parantamaan. Pysäköintipaikkoja voidaan lisätä ensi vaiheessa tehostamalla olemassa olevien pysäköintipaikkojen käyttöä ja etenemällä kohti maanalaisen pysäköinnin laajentamista.</p> <p>Pysäköintipolitiikalla ja liikennejärjestelmäsuunnitelmalla, joita molempia nyt päivitetään, täytyy olla vahva yhteys ja samansuuntaiset tavoitteet. Pysäköinnin saavutettavuutta ei ole tässä luonnoksessa mietitty tarpeeksi. Ne esitetään olettavasti liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Maanalainen pysäköinti täytyy olla hyvin saavutettavissa jo hyvissä ajoin sisääntuloväyliltä.</p>	<p>yksityisautoilu silloin, kun se on mahdollista. Yksityisautoilun kasvun hidastaminen on yleinen tavoite, jolla pyritään mm. hillitsemään keskustan katuverkon ruuhkautumista ja liikenteen päästöjä.</p> <p>Maanalainen pysäköinti nostetaan esille Visio ja tavoitteet luvun tekstiosuudessa. Tampereen voimassa oleva kantakaupungin yleiskaava perustuu maanalaiseen pysäköintiin mikä myös omalta osaltaan perustelee asian nostamista esille visio ja tavoite luvussa. Pysäköintipolitiikassa pysäköinnin sijoittumiseen liittyvässä toimenpidekokonaisuudessa on esitetty pysäköinnin siirtäminen hallitusti maan alle, mikä on linjassa aiemmin tehtyjen kaupungin linjausten kanssa.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2040 ja pysäköintipolitiikkaa on tehty kiinteässä vuorovaikutuksessa. Saavutettavuuteen liittyvät tavoitteet ja toimenpiteet kaikkien liikkumismuotojen osalta päätetään liikennejärjestelmätyössä. Asia mainitaan pysäköintipolitiikassa.</p>
--	---	---



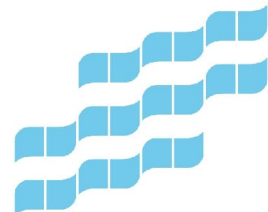
	<p>Toimenpiteessä 1 esitetään aikarajojen ja maksullisuusaikojen yhtenäistämistä. Pysäköinti on tarkoitus muuttaa maksulliseksi myös iltaisin, öisin ja viikonloppuisin. Ehdotusta voisi tarkentaa ja tarkastella kriittisesti. Tampereen keskusta on varsinkin arkisin jo viiden jälkeen hiljainen.</p> <p>Toimenpiteessä 6 esitetään kolikkomaksamisesta luopumisesta. Toimenpiteessä 7 esitetään maksukorteilla toimivien automaattien luopumisperiaatteet. Kolikkomaksamisesta luopumiseen liittyy riskejä. Kaikki pysäköinnin käyttäjät eivät välttämättä ota käyttöön uusia pysäköinnin maksutapoja toivotussa aikataulussa. Pysäköintipolitiikan jatkotyössä kannattaisi pohtia kolikkomaksamisen mahdollistamista myös tulevaisuudessa tiettyillä alueilla. Jatkotyössä nuo alueet voitaisiin täsmentää.</p> <p>Normien osalta on tärkeää, että vaikka joitain poikkeuksia sallitaan, tulisi kohtelu olla pääsääntöisesti tasavertaista. Lisäksi poikkeusmenettelyille pitää olla selkeät ohjeet eikä tulkintaeroja saa tulla viranhaltijoiden toimesta. Nyt luonnoksessa on mielestämme sellaisia kirjauksia, jotka antavat</p>	<p>Tarkennetaan kirjausta siten, että ennen mahdollisia muutoksia on tehtävä selvitys ja vaikutustenarviointi maksulliseksi/ aikarajoitetuksi muuttamisesta. Samalla täsmennetään, että aikarajoitusten yhtenäistäminen liittyy siihen, että nykyisin kaupungissa on useita erilaisia aikarajoituksia jopa samalla vyöhykkeellä, ja näitä pyritään yhtenäistämään mahdollisuuksien mukaan.</p> <p>Kolikkomaksamisesta luopumisesta tehdään erillinen suunnitelma ja aikataulutusta alkaen vuosina 2024–2025. Kolikkomaksamisen osuus on nykyisin enää n. 2,5 % kaikista pysäköinnistä, joten sen kustannukset ovat pian lähes tuloja suuremmat.</p> <p>Pysäköintipolitiikassa on esitetty toimenpiteeksi, että tulkinnanvaraisuutta pyritään vähentämään tasapuolisuuden varmistamiseksi tarkentamalla pysäköintinormien soveltamisohjeistusta.</p>
--	--	---



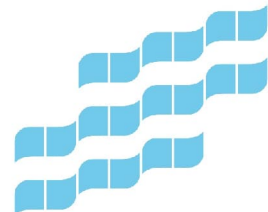
	<p>viranhaltijoille mahdollisuuden laajaan tulkintakenttään. Tässä on riskinä urakoitsijoiden eriarvoinen kohtelu. -- Erityisesti kohdassa 5.2.1 (sivu 33, toimenpide 1. Tarkennetaan sekä henkilöautojen että pyörien pysäköintinormien soveltamisohjeita.) ehdotamme, että kirjallisesti todetaan, että soveltamisohjeen laadinnassa täytyy kuulla laajasti niitä osapuolia, joihin näillä ohjeilla on vaikutusta. Prosessiin pitää ottaa mukaan myös toimijoita, on kokemusta hankkeista, joihin nykyisiä normeja on sovellettu.</p> <p>Luonnoksessa viitataan asukastutkimukseen, jonka mukaan yli 80 % pitää sopivaa pysäköintietäisyyttä autopaikalle alle 200 metrissä. Siihen nähden esimerkiksi luonnoksessa usein viitattu 400 metrin etäisyys keskitettyyn pysäköintiin ja työpaikkojen 600 metrin etäisyys on hyväksyttävyyden ääri rajoilla ja sitä tulisi vielä tarkastella kriittisesti. Autopysäköinti voi olla keskitetyksi kauempana (max 300 metriä), jos asukkailla on käytettävissä autolle aitoja vaihtoehtoja ympärivuotisesti. Tällöinkin tulee varmistaa se, että autojen lastaus ja purku on mahdollista kotiovelta kansainvälisiä hyviä esimerkkejä noudattaen (mm. Vaubanin ja Rieselfeldin alueet Freiburgissa Saksassa). On myös otettava huomioon, että invapaikkoja ja kotisairaanhoidon paikkoja yms. järjestetään asuntojen läheisyyteen. Kaikki eivät pysty kävelemään keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Kävelymatka keskitettyyn pysäköintilaitokseen pitää olla myös</p>	<p>Lisätään maininta, että normien sovellusohjeistusta ja normeja päivitettäessä kuullaan niitä osapuolia, joihin näillä on vaikutusta.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Pysäköintipoliitikassa ei olla esittämässä muutosta nykyiseen keskitetyn pysäköinnin hyväksyttävään kävelyetäisyyteen. Sen sijaan kävelyetäisyyden käytännön soveltamisperiaatteiden tarkentamista esitetään pohdittavaksi soveltamisohjeiden tarkentamisessa vuosina 2024–2025. Tässä yhteydessä voidaan ottaa kantaa myös kävely-yhteyksien laatuun liitteen 2 mukaisesti.</p>
--	--	---



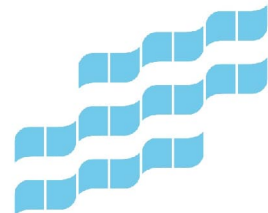
	<p>laadukas. Se on usein tärkeämpi seikka kuin mitattu etäisyys.</p> <p>Velvoitepaikkojen osoittamistarpeen suhteen täytyy tunnistaa kaksi näkökulmaa. Ensinnä pysäköintivelvoitteiden määrittämisessä tasapuolinen ja ennustettava kohtelu niiden hankintavelvollisia kohtaan. On tärkeää, että hankkeiden suunnittelussa hankkeeseen ryhtyvä pystyy jo aikaisessa vaiheessa ennakoimaan pysäköinnin järjestämiseen liittyviä kustannuksia. Täytyy myös pystyä varmistumaan siitä, että pysäköinnin järjestämiseen liittyvistä kustannuksista ei synny kilpailutilannetta vääristävää tekijää.</p> <p>Toiseksi pysäköintivelvoitteiden kohdistamisen osalta olisi tärkeää, että syntyisi kannusteita, joiden avulla hankkeisiin ryhtyvälle syntyisi taloudellisesti järkeviä insentiivejä kohdistaa pysäköintikapasiteettia velvoitepaikkojen osalta tarjolla/ suunnitteilla oleviin keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Työkaluna voitaisiin käyttää esimerkiksi kaavavelvoitteiden osalta tulkintaa, jossa osoitettaessa velvoitepaikkoja keskitettyihin laitoksiin, kaavavelvoitteesta voitaisiin antaa joustoa vaadittavien paikkojen määrässä. Hankkeeseen ryhtyvälle tulisi kyetä luomaan asetelma, jossa taloudellisuutta ja käytettävyyttä arvioitaessa syntyisi tilanne, että keskitetyn pysäköintilaitoksen valinta</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
--	---	---



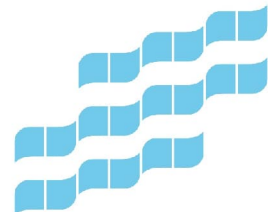
	<p>paikkojen kohdistamiseen olisi tarjolla olevista vaihtoehtoista edullisin.</p> <p>Toimenpiteeseen 1 ”laaditaan uusi pysäköintinormi” kommentoimme, että sen laadinnassa tulee kuulla laajasti osallisia. Ehdotamme, että tämä kirjataan jatkoversioihin. Normia laadittaessa täytyy miettiä, miten poikkeaminen voidaan toteuttaa. Voidaanko esimerkiksi normista poiketa poikkeamismenettelyllä asemakaavamuutoksen sijaan.</p> <p>Toimenpiteessä 2 ehdotetaan, että sovitaan pysäköintinormin päivityssykli. Näkemyksemme mukaan keskeisintä on tunnistaa aikajänteen kehityssyklin pituus sekä ns. strateginen suunta, johon pysäköintinormia ollaan muuttamassa. Tärkeintä on ennustettavuus ja läpinäkyvyys.</p> <p>Samalla sivulla 34 viitataan ”käyttäjä maksaa” periaatteeseen. Sinä tulee huomata, että vaikka periaate on sinänsä hyvä, ei se välttämättä palvele esimerkiksi kaupunkisuunnittelun pitkän tähtäimen pysäköintitavoitteita. Kalliit kaupunkisuunnittelun tavoitteita palvelevat pysäköinti-investoinnit eivät toteudu halutussa tahdissa, jos tavoitteena on vain ”käyttäjä maksaa” -periaate. Finncalle on hyvä tuoda innovatiivisempia rahoitusratkaisuja.</p>	<p>Lisätään maininta, että normien sovellusohjeistusta ja normeja päivitettäessä kuullaan niitä osapuolia, joihin näillä on vaikutusta.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Tarkistetaan kirjaus päivityssyklistä.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
--	--	---



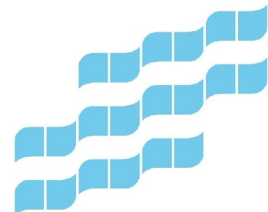
	<p>Toimenpide ”Määritetään eri osapuolten vastuita ja tehtäviä keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutuksessa, rahoituksessa, omistuksessa ja operoinnissa. Tampereen kaupunki on kehittämässä kokonaisratkaisua, jossa kaupungin on mahdollista edistää pysäköinti-infraa käyttäen välineenä konserniyhteisöä.” Koko kappaleesta saa kuvan, että Tampereen kaupunki on jo aloittanut ratkaisumallin kehittämisen. Mallin jatkotyössä olisi hyvä keskustella myös rakennuttajayhteisöjen tai muiden vastaavien sidosryhmien kanssa. Samoin kommentoimme kohtaa 4. sivulla 36, jossa esitetään erilaisten vaiheittaisten toteutusmallien luomista.</p> <p>Joukkoliikenteen palvelutason parantuessa raitiotien laajenemisen myötä on oletettavaa, että kysyntä liityntäpysäköinnille kasvaa. Liityntäpysäköinti tulee miettiä tarkasti ja kokonaisvaltaisesti. On otettava huomioon, että ihminen liittyy mieluummin raiteelle kuin kumipyörille. Liityntäpysäköinnit tulee suunnitella sisääntuloväylien varteen niin, että liityntäpysäköinti ”imee” auton sisäänsä. Saavutettavuuden ja myös liityntäpysäköinnin käytettävyyden tulee olla erittäin helppoa satunnaisille käyttäjille. Opastukset liityntäpysäköintiin täytyy aloittaa sisääntuloväylillä hyvissä ajoin.</p> <p>Tampereen tapahtumien ja matkailun kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että tilausliikenteelle on</p>	<p>Lisätään raporttiin maininta vuorovaikutuksen tarpeesta jatkotyössä.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
--	--	---



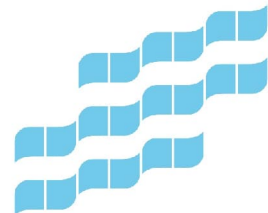
	<p>järjestetty riittävästi pysäköintipaikkoja tapahtumien lähetyviltä. Nykyisellään Pynikintori ei ole paras mahdollinen. Sitä käyttää Nysse-liikenne ja lähialueiden asukkaat. Lisäksi huomautamme, että Linja-autoasemalla tarvitaan edelleen henkilöautopaikkoja saattoliikenteelle koska kaukoliikenne kuitenkin toimii edelleen.</p> <p>”Asuntokoko-ohjauksella tontinluovutusehdoissa voidaan ohjata monipuoliseen asuntojakaumaan. Kannattaa myös harkita, olisiko asiaa hyvä tarvittaessa ohjata kaksiosaisella normilla (esimerkiksi ap/k-m2 ja ap/asunto)”. Esitämme edellä mainittuun sitaattiin kommenttina, että asuntojakauman asuntopoliittinen ohjaus ei kuulu pysäköintipoliittikaan.</p> <p>Liitteessä 2 (s. 62) esitettyjen kehittämistarpeiden lisäksi kehittämistarpeita on ”autoton, vähäautoinen tontti tai alue” -määritelmälle ja sen käytännön soveltamiselle.</p>	<p>Tampereella asuntopoliittista ohjausta tehdään Asunto- ja maapolitiikan linjausten mukaisesti. Pysäköintipoliittikalla ei ole tarpeellista ohjata esim. asuntokokojakaumaa, eikä valmistelussa nähdä tarvetta laajentaa keinovalikoimaa kattamaan pysäköintinormin käytön asuntokoko-ohjauksessa. Kyseinen sitaatti poistetaan liitteestä 2</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
<p>Tampereen kaupungin Nuorisovaltuusto</p>	<p>Tampereen nuorisovaltuuston mielestä on kannatettavaa vähentää kadunvarsipysäköintiä samalla lisäten maanalaista pysäköintiä. Tämä parantaa keskustan alueen viihtyisyyttä ja mahdollistaa esimerkiksi viheralueiden taikka pyöräkaistojen lisäämisen. Myös kadunvarsipysäköintipaikkojen</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p>



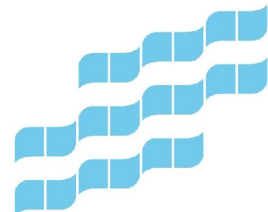
	<p>muuttaminen keskusta-alueella lyhytaikaispysäköinniksi ohjaa pysäköintiä maan alle varmistuen sen, että kadunvarsilla on tilaa niille autoilijoille, jotka sitä todella tarvitsevat. Pysäköinnin siirtyminen maan alle myös parantaa lasten ja nuorten mahdollisuuksia turvalliseen lähiliikkumiseen, kun kapeita kävelykatuja voi levenittää ja esimerkiksi pysäköidyt autot eivät haittaa näkyvyyttä suojateiden läheisyydessä. Kyseiset toimet myös tarjoavat lisätilaa muiden kulkumuotojen, kuten sähköpotkulautojen ja polkupyörien, pysäköinnille maan päällä.</p> <p>Myös aikarajoitusten yhdenmukaistaminen alueiden kadunvarsipysäköinnissä on nuorisovaltuuston mielestä kannatettavaa. Toimi vähentää ilmiönä siitä, että samassa korttelissa on ilman taustasyitä hyvinkin eri pituisia pysäköintiaikoja. Pysäköintiaikoja yhdenmukaistettaessa on tärkeää ottaa huomioon eri alueiden palvelut. Esimerkiksi toisen asteen oppilaitosten lähistöllä olisi järkevää pitää parkkiajat suhteellisen pitkinä, jotta jokainen, jolla on tarve tulla kouluun autolla, voi viettää koulupäivänsä murehtimatta lyhyitä aikarajoituksia. Aikarajoitusten on hyvä olla sen verran pitkiä, että ne tarjoavat autoilijoille joustavat asiointimahdollisuudet eri kohteissa.</p> <p>Myös tulevaisuuden pysäköinnin muutokset on huomioitu erinomaisesti. Kuljetusrobotit ja -dronit yleistyvät entisestään, ja niiden huomioiminen</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi. Lisätään toimenpiteisiin pysäköinnin tavoitteellinen sijoittuminen, katujen ja pysäköinnin älykäs jäsentely ja</p>
--	---	---



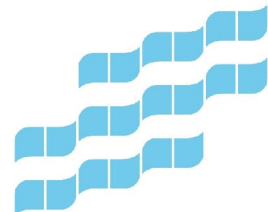
	<p>pysäköimisessä on tulevaisuudessa todella tärkeää, ja näiden kuljetusvälineiden luomiin pysäköintipoliittisiin muutoksiin on suotavaa valmistautua jo hyvissä ajoin. Ohjelmassa voisi ottaa laajemmin huomioon myös sen, miten autojen ja bussien itseohjautuvuus ja kuskittomuus muuttaa pysäköintipoliittikkaa tulevaisuudessa. Itseohjautuvien autojen lisääntyminen luo uusia pysäköintiin liittyviä kysymyksiä, joiden käsittelyminen on tärkeää jo hyvissä ajoin ennen näiden uuden ajan kulkumuotojen yleistymistä.</p> <p>Myös nuorten suosimien sähköpotkulautojen pysäköinnin selkeyttäminen ja parantaminen on tärkeä lähitulevaisuuden projekti, joka on huomioitu hyvin ohjelmassa. On hienoa, että suunnitelmat mikroliikkumisen pysäköintikohteille tehdään tulevaisuudessa myös ydinkeskustan ulkopuolisille alueille. Tampereen nuorisovaltuuston mielestä olisi erityisen tärkeää tarkastella mahdollisimman nopeasti ydinkeskustan ulkopuolelle rajautuvien julkiskohteiden ympärille sijoitettavia sähköpotkulautaparkkeja. Sähköpotkulautojen pysäköiminen tulisi huomioida erityisesti koulujen läheisyydessä ja sitä tulisi kehittää nopealla aikavälillä.</p> <p>Pyörien pysäköintiä kehitettäessä on tärkeää tarjota pyöräpysäköintipaikkoja laajasti ympäri keskustaa. Pyörän pysäköimisen helppous kannustaa ihmisiä käyttämään pyörää, joka on kulkumuotona tärkeä niin</p>	<p>henkilöautopaikkojen tehokas käyttö automaattisten ajoneuvojen yleistymisen seurannan tärkeys ja riittävän ajoissa huomioiminen tulevaisuuden pysäköintiratkaisuissa.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
--	--	--



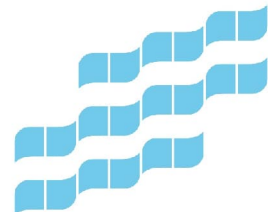
	<p>päästöttömyyden kuin yksilön liikkumisen kannalta. Tampereen nuorisovaltuuston mielestä pyörien pysäköintiä suunniteltaessa voisi myös harkita seinällisten ja lukollisten pyöräparkkien mahdollisuutta. Sähköpyörien yleistyessä monet pyöräilijät haluavat saada pyöränsä pysäköityä paikkaan, jossa se on varmasti turvassa, eikä joudu esimerkiksi vandalismin kohteeksi. Pyörien maanalaispysäköintiä voisi myös harkita tulevaisuudessa enemmän. Maan alla pyörät pysyvät suojassa sääolosuhteilta ja muilta mahdollisilta haittatekijöiltä. Erityisesti rautatieasemalle olisi oivallista saada turvallinen pyöräparkki.</p>	
<p>Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä</p>	<p>Tampereen seudun kuntayhtymä esittää kuitenkin huomiona, että seudullisuus on tunnistettu raportissa ja pysäköintipolitiikan laatimisen lähtökohtana hyvin rajallisesti. Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän näkökulmasta olisi perusteltua, ja esitetyn pysäköintipolitiikan toimeenpanoa tukevaa, että seudullisuus tunnistetaan vahvemmin läpileikkaavana näkökulmana Tampereen pysäköintipolitiikan kehittämisessä. Pysäköintipolitiikka 2024–2040 raportti fokusoi perustellusti toimenpiteiden osalta vahvasti ydinkeskustan alueelle. On tärkeää tunnistaa, että sinne kohdistuu pysäköintitarpeita hyvin erityyppisiltä alueilta, sekä Tampereen sisältä että ulkopuolelta, lähtevillä matkoilla. Seudullisuuden voisi tehdä näkyväksi kuvaamalla esimerkiksi keskustaan</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Lisätään raporttiin maininta, että seudullinen näkökulma huomioidaan arvioitaessa toimenpiteiden vaikutuksia.</p> <p>Matkojen suuntautuminen keskustaan ja niiden tarkempi analysointi on tehty Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040.</p>



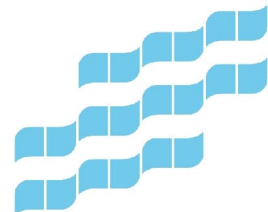
	<p>suuntautuvien automatkojen lähtöpisteet ja niiden volyymit.</p> <p>Tampereen kaupunkiseutu esittää, että pysäköintipolitiikan kytkennät muuhun liikennejärjestelmän kehittämiseen tuodaan yleisellä tasolla esille myös pysäköintipolitiikka raportissa. Keskeistä on, että muutosta tuetaan pysäköintipolitiikan kehittämisen kanssa samanaikaisesti mm. joukkoliikenneyhteyksien kehittämisellä.</p> <p>Normeja ei tulisi päivittää jatkuvasti, vaan muodostaa normi tukemaan tavoitteiden mukaista kehittämistä ja mahdollistaa väliaikaisilla tai vaiheittain toteutettavilla ratkaisuilla joustavuutta kehitysvaiheen aikaisiin tarpeisiin vastaamiseksi. Liikennesuunnittelun ja kaavoituksen, elinkeinotoimijoiden sekä rakentajien vuoropuhelu on keskeistä tavoitteita vastaavan kaupunkirakenteen kehittämiseksi pitkällä jännteellä.</p> <p>Liityntäpysäköinnin tarkoituksenmukaisen käytön varmistamiseksi, Tampereen kaupunkiseutu esittää teemaan täydentävää toimenpidettä, joka myötävaikuttaa liityntäpysäköinnin tarkoituksenmukaisen käytön varmistamiseen. Tämä voi olla esimerkiksi lipputuotteeseen liittyvä tunnistautumISRatkaisu tai liityntäpysäköintiin erityisesti liittyvän pysäköinnin valvonta.</p>	<p>Asia on sivuttu luvussa 3.2. Lukua täsmennetään tämän osalta.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Liityntäpysäköinnin toimenpiteissä on mainittu joukkoliikennelipun kytkeminen liityntäpysäköintiin. Tämä mahdollistaisi liityntäpysäköinnin paremman valvonnan ja käytön vain liityntäpysäköintitarkoitukseen.</p>
--	---	--



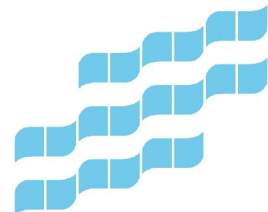
	<p>Keskustojen elinkeinotoiminnan ja palvelujen mahdollistamiseksi on tärkeää, että kadunvarsipysäköinti ja jakelu on otettu riittävästi huomioon. Myös nämä näkökulmat on Tampereen pysäköintipolitiikassa huomioitu ansiokkaasti. Tampereen kaupunkiseutu tuo esille huomiona, että kadunvarsipysäköinnin vaihtoehtoisuus, joka voi olla esimerkiksi terassi, on hyvä tunnistaa osana täsmällisempää katusuunnittelua ja asemakaavoitusta.</p> <p>Tampereen kaupunkiseutu esittää, että pysäköintiin liittyvään viestintään, kampanjointiin, pilotointiin ja eri toimijoiden kanssa liittyvään yhteistyöhön liittyvät toimenpiteet jäsennetään oman toimenpidekokonaisuuden alle. Tampereen kaupunkiseudun näkökulmasta on tärkeää, että viestintään ja markkinointiin kiinnitetään teemassa erityistä huomiota ja että sen toteuttamiseksi on käytettävissä viestinnän ja vuorovaikutusten ammattilaisia.</p> <p>Tampereen kaupunkiseutu esittää toiveen, että Tampereen kaupunki järjestää pysäköintipolitiikan hyväksymisen jälkeen avoimen perehdytystilaisuuden kaikille pysäköinnin kehittämisestä kiinnostuneille.</p>	<p>Lisätään kirjaus katutilan elävöittämisen mahdollisuuksista.</p> <p>Lisätään lukuun 5.7 maininta viestinnästä, jota tehdään aina merkittävien muutosten yhteydessä vuorovaikutteisesti.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Pohditaan sopivan tilaisuuden järjestämistä erillisenä tapahtumana.</p>
<p>Tampereen opiskelija-asuntosäätiö TOAS</p>	<p>Yleisesti todeten toivomme toimenpideohjelmaa laadittaessa muistettavan sen, että mahdollistavat ja tiettyjä reunaehtoja tai suuntaa-antavia arvoja</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p>



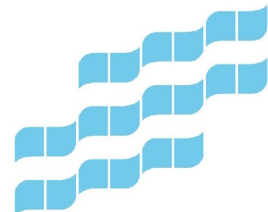
	<p>sisältävät määritelmät ovat paljon parempia kuin liian tarkat normiluvut.</p> <p>Esimerkiksi uudisrakentamishankkeissa kaavamuutosvaiheessa olisi kohtuullisempaa, jos asetetaan tietyt reunaehdot, mutta rakennuslupavaiheessa vasta kulloinkin voimassaolevan pysäköintinormin mukaan toteutus sitten tehdään.</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Ns. ajankohtaisten käytäntöjen soveltamisesta rakennuslupavaiheessa on keskusteltu. Asiaa tulee selvittää tulevaisuudessa enemmän. Sopiva tarkistushetki on esim. pysäköintinormin seuraava päivitys.</p>
<p>Tampereen raitiotie Oy</p>	<p>Tampereen ydinkeskustassa henkilöautojen pysäköinnissä on hyvä strategia tukeutua maanalaisen pysäköintilaitosten verkoston kehittämiseen. On hyvä kehityssuunta, että ajoyhteyksiä maanalaisiin pysäköintilaitoksiin kehitetään suoraan keskustan sisääntulokaduilta. Pysäköintilaitosten sisäänajon kehittämisellä on mahdollista vähentää ajoneuvoliikenteen kuormitusta ydinkeskustan ruuhkaisella katuverkolla ja paikoin raitiotien reittikaduilla.</p> <p>Kadunvarsipysäköinti raitotien sekaliikennekatuosuuksilla on erittäin epätoivottava ratkaisu. Esimerkiksi Insinöörinkadulla kadunvarsipysäköintipaikkoja on vain yksittäisiä, mutta niiden aiheuttamat haasteet raitioliikenteelle voivat nousta suuriksi. Tilanne on haastava etenkin talviaikaan, jolloin lumikasoista johtuen autoja saatetaan pysäköidä</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi. Huomioitava jatkossa raitiotiekatujen katusuunnittelussa ja pyrittävä välttämään pysäköintiä näillä jaksoilla raiteen vieressä. Ongelma koskee sekaliikennekatuja, jossa autot ja ratikka jakavat ajoradan.</p>



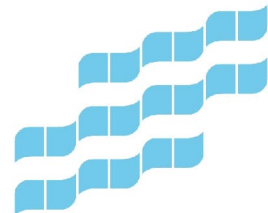
	<p>niin lähelle rataa, että raitiovaunu ei voi ajaa pysäköidyn auton kohdalta.</p> <p>Esitetty pyörien liityntäpysäköinnin edistäminen alueellisine liikkumishubeineen on kannatettavaa. Raitiovaunupysäkit ovat monesti kohteita, joiden yhteyteen liikkumishubin kehittäminen on luontevaa.</p> <p>Henkilöautojen liityntäpysäköinti on hyvä keino tasata keskustan autoliikenteen määriä, mahdollisesti myös keskusta-alueella järjestettävien liikenteellisten haasteiden hallinnassa suurtahtumien aikaan. Henkilöautojen liityntäpysäköintiä hallinnollista mallia on hyvä kehittää ja ratkaista; miten seudun muut kunnat yhdessä Tampereen ja valtion tieviranomaisen kanssa voisivat toteuttaa reilun ja eri osapuolia hyödyttävän ratkaisun.</p> <p>Pysäköintipalveluiden kehittämisessä on hyvä löytää synergiaa liityntäpysäköinnin mahdollisten maksujärjestelyiden ja joukkoliikennelippujen kesken, pääkaupunkiseudun esimerkin mukaisesti. Tähän voisi mahdollisesti yhdistää vielä esimerkiksi otteluliput.</p> <p>Huolimattomasti pysäköidyistä sähköpotkulaudoista pysäkkien läheisyydessä on tullut mm. Tampereen esteettömyystyöryhmältä palautetta Tampereen Raitiotie Oy:lle. Sähköpotkulaudojen pysäköintiin keskustan alueella olisi hyvä soveltaa Helsingin</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi. Kaupunki tekee seudullista yhteistyötä liityntäpysäköinnin synnyttämiseksi myös kuntarajojen taakse.</p> <p>Liityntäpysäköinnin toimenpiteissä on mainittu joukkoliikennelipun kytkeminen liityntäpysäköintiin. Selvitetään erillistyönä ottelulippujen huomioiminen liityntäpysäköinnissä.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Sähköpotkulaudojen pysäköinnistä tulisi tehdä erillissuunnitelma raitiotiepysäkkien ympäristöjen ratkaisemiseksi yhdessä TRO:n kanssa.</p>
--	---	--



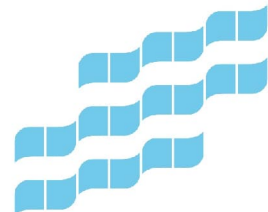
	<p>kaupungin kesälle 2023 kehittämää mallia, jossa lautojen pysäyttäminen kantakaupungin alueella on kielletty lukuun ottamatta erillisiä pysäköintipaikkoja. Helsingin kaupungilla on oikeus tehdä laudoille maksullisia lähisiirtoja. Vastaavalla menettelyllä Tampereella voitaisiin hallita sitä, että sähköpotkulautaa ei pysäköidä liian lähelle raitiotien rata-aluetta tai pysäkkilaiturille tai kulkuyhteyksille.</p>	
Tampereen seudun Näkövammaiset ry	<p>Tampereen seudun Näkövammaisten yhdistyksen toimintaa on erityisesti Aleksis Kiven katu 30:ssa sekä Kuninkaankatu 8:ssa. Aleksis Kiven kadun osoitteessa sijaitsee Sokeain kiinteistö, jossa asuu useita näkövammaisia. Lisäksi siellä sijaitsee näkövammaisten työhuoneita sekä harrastustoimintaan tarkoitettu kerhohuone. Ko. osoitteissa käy paljon kuljetuspalvelutakseja. Aleksis Kiven kadun sisäpihalle vievä porttikongi on matala ja kapea. Isompien ajoneuvojen ajaminen sisäpihalle ei ole aina mahdollista, joten esimerkiksi ko. osoitteen kohdalla taksin pysähtyminen/ pysäköiminen saaton ajaksi tulee sallia.</p> <p>Edistettäessä paperisen LE-luvan siirtymistä sähköiseksi, tulee huomioida ikäihmisten lisäksi mm. näkövammaiset. Heille voi olla myönnettynä LE lupa. Autoa kuljettaa omainen, ystävä tai henkilökohtainen avustaja. Näkövammaisella henkilöllä ei välttämättä ole</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa.</p> <p>Lisätään maininta näkövammaisten tarpeiden huomioimisesta mahdollisen sähköisen LE-luvan käyttöönotossa. Sähköisen LE-luvan edistäminen vaatii lakimuutoksen, eikä asian edistäminen ole tälle hetkellä ajankohtaista.</p>



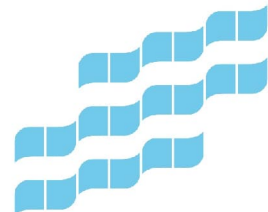
	<p>käytössään älypuhelinta, jolla sähköistä sovellusta käyttää.</p> <p>On hyvä, että yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ja polkupyörät saa pysäköidä vain merkityille paikoille. Sanktio väärin pysäköidyistä sähköpotkulaudoista, sekä laudoilla tehdyistä liikenne rikkomuksista tulisi mennä sähköpotkulaudan käyttäjälle, ei vain sähköpotkulautoja vuokraaville yritykselle, jotta liikenne kulttuuri tältä osin muuttuisi.</p> <p>Vision mukaan pysäköintiratkaisujen tulee edistää kaupungin viihtyisyyttä, turvallisuutta ja arjen helpoutta. Katujen suunnittelussa tulee miettiä turvallisuutta ja esteettömyyttä kaikkien käyttäjien kannalta. Autotien, jalkakäytävän sekä pyörätien selkeä erottelu toisistaan edistää näkövammaisten itsenäistä, turvallista liikkumista.</p> <p>Jakeluliikenteelle tulee olla omat selkeästi osoitetut paikat katujen varsilla. Ylittävä este, kuten jakeluauto, tutulla reitillä voi aiheuttaa näkövammaiselle törmäämisvaaran. Olisi hyödyllistä, jos pysähdyksissä olevassa jakeluautossa olisi äänimerkki, joka olisi selkeästi erilainen kuin peruutustutkan ääni.</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Käyttäjän sanktiointi on operaattoreiden vastuulla, mutta asia ei ole helppo. Sen tulisi kuitenkin olla kansallisellakin tasolla tavoite. Viedään yhteistyökeskusteluissa viestiä eteenpäin operaattoreille ja lainsäädännön valmisteluun.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Otettava huomioon katusuunnitelmien laatimisessa.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Jakeluliikenteen pysäköintipaikkojen toteuttaminen on yhtenä toimenpiteenä pysäköintipolitiikassa.</p>
<p>Tampereen seudun polkupyöräilijät ry</p>	<p>Pyöräliikenteen kannalta oleellista on myös, että lastausruutuja on riittävästi. Muutoin pyöräliikenne</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Jakeluliikenteen pysäköintipaikkojen toteuttaminen on</p>



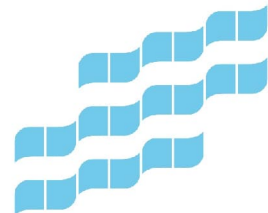
	<p>vaarantuu jakeluliikenteen kuljettajien pysäköidessä pyörätielle.</p> <p>Pysäköinninvalvontaa linjataan luonnoksessa sallivammaksi. Tämä lisää riskiä pyöräteillä pysäköinnin lisääntymiseen, koska valvonnan pelotevaikutus heikkenee. Pysäköinninvalvonnan tavoitteisiin ja toimenpiteisiin tulisikin lisätä pyörätie- ja jalkakäytäväpysäköinnin vähentämiseen pyrkiminen kaikin keinoin. Pelkkä lastausruutujen lisääminen ei vielä riitä, vaan kulttuurin on muututtava valvonnan avulla sellaiseksi, että ajoradalla lastaamisesta ja purkamisesta tulee normaalia.</p> <p>Pyöräpysäköintinormin osalta näemme, että huomiota tulee kiinnittää entistä enemmän pysäköinnin laatuun. Tavarapyörät on huomioitava ja pyörävarastojen tulee olla esteettömiä.</p>	<p>yhtenä toimenpiteenä pysäköintipolitiikassa.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Pysäköinninvalvonnan muutosten tavoitteena ei ole tehdä väärinpysäköinnistä sallittavampaa, mutta käyttää neuvontaa enemmän keinona virhemaksujen sijaan. Tällä voi pidemmällä tähtäimellä olla positiivinen vaikutus väärinpysäköintien määrään, kun autoilijat oppivat pysäköimään oikein.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
<p>Tampereen ylioppilaskunta TREY</p>	<p>Toimenpidekokonaisuudet ovat selkeitä ja konkreettisia. Pysäköintipolitiikan tulee ohjata muuttuvaa kaupunkia panostamaan kestäviin liikkumismuotoihin sekä kehittää kaupunkia saavutettavammaksi kaikille kävelijöille, pyöräilijöille ja apuvälineen kanssa liikkuville. Nämä tavoitteet toteutuvat pääasiassa hyvin luonnoksessa. Toivoisimme kuitenkin huomion kiinnittämistä myös jalankulku- ja pyöräilyväylien panostamisessa yhtenäisyyteen, käytettävyyteen ja viihtyvyyteen. Merkittävillä</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Käveltävän kaupungin periaatteet määritellään tarkemmin käynnissä olevan Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040. Väyliin liittyvät toimenpiteet käsitellään keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja tarkemman suunnittelun katusuunnitelmissa</p>



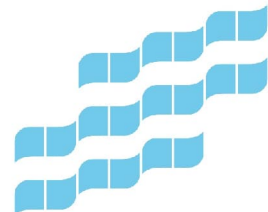
	<p>jalankulku- ja pyöräilyväylillä liikkumisen tulee olla sujuvaa, katkotonta ja turvallista. Kävely- ja pyöräilyväylien tulee olla laadukkaita ja hyvin hoidettuja vuoden ympäri. Kaupunkitilan kehittäminen käveltävän kaupungin periaatteiden mukaisesti saisi näkyä luonnoksessa selkeämmin sanoitettuna.</p> <p>Pysäköintinormin keventämisessä toivomme, että pysäköintinormista luovutaan keskusta-alueella ja keskeisimpien joukkoliikennereittien varrella opiskelija-asuntokehteissa. Opiskelija-asuntokehteissa pienempi osuus asujista käyttää autoa, jolloin nykyisen pysäköintinormin noudattaminen rakennettaessa ei tuo hyötyä opiskelija-asuntokehteiden asukkaille. Myös muualla kaupungissa pysäköintinormia tulee keventää kaupunkitilan vapauttamiseksi ja asumiskustannusten madaltamiseksi.</p> <p>Positiivista on, että pysäköintipolitiikan luonnoksessa ohjataan jo siirtämään pysäköintiä maan alle ja keskitettyyn pysäköintiin kaupunkitilan vapauttamiseksi. Tätä tukevat toimenpiteet 5.3. ja 5.4., joissa pyritään takaamaan laadukas liityntäpysäköinti henkilöautoille ja mikroliikkumisvälineille. Lisäksi luonnoksessa on selkeästi nähtävissä linjat, miten kaupunki tukee vähäpäästöistä liikennettä antamalla vähäpäästöisille ajoneuvoille alennuksen pysäköintimaksuihin ja lisäämällä sähköautojen latauspisteitä. Kaupunkipyörät palvelevat luonnoksessa</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Pysäköintinormin päivittäminen tulee tapahtumaan erillisenä työnä myöhemmin, arviolta vuosina 2026–2027.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
--	---	---



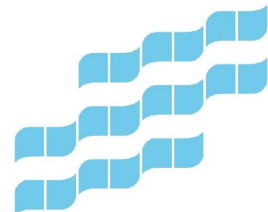
	<p>kampusalueita ja keskeisiä opiskelija-asumiskeskittymiä. Näiden myötä toivoisimme myös raitiotieverkkoa ja lähijunaliikennettä kehitettävän osana opiskelijamyönteistä joukkoliikennejärjestelmää.</p>	
Ssä-Suomen poliisilaitos	<p>Ssä-Suomen poliisilaitos yhtyy käsitykseen siitä, että pysäköinnin tulee jatkossakin olla helppokäyttöistä, turvallista sekä saavutettavaa. Ssä-Suomen poliisilaitos korostaa sitä, että myös muualta kuin Tampereen sisältä tulevat, esimerkiksi ulkopaikkakuntalaiset, ymmärtävät pysäköinnin "pelisäännöt". Tiedottamisen ja selkeiden informaatiokanavien merkitystä olisi perusteltua korostaa niin julkisissa lähteissä kuin paikan päällä mahdollisuuksien mukaan.</p> <p>Jakelu- ja huoltoliikenteen osalta ohjeistuksen tulisi olla selkeää ja yksiselitteisesti ymmärrettävää. Lisäksi näillä alueilla olisi poliisin käsityksen mukaan hyvä määritellä kaduilta selkeät ja merkityt alueet. Tältä osin on hyvä huomioida esimerkiksi runsaasti lisääntynyt ruokalahettipalvelutoiminta ja sen vaikutukset pysäköintiin.</p> <p>Poliisin näkemyksen mukaan pysäköinnin visiossa turvallisuuden merkitystä ei voi koskaan ylikorostaa. Sen voisi nostaa jopa hieman muiden visiossa esiintuotujen seikkojen yläpuolelle. Turvallisuudesta huolehtiminen on poliisin näkemyksen mukaan kaiken</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi. Jakelun pysäköintipaikkojen toteuttaminen on tunnistettu pysäköintipolitiikassa toimenpiteenä. Ruokalahetit voivat hyödyntää kuormauspaikkoja lyhytaikaiseen ruoan noutoon.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Turvallisuus on tärkeä lähtökohta, mutta työryhmä ei halua korostaa yhtä tavoitetta ylitse muiden, koska muutkin tavoitteet ovat erittäin tärkeitä.</p>



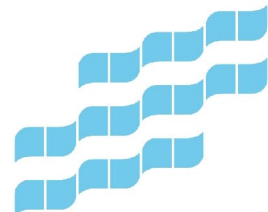
	<p>lähtökohta ja perusta, joihin muut visioiden aiheet toteutukseen perustuvat.</p> <p>Pyöräpysäköinnin saavutettavuuden osalta poliisi painottaa turvallisia ja helppokäyttöisiä paikkoja, joissa pyörä voidaan lukita kiinteästi runkolukittavaan telineeseen tai muuhun sopivaan kiinteään kohteeseen mahdollisimman useassa paikassa. Erityisesti kesäaikaan polkupyörävarkauksia tapahtuu runsaasti. -- Kiinteillä lukituspaikoilla ja -järjestelyillä pystytään todennäköisesti ennaltaehkäisemään anastusrikoksia ja siten suojaamaan paremmin yksilön oikeutta omaisuuden suojaan. Mikäli säilytyspaikat koetaan turvallisiksi, myös pyörien käyttö oletettavasti lisääntyy.</p> <p>Pyöräpysäköinti ja sähköpotkulaudat: Molemmille kulkuvälineille on poliisin näkemyksen mukaan tarvetta merkityille lisäpysäköintialueille ja -tiloille. Poliisista on ollut edustus Tampereen kaupungin sähköpotkulautoja koskevassa työryhmässä ja siinä ilmenneet kehitysehdotukset ja tulevassa sopimuksessa mainitut parannukset - mukaan luettuna merkityt pysäköintipaikat - ovat kaikkineen positiivisia ja kannatettavia. Se, onko työryhmässä ilmenneitä seikkoja perusteltua lisätä tarkemmin lausunnon kohteena olevaan asiakirjaan, jätetään kaupungin harkintaan.</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Otetaan huomioon pyöräpysäköinnin toteutussuunnittelussa. Tampere käyttää yleisessä pyöräpysäköinnissä vain runkolukittavia telineitä.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Pysäköintipolitiikka huomioi riittävällä tasolla sähköpotkulautojen pysäköintiin liittyvät toimenpidetarpeet lyhyellä aikajänteellä.</p>
--	--	---



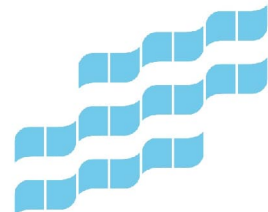
	<p>Pysäköinninvalvonnasta tiedottaminen on hyvä keino vaikuttaa muun ohessa pysäköinnin asianmukaisuuden ylläpitämiseksi sekä kansalaisten oikeusturvaseikkojen huomioimiseksi. Viranomaisyhteistyön jatkuva kehittäminen on tärkeää ja kannatettavaa.</p> <p>Poliisi korostaa pysäköintipaikkojen merkitsemisen selkeyttä niin ajoratamaalauksin kuin asianmukaisin liikennemerkein kaikkia kulkuvälineitä koskien sekä edelleen näiden jatkuvaa ja säännöllistä kunnossapitoa ja ajantasaisuuden tarkastamista.</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
<p>Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry</p>	<p>Automaattisten ajoneuvojen osalta on vielä vaikea arvioida, millä aikataululla ne mahdollisesti yleistyvät ja miten ne tulevat korvaamaan perinteistä autoilua. Näkemyksemme mukaan automaattisten ajoneuvojen vaikutusta pysäköinnin tarpeeseen onkin vielä vaikea arvioida.</p> <p>Verkkokaupan muutos edellyttää myös erilaisten jakelupalveluiden huomioon ottamista pysäköintiratkaisujen toteuttamisessa. Alueellisissa pysäköintiratkaisuissa on hyvä ottaa huomioon tarve lyhytaikaiselle pysäköinnille asuinpaikan läheisyydessä.</p> <p>Pysäköintipolitiikassa ei ole juurikaan käsitelty markkinaehtoisen pysäköinnin toteuttamismahdollisuuksia. Teemaa on käsitelty pysäköintilupien hinnoittelumallin ja keskitetyn</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Lisätään maininta markkinaehtoisen pysäköinnin selvittämistarpeesta pysäköintinormia uudistettaessa.</p>



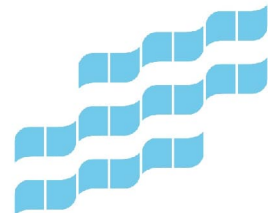
	<p>pysäköintimallin yhteydessä sekä käyttäjä maksaa -periaatetta käsiteltäessä. Tulevaisuudessa markkinaehtoisuus tulee enenevässä määrin ohjaamaan pysäköintiratkaisujen toteutusta ja olisikin hyvä pohtia markkinaehtoisen pysäköinnin toteutusmahdollisuuksia esimerkiksi rajatuilla alueilla.</p> <p>Etenkin pääkaupunkiseudulla raskaan liikenteen lyhytaikaisten pysäköintipaikkojen (ajantasauspysäköinti) puute on ongelma. Mikäli Tampereella (kaupunkiseudulla) on havaittu tarpeita ratkaista vastaavaa ongelmaa, kannattaa se huomioida pysäköintipolitiikassa.</p> <p>Pysäköintipolitiikassa todetaan Tampereen strategiaa 2030 käsittelevässä kohdassa, että erityisesti normia tulee keventää APA-asumisen, erityisryhmien ja opiskelijoiden asumisen osalta. Rakli kiinnittää huomiota siihen, että pysäköintinormin tulee perustua lähtökohtaisesti pysäköinnin tarpeeseen ja alueelliseen tarkasteluun (kohteen käyttäjät, joukkoliikenne, etäisyys keskustasta tai muut vastaavat seikat), eikä rahoitus- tai hallintamuoto saa olla ohjaava tekijä. Pysäköintinormin pitää kohdella tasapuolisesti eri rahoitusmuodoilla rakennettavia saman käyttötarkoituksen kohteita.</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Pitkän matkan raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttaminen on pohdittava seudullisesti yhteistyössä yli kuntarajojen tieviranomaisen kanssa.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p>
--	--	---



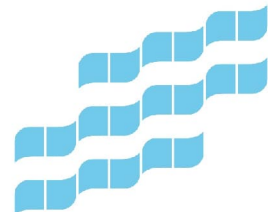
	Pysäköintipolitiikassa käytetään termiä "ilmainen" ja ehdotamme harkittavaksi, olisiko asiaa paremmin kuvaava termi "maksuton".	Muutetaan termiksi maksuton.
Pirkanmaan ELY-keskus	<p>Selkeänä tavoitteena on viedä keskustan pitkäaikaista pysäköintiä maan alle ja laitoksiin, mikä onkin hyvä tavoite katutilankin kannalta. Pysäköintipolitiikka sisältää keskustan LJS:n mukaisen ajoyhteyden Rantaväylän tunneliin toteutettavasta Näsikallion eritasoliittymästä maanalaiseen pysäköintiin. Tämänhetkinen tunnelin liittymäratkaisu perustuu Amuritunneliin, joka on katuyhteys Rantatunnelista maan päälle Amuriin. Rantaväylän eritasoliittymästä tulee siis olla myös yhteys maan päälle, ei pelkästään maanalaiseen pysäköintiin. Jos ratkaisua halutaan Amuritunnelin osalta muuttaa, täytyy myös vaatimukset Rantaväylän tunneliin liittymisen osalta selvittää ja varmistaa jatkosuunnittelun alkuvaiheessa.</p> <p>Liityntäpysäköintiä tulisi kehittää sellaisiin paikkoihin, missä autoliikenteen saavutettavuus on hyvä ja joukkoliikennetarjonta riittävän hyvää. Tärkeää liityntäpysäköinti on erityisesti keskustaan saapuvalla autoliikenteelle. Säätulojen tärkeimmät autoliityntäpaikat on hyvin tunnistettu, mutta paikkojen määrä voisi olla esitettyä suurempikin.</p> <p>Keskustassa pysäköintipaikkamäärät ovat raportin nykytilaselvityksen mukaan kasvaneet ja siirtyneet keskistettyihin pysäköintilaitoksiin. Tämä ilmenee myös</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Otetaan huomioon tarkemmassa jatkosuunnittelussa.</p> <p>Liityntäpysäköinnin määrä perustuu erilliselvityksen arvioon liityntäpysäköinnin kysynnästä ja edustaa vain Tampereen alueelle toteutettavaa määrää. Kaupunki tekee seudullista yhteistyötä liityntäpysäköinnin synnyttämiseksi lisäksi kuntarajojen taakse.</p> <p>Pysäköintipaikkojen toteuttaminen on rakennusluvan edellytys, joten asia lähtökohtaisesti toteutuu. Vaiheittain</p>



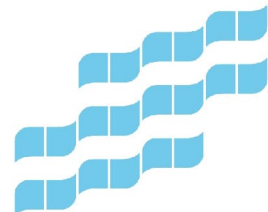
	<p>laadituissa asemakaavoissa, jotka niissä annettujen määräysten kautta mahdollistavat normin mukaisten autopaikkojen sijoittamisen laitoksiin. Tähän liittyy epävarmuuksia siitä, kuinka kaavan toteutuessa varmistetaan kaavan ulkopuolella edellytettävien autopaikkojen saatavuus.</p> <p>Tampereen kaupunki kaavoittaa erikseen maanpäällisiä ja maanalaisia asemakaavoja. Maanalaisilla asemakaavoilla mahdollistetaan useimmiten laajoja pysäköintihalleja keskusta-alueelle. Nämä maanalaiset pysäköintitilat mahdollistavat maanpäällisissä kaavoissa osoitettujen mittavien täydennysrakennushankkeiden pysäköintiratkaisut. Maanalaisiin pysäköintihallien myötä mahdollistuu myös pintapysäköinnin ja maanpäällisten pysäköintihallien korvautumista uudisrakentamisella. Näiden asioiden kytkeytymiseen on tarpeen kiinnittää huomiota kun arvioidaan kaavojen toteuttamista. Huomiota on tarpeen kiinnittää myös maanalaisten pysäköintihallien sisäänajoramppien toteuttamiseen. Mikäli mittavia maanalaisia pysäköintihalleja toteutetaan osittaisina siten, että niille suunnitellut keskustan ulkopuoliset sisäänajot eivät toteudu vaan nojataan nykyisiin esim. Hämpin parkin sisäänajoihin, muodostuu keskustaan lisää liikennettä sekä siitä aiheutuvaa melua ja ilmanlaadun heikkenemistä tavalla, joka on vastoin maanpäällisten kaavojen liikenne- ja meluennusteita.</p>	<p>toteutuvat pysäköintilaitokset voivat kuitenkin olla haasteellisia, ja näissä tapauksissa asiaan on tapauskohtaisesti kiinnitettävä huomiota.</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>
--	---	--



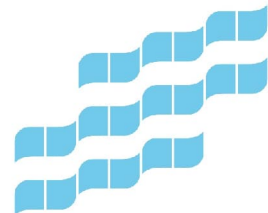
<p>Tampereen kaupungin vammaisneuvoston esteettömyystyöryhmä</p>	<p>sivu 14: Pysäköintilupien luettelo Esteettömyystyöryhmä toivoo, että luettelossa mainitaan myös LE-tunnus yhtenä pysäköintiluvan muotona, vaikka se ei olekaan maksullinen (0 eur). Perustelu: LE-tunnukset tuomat pysäköintioikeudet ovat niin ainutlaatuiset, että listaus olisi tästä syystä tarpeen.</p> <p>sivu 25: Pyöräpysäköinnin saavutettavuus, toimenpide 1. Lisätään loppuun lause: ”Pyöräpysäköinnin sijoittamisessa varmistetaan esteetön kulku liikkumisen apuvälineillä.” Työryhmä on tunnistanut ennakkotapauksia, joissa suuret pyöräpysäkit ovat tukkineet esteettömän kulun erityisesti sisäänkäynneissä.</p> <p>sivu 38: Sähköpotkulautojen pysäköinti, toimenpide 1: Lisätään loppuun lause: ”Pyöräpotkulautojen pysäköintipaikoissa varmistetaan esteetön kulku liikkumisen apuvälineillä.”</p> <p>sivu 46: Liikkumisesteisen (LE) pysäköinti: Työryhmä toivoo LE-termin käyttöä muodossa Liikkumisesteinen (LE), eikä liikuntaesteinen (otsikko ja toimenpidelaatikon viimeinen lause).</p> <p>Työryhmä toivoo lisäksi, että toimenpide 1. kohdassa avataan LE-tunnuksen tuomat oikeudet. Jos tälle ei ole</p>	<p>LE-tunnuksen myöntää Traficom. Luettelossa on mainittu vain kaupungin myöntämät pysäköintiluvat.</p> <p>Lisätään esitetty lause.</p> <p>Lisätään esitetty lause.</p> <p>Muutetaan esitetyn mukaisesti</p> <p>Lisätään lähteen linkki</p>
--	---	---



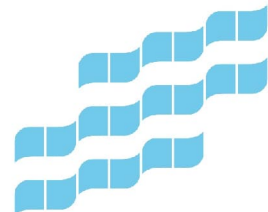
	<p>tilaa toimenpide-kohdassa, niin toivomme, että kohdasta tehdään lisäliite, jossa oikeudet avataan liikenne- ja viestintäviraston linjauksen LE-tunnuksen käytöstä.</p> <p>sivu 46: Liikkumisesteisen (LE) pysäköinti, toimenpide 5: Esteettömyystyöryhmä toivoo, että sähköisen LE-luvan rinnalla edelleen hyväksyttäisiin paperisen LE-luvan käyttö. Se on tärkeää näkövammaisten henkilöiden sekä nettiä käyttämättömien henkilöiden yhdenvertaisuuden kannalta. Esteettömyystyöryhmä huomioi tässä myös Tampereen seudun näkövammaiset ry:n esteettömyystyöryhmän samaa asiaa koskettaneen lausunnon.</p>	<p>Lisätään maininta näkövammaisten tarpeiden huomioimisesta mahdollisen sähköisen LE-luvan käyttöönotossa. Sähköisen LE-luvan edistäminen vaatii lakimuutoksen, eikä asian edistäminen ole tälle hetkellä ajankohtaista</p>
<p>Finnpark Oy</p>	<p>Velvoitepaikkojen osalta on hyvä asia, että politiikalla pyritään ohjaamaan velvoitepaikkojen sijoittelu keskitettyihin laitoksiin. Näin pystytään osaltaan vaikuttamaan pysäköintimahdollisuuksien syntymiseen esim. asuntovaltaisilla alueilla, joihin kaupallisen pysäköinnin rakentaminen on erittäin haastavaa. Samalla keskitetyllä laitoksella nimeämättömine paikkoineen pystytään tehokkaampaan maankäyttöön, kun pienemmälle pinta-alalle pystytään tehokkaammin mahdollistamaan eri käyttötarkoitusten pysäköintimahdollisuus --.</p> <p>Velvoitepaikkojen suhteen on mielestämme kuitenkin huolehdittava siitä, että normi on voimassa kaikille</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p> <p>Merkitään tiedoksi</p>



	<p>rakennuksille. Nykyisessä normissa olevat helpotukset peruslaskukaavaan ovat hyviä ja perusteltuja, mutta kokonaan velvoitteesta vapautuminen ei ole realistista sekä asettaa eri kiinteistön omistajat eriarvoiseen asemaan. Tällä tavoin myös järjestelmän ja säädösten ennustettavuus heikkenee, joka vaikeuttaa kiinteistöinvestointeja.</p> <p>Henkilöautopaikkojen tehokasta käyttöä pohdittaessa tulee huomioida se, että pysäköintilaitoksissa paikkojen tehokas käyttö on jokaisen operaattorein perustoimintaa ja laitoskohtaisesti tällaista tapahtuu jo automaattisesti. Jos toisaalta tehokkaalla käytöllä pohditaan taloyhtiöiden pihossa olevien autopaikkojen käytön tehostamista, niin tällöin tulee huomioida se, että ne ovat yksityisessä omistuksessa --. Näiden paikkojen käyttö tai käytön tehostaminen on täysin riippuvaista paikkojen omistajien tahtotilasta ja siihen kaupungin yleisellä pysäköintipolitiikalla ei pystytä vaikuttamaan. Kaupunki voinee ainoastaan luoda edellytyksiä paikkojen paremmalle käytölle, mutta mitään pakottavaa keinoa tähän ei ole.</p> <p>Pohdittaessa paikkojen tehokkaampaa käyttöä laitospysäköinti versus kadunvarsipysäköinti, niin perusajatus pysäköinnin ohjaaminen keskitettyihin laitoksiin on hyvä. Kuitenkin on muistettava, että katupysäköinti palvelee toisaalta hieman erilaista pysäköintitarvetta kuin laitospysäköinti. Näin ollen</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Pysäköinnin tehostamisella tarkoitetaan luonnoksessa kaikkien paikkojen, niin yksityisten kuin yleistenkin, käytön tehostamista. Pysäköintipolitiikassa on mainittu laitosten osalta toimenpiteenä tehdä myös laitoille käytön tehostamissuunnitelma vuonna 2025. Yksityisten alueiden osalta käytön tehostaminen (Smart Parking) edellyttää ehdottomasti taloyhtiöiden omaa halua tehostaa pysäköintiä, eikä kaupungilla ole määräysvaltaa sen synnyttämiseksi.</p> <p>Pysäköintipolitiikassa on tunnistettu kadunvarsipysäköinnin tärkeimmäksi tarpeeksi nimenomaan lyhytaikaisen asiointipysäköinnin mahdollistaminen, mitä tulee mm. suunnitelma muuttaa kadunvarsipysäköinnin hinnoittelua</p>
--	---	--



	<p>katupysäköintiä on säilytettävä ja kehitettävä etenkin lyhytaikaisen asiointipysäköinnin ehdolla. Edelleen siis se strategia, että kaupungin keskusta pitäisi olla saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla – myös henkilöautoilla – tukee myös kadunvarsipysäköinnin säilyttämistä.</p> <p>Kadunvarsipysäköinnin maksutapoja mietittäessä tulisi olla varovainen siitä, ollaanko korttimaksamisen mahdollistavia katupysäköintiautomaatteja poistamassa ajan kuluessa kokonaan. Tähän mielestämme hyvä muistaa, että esimerkiksi sähköautojen yleisten pikalatausasemille on nyt juuri tullut nimenomainen velvollisuus mahdollistaa latauksen maksaminen myös korttimaksulla. Pelkkä applikaatiolla maksaminen tuskin siis tulee olemaan julkisen palvelun osalta mahdollista.</p> <p>Pysäköintidatan saamisen ja yleisen jakamisen suhteen tulisi mielestämme olla politiikan suhteen maltillisia. Pysäköintipolitiikassa olisi tunnistettava se, että monet pysäköintikiinteistöjen yksityisen omistajat (esim. kauppakeskukset) pitävät kävijä- ja käyttäjädataansa omana, itse hyödynnettävänä omaisuutena. Tämä on hyvä huomioida siinä, kuinka kaupunki saa dataa toimijoilta. Tässä siis jälleen on toimittava yhteistyössä yksittäisten toimijoiden kanssa samoin kuin edellä mainitut yksityisten taloyhtiöiden pysäköintipaikkojen hyödyntämisessä.</p>	<p>progressiiviseksi sekä laajentaa maksullisen pysäköinnin aikoja myös iltoihin ja öihin.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Muutetaan raporttia siten, että pysäköintiautomaateista (sis. korttimaksaminen) luopumisesta tehdään erillinen selvitys vuosien 2028–2029 aikana. Selvityksen perusteella arvioidaan, onko korttimaksaminen syytä säilyttää maksukeinona jatkossakin.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Pysäköintipolitiikkaan on kirjattu toimenpiteeksi lisätä yhteistyötä kiinteistöjen omistajien ja pysäköintioperaattoreiden kanssa datan hyödyntämiseksi. Yhteistyön tavoitteena on sopia käytännön datan saatavuudesta, käytöstä ja käytön rajoituksista.</p>
--	---	--



	<p>Yhteenvetona voitaisiin siis todeta pysäköintipolitiikan ehdottamien toimenpiteiden suhteen se, että kaupungin toimintamahdollisuudet rajoittuvat lähinnä sen itse omistamiin kiinteistöihin eli katuihin ja muihin yleisiin alueisiin. Samoin erilaisia lupapalveluita hankittaessa tai esimerkiksi liityntäpysäköintimahdollisuuksia luodessa tulee aina muistaa kaupunkia sitovat lait julkisista hankinnoista sekä etenkin kilpailulainsäädäntö. Monille pysäköintipolitiikassa viitattuihin toimenpiteisiin tai keinoihin liittyy ainakin osin toimivia markkinavoimia, joihin kaupungin julkisena toimijana täytyy olla erittäin varovainen, jotta kaupunki ei säädösten vastaisesti aiheuta häiriötä kilpailuilla markkinoilla.</p>	<p>Merkitään tiedoksi</p>
--	---	---------------------------

