

TAMPEREEN PYSÄKÖINTIPOLITIIKKA 2025-2040



TAMPERE.
FINLAND

Esipuhe

Maailman toimivinta pysäköintiä ihmisille ja yrityksille

Tampereen kaupunkiseutu tavoittelee kehitystä ja kasvua kestäväällä tavalla. Tampere on vuoteen 2040 mennessä noin 300 000 asukkaan viihtyisä, turvallinen ja houkutteleva kaupunki niin asukkaille kuin elinkeinoelämälle. Samalla Tampere on kestävästä liikenne- ja pysäköintijärjestelmän edelläkävijä.

Tampereella hyväksyttiin ensimmäinen pysäköintipolitiikka vuonna 2016. Tampereelle nyt toista kertaa laadittu pysäköintipolitiikka konkretisoi Tampereen strategioissa 2030 ja 2035, Pormestariohjelmassa 2023-2025 ja 2025-2029, Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartassa ja muissa kaupungin ohjelmissa pysäköinnille asetettuja tavoitteita. Näissä on myös nostettu esille pysäköintipolitiikan päivitystarve. Käsissä olevassa pysäköintipolitiikassa on asetettu sekä hyvin pitkän tähtäimen tavoitteita aina vuoteen 2040 asti että lukuisia toimenpiteitä, jotka on tehtävä jo lähivuosina.

Kaupunki ja maailma sen ympärillä ovat jatkuvassa muutoksessa. Liikkuminen, asuminen, asiointikäyttäytyminen, palvelut, työnteko ja teknologia ovat vuonna 2040 aivan erilaisia kuin tänä päivänä. Tästä syystä pysäköintipolitiikka on hyvä päivittää myös jatkossa noin joka toinen valtuustokausi. Muutostenkin keskellä pysäköinnin peruspilarit tulevat kuitenkin säilymään. Pysäköinnin on oltava autoilijoille ja pyöräilijöille helppokäyttöistä, turvallista ja hyvin saavutettavaa.

Tampereella, toukokuu 2026

Tiivistelmä

Kaupunki muuttuu

Pysäköinnin näkökulmasta on tunnistettavissa erilaisia toimintaympäristön muutostekijöitä, joilla tulee olemaan vaikutuksia pysäköintiratkaisuihin. Tällaisia ovat muun kaupungin kasvu ja tiivistyminen sekä muutokset työnteossa, asiointikäyttäytymisessä ja liikkumisessa. Myös uudet palvelut ja teknologiat tulevat vaikuttamaan merkittävästi pysäköintiin.

Koska kaupunki haluaa kasvaa, on pysäköintiratkaisujen tulevaisuudessa edistettävä omalta osaltaan kaupungin vetovoimaisuutta. Monipuolisen asumisen lisäksi on pystyttävä tarjoamaan monipuolisia ja joustavia pysäköintipalveluja. Etätyön ja verkkokaupan yleistymisen myötä pysäköintitarve on päivisin asunnon läheisyydessä suurempi, kun taas työpaikan ja kaupan läheisyydessä pienempi kuin nykytilanteessa. Sen sijaan jakelupalveluille tarvitaan enemmän lyhytaikaisia pysähtymismahdollisuuksia asuntojen, toimistojen, liiketilöiden ja palvelujen läheisyydessä.

Tampereen tavoitteena on kasvattaa voimakkaasti kestävien kulkutapojen käyttöä. Tällöin henkilöautojen pysäköintitarve erityisesti määränpäässä pienenee, koska autoilla tehdään vähemmän matkoja. Pyörien ja muiden mikroliikkumisvälineiden pysäköintitarve puolestaan kasvaa sekä lähtö- että määränpäässä. Teknologian ja palveluiden kehittyminen tulee johtamaan siihen, että pysäköinti on tulevaisuudessa hyvin helppoa käyttäjälle. Automaattisten ajoneuvojen mahdollinen yleistyminen muuttaa autoilua ja pysäköintiä todella merkittävästi, koska ajoneuvot voivat olla liikenteessä lähes jatkuvasti ja tämä tarjoaa paljon erilaisia

mahdollisuuksia käyttää autoja tehokkaammin esimerkiksi erilaisissa kimpakuljetuksissa.

Pysäköinti toteuttaa kaupungin strategioita ja ohjelmia

Pysäköintipolitiikka on osa kaupunkisuunnittelua ja keskeinen työkalu Tampereen liikenne-, elinkeino-, ympäristö- ja asuntopoliittisten tavoitteiden saavuttamisessa. Tampereen strategia 2030 ja 2035, Pormestariohjelma 2023-2025 ja 2025-2029 sekä Hiilineutraali Tampere 2030 tiekartta määrittävät pysäköintipolitiikan tavoitteita ja toimenpiteitä. Koska pysäköinnillä on suuri rooli keskustan kehittämisessä, on Kantakaupungin vaiheleiskaavalla, Keskustan strategisella osayleiskaavalla, Viiden tähden keskustan kehittämisohjelmalla ja Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla 2040 merkittävä rooli pysäköintipolitiikan laadinnassa. Lisäksi pysäköintipolitiikkaan vaikuttavat lukuisat muut kaupungin toimintaa ohjaavat strategiat ja linjaukset, joita uusitaan ja päivitetään valtuustokausittain.

Autokanta sähköistyy ja pysäköinti keskittyy vähitellen

Tampereella oli vuoden 2023 lopussa noin 100 000 liikennekäytössä olevaa henkilöautoa. Määrä on pysynyt hyvin vakiona viimeisten 10 vuoden ajan. Ladattavien sähköautojen osuus on noin 10 % autokannasta ja kasvaa nopeasti. Uusista autoista ostetaan yli puolet ladattavina. Karkeasti arvioiden vuonna 2030 autokannasta 40 % on ladattavia.

Henkilöautojen pysäköintipaikoista valtaosa on tonteilla maantasossa. Keskitetyt rakenteelliset ratkaisut ovat kuitenkin yleistyneet viime aikoina. Keskitettyä yleistä laitospysäköintiä on

erityisesti keskustassa, mutta myös Tampereella, Ranta-Tampereella, Hervannassa ja Tullissa. Pysäköinti on keskustaa lukuun ottamatta pääosin ilmaista. Hinnat keskustassa ovat kasvaneet maltillisesti viimeisten 10 vuoden aikana. Asuntoja, toimistoja ja liiketiloja rakennettaessa on edellytetty vähemmän autopaikkojen toteuttamista kuin aiemmin.

Asukkaat ja yritykset ovat varsin tyytyväisiä nykyisiin pysäköintiratkaisuihin

Työn aikana on toteutettu asukas- ja yrityskyselyt. Yli 1000 asukasta on vastannut paneelikyselyyn ja yli 200 yritystä on haastateltu puhelimitse. Lisäksi yli 50 sidosryhmän edustajaa on osallistunut pysäköintipolitiikan laadintaan sidosryhmähaastattelussa ja -työpajoissa

Tampereelaiset ovat varsin tyytyväisiä oman asuinalueensa pysäköinnin toimivuuteen. Vastaajista 72 %, joilla on auto vähintään satunnaisesti käytössä, arvioi pysäköinnin toimivan omalla asuinalueellaan erittäin tai melko hyvin. Vastaajista 24 % arvioi pysäköinnin toimivan melko tai erittäin huonosti. Vastaajat arvioivat tärkeimmiksi pysäköinnin ominaisuuksiksi turvallisuuden, paikkojen riittävyyden ja vaivattomuuden. Vastaajien mielestä eniten kehitettävää heidän odotuksiinsa nähden on pysäköintipaikkojen edullisuudessa, pysäköinnin vaivattomuudessa, pysäköintipaikkojen läheisyydessä ja riittävydessä.

Myös tampereelaiset yritykset pitävät pysäköintijärjestelyjä yleisesti ottaen hyvinä. Vastaajista 76 % piti yrityksen pysäköintijärjestelyjä erittäin tai melko hyvinä. Ydinkeskustan vastaajat suhtautuvat pysäköintijärjestelyiden toimivuuteen

kriittisemmin kuin muualla Tampereella. Yritykset pitävät pysäköintijärjestelyjä ja pysäköintipaikkoja tärkeinä sijaintipaikkaa valittaessa. Vastaajista 90 % arvioi pysäköintijärjestelyjen vaikuttavan erittäin paljon tai jonkin verran yrityksen sijaintipaikkaa valittaessa. Hyvät henkilöautojen pysäköintimahdollisuudet nähdään myös tärkeänä vetovoimatekijänä uusien työntekijöiden rekrytoinnissa (48 % vastaajista).

Visio: Toimivinta pysäköintiä ihmisille ja yrityksille

Tampereen kaupunki on todettu lukuisissa 2020-luvun tutkimuksissa Suomen vetovoimaisimmaksi kaupungiksi. Tampereen kaupungilla on voittamisen kulttuuri. Sitä kannattaa rohkeasti tavoitella myös pysäköinnin kohdalla. Tästä syystä pysäköinnin visioksi on valittu ”Toimivinta pysäköintiä ihmisille ja yrityksille”.

Vision saavuttaminen edellyttää, että pysäköinnille asetetut tavoitteet toteutuvat. Pysäköintiä on kehitettävä suunnitelmallisesti kohti visiota. Pysäköinnin tulee olla ensisijaisesti helppoa käyttää, turvallista ja vaivattomasti saavutettavaa. Lisäksi älykäs pysäköintijärjestelmä on tehokas, kestävä, monipuolinen, joustava ja elinvoimaa edistävä. Pysäköintiratkaisut edistävät myös kaupungin laajempia tavoitteita muun muassa kestävästä liikennejärjestelmästä ja kaupunkirakenteesta sekä elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamisesta.

Kuusi toimenpidekokonaisuutta toteuttaa visiota ja tavoitteita

Pysäköintipolitiikan vision ja tavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu toimenpideohjelma, joka käsittää kuusi toimenpidekokonaisuutta

alla olevan luettelon mukaisesti sisältäen lukuisia tarkemmin määritettyjä tehtäviä. Toimenpiteet on esitetty toteutettavaksi pääosin tämän vuosikymmenen aikana. Toimenpiteiden edistymistä on syytä arvioida valtuustokausittain ja tarvittaessa tehdä päivityksiä.

(1) Ensimmäisen kokonaisuuden muodostavat keskustan pysäköintiä edistävät toimenpiteet mukaan lukien jakelu- ja huoltoliikenteen pysäköintiratkaisut.

(2) Toisen kokonaisuuden muodostavat henkilöautojen ja pyörien pysäköintinormien päivittäminen sisältäen myös keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutuksen ja operoinnin toimintamallien laatimisen.

(3) Kolmannen kokonaisuuden muodostavat pyöräpysäköinnin ja sähköpotkuautojen pysäköinnin kehittäminen. Tärkeänä yksittäisenä toimenpiteenä on keskustan rakenteellisten pyöräpysäköintilaitosten toteuttaminen.

(4) Neljännen kokonaisuuden muodostavat henkilöautojen ja pyörien liityntäpysäköintiratkaisut.

(5) Viidennen kokonaisuuteen kuuluvat lukuisat pysäköintiin liittyvät palvelut, joita ovat muun muassa informaatio, sähkölataus, kunnossapito ja valvonta.

(6) Kuudennen kokonaisuuden muodostaa pysäköintidatan laaja hyödyntäminen suunnittelun ja päätöksenteon tueksi.

Toimenpiteiden osalta tunnistetaan niiden vaikutukset ja käyttäjäryhmät, joihin vaikutukset kohdistuvat. Vaikutuksissa huomioidaan myös seudulliset näkökulmat. Merkittävistä toimenpiteistä laaditaan kattavat vaikutusarviot. Toimenpiteitä laaditaan aktiivisessa vuorovaikutuksessa osapuolten kanssa, joihin toimenpiteillä on vaikutusta.

Sisältö

Esipuhe	2
Tiivistelmä	3
1. JOHDANTO	6
2. KAUPUNKI MUUTTUU	7
3. HAVAINTOJA PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA ROOLISTA	9
3.1. Pysäköinti tänään	9
3.2. Pysäköinti toteuttaa kaupungin strategioita ja ohjelmia	15
3.3. Asukkaiden, yritysten ja sidosryhmien näkemyksiä	19
4. VISIO JA TAVOITTEET	22
5. TOIMENPIDEKOKONAISUUDET	24
5.1. Keskusta	24
Pysäköinnin tavoitteellinen sijoittuminen 2040	24
Autopysäköinnin saavutettavuus	25
Pyöräpysäköinnin saavutettavuus	26
Katujen ja pysäköinnin älykäs jäsentely	27
Henkilöautopaikkojen tehokas käyttö	28
Pyöräpaikkojen tehokas käyttö	28
Aikarajoitukset, maksuvyöhykkeet, progressiivinen hinnoittelu ja maksuautomaatit	29
Pysäköintiluvat	31
Jakelu- ja huolto liikenne	32
5.2. Henkilöautojen ja pyörien pysäköintinormit ja keskitetty pysäköinti	34
Pysäköintinormien soveltamisohjeiden tarkentaminen	34
Nykyisten pysäköintinormien toimivuus	34
Pysäköintinormien päivitys	35
Keskitetyn pysäköinnin toteutusmalli	36

5.3. Pyöräpysäköinti ja sähköpotkulaudat	38
Pyöräpysäköinti yleisillä alueilla	38
Sähköpotkulautojen pysäköinti yleisillä alueilla	39
5.4. Liityntäpysäköinti	40
Pyörien liityntäpysäköinti	40
Henkilöautojen liityntäpysäköinti	41
5.5. Palveluiden kehittäminen	42
Reaaliaikainen info – autot	42
Sähköautojen ja raskaan liikenteen julkiset latauspisteet	43
Sähköisten mikroliikkumisvälineiden reaaliaikainen info ja lataus	44
Kunnossapito	44
Pysäköinninvalvonta	45
Tilausliikenteen ja taksien pysäköinti	47
Liikkumisesteisten (LE) pysäköinti	48
Moottoripyörät	48
5.6. Pysäköintidata päätöksenteon ja suunnittelun tueksi	49
5.7. Toimenpiteiden toteutus 2025-2030, vastuutahot, seuranta ja vuorovaikutus	50
6. VAIKUTUKSET	55
Liite 1: Pysäköintinormi autoille ja polkupyörille, YLA 17.1.2023	57
Liite 2: Tunnistettuja kehittämistarpeita pysäköintinormiin	57
Liite 3: Tunnistettuja kehittämistarpeita pysäköintilupiin	57
Liite 4: Pysäköintitutkimus asukkaille 2023, Innolink 28.11.2023 (erillinen muistio)	57
Liite 5: Pysäköintitutkimus yrityksille 2023, Innolink 28.11.2023 (erillinen muistio)	57

1. JOHDANTO

Tampereen nykyinen pysäköintipolitiikka hyväksyttiin yhdyskuntalautakunnassa 31.5.2016. Poliitikassa kuvattiin Tampereen pysäköinnin nykytilanne ja sen kehittämistarpeet. Niiden pohjalta laadittiin Tampereen pysäköinnin strategiset linjaukset ja kärkitoimenpiteet sekä laadittiin edistysellinen pysäköintinormisto. Pysäköintiä on kehitetty pysäköintipolitiikan mukaisesti ja useat vuosille 2014–2022 esitetyt toimenpiteet on toteutettu.

Vuoden 2016 jälkeen on pysäköintipolitiikan pysäköintinormia (luku 8.2) päivitetty kaksi kertaa. Lisäksi on laadittu lukuisia pysäköintiselvityksiä Tampereen kaupungin toimesta:

- Tampereen keskustan pysäköintitutkimus (2017)
- Liikuntaesteisten pysäköinti Tampereella (2018)
- Liikuntaesteisten uusien paikkojen kartoitus Tampereella (2018)
- Tampereen moottoripyöräpysäköintiselvitys (2019)
- **Pysäköintinormin päivitys, pysäköintipolitiikan luku 8.2 (2019)**
- Vieras- ja työmatkapysäköintikokeilun muuttaminen pysyväksi käytännöksi (2020)
- Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja tavoitetila 2040 (2021)
- Pysäköintitulojen toimenpidevaihtoehdot ja aluerajaukset (2021)
- Kunkun parkki light, ajoyhteystarkastelu (2022, yhdessä Finnparkin kanssa)
- Tampereen keskustan pysäköintitutkimus (2023)
- **Pysäköintinormin päivitys, pysäköintipolitiikan luku 8.2 (2023)**
- Pyörä- ja sähköpotkulautapysäköinnin yleissuunnitelma (2023)
- Diplomityö, Keskitetyn pyöräpysäköinnin kehittäminen – case Hiedanranta (2023, Aalto-yliopisto)

Lisäksi Tampereen kaupunkiseutu laati pysäköinnin seudulliset periaatteet vuonna 2019 sekä niiden täydennykset ja toimenpano-ohjelman vuonna 2021.

Anna-Kaisa Iksen pormestariohjelmassa vuosille 2021–2025 esitettiin, että pysäköintipolitiikka päivitetään valtuustokauden aikana. Pysäköintipolitiikan laatiminen on huomioitu myös Tampereen strategiassa 2030, Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartassa ja koko valtuustokaudelle laaditussa palvelusuunnitelmassa.

Pysäköintipolitiikan päivityksessä on huomioitu kaupungin nykyiset strategiset tavoitteet ja linjaukset sekä yhteiskunnan ja liikku-
misen tulevaisuuden trendit. Työssä on määritetty pysäköinnin visio ja tavoitteet vuoteen 2040, jotka ohjaavat pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä seuraavat noin kymmenen vuotta. Työ on tehty laajassa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kesken.

Samanaikaisesti pysäköintipolitiikan päivityksen kanssa on laadittu Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2040 sekä päivitetty kantakaupungin vaiheyleiskaavaa ja sen osana keskustan strateginen osayleiskaava. Pysäköintipolitiikka on laadittu yhteistyössä edellisten kanssa.

Pysäköintipolitiikan laadintaa on ohjannut seuraava ohjausryhmä:

Mikko Nurminen, pj.	Kaupunkiympäristön palvelualue
Jukka Lindfors, varapj.	Kaupunkiympäristön suunnittelu
Tero Tenhunen	Strateginen hankekehitys
Auli Heinävä	Kestävä asuminen ja rakentaminen
Pia Hastio	Yleiskaavoitus
Elina Karppinen	Asemakaavoitus
Pasi Halme	Katutilanvalvonta
Heli Toukoniemi	Kiinteistötoimi
Ari Vandell	Liikennejärjestelmän suunnittelu
Timo Seimelä	Liikennejärjestelmän suunnittelu

Ohjausryhmän tukena on toiminut pienryhmä, johon ovat kuuluneet Timo Seimelä, Jukka Lindfors, Ari Vandell, Pekka Stenman ja Laura Lettenmeier. Työn tekemisestä ovat vastanneet Juhani Bäckström ja Leena Gruzdaitis WSP Finland Oy:stä.

Työn kulku on esitetty viereisessä kaaviossa.



Kuva 1.1 Työn kulku.

2. KAUPUNKI MUUTTUU

Kaupunkilaiset eivät pysäköi pelkästään pysäköinnin takia. Pysäköinnin taustalla on aina tarve jostakin muusta. Tarve päästä esimerkiksi kotiin, työpaikalle, kauppaan tai vaikkapa kuntosalille. Myös ihmisten asenteet ja arvostukset muuttuvat. Lisääntynyt tietoisuus ilmaston lämpenemisestä ja sen mukanaan tuomista haitoista ovat muokanneet jo tänä päivänä ihmisten arjen toimintoja ja valintoja. Myös kaupungin kehittämisen tavoitteet muuttuvat. Kymmenen vuotta taaksepäin eivät esimerkiksi ympäristöasiat olleet tavoitteiden kärjessä. Nyt ne ovat kaupunkien kärkitavoitteita. Seuraavien vuosikymmenten aikana kaupungin pysäköintitarkoituksiin tulee vaikuttamaan useat muutokset, jotka kytkeytyvät tiiviisti kaupungin ja kaupunki-elämän laajempiin muutoksiin. Näitä on kuvattu lyhyesti seuraavassa. Ennustettaviin muutoksiin ja niiden vaikutuksiin liittyy myös aina huomattavia epävarmuuksia.

Kaupunki kasvaa

Tampereen väestökasvu on ollut muuta Suomea nopeampaa. Tampereen kaltaiset vetovoimaiset kaupungit haluavat jatkossakin kasvaa. Kaupungin väestösuunnitteen mukaan asukasmäärä tulee jatkamaan kasvuaan nykyisestä 250 000 asukkaasta jopa 300 000 asukkaaseen vuoteen 2040 mennessä. Yliopistokaupungille on ensiarvoisen tärkeää, että opiskelijat yhä useammin valitsevat Tampereen asuinpaikakseen myös opiskelujen jälkeen, jolloin väestön ikääntymistä saadaan hillittyä. Tulevaisuudessa on pystyttävä tarjoamaan monipuolisia asumisen vaihtoehtoja eri elämäntilanteisiin. Isossa kuvassa kaupungin on myös tiivistettävä, jotta se pystyy tarjoamaan kasvavalta kaupungilta edellytetyjä palveluja. Myös työpaikkamäärän ennustetaan kasvavan erityisesti keskustassa.

Mitä muutos tarkoittaa pysäköinnissä: Pysäköintitarkoituksien on edistettävä omalta osaltaan kaupungin vetovoimaisuutta. Monipuolisen asumisen lisäksi on pystyttävä tarjoamaan monipuolisia ja joustavia pysäköintipalveluja. Vaikka pysäköintitarkoitukset eivät ole tärkeimpiä kriteerejä asuin- tai työpaikkaa valittaessa, on niillä osalle väestöä merkitystä valintoja tehtäessä. Kasvava väestö lisää henkilöautojen pysäköintitarvetta, jos liikkumista ei pystytä ohjaamaan kohti kestäviä liikkumismuotoja. Kaupungin kasvaessa rajallista tilaa on pystyttävä jakamaan yhä useampien toimintojen kesken, mikä edellyttää pysäköintitarkoituksilta lisää tehokkuutta.

Työnteko muuttuu

Etätyö lisääntyi pandemian aikana huomattavasti eikä paluuta vanhaan tämän osalta ole. Tästä pitävät huolen erittäin kehittyneet etätyömenetelmät sekä etäyön mukanaan tuoma liikkuamisen ajansäästö. Sitran TYÖ 2040 -raportissa todetaan, että suurin yksittäinen työelämän muutos on se, että Suomi vanhenee. Eliniän kasvu on positiivinen asia, mutta työlle ja sen tekemiselle tämä tarkoittaa suurta muutosta. Jatkossa pitää jaksaa jatkaa työntekoa muodossa tai toisessa yhä vanhemmaksi. Sitran raportissa on laadittu kolme varsin erilaista skenaariota tulevaisuuden työelämästä.

Kunniolliset puurtajat -skenaariossa nykyisen kaltainen työsuhde säilyy osana työkuultuuria, mutta varsinainen työn sisältö muuttuu monilla monipuoliseksi ad hoc -keikkatyöksi. Työntekijöillä on varma palkka ja työsuhde, ja työnvälitysytykset löytävät oikean tekijän kuhunkin tehtävään helposti. Työnvälitystyöstä voi vaihtaa elämäntilanteen mukaan.

Taipuisat tekijätyypit -skenaariossa työ on hajautunut organisaatioista verkostoihin. Itsenäiset

yrittäjät ja työkollektiivit kokoontuvat rajatuksi ajaksi yhteen työskentelemään tietyn tehtävän parissa ja hajaantuvat muualle, kun työ on tehty. Jatkuva uuden oppiminen ja kouluttautuminen on tehty helpoksi ja kannattavaksi, joten yksilöt siirtyvät urallaan joustavasti asiantuntijatyöstä suorittavampiin keikkatöihin ja toisin päin.

Taikurien talous -skenaariossa on verrattain laajasti hyväksytty se, että vuonna 2040 pieni osa ihmisistä on merkittävästi tuottavampia kuin muut työskennellen globaaleissa yritysryppäissä. Tämä eliitti on valikoitunut, ja heidän työllään rahoitetaan laajasti yhteiskunnan palvelut sekä suuri osa muiden työstä. Rahalliset tuloerot kasvavat ja alueellinen epätasa-arvo on lisääntynyt.

Mitä muutos tarkoittaa pysäköinnissä:

Etätyön myötä auton pysäköintitarve päivisin asunnon läheisyydessä on suurempi ja työpaikan läheisyydessä pienempi kuin nykytilanteessa, koska autolla liikutaan vähemmän. Etätyön lisääntyminen vähentää myös auton omistustarvetta. Etätyön myötä ihmisten kiinnostus asua tiiviissä kaupunkiympäristössä saattaa olla nykyistä hieman pienempi. Ihmisten työpaikat todennäköisesti vaihtuvat useammin kuin nykyisin, mikä tarkoittaa myös nopeammin ja useammin muuttuvia pysäköintitarpeita.

Asiointikäyttäytyminen muuttuu

Verkkokaupan kasvu on vääjäämätöntä. Se on usein sekä asiakkaalle että myyjälle vaivattomin ja tehokkain tapa ostaa ja myydä tuotteita. Asiakas voi etsiä itselleen verkkokaupasta edullisimmat tuotteet nopeasti ja helposti. Myyjä ei tarvitse omaa liiketilaa tai jälleenmyyjä. Läkäämpi väestö osaa jo nyt tehdä yhä paremmin

verkko-ostoksia ja tulevaisuudessa diginatiivien osuus kasvaa merkittävästi iäkkäiden joukossa. On myös ennustettu, että tekoäly tulee nostamaan verkkokaupan uudelle tasolle. Verkkokaupan yleistymisen myötä jakelupalveluista tulee yhä nopeampia, tehokkaampia ja automatisoidumpia. Jakeluliikenne on todennäköisesti siirtynyt monin osin maan pinnasta ilmatilaan jakeluun kehitettyjen dronien myötä.

Asiointikäyttäytyminen on paljon muutakin ostoksilla käyntiä. Esimerkkinä voidaan mainita tapahtumat. Tampereen keskustasta tavoitellaan maan parasta kansainvälisen tason tapahtuma- ja kulttuurikeskittymää. Samalla tavoitteena on pidentää viipymiä ja vahvistaa keskustan ympärivuotisuutta.

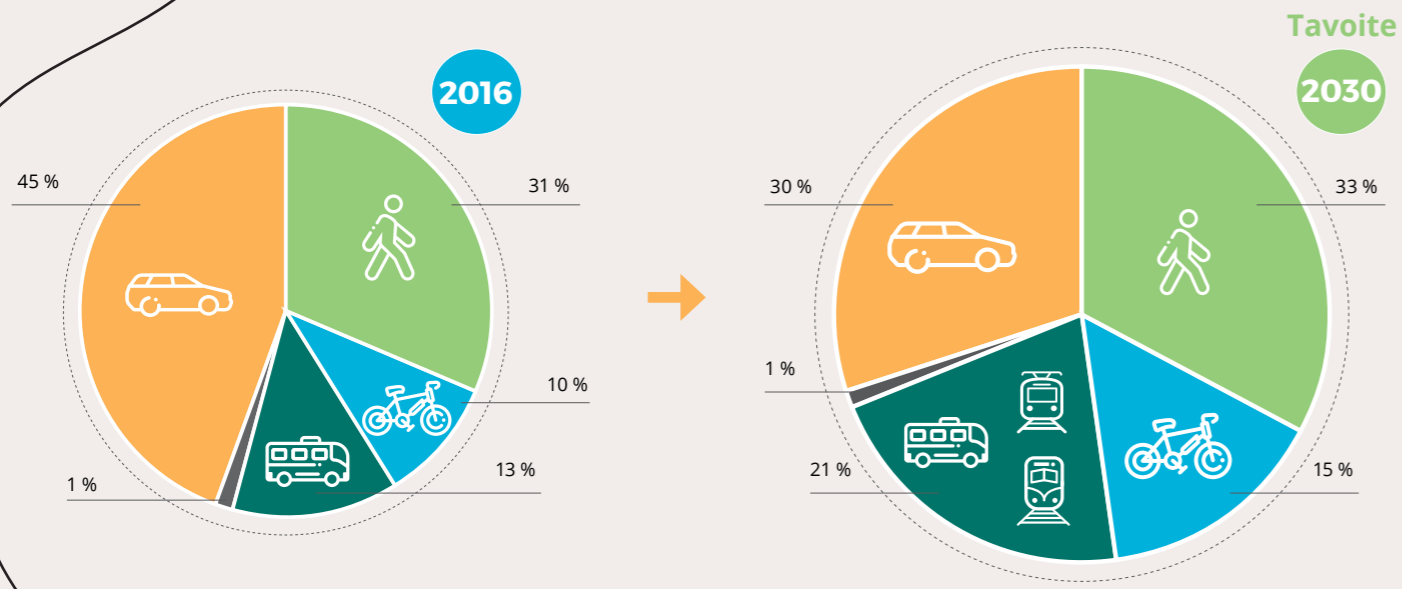
Mitä muutos tarkoittaa pysäköinnissä:

Auton pysäköintitarve asunnon läheisyydessä on suhteellisesti suurempi kuin asiointipaikan läheisyydessä nykytilanteeseen verrattuna. Jakelupalveluille tarvitaan enemmän monipuolisia pysähtymismahdollisuuksia asuntojen, toimistojen, liiketilojen ja palvelujen läheisyydessä. Keskustassa erityisesti pidempiaikainen asiointipysäköinti muuttuu ostospysäköinnistä tapahtumapysäköintiin.

Liikkuminen muuttuu

Tampereen tavoitteena on kasvattaa voimakkaasti kestävien kulkutapojen käyttöä ja kääntää autolla tehtävien matkojen osuutta laskuun. Kestävän kaupunkiliikenteen strategiassa (SUMP) on erittäin kunnianhimoinen tavoite tehdä jo vuonna 2030 matkoista 69 % kestäville liikkumismuodoilla (joukkoliikenne, kävely ja pyörä). Tavoitteen saavuttaminen edistää myös kaupungin hiilineutraaliustavoitetta pienentyneenä polttomoottori- ja dieselautojen käytöllä

Liikkuminen muuttuu



Kuva 2.1 Tavoitteelliset liikkumismuutokset vuodesta 2016 vuoteen 2030 ja muita pysäköintiin vaikuttavia muutostekijöitä.

sekä pienempänä tarpeena rakentaa pysäköintialueita- ja laitoksia. Samalla kaupunkiympäristöstä on mahdollista tehdä vihreämpää ja viihtyisämpää. Ihmisten asenteiden muutoksiin liittyvät suurimmat epävarmuudet sen osalta, miten valmiita ollaan luopumaan autolla tehdyistä matkoista. Paljon puhutaan esimerkiksi siitä, että nuoriso ei ole enää halukas ajamaan ajokorttia. Traficom:n tilasto kuitenkin osoittaa, että ajokortillisten määrä asukaslukuun suhteutettuna ei ole Tampereella laskenut viimeisten kymmenen vuoden aikana. Edellä mainitun tavoitteen saavuttaminen saattaa edellyttää kaupungilta voimakkaita ohjaustoimenpiteitä.

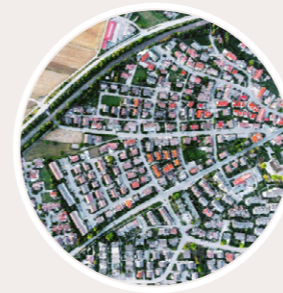
Mitä muutos tarkoittaa pysäköinnissä:

Henkilöautojen pysäköintitarve erityisesti määränpäässä pienenee, koska autoilla tehdään vähemmän matkoja. Myös auton omistus suhteessa väkilukuun pienenee. Pyörien ja muiden mikroliikkumisvälineiden pysäköintitarve kasvaa sekä lähtö- että määränpäässä.

Uudet palvelut ja uusi teknologia

Uudet palvelut ja uusi teknologia liittyvät hyvin kiinteästi toisiinsa kaupunkimuutoksessa. Teknologian kehityksen taustalla on lähes aina tavoitteena tarjota parempia palveluita kaupunkilaisille. Helposti myös ajatellaan, että se mikä on teknologisesti mahdollista saavuttaa suuren suosion. Tähän liittyy kuitenkin suuria epävarmuuksia. Esimerkiksi sähköpotkulaudat ja kaupunkipyörät ovat varsin yllättäen saavuttaneet useissa kaupungeissa suuren suosion, kun taas yhteiskäyttöautojen luultu läpimurto on jäänyt vaatimattomaksi merkittävistä panostuksista huolimatta. Toinen piirre teknologian ja palveluiden osalta on se, että niiden käynnistyminen tapahtuu usein hitaammin kuin oletetaan, mutta ne voivat sitten levitä käyttäjien keskuudessa oletettua nopeammin. Tämä saattaa tulevaisuudessa koskea esimerkiksi automaattiajoneuvojen tai kuljetusdroonien yleistymistä.

Vuonna 2040 liikkumisvälineet ovat hyvin älykkäitä ja integroituneet kaupungin muihin toimintoihin. Ne on kuitenkin myös tulevaisuudessa pysäköitävä. Liikkumisvälineet ovat sähköistyneet tai toimivat muilla ilmastoystävällisillä käyttövoimilla (esimerkiksi vety). Akut ovat kehittyneet ja lataamistarve autoa tai pyörää kohden on paljon nykyistä lyhyempikestoista. Erilaiset informaatio- ja maksupalvelut ovat integroituneet liikkumisvälineisiin, eikä autoilijan tai pyöräilijän tarvitse käyttää suurta määrää erilaisia applikaatioita. Esimerkiksi informaatio optimaalisesta pysäköintipaikasta ja varmuus paikan saamisesta hoituu automaattisesti autosta, kuten myös pysäköinnin maksaminen. Autoilijan tarvitsee vain ajaa ja pysäköidä, jos sitäkään.



Kaupunki kasvaa ja tiivistyy



Mikroliikkuminen yleistyy



Kaupunki digitalisoituu



Etätyö yleistyy



Henkilöautoliikenne asteittain automatisoituu



Jakamistalous lisääntyy



Liikenne sähköistyy

Mitä muutos tarkoittaa pysäköinnissä: Pysäköinti on hyvin helppoa käyttäjälle. Automaattisten ajoneuvojen mahdollinen yleistyminen muuttaa autoilua ja pysäköintiä todella merkittävästi, koska ajoneuvot voivat olla liikenteessä lähes jatkuvasti ja tämä tarjoaa paljon erilaisia mahdollisuuksia käyttää autoja tehokkaammin esimerkiksi erilaisissa kimpakuljetuksissa. Yleistyessään automaattiautot tarvitsevat edelleen kadunvarsilta pysäköintitilaa, mutta pysähdykset ovat lyhyitä.

3. HAVAINTOJA PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA ROOLISTA

3.1. PYSÄKÖINTI TÄNÄÄN

AUTOJA ON 100 000 JA NE SÄHKÖISTYVÄT KOVAA VAUHTIA

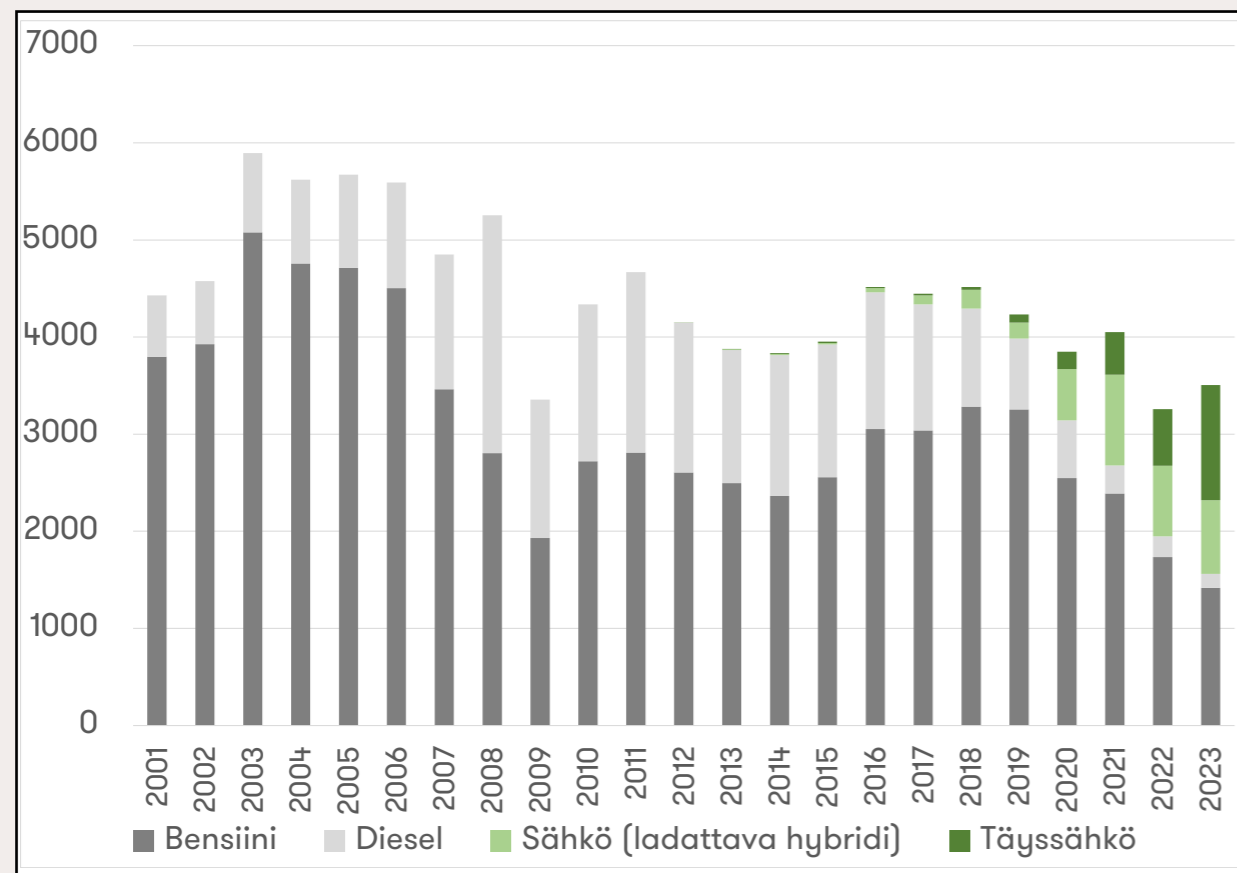
Tampereella oli vuoden 2023 lopussa noin 100 000 liikennekäytössä olevaa henkilöautoa, joista 6 000 oli ladattavia hybridejä ja 3 500 täyssähköautoja. Ladattavien autojen osuus on jo noin 10 % autokannasta. Tampereella vuonna 2023 ensirekisteröidyistä autoista noin 35 % oli täyssähköautoja ja 20 % ladattavia kuvan 3.1 mukaisesti. Prosenttiosuudet ovat hyvin vastaavia kuin muualla Suomessa. Kuvasta näkyy hyvin paradoksi sen suhteen, että samalla kun uudet autot ovat yhä useammin sähköisiä,

niin vanhojen autojen käyttöikä pitenee, koska kokonaisautomäärä pysyy samana samalla kun ensirekisteröityjen autojen määrä pienenee. Käytettyinä maahantuoduista autoista sähköisten ajoneuvojen osuus on samaa suuruusluokkaa ensirekisteröityjen kanssa.

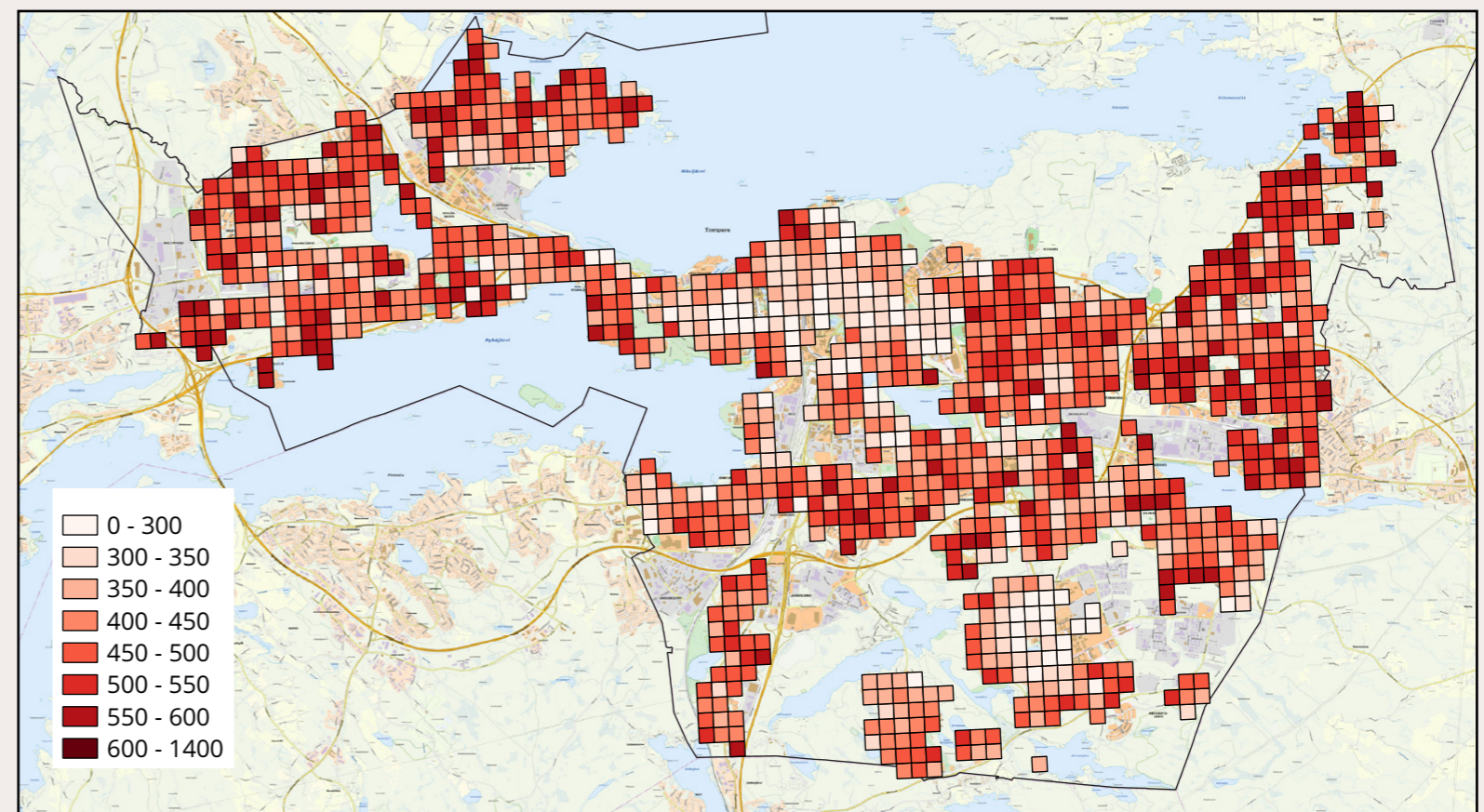
Henkilöautojen kokonaismäärä on pysynyt hyvin samansuuruisena vuoden 2016 pysäköintipolitiikan laadinnan jälkeen. Autotiheys Tampereella oli 2020-luvun alussa hieman yli 410 autoa 1000 asukasta kohden ja Tampereen keskuksen alueella (kuva 3.3) noin 340 autoa/1000 asukasta. Alueittain autotiheys vaihteli kuvan 3.2 mukaisesti.

Tutkimukset osoittavat, että henkilöautot seisovat 95 % ajasta ja kullekin autolle on siksi teoriassa rakennettu kaupungeissa keskimäärin vähintään kolme paikkaa. Autolle on oma paikka asunnon yhteydessä, työpaikalla ja vaihtuvia paikkoja palveluiden ja harrastusten yhteydessä. Henkilöautoille on siten pysäköintipaikkoja useita satoja tuhansia. Paikoista valtaosa on tonteilla maantasossa. Keskitetyt rakenteelliset ratkaisut ovat yleistyneet viime aikoina. Keskitettyä yleistä laitospysäköintiä on muun muassa keskustassa, Tampellassa, Ranta-Tampellassa, Hervannassa ja Tullissa.

Ladattavien autojen määrät ovat alkaneet nopeasti yleistymään edellisen pysäköintipolitiikan laadinnan jälkeen. Jos tehdään oletus, että kokonaisautomäärä ja ensirekisteröityjen autojen määrä pysyy samana, mutta ladattavien osuus kasvaa tasaisesti siten, että vuonna 2035 kaikki hankittavat autot ovat ladattavia, niin karkeasti arvioiden vuonna 2030 on 40 % autokannasta ladattavia ja vuonna 2040 on ladattavien osuus jo 90 %.



Kuva 3.1 Ensirekisteröityjen henkilöautojen määrät Tampereella 2000-luvulla.



Kuva 3.2 Autotiheydet alueittain 2021 (Henkilöautoa per 1000 asukas).

KESKUSTASSA PAIKAT OVAT SIIRTYNEET LAITOKSIIN

Kehitys viimeisen 20 vuoden aikana

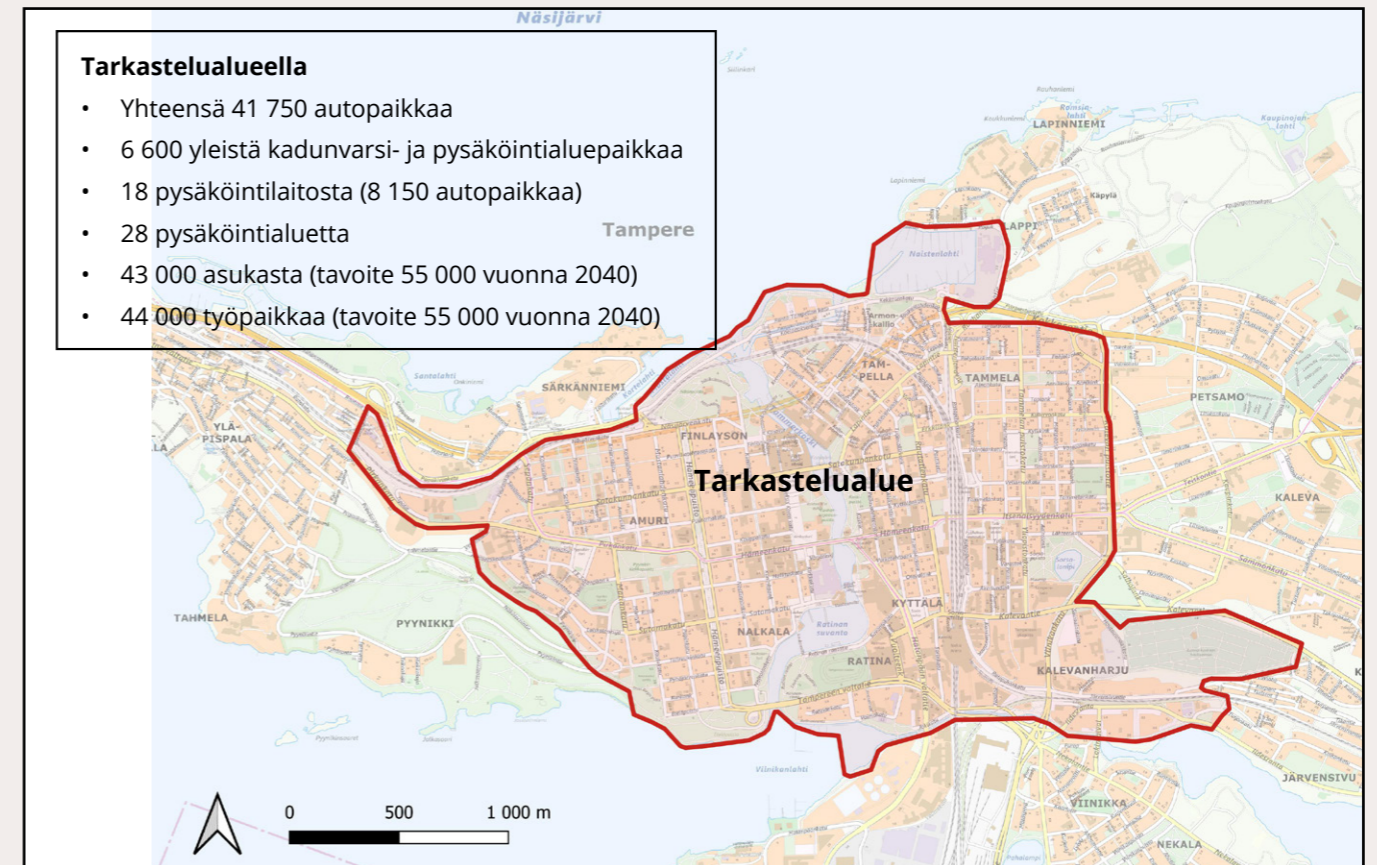
Pysäköintipaikkojen kehittymistä on seurattu keskustan alueella kuvan 3.3 mukaisesti. Vuonna 2022 keskustassa oli hieman alle 42 000 autopaikkaa. Suurin muutos on tapahtunut pysäköintilaitosten paikkamäärissä, jotka ovat kaksinkertaistuneet noin 20 vuoden aikana kuvan 3.4 mukaisesti. Myös tonteilla on siirrytty yhä enemmän rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin.

Kehitys viimeisen 10 vuoden aikana

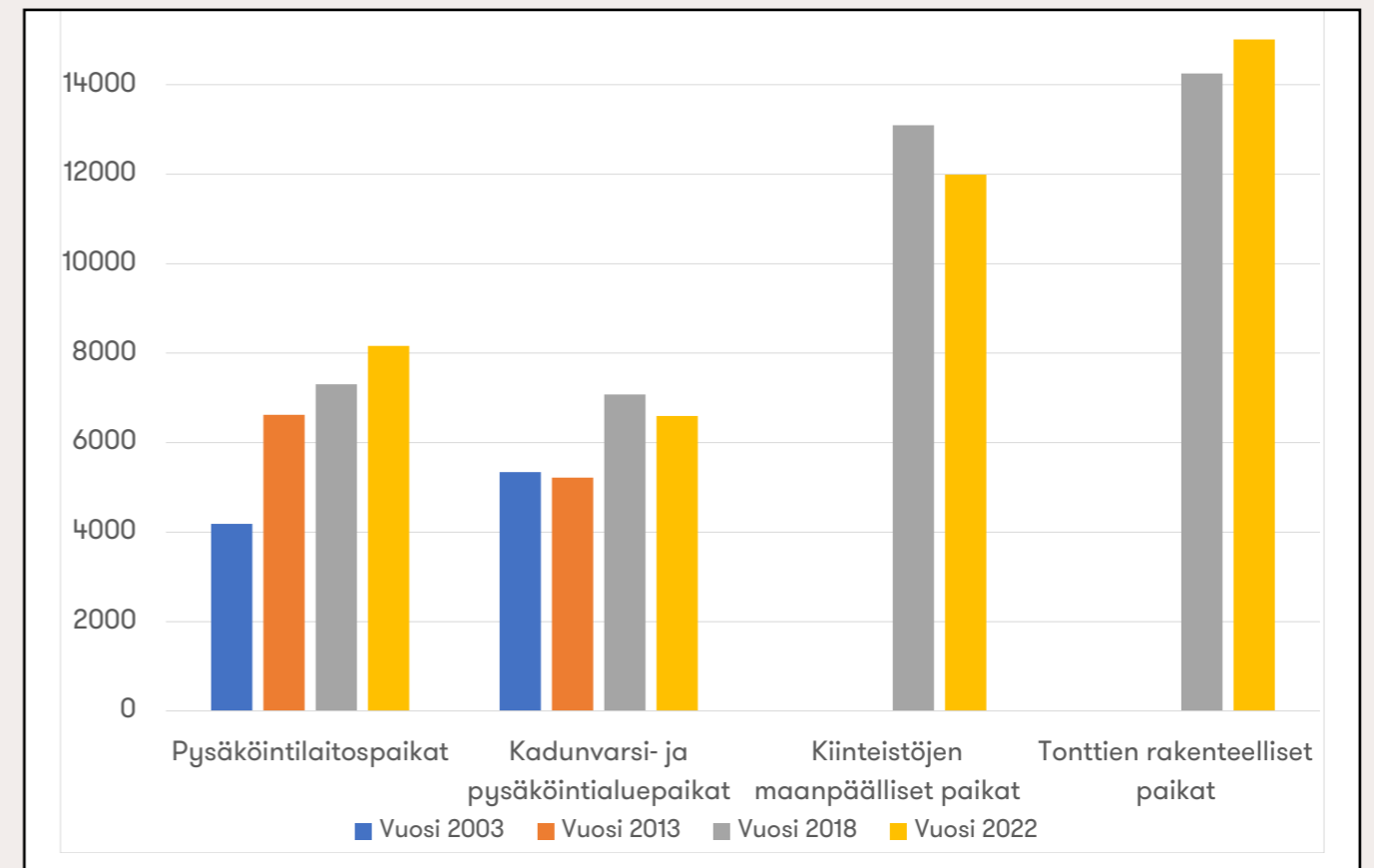
Viimeisen 10 vuoden aikana kuvan 3.3 alueella asutokuntien määrä on kasvanut noin 8 %, asukkaiden määrä on kasvanut noin 6 % ja työpaikkojen määrä on kasvanut noin 1,5 %. Tarkastelualueella autojen määrä on kasvanut 5 %, eli hitaammin kuin asukasmäärä. Samalla autotiheys on laskenut yhden prosentin. Autottomia asutokuntia on tarkastelualueella noin 58 %.

Kehitys viimeisen 5 vuoden aikana

Tampereen keskustaan on laadittu vuosina 2018 ja 2022 varsin tarkat pysäköintitutkimukset, joissa on selvitetty keskustan pysäköintipaikkojen määrät ja sijainnit. Vuonna 2022 oli tarkastelualueella yhteensä 41 750 autopaikkaa, mikä on 1 650 autopaikkaa enemmän kuin aiemmassa tutkimuksessa vuonna 2018. Autopaikkamäärä on kasvanut 4 prosenttia. Suurimmat muutokset on ollut maantasopaikkojen vähentyminen sekä kiinteistöjen tonteilla (-8 %) että yleisillä kadunvarsi- ja pysäköintialuepaikoilla (-7 %). Kiinteistöjen tonttien rakenteellinen pysäköintipaikkamäärä on puolestaan lisääntynyt 5 prosenttia ja yleisten pysäköintilaitosten paikkamäärä 20 prosenttia, mikä on mahdollistanut muualle kuin omalle tontille sijoitettujen pysäköintipaikkamäärien lisääntymisen 9 prosentilla.



Kuva 3.3 Keskustan pysäköintitutkimuksen tarkastelualue vuosina 2018-2022.



Kuva 3.4 Paikkamäärien muutoksia keskustassa 2003-2022. Kiinteistöjen paikkoja on laskettu ainoastaan vuosina 2018 ja 2022. Vuosien 2003 ja 2013 aluerajaus oli hieman suppeampi kuin myöhemmissä tutkimuksissa.

Vuoden 2022 pysäköintitutkimuksessa on verrattu autopaikkojen sijoittumista tontin ulkopuolelle. Taulukon 3.1 mukaisesti muualle sijoittuvien autopakkojen määrä on kasvanut 3,5-kertaiseksi ja kävelyetäisyyden mediaani 1,5-kertaiseksi. Taulukossa on myös verrattu kävelyetäisyyksiä vuoden 2023 asukastutkimuksen vastauksiin. Tampere ja Tampereen kaupunkiseutu tilasivat vuonna 2021 diplomityön ”Keskitetty autopysäköinti Tampereen seudulla”. Työssä selvitettiin muun muassa asunnon ja pysäköintipaikan hyväksyttävää kävelymatkaa muissa tutkimuksissa ja kaupungeissa. Lisäksi työssä tehtiin haastattelututkimus, jolla selvitettiin hyväksyttävää kävelymatkaa asunnon ja pysäköintipaikan välillä ja mitkä tekijät voisivat lisätä pidemmän kävelymatkan hyväksyttävyyttä. Tehtyjen selvitysten ja muiden Suomen suurten kaupunkien käyttämien etäisyyksien pohjalta on Tampereella otettu käyttöön keskitetyn pysäköinnin hyväksytyksi etäisyydeksi asuntojen osalta enintään 400 metriä (vieraspysäköinti enintään 200 metriä). Työpaikkapysäköinnin osalta maksimietäisyys on enintään 600 metriä.

Taulukko 3.1 Tontin ulkopuolelle sijoittuvien autopaikkojen tunnuslukuja ja vertailu asukastutkimuksen vastauksiin kävelyetäisyyksistä.

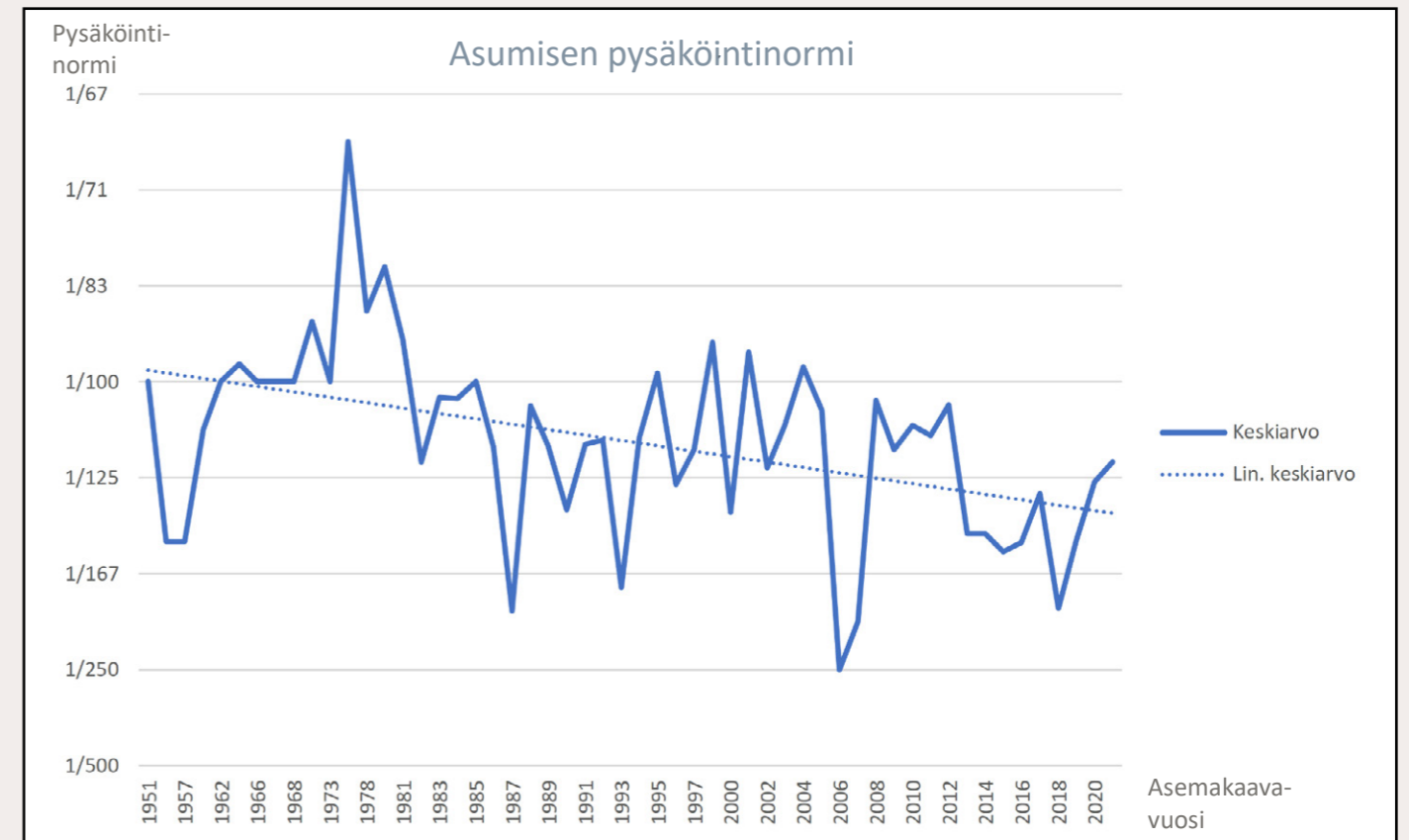
	Vuoden 2018 tutkimus	Vuoden 2022 tutkimus
Muualle sijoitetut autopaikat	331 ap • Asuntojen paikkoja 232 ap • Liike- ja toimistorakennusten 49 ap • Yleisiä rakennuksia 50 ap	1147 ap • Asuntojen paikkoja 255 ap • Liike- ja toimistorakennusten 581 ap • Yleisiä rakennuksia 311 ap
Sijoituspaikkojen määrä	8 kpl	20 kpl
Etäisyyden mediaani ja vaihteluväli autopaikalle	Mediaani: 68 metriä Vaihteluväli: 18 – 159 metriä	Mediaani: 96 metriä Vaihteluväli: 31 – 439 metriä
Etäisyydet autopaikoille	< 100 metriä 75 % 100-200 metriä 25 %	< 100 metriä 53 % 100-200 metriä 29 % 200-300 metriä 13 % 300-500 metriä 5 %
Vertailuna vuoden 2023 asukastutkimuksen vastaukset kysymykseen ”Jos sinulla olisi mahdollista saada pysäköintipaikka pysäköintihallista kohtuulliseen hintaan, kuinka kaukana hallipaikka saisi olla kodista?”		< 100 metriä 34 % 100-250 metriä 30 % 251-500 m 13 % 501-600 m 2 % > 600 metriä 3 % En osaa sanoa 19 %

PYSÄKÖINTINORMI EDELLYTTÄÄ VÄHEMMÄN AUTOPAIKKOJA

Pysäköintinormi ohjaa paikkojen rakentamista. Pysäköintinormi on asemakaavassa ilmoitettu velvoiteautopaikkamäärä, joka ilmoitetaan autopaikkojen määränä kerrosneliometriä tai asuntoa kohden. Normi määrittää autopaikkojen minimi- ja/tai maksimimäärän. Minimionormissa autopaikkoja tulee rakentaa vähintään normin ilmoittama määrä, ja maksiminormissa autopaikkoja tulee vastaavasti rakentaa enintään normin ilmoittama määrä. Vuonna 2024 voimassa oleva normi on esitetty liitteessä 1.

Aiemmin pysäköintipaikkojen rakentamisen tavoitteena on ollut tyydyttää pysäköintitarve. Vasta vuoden 2016 pysäköintipolitiikka ja vuosina 2019 ja 2023 tehdyt pysäköintinormien päivitykset antavat mahdollisuuden ohjata kohti kestävien liikennemuotojen lisääntyvää käyttöä, koska uudet normit mahdollistavat pienemmän autopaikkamäärän rakentamisen kuin aiemmat normit.

Esimerkiksi keskustassa toteutuneiden autopaikkamäärien suhde kerrosalaan on pienentynyt keskimäärin asuinrakennuksissa 14 % ja liike- ja toimistorakennuksissa 5 % viimeisen 10 vuoden aikana. Kuvasta 3.5 ilmenee, että pysäköintinormin keskiarvo (autopaikka/k-m²) on laskenut vuosittain asemakaavojen vahvistamisvuoden mukaan. Vuosittaista vaihtelua on paljon asemakaavojen pienen määrän vuoksi, mutta yleistrendi on laskeva.



Kuva 3.5 Asumisen pysäköintinormin kehitys keskusta-alueilla. Asumisen pysäköintinormin keskiarvossa on mukana ne kiinteistöt, joiden asemakaavoissa on kerrosalaperusteinen asumisen pysäköintinormi. Mukana ei ole kohteita, joiden normi on 1 ap/asunto, eikä myöskään opiskelija- tai palveluasumisen kohteita, joita tosin on vain vähän. Kuvalähde: Keskustan pysäköintitutkimus.

Tampereen velvoitepysäköinnin (pysäköintinormien) virstanpylväät:

- Rakennusasetus 1959: 1 ap/asunto tai 1 ap/100–200 k-m².
- Autopaikkatoimikunta 1966: 1 ap/asunto. Ensimmäiset autopaikkavelvoitteet asemakaavoihin.
- Asemakaavoituksen pysäköintinormi ydinkeskustassa 1985: 1 ap/125 k-m², muualla keskustassa 1 ap/110 k-m².
- Pysäköintipolitiikka 2016: Siirrytään autopaikkatarpeen tyydyttämisestä kulkutavan ohjaamiseen. Asumiselle mahdollisuus joustoihin ja ensimmäisen kerran myös maksiminormi. **Autopaikkoja voi toteuttaa enintään 20 % alle normin, jos joustot toteutuvat täysimääräisinä (nimeämättömät paikat, vuorottaiskäyttö, yhteiskäyttöautot). Autopaikkoja voi toteuttaa enintään 20 % yli normin.** Keskustan kävelyvyöhykkeellä 1 ap/150 k-m².
- Pysäköintinormien päivitys 2019: Raitiotien vaikutusalue sekä opiskelija- ja palveluasumisen normien väljentäminen.
- Pysäköintinormien päivitys 2023: Raitiotien vaikutusalueen tarkistaminen ja rakenteellisen velvoitepysäköinnin hyväksytyn kävelyetäisyyden kasvattaminen.

ap=autopaikka ja k-m² = kerrosneliometri

Kuva 3.6 Tampereen pysäköintinormien virstanpylväitä.

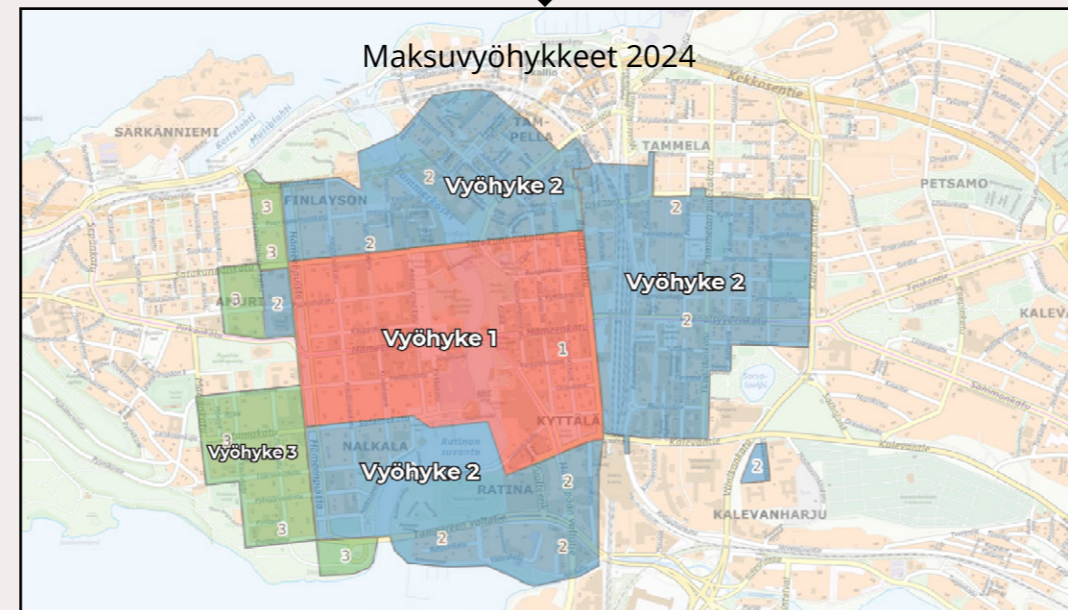
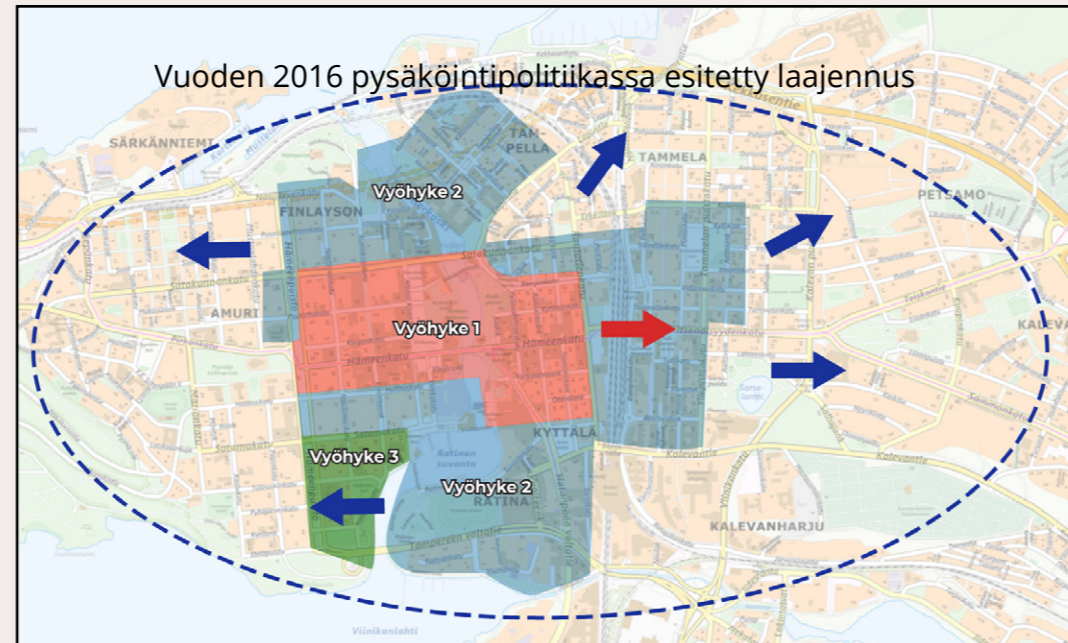
MAKSULLISALUEET OVAT HIEMAN LAAJENTUNEET, HINTA ON KASVANUT MALTILLISESTI

Maksuvyöhykkeet

Pysäköinti on Tampereen keskustassa pääasiassa maksullista kadunvarressa, pysäköintilaitoksissa, lyhytaikaisessa kadunvarsipysäköinnissä sekä käytössä olevilla pidempiaikaisilla asukka- ja yritystunnuksia edellyttävillä kadunvarsipaikoilla. Ilmaisia tai aikarajoittamattomia paikkoja on keskustassa hyvin vähän. Tampereella ja lähiseudulla olevissa hypermarketeissa, joita ovat päivittäistavara-, huonekalu- ja autotarvikeliikkeet, pysäköinti on ilmaista. Maksullista kadunvarsipysäköintiä on keskustan lisäksi Hervannassa ja Kaupissa.

Vuoden 2016 pysäköintipolitiikassa esitettiin maksuvyöhykkeiden laajentamista ja laajentumista onkin hieman tapahtunut kuvan 3.7 mukaisesti. Pysäköinnin hinnat ovat pysyneet lähes samoina vuodesta 2016. Vyöhykkeen 2 hinta on kasvanut 1,6 €/h -> 2 €/h ja vyöhykkeen 3 hinta 1 €/h -> 1,2 €/h. Vyöhykkeellä 1 pysäköinnin hinta on pysynyt samana (3,2 €/h). Taulukossa 3.2 on esitetty hintojen vertailua Suomen kuuden suurimman kaupungin kesken. Tampereen hinnat ovat vyöhykkeellä 1 keskitasoa ja vyöhykkeellä 2 kalleimpien joukossa. On kuitenkin hyvä huomioda, että edullisimmissa kaupungeissa Espoolla ja Vantaalla kaupunkirakenteet poikkeavat merkittävästi Tampereesta, koska niissä ei ole yhtä selkeää keskustaa.

Keskustassa pysäköintilaitosten hinnat ovat hyvin samaa tasoa vyöhykkeen 1 hintojen kanssa. Vyöhykkeellä 1 kadunvarsipysäköinti on maksullista arkisin klo 8–20, lauantaisin klo 8–18 tai 8–20 sekä sunnuntaisin klo 12–18 tai 12–20. Vyöhykkeellä 2 kadunvarsipysäköinti on maksullista arkisin klo 8–16, 8–18 tai 8–20 sekä lauantaisin klo 8–16 tai 8–20. Vyöhykkeellä 3 kadunvarsipysäköinti on maksullista arkisin klo



Kuva 3.7 Maksuvyöhykkeiden laajentuminen edellisestä pysäköintipolitiikasta vuosina 2016 – 2024.

Taulukko 3.2 Kadunvarsipysäköinnin hintoja Suomen kuudessa suurimmassa kaupungissa vuoden 2024 alussa.

	Vyöhyke 1	Vyökyke 2	Vyöhyke 3	Vyöhyke 4	Alennus vähäpäästöisille
Helsinki	4 €/h	2 €/h			50 % (CO2 alle 50 g/km)
Espoo	2 €/h	1 €/h			50 % (täyssähköautot)
Tampere	3,2 €/h	2 €/h	1,2 €/h		Ei alennusta
Vantaa	2 €/h*	1 €/h *			Ei alennusta
Oulu	3,2 €/h	2,1 €/h	1,5 €/h	0,6 €/h	Ei alennusta
Turku	3,6 €/h	1,8 €/h	0,6 €/h		Ei alennusta

* maksuton 1. tunti

Taulukko 3.3 Yksityisten pysäköintilaitosten hintavertailu kadunvarsipysäköintiin.vuoden 2024 alussa.

Kadunvarsipysäköinti	Arki	La	Su+pyhä
1. vyöhyke	3,2 €/h	3,2 €/h	1,6 €/h
2. vyöhyke	2 €/h	2 €/h	maksuton
3. vyöhyke	1,2 €/h	1,2 €/h	maksuton

Pysäköintilaitokset			
P-Hämppi (paikkamäärä 972)	Arki	La	Su+pyhä
7-23 (ensimmäiset 3 h)	3,5 €/h	3,5 €/h	3,5 €/h
Seuraavat tunnit	2,4 €/h	2,4 €/h	2,4 €/h
23-7	0,4 €/h	0,4 €/h	0,4 €/h
P-Frenckell (paikkamäärä 370)	Arki	La	Su+pyhä
7-23 (ensimmäiset 3 h)	3,5 €/h	3,5 €/h	3,5 €/h
Seuraavat tunnit	2,4 €/h	2,4 €/h	2,4 €/h
23-7	0,4 €/h	0,4 €/h	0,4 €/h
P-Asema (paikkamäärä 460)	Arki	La	Su+pyhä
7-23 (ensimmäiset 3 h)	3,5 €/h	3,5 €/h	3,5 €/h
Seuraavat tunnit	2,4 €/h	2,4 €/h	2,4 €/h
23-7	0,4 €/h	0,4 €/h	0,4 €/h
P-Tullintori (paikkamäärä 530)	Arki	La	Su+pyhä
7-23 (ensimmäiset 3 h)	3,5 €/h	3,5 €/h	3,5 €/h
Seuraavat tunnit	2,4 €/h	2,4 €/h	2,4 €/h
23-7	0,4 €/h	0,4 €/h	0,4 €/h
P-Technopolis Yliopistonrinne (paikkamäärä 542)	Arki	La	Su+pyhä
24/7	3 €/h	3 €/h	3 €/h
Aimo Park Stockmann Tampere (paikkamäärä 126)	Arki	La	Su+pyhä
8-20	3 €/h	3 €/h	3 €/h
20-8	0,5 €/h	0,5 €/h	0,5 €/h
Aimo Park Areena (paikkamäärä 550)	Arki	La	Su+pyhä
24/7	3,3 €/h	3,3 €/h	3,3 €/h

8–18 sekä lauantaisin klo 8–16. Vyöhykkeillä 2 ja 3 sunnuntai ja arkipyhät ovat maksuttomia. Pysäköintilaitoksissa maksua peritään ympäri vuorokauden, mutta hinnat ovat pääsääntöisesti edullisempia ruuhka-aikojen ulkopuolella (esimerkiksi yöllä). Laitoksissa tarjotaan myös usein alennusta pidempiaikaiselle pysäköinnille.

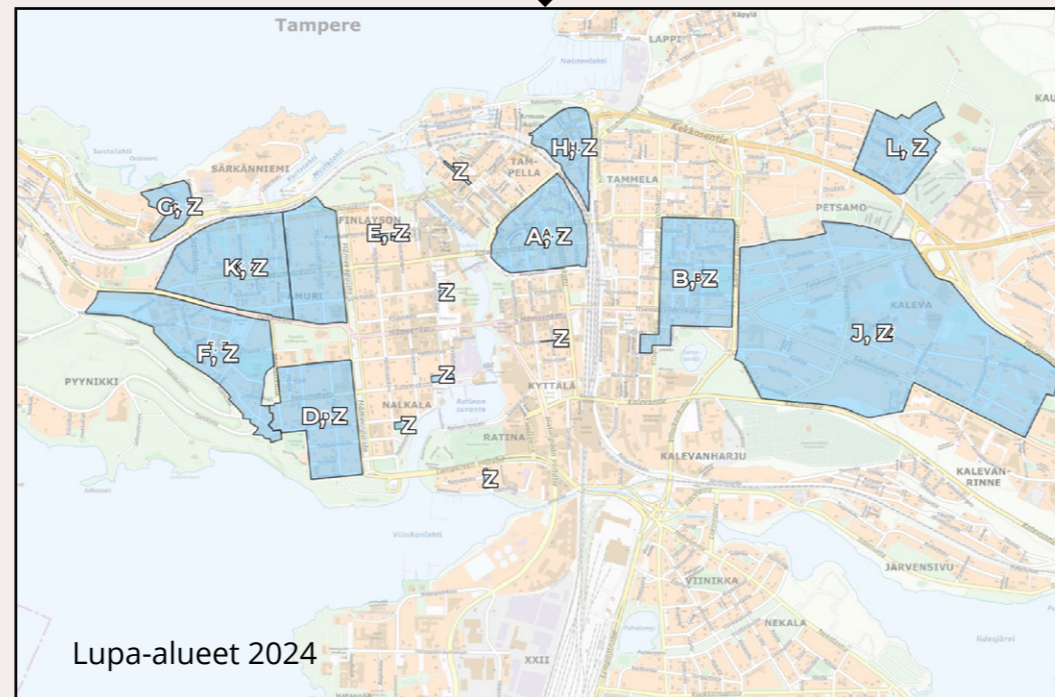
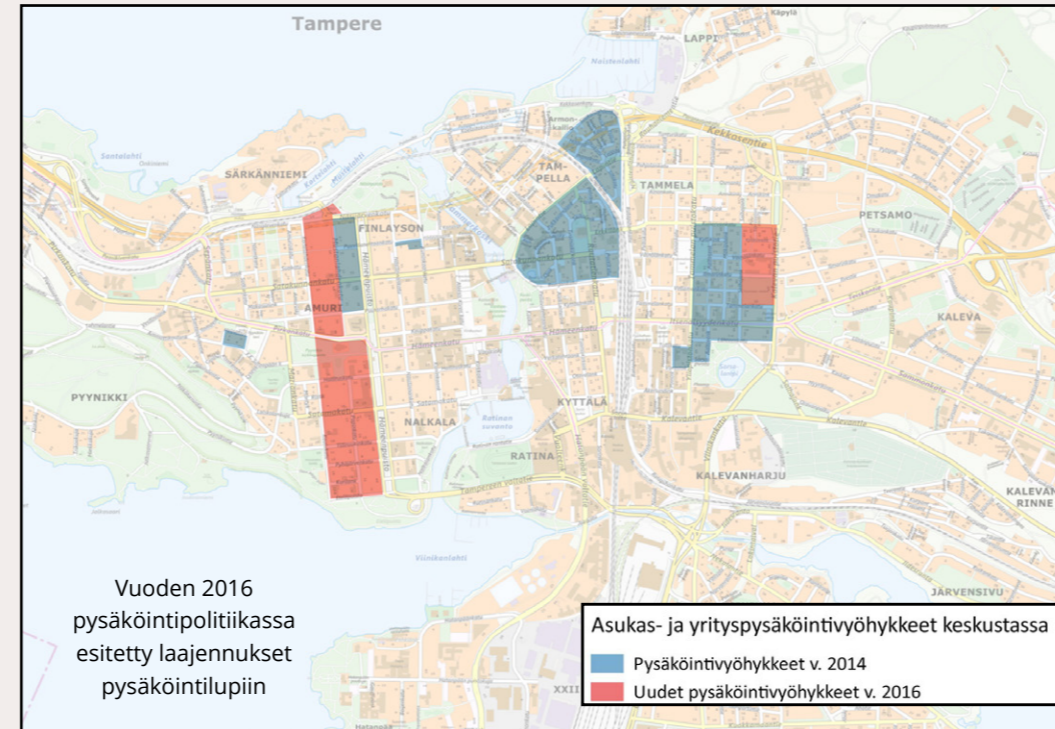
Pysäköintiluvat

Yleisten alueiden ja kadunvarsien asukas- ja yrityslupia myönnetään siksi, että alueilla ei ole riittävästi paikkoja tonteilla tai laitoksissa. Tampereella on käytössä seuraavat pysäköintiluvat:

- Asukaspysäköintilupa
- Yrityspysäköintilupa
- Yhteiskäyttöautojen pysäköintilupa
- Vieraspysäköintilupa (alueilla F, G, H, J, K ja L)
- Yrityspysäköintilupa Z
- Työmatkapsäköintilupa (alueilla F, G, H, J, K ja L)
- Satamapysäköintilupa S
- Kotihoidon ja kotihoidon tukipalveluiden pysäköintilupa (käsittää koko kaupungin)

Pysäköintiluvan lunastaneen ajoneuvon kuljettajalla on oikeus poiketa liikennemerkillä osoitetusta pysäköintikiellosta, -rajoituksesta tai -maksusta, mikäli lisäkilvellä näin on määrätty. Lupa ei ole voimassa kuin lisäkilvellä merkityillä paikoilla. Luvan lunastaminen ei takaa pysäköintipaikkaa, vaan sallii ainoastaan poikkeamisen pysäköintikielloista, joihin on liitetty asianmukainen lisäkilpi. Lupapysäköinnin lisäksi kaduilla on myös maksullista tai aikarajoitettua pysäköintiä, jotka kilpailevat samoista paikoista lupapysäköinnin kanssa. Asukas- ja yrityslupia on myönnetty pysäköintipaikkamäärään suhteutettuna taulukon 3.4 mukaisesti.

Vuoden 2016 pysäköintipolitiikassa esitettiin lupavyöhykkeiden laajentamista ja laajentumista onkin tapahtunut sekä idässä että lännessä kuvan 3.8 mukaisesti.



Kuva 3.8 Pysäköintilupien aluelaajennukset edellisestä pysäköintipolitiikasta vuosina 2016 – 2024.

Taulukko 3.4 Asukas- ja yrityspysäköinnin määrät suhteessa pysäköintipaikkoihin tammikuussa 2024.

Alue	Asukas- ja yrityspysäköintilupia 1/2024	Pysäköintipaikkoja	Käyttöaste, %
A	291	288	101 %
B	225	317	71 %
C	112	168	67 %
D	353	354	100 %
E	3	13	23 %
F	228	482	47 %
G	21	50	42 %
H	178	313	57 %
J	723	1378	52 %
K	124	390	32 %
L	17	250	7 %

Vuonna 2024 pysäköintilupien kuukausihinnat alueittain ovat seuraavat:

- Asukaspysäköintilupa: A-K 25 €/kk, L 12,50 €/kk
- Yrityspysäköintilupa yhdelle lupa-alueelle: A-K 46,70 €/kk, L 23,30 €/kk
- Yrityspysäköintilupa Z (sisältää kaikki alueet): 1 000 €/vuosi (ei tarjolla kuukausilupaa)
- Työmatkapsäköintilupa: F, G, H, J, ja K alueilla 56 €/kk (voimassa oleva joukkoliikenteen AB-vyöhykkeen 30 vrk lipun hinta) ja L-alueella 28 €/kk
- Kotihoidon pysäköintilupa: 12,50 €/kk
- Vieraspysäköintilupa: 5 €/vrk (ei tarjolla kuukausilupaa)

Asukas- ja yrityspysäköintilupia on käytössä vain muutamissa Suomen kaupungeissa. Helsingissä asukaspysäköintilupa maksaa 45 €/kk tai 60 €/kk, Vantaalla 50 €/kk ja Turussa 13–18 €/kk. Yrityslupa maksaa Helsingissä 61 €/kk ja Turussa 29 €/kk. Tampereen hinnat sijoittuvat asukas- ja yritysluvissa näiden puoliväliin.

TEKEMISEN KAUPUNKI - TAMPEREEN STRATEGIA 2030 (PÄIVITETTY 2023)

Tampereen strategiassa linjataan kaupungin kehittämistä vuoteen 2030. Kaupunki etenee kohti kestävä, älykästä ja monipuolista liikennejärjestelmää mahdollistaen kestävä ja sujuvan liikumisen. Arjen sujuvuutta vahvistetaan tarjoamalla laadukkaita ja saavutettavia palveluja. Toimilla pyritään kaupunkilaisten liikkumistarpeen vähentämiseen sekä parantamaan keskustan saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta.



Kuva 3.10 Kuvalähde: Tampereen strategia

TEKEMISEN KAUPUNKI - TAMPEREEN STRATEGIA 2035

Tampereen strategian 2035 tavoitteena on kehittää kaupungin liikennejärjestelmää kokonaisuutena mahdollistaen kestävä liikumisen osuuden kasvun. Tampereen tavoitteena on saavuttaa 65 % kestävä liikumisen kulkutapaosuus vuoteen 2029 mennessä. Lisäksi strategiassa jatketaan Tampereen keskustan kehittämistä elävänä, viihtyisänä ja saavutettavana kohtaamis- ja asuinpaikkana.

PORMESTARIOHJELMA 2023–2025 IHMISTEN TAMPERE – MAHDOLLISUUKSIEN KAUPUNKI

Pormestariohjelmassa todetaan, että keskustan tulee olla jatkossakin saavutettavissa kaikilla kulkuneuvoilla. Keskustan viihtyvyyteen, elävyyteen, turvallisuuteen ja kaupunkivihreään liittyviä toimenpiteitä tulee viedä eteenpäin läpi



Kuva 3.11 Kuvalähde: Pormestariohjelma 2023-2025 Ihmisten Tampere – mahdollisuuksien kaupunki

koko valtuustokauden. Pormestariohjelmassa on myös pysäköinti nostettu useassa kohdassa esille. Uudisrakentamisen pysäköintinormia tulee uudistaa heti valtuustokauden alussa tukemaan kaupungin kasvua ja kaupunkitalan kestävä käyttöä. Tämä tarkoittaa normin keventämistä erityisesti keskustassa ja joukkoliikennereittien varrella selvityksiin perustuen, sekä keskitettyjen pysäköintiratkaisujen ja uusien pysäköintiratkaisujen joustavaa hyödyntämistä. Erityisesti normia tulee keventää ARA-asumisen, erityisryhmien ja opiskelijoiden asumisen osalta. Myöskin toimivia liityntäpysäköintimahdollisuuksia on kehitettävä. Kunkun parkin kevytversio tulee rakentaa nopeasti ja tavoitteena täytyy olla, että maanalainen verkosto, ilman Amurin tunnelia, läpäisee koko Tampereen keskustan. Lisäksi pormestariohjelmassa todetaan, että liikenneratkaisuissa huomioidaan älyliikenteen tarjoamat mahdollisuudet. Esteettömyyteen tulee kiinnittää huomiota kaikissa tiloissa, infrassa ja tapahtumissa.

PORMESTARIOHJELMA 2025-2029 – MEIDÄN TAMPERE

Pormestariohjelmassa 2025-2029 todetaan, että toimiva liikennejärjestelmä ja liikkuminen ovat keskeisiä tekijöitä arjen sujuvuuden, yritystoiminnan, logistiikan sekä yhdyskuntarakenteen kestävyden näkökulmasta. Kaupungin liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisuutena huomioiden kaikki liikennemuodot. Kaupungin ilmastotavoitteiden toteutumisen kannalta keskeistä on onnistua liikenteen päästöjen vähentämisessä. Tavoitteena on kestävä liikumisen kulkutapaosuuden kasvu 65 prosenttiin valtuustokauden aikana. Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma viimeistellään ohjaamaan kehittämistä. Keskustaan on helppo tulla joukkoliikenteellä, kävellen, pyörällä ja autolla. Keskustan kehä pidetään sujuvana autoliikenteelle, jota ohjataan kokoojakaduille ja keskustan kehälle.

Pormestariohjelmassa pysäköinti on nostettu useassa kohdassa esille. Viinikan maanalainen ajoyhteys toteutetaan. Ajoyhteys mahdollistaa maanalaisten pysäköintilaitosten verkoston laajentamisen ja maanpäällisen pysäköinnin vapauttamisen muuhun käyttöön sekä keskustan katujen kehittämisen kävelypainotteisemmiksi. Lisäksi edistetään läntisen keskustan maanalaisen pysäköinnin ratkaisuja. Uusilla ja täydentyvillä alueilla voidaan hyödyntää keskitettyjä pysäköintiratkaisuja. Näin pienennetään pysäköintiin liittyviä rakentamisen kustannuksia ja vapautetaan tilaa kaupunkivihreälle, istutuksille ja muille asuinalueiden viihtyisyyttä ja ekologisuutta edistäville ratkaisuille. Edellisellä valtuustokaudella valmisteltu kaupungin pysäköintipolitiikka viimeistellään. Pysäköintinormia tarkistetaan siten, että se kannustaa kestävä liikumiseen, edistää rakennushankkeiden käynnistymistä ja huomioi asukkaiden arjen tarpeet ja liikkumisen tavat. Pysäköintiä ja laajemmin liikkumista kehitetään älykkäillä ratkaisulla. Pysäköintipaikkojen digitaalista markkinamallia kehitetään ja kadunvarsipysäköinnissä ohjataan digitaaliseen maksamiseen, mikä tuottaa kaupungille myös säästöjä. Liityntäpysäköintimahdollisuuksia parannetaan eri puolilla kaupunkia helpottamaan joukkoliikennettä ja muita kulkutapoja yhdisteleviä matkaketjuja. Sujuvia matkaketjuja kehitetään pyöräpysäköinnin laatua parantamalla kehittämällä muun muassa rakenteellista pyöräpysäköintiä keskustassa.

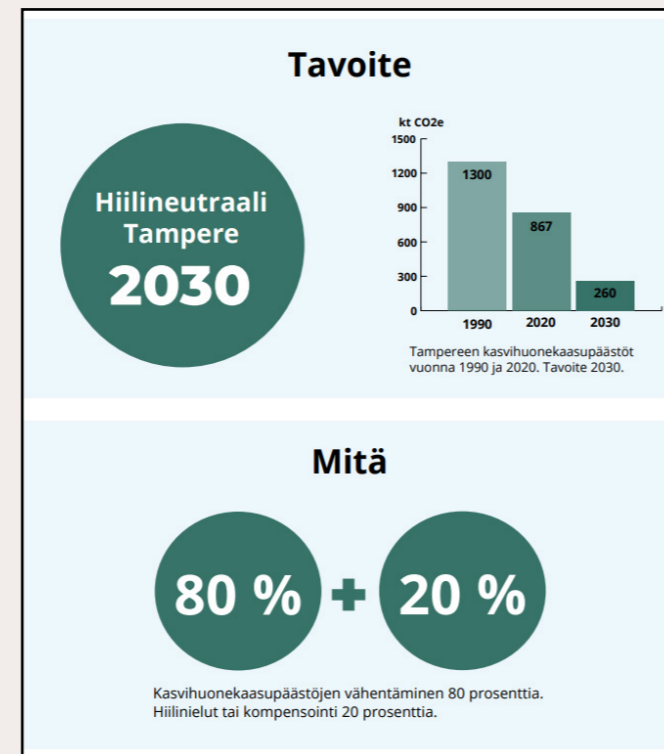
HIILINEUTRAALI TAMPERE 2030 TIEKARTTA (PÄIVITETTY 2022)

Hiilineutraali Tampere tiekartassa todetaan, että kaupungin tavoitteena on kestävien kulkumuoto-osuuksien voimakas kasvu ja autoilun osuuden kääntäminen laskuun. Liikennejärjestelmän kehittämisessä etusijalla ovat kestävät kulkutavat, joukkoliikenne, kävely ja pyöräliikenne. Tavoitteena on, että vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen osuus liikennekäytössä olevista ajoneuvoista on Tampereella 20 % vuonna 2025 ja 35 % vuonna 2030. Kulkumuotokohtaiset tavoitteet vuosille 2025 ja 2030 ovat

- joukkoliikenne 19 % (2025) -> 21 % (2030)
- kävely 31 % (2025) -> 33 % (2030)
- pyöräily 13 % (2025) -> 15 % (2030)
- henkilöautoilu 36 % (2025) -> 30 % (2030)

Tiekartassa esitetään pyöräpysäköintimahdollisuuksien lisäämistä toteuttamalla keskustaan laadukas ja turvallinen pyöräpysäköintilaitos huomioiden eri pyörätyyppien tarpeet mukaan lukien tavarapyörät ja sähköpyörien latausmahdollisuudet. Ydinkeskustassa edistetään keskitettyjen pyöräpysäköintilaitosten toteuttamista muun muassa Keskustorin ja rautatieaseman maankäytön kehittyessä. Lisäksi esitetään, että lisätään laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja yleisillä alueilla keskustoissa, pääpyöräreittien varrella, joukkoliikenteen solmukohtissa ja pysäkeillä. Kaupungin palvelukiinteistöissä parannetaan pyöräpysäköintiä Tampereen pysäköintipolitiikan linjausten mukaisesti muutostöiden yhteydessä seuraavasti: toimistoissa 1 pyöräpysäköintipaikka/100 k-m², peruskoulussa 2 pyöräpysäköintipaikka/3 oppilasta, runkolukittavat telineet ja vähintään 30 % paikoista katettuja.

Tiekartassa mainitaan, että pysäköintipolitiikkaa päivitetään ja tarvittavilta osin myös pysäköintinormia päivitetään tukemaan kestävästä liikkumista. Kadunvarsien vapautuvaa tilaa hyödynnetään kestävien kulkutapojen olosuhteiden parantamiseen, kun henkilöautojen pysäköintiä viedään keskustoissa pysäköintiloihin. Lisäksi kehitetään Smart Parking -konseptia ja edistetään sen käyttöönottoa muun muassa Tammelassa ja muualla keskustan pysäköinnissä. Mahdollistetaan myös sähköautojen yleistymisen edistämällä latausverkoston laajentumista sekä edistetään kestävästä jakelusta ja kaupunkilogistiikkaa.



Kuva 3.12 Kuvalähde: Hiilineutraali Tampere 2030

VIIDEN TÄHDEN KESKUSTAN KEHITTÄMISOHJELMA

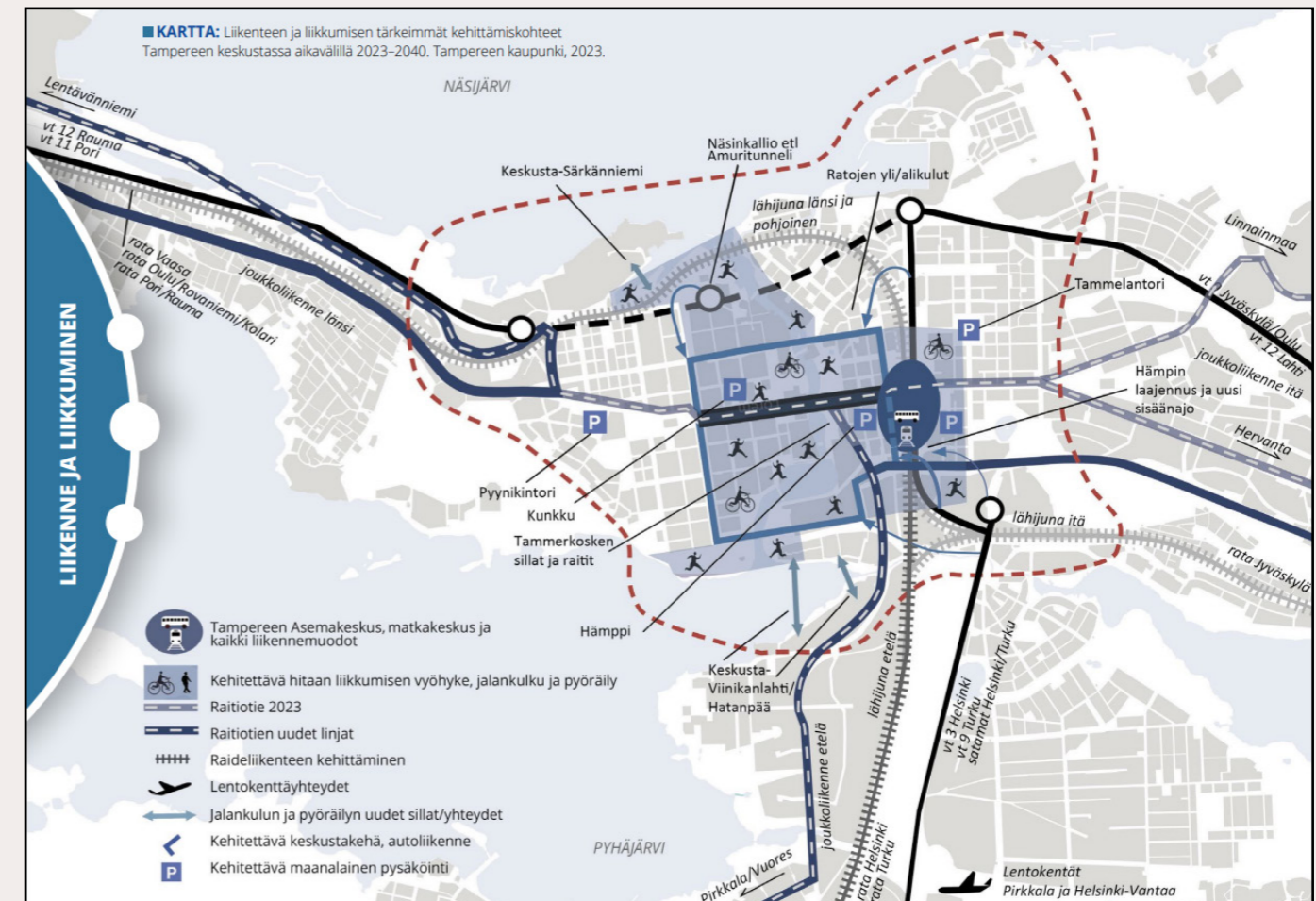
Keskustan kehittämissuunnitelman visiossa 2040 älykkäät digitaaliset ratkaisut ovat tehneet kaupungista toimivamman ja turvallisemman. Raitiotie kuljettaa asukkaat ja vierailijat vaivattomasti ja päästöttömästi keskustaan ja takaisin kaikista ilmansuunnista. Pysäköinti ja läpikulkeva autoilu on siirtynyt pääosin maan alle. Kaupunkitiloja on kehitetty ensisijaisesti vehreinä kävelyn, pyöräilyn, oleskelun ja keskustakortteleita kivijalkakaupan keitaina. Vuonna 2040 Tampereen keskustassa on noin 55 000 asukasta ja 55 000 työpaikkaa. Kehittämissuunnitelman liikenteen ja liikkumisen tavoitteissa

- Helpotetaan keskustaan saapumista läheltä ja kaukaa.

- Sujuvoitetaan liikkumista keskustan sisällä.
- Lisätään keskustan liikennejärjestelmän muuntojoustavuutta.
- Tehdään kävelijästä katujen tärkein kulkija.

Hyötyinä tavoitellaan sitä, että keskustassa liikkuu paljon ihmisiä ja elinvoima kasvaa. Lisäksi kaupunkiliikenne on hyvä kokemus asukkaille ja vierailijoille, keskustassa on helppo löytää etsimänsä paikka, keskustassa voi liikkua esteettömästi ja turvallisesti ja siellä voi valita itselleen kulloinkin sopivan kulkumuodon. Keskustassa joukkoliikenne toimii ja pysäköintipaikka löytyy helposti.

Kärkihankkeita pysäköinnin osalta ovat maanlainen pysäköintiverkosto ja ajoyhteydet sekä muut julkiset rakenteelliset auto- ja pyöräpysäköintilaitokset.



Kuva 3.13 Viiden tähden keskustan kehittämissuunnitelman liikenteen ja liikkumisen tärkeimmät kehittämiskohteet 2023–2040.

KANTAKAUPUNGIN VAIHEYLEISKAAVA/KESKUSTAN STRATEGINEN OSAYLEISKAAVA

Vaiheyleiskaava koskee Tampereen kantakaupunkia. Koko kaava-aluetta koskevat sisällöt ovat ilmastonmuutokseen sopeutuminen, viherympäristö ja vapaa-ajan palvelut. Pysäköinnin yleismääräyksessä todetaan, että asumisen kortteleissa pysäköinti osoitetaan pääosin pysäköintilaitoksiin siten, että kortteleihin muodostuu mahdollisimman paljon maanvaraista pihaympäristöä. Lisäksi neljälle osa-alueelle on esitetty kehittämisperiaatteita strategista yleiskaavaa tarkemmalla tasolla. Nämä neljä osa-aluetta ovat Tesoman asemanseutu, Lielahdi-Hiedanranta, Keskusta ja Alasjärven itäpuoli. Näille on määritetty pysäköintiratkaisujen yleisiä kehittämisperiaatteet.

Kantakaupungin vaiheyleiskaavan osana olevaa keskustan strategista osayleiskaavaa on päivitetty samanaikaisesti pysäköintipolitiikan laadinnan kanssa. Voimassa olevan keskustan strategisen osayleiskaavan pysäköinnin kehittämisen painopisteitä ovat keskitetty pyöräpysäköintiä erityisesti asemakeskuksen alueella, henkilöautoliikenteelle maanalainen pysäköintiverkosto ja kytkentä Rantaväylän tunneliin ja maanpäällisen pysäköinnin vähentäminen. Yleiskaavatyön aikana on tunnistettu päivitystarpeita muun muassa maanalaisen pysäköinnin ja huollon ratkaisuissa.

TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENNE- JÄRJESTELMÄSUUNNITELMA 2040

Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on laadittu samanaikaisesti pysäköintipolitiikan laadinnan kanssa ja siitä on ollut luonnos käytössä pysäköintipolitiikka laadittaessa. Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pysäköinti ja jakeluliikenne ovat varsin voimakkaasti esillä.

Suunnitelmassa pysäköinnin keskittämistä maan alle jatketaan. Rakenteellista keskitettyä pysäköintiä on houkuttelevaa käyttää, sillä se on helposti saavutettavista keskustan autokehältä, paikkojen saatavuus voidaan taata, pysäköinnin enimmäiskesto ei ole rajattu ja pysäköinnin hinnoittelu on vastaavalla tai matalammalla tasolla verrattuna kadunvarsipysäköintiin. Pysäköinnistä pääsee hisseillä maantasolle läpi vuoden kuivin jaloin. Kadunvarsipysäköinti palvelee lyhytaikaista asiointipysäköintiä, liikkuemisesteisten pysäköintiä sekä huolto- ja jakeluliikennettä. Pysäköintipaikkojen toteutuessa maanalaisiin pysäköintilaitoksiin voidaan kadunvarsilta vastaavasti vähentää pysäköintipaikkoja ja vapautuvaa tilaa hyödyntää leveämpiin jalkakäytäviin, oleskeluun, terasseihin, kaupunkivihreään sekä pyörä- ja mikroliikennepysäköintiin.

Keskustassa on nykyisin yli 40 000 autopaikkaa. Autopaikkojen kokonaismäärä säilytetään vähintään nykyisellä tasolla. Pysäköintipaikkoja voidaan lisätä, jos ydinkeskustan palveluiden tai asumisen (muun muassa perheasuminen) lisääntyminen sitä edellyttää. Maankäytön kehittyessä tonttikohtaisten pysäköintipaikkojen lisäämisen sijaan pysäköintiä pyritään tehostamaan toteuttamalla keskitettyjä rakenteellisia pysäköintilaitoksia, jotka mahdollistavat paikkojen nimeämättömyyden ja

vuorottaispysäköinnin. Pysäköintiä tehostetaan myös älyliikenteen ratkaisuilla. Lisäksi systemaattinen ja pitkäjänteinen kestävä liikennejärjestelmän edistäminen vähentää tarvetta saapua keskustaan omalla autolla. Valtaosa keskustan logistiikasta tapahtuu jatkossakin kaduilla ja tonteilla, mutta myös maanalaista pysäköintiverkosta hyödynnetään citylogistiikkaan ja huoltoon.

3.3. ASUKKAIDEN, YRITYSTEN JA SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ

Työ on toteutettu laajassa vuorovaikutuksessa keskeisten sidosryhmien kanssa. Työn aikana on toteutettu sidosryhmähaastatteluja ja sidosryhmätyöpajoja sekä asukas- ja yrityskyselyt.

Tamperelaiset varsin tyytyväisiä oman asuinalueen pysäköinnin toimivuuteen (asukaskysely)

Asukastutkimus toteutettiin paneelikyselynä Innolink Oy:n toimesta loka-marraskuussa 2023. Kyselyn kohderyhmän muodostivat autoilevat ja autoilemattomat tamperelaiset sekä ympäryskuntien asukkaat, jotka asioivat Tampereella. Tutkimus perustuu 1 002 vastaukseen. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää asukkaiden näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja tulevaisuuden kehittämistarpeista.

Tamperelaiset kyselyyn vastanneet olivat varsin tyytyväisiä oman asuinalueensa pysäköinnin toimivuuteen. 72 % vastaajista, joilla on auto vähintään satunnaisesti käytössä, arvioi pysäköinnin toimivan omalla asuinalueellaan erittäin tai melko hyvin. Vastaajista 24 % arvioi pysäköinnin toimivan melko tai erittäin huonosti. Sen sijaan vastaajat suhtautuivat vieraspysäköinnin toimivuuteen kriittisemmin. Vastaajista vain 50 % arvioi vieraspysäköinnin toimivan erittäin tai melko hyvin.

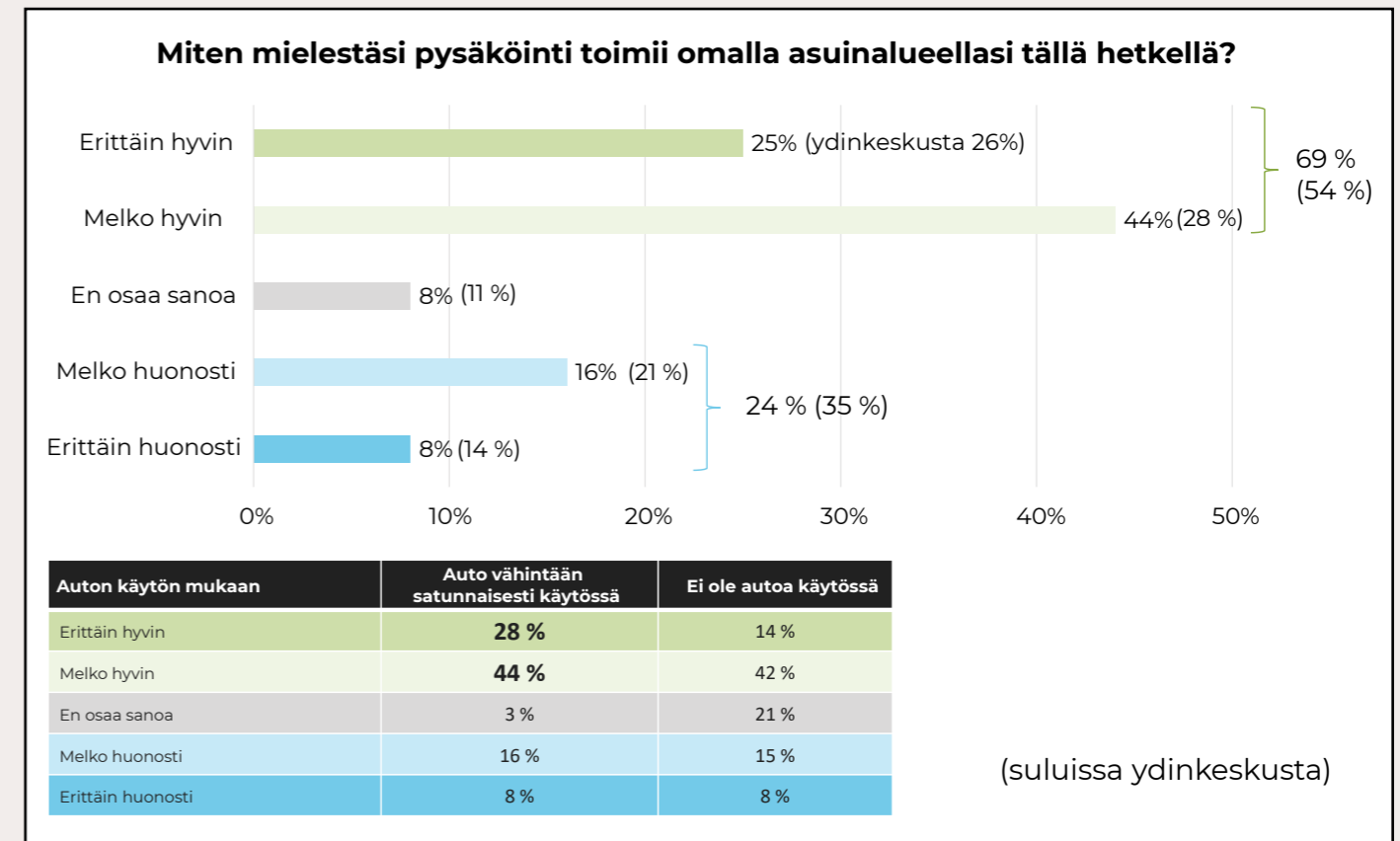
Tamperelaiset pitivät lähellä kotia sijaitsevaa ja itselle varattua pysäköintipaikkaa tärkeänä laatutekijänä. 89 % vastaajista, joilla on auto vähintään satunnaisesti käytössä, pitää lähellä kotia sijaitsevaa pysäköintipaikkaa erittäin tai melko tärkeänä ja 80 % vastaajista pitää itselle varattua pysäköintipaikkaa erittäin tai melko tärkeänä. Vastaajista 54% on kiinnostunut

kohtuuhintaisesta pysäköintipaikasta yksityisessä pysäköintihallissa. Vastaajista 46 % olisi valmis maksamaan enintään 50 euroa kuukaudessa pysäköintipaikasta yksityisessä pysäköintihallissa ja 14 % vastaajista 50–75 euroa kuukaudessa. Vastaajista 34 % arvioi, että kohtuuhintaisen pysäköintihallipaikan tulisi sijaita alle 100 metrin etäisyydellä kodista, ja 30 % vastaajista hyväksyi 100–250 metrin etäisyyden kodista.

Vastaajat arvioivat pysäköinnin hinnoittelun ja saatavuuden vaikuttavan ostospaikan valintaan. Toisaalta vastaajat arvioivat kestävien liikku- mismuotojen (joukkoliikenne, pyöräliikenne ja jalankulku) käytön kasvavan vastaajien omilla Tampereen keskustaan suuntautuvilla asiointimatkoilla tulevaisuudessa. Vastaajista 61 % arvioi, että pysäköintipaikan hinnalla tai saatavuudella on erittäin tai melko suuri vaikutus siihen, missä he käyvät kaupassa. Vaikutus on suurempi vastaajilla, joilla auto on vähintään satunnaisesti käytössä, sekä vastaajilla, jotka asuvat Tampereen ympäryskunnissa. Vastaajista 50 % puolestaan uskoo kestävien liikkumismuotojen käytön kasvavan omilla Tampereen keskustaan suuntautuvilla asiointimatkoilla tulevaisuudessa. Usko kestävien liikkumismuotojen kasvuun on suurempi tamperelaisten vastaajien keskuudessa kuin ympäryskunnissa asuvien vastaajien keskuudessa. Arvioon vaikuttanee kestävien liikkumismuotojen käytön mahdollisuuksien kehittyminen muun muassa raitiotieverkon laajentuminen.

Asukaskyselyyn tuloksiin voi tutustua tarkemmin liitteessä 4.

Vastaajat arvioivat tärkeimmiksi pysäköinnin ominaisuuksiksi turvallisuuden, paikkojen riittävyyden ja vaivattomuuden. Yhteiskäyttöautojen saatavuutta ja sähköautojen latausmahdollisuuksia ei pidetty yhtä tärkeinä. Vastaajien mielestä eniten kehitettävää heidän odotuksiinsa nähden on pysäköintipaikkojen edullisuudessa, pysäköinnin vaivattomuudessa, pysäköintipaikkojen läheisyydessä ja riittävydessä.



Kuva 3.14 Asukkaiden tyytyväisyys pysäköinnin toimivuuteen omalla asuinalueella (vastaajia 738).

Yritykset pitävät pysäköintijärjestelyjä tärkeinä sijaintipaikkaa valittaessa (yrityskysely)

Yritystutkimus toteutettiin puhelinhaastatteluna Innolink Oy:n toimesta loka-marraskuussa 2023. Kyselyn kohderyhmän muodostivat Tampereella sijaitsevat yritykset. Tutkimus perustuu 211 haastatteluun. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää yritysten näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja tulevaisuuden kehittämistarpeista.

Tamperelaiset yritykset pitävät pysäköintijärjestelyjä yleisesti ottaen hyvinä. Vastaajista 76 % piti yrityksen pysäköintijärjestelyjä erittäin tai melko hyvinä. Ydinkeskustan (postinumeroalueet 33100, 33210 ja 33200) vastaajat suhtautuivat pysäköintijärjestelyiden toimivuuteen kriittisemmin kuin muualla Tampereella. Pysäköintipaikat sijaitsevat pääsääntöisesti yrityksen omalla tontilla tai omassa/taloyhtiön pysäköintihallissa (64 % vastaajista), kadun varressa (16 %), pysäköintilaitoksissa (17 %). Vastaajista 7 % ilmoitti, että yrityksellä ei ole pysäköintipaikkoja.

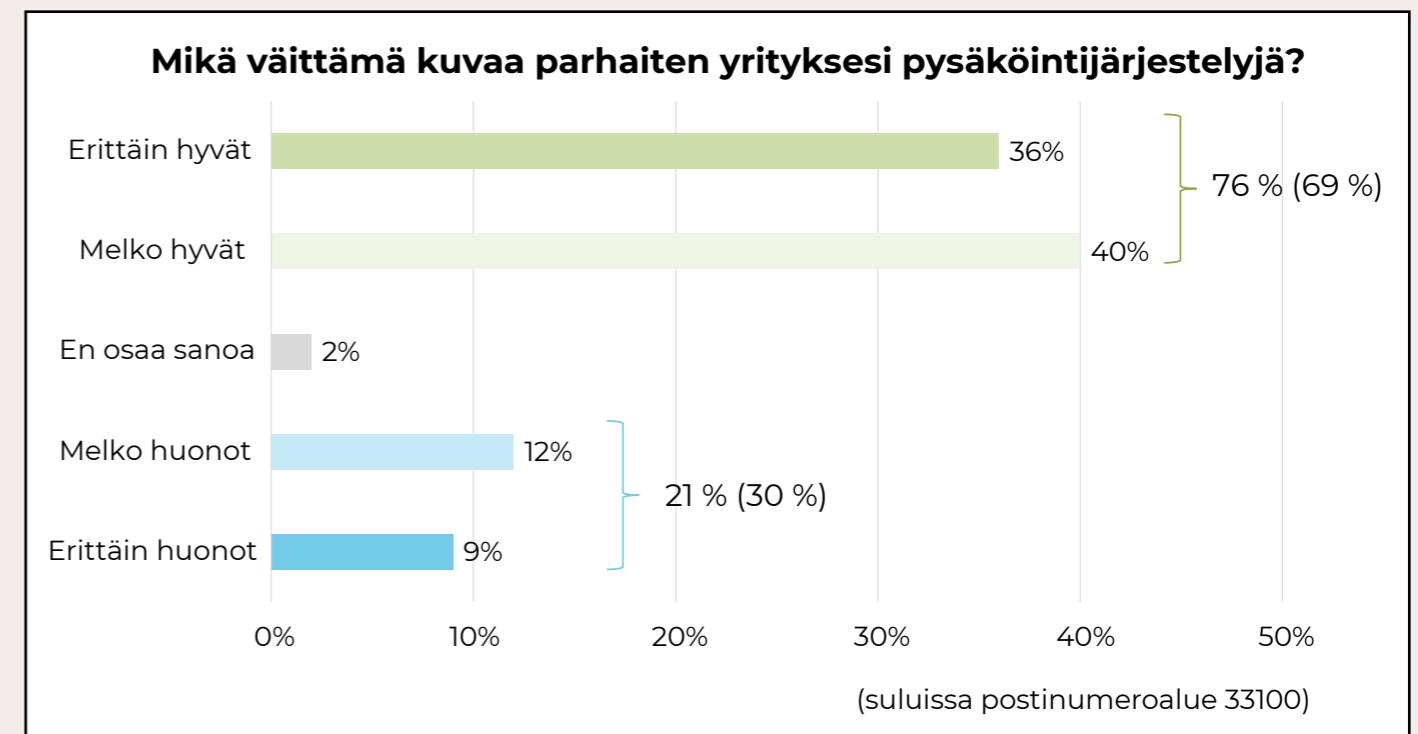
Yrityksillä on pääosin riittävästi polkupyörien pysäköintipaikkoja työntekijöille ja asiakkaille, mutta niiden laatutason arvioidaan olevan riittämätön. Vastaajista 80 % ilmoitti, että yrityksellä on riittävästi polkupyörien pysäköintipaikkoja työntekijöille, ja 69 % ilmoitti, että polkupyörien pysäköintipaikkoja on riittävästi asiakkaille.

Vastaajista 44 % koki, että pyörien pysäköintipaikat eivät ole riittävän laadukkaita (säältä suojassa, valvottuja, runkolukittuja).

Valtaosa vastaajista arvioi yrityksen pysäköintipaikkatarpeen säilyvän nykyisellään tulevaisuudessa. Vastaajista 24 % arvioi pysäköintipaikkatarpeen kasvavan ja 6 % arvioi pysäköintipaikkatarpeen vähenevän. Samaan aikaan 34 % vastaajista uskoo kestävien liikku- mismuotojen suosion kasvavan työntekijöiden ja asiakkaiden keskuudessa.

Yrityskyselyyn tuloksiin voi tutustua tarkemmin liitteessä 5.

Yritykset pitävät pysäköintijärjestelyjä ja pysäköintipaikkoja tärkeinä sijaintipaikkaa valittaessa. Vastaajista 90 % arvioi pysäköintijärjestelyjen vaikuttavan erittäin paljon tai jonkin verran yrityksen sijaintipaikkaa valittaessa. Hyvät henkilöautojen pysäköintimahdollisuudet nähdään myös tärkeänä vetovoimatekijänä uusien työntekijöiden rekrytoinnissa (48 % vastaajista). Keskustan yritykset pitävät tärkeänä, että toimipaikan lähellä sijaitsee kadunvarsipysäköintipaikkoja lyhytaikaiseen pysäköintiin, huoltoon ja logistiikkaan sekä helposti saavutettavaa pidempiaikaista asiointipysäköintiä pysäköintilaitoksissa. Lyhytaikaisen kadunvarsipysäköinnin tärkeys korostui hieman vastauksissa.



Kuva 3.15 Yritysten tyytyväisyys pysäköintijärjestelyihin (vastaajia 211).

Yli 50 tahon edustajat osallistuivat pysäköintipolitiikan päivityksen laadintaan sidosryhmähaastatteluissa ja -työpajoissa

Pysäköintipolitiikan päivitystä on laadittu laajassa yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Työn aikana toteutettiin kolme sidosryhmätyöpajaa. Elokuussa 2023 järjestetty ensimmäinen työpaja keskittyi visioon ja tavoitteisiin. Marraskuussa 2023 pidetty toinen työpaja keskittyi keskustan pysäköintiin ja kolmannessa tammikuussa 2024 pidetyssä työpajassa työstettiin pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä. Sidosryhmätyöpajoihin oli kutsuttu laajasti valtuutettuja Tampereen kaupungin valtuustosta, viranomaisia Tampereen seudulta ja Pirkanmaalta sekä yrittäjien, asukkaiden ja eri liikkumismuotojen edustajia.

Työn aikana toteutettiin myös kymmenen sidosryhmähaastattelua, joilla selvitettiin noin 20 sidosryhmän näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista. Pysäköintinormi ja keskitetyt pysäköintiratkaisut nousivat esille haastatteluissa toistuvasti. Keskusteluissa korostuivat muun muassa alueiden erilaisuus ja niiden erilaiset tarpeet, jotka tulisi huomioida pysäköintinormissa ja pysäköinnin ratkaisuisa. Pysäköintinormilta toivottiin joustavuutta ja lisää tarveharkintaa. Lisäksi päivitetty normi toivottiin saatavan ketterästi laajaan käyttöön ja myös sovellettavaksi olemassa oleviin kaavoihin. Kalliiden rakenteellisen pysäköinnin toteutukseen toivottiin maltillisuutta ja muuntojoustavia ratkaisuja sekä kaupungin roolin vahvistamista keskitetyn pysäköinnin toteutuksessa. Lisäksi nykyisten pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen ja vuorottaiskäyttö nousi esille.

Haastatellut pitivät keskustan hyvää saavutettavuutta ja keskustan maanalaisen pysäköinnin sekä sen rinnalla lyhytaikaisen asiointipysäköinnin ja jakeluliikenteen pysäköinnin kehittämistä tärkeänä. Keskustassa tulee tarkastella pysäköintijärjestelmää kokonaisuutena

osaoptimoinnin sijaan. Toisaalta keskusteluissa nousi esille, että visio maanalaisesta pysäköinnistä oli esillä myös vuoden 2016 pysäköintipolitiikassa, mutta vision toteutus on edelleen kesken. Tampereella keskustan pysäköinti on pääosin helposti saavutettavissa ja toimivaa. Sen sijaan haastateltujen kokemuksen mukaan kaupunkilaisten mielikuvat maanalaisesta pysäköinnistä pimeinä ja hankalina paikkoina elävät sitkeässä. Markkinoinnilla mielikuvia voidaan muuttaa.

Pyöräpysäköinnin osalta haastatellut peräänkuuluttivat laatua ja keskustassa tarvitaan turvallista pyöräpysäköintiä. Myös pyöräpysäköintinormin määrä- ja laatuvaatimukseen toivottiin joustoa. Kiinteistöliiton vuoden 2023 korjausbarometrin mukaan sähköautojen latauspisteiden toteutus on lähitulevaisuudessa kerros- ja rivitaloissa selvästi yleisin korjaushanke. Latausasiat puhuttavat kaikkien ladattavien välineiden osalta (autot, sähköpyörät, sähköiset mikroliikkumisvälineet jne.).

Haastatellut arvioivat liikkumisen muuttuvan merkittävästi tulevaisuudessa, mikä näkyy myös pysäköinnissä. Muutokset voivat tapahtua hyvin nopeastikin. Vuoden 2016 pysäköintipolitiikkaa laadittaessa Tampereella ei ollut ratikkaa eikä Woltin kaltaisia kotiinkuljetuspalveluita tai sähköpotkulautoja. Nähtäväksi jää, miten liikennejärjestelmä ja liikkumistavat muuttuvat vuoteen 2030 tai 2040 mennessä.

Haastatellut

- Finnpark
- Aimopark
- Europark
- Tampere Tunnetuksi ry
- Varma
- Sato
- Kojamo
- Kiinteistöliitto
- RAKLI
- YH Kodit
- RT Rakenneteollisuus
- Tampereen vuokratulosäätiö
- Tampereen opiskelija-asuntosäätiö
- Tampereen vuokra-asunnot
- Pirkan opiskelija-asunnot
- Kotilinnasäätiö
- Tammerkosken yrittäjät
- Tampereen kauppakamari
- Pirkanmaan yrittäjät
- Yrittäjien ja kauppakamarin yhteinen edustaja liikennetoimikunnassa

Työpajaan kutsuttu

- Tampereen kaupunginvaltuustosta
- Pirkanmaan ELY-keskuksesta
- Pirkanmaan liitosta
- Tampereen kaupunkiseudulta
- Pirkanmaan hyvinvointialueelta
- Pirkanmaan pelastuslaitokselta
- Sisä-Suomen poliisilaitokselta
- Business Tampereelta
- Finnparkilta
- Pirkanmaan Yrittäjistä
- Tammerkosken Yrittäjistä
- Tampereen Kauppakamarista
- Tampereen Torikauppayhdistyksestä
- Tampere Tunnetuksi-järjestöstä
- Autoliitosta
- Linja-autoliitosta
- Tampereen polkupyöräilijöistä
- Tampereen Raitiotieltä
- Tampereen Taksiautoilijoista
- VR-Yhtymästä
- Pirkanmaan Kiinteistöliitosta
- Tampereen yliopistolta
- Tampereen lasten parlamentista
- Tampereen nuorisovaltuustosta
- Tampereen vanhuusneuvostosta
- Tampereen vammaisneuvostosta
- Tampereen vanhemmat ry:stä
- Suomen lukiolaisten liitosta
- Tampereen ammattikorkeakoulun opiskelijakunnasta
- Tampereen yliopiston ylioppilaskunnasta
- Tampereen urheiluseurojen seuraparlamentista
- Urbaani Tampere
- Tampere Tunnetuksi ry:stä
- Tampereen reumayhdistys
- Tampereen Tammela-laiset
- Kanta-Tampellan asukasyhdistys
- Tampereen omakotiyhdistysten keskusjärjestö

4. VISIO JA TAVOITTEET

PYSÄKÖINNILLÄ TOTEUTETAAN
TAMPEREEN STRATEGIAA 2030:
TEKEMISEN KAUPUNKI

Tampereen kaupunki on todettu lukuisissa 2020-luvun tutkimuksissa Suomen vetovoimaisimmaksi kaupungiksi. Tärkeitä tekijöitä vetovoimaisuutta tutkittaessa ovat esimerkiksi asuinalueen viihtyisyys, sopivan hintaisen asunnon löytyminen, etäisyydet palveluihin ja hyvät liikenneyhteydet.

Tampereen kaupunki voitti vuonna 2023 arvostetun ykköspalkinnon Barcelona Smart City World Congressissa mahdollistavien teknologioiden kategoriassa tavastaan hyödyntää teknologisia ratkaisuja asukkaiden ja yritysten hyödyksi. Vuotta aikaisemmin Tampere voitti Euroopan komission vuotuisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelupalkinnon monialaisella lähestymistavallaan, minkä ansiosta ihmiset voivat tehdä terveellisiä, turvallisia ja ympäristöystävällisiä kaupunkiliikkumisen valintoja. Kymmenen vuotta aiemmin P-Hämpin pysäköintiluola voitti palkinnon vuoden parhaana pysäköintitalona Euroopassa (European Parking Association Award 2013). P-Hämppi on palkittu myös vuoden valaistuskohdeena.

Tampereen kaupungilla on voittamisen kulttuuri. Sitä kannattaa rohkeasti tavoitella myös pysäköinnin kohdalla. Tästä syystä pysäköinnin visioksi onkin valittu **”Toimivinta pysäköintiä ihmisille ja yrityksille”**.



Kuva 4.1 Pysäköinnin visio 2040. Vision toteutuminen edellyttää, että pysäköinnille asetetut kymmenen tavoitetta toteutuvat.

Vision toteutuminen edellyttää, että **pysäköinnille asetetut 10 tavoitetta** toteutuvat. Tavoitteena on, että pysäköinti on ensisijaisesti helppoa käyttää, turvallista ja vaivattomasti saavutettavaa. Lisäksi älykäs pysäköintijärjestelmä on tehokas, kestävä, monipuolinen ja joustava. Pysäköinnin on kehityttävä suunnitelmallisesti edistäen samalla kaupungin elinvoimaisuutta. **Keskeinen lähtökohta on jatkaa määrätietoisesti pysäköinnin siirtämistä keskustassa maan alle**, johon perustuu myös voimassa oleva keskustan strateginen osayleiskaava.

Pysäköintiratkaisut edistävät myös **kaupunkitason tavoitteita**. Niillä tuetaan kaupunkistrategian tavoitetta kestävästä liikennejärjestelmästä ja kaupunkirakenteesta. Pysäköintiratkaisuilla edistetään ja tuetaan asukkaiden viihtyvyyttä, turvallisuutta ja arjen helppoutta sekä elinkeinoelämän kilpailukykyä. Tampere haluaa kaupunkina kasvaa ja olla samalla hiilineutraali vuonna 2030. Myös näitä tavoitteita edistetään maailman parhailla pysäköintiratkaisuilla.

Vision ja tavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu luvun 5 toimenpideohjelma, joka käsittää kuusi toimenpidekokonaisuutta. Toimenpidekokonaisuudet sisältävät lukuisia tarkemmin määritettyjä tehtäviä.



Kuva 4.2 Pysäköinnin tavoitteet 2040.

5. TOIMENPIDEKOKONAISUUDET

5.1. KESKUSTA

PYSÄKÖINNIN TAVOITTEELLINEN SJOITTUMINEN 2040

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Kadunvarressa pysäköivät ensisijaisesti jakeluliikenne, huoltoliikenne, saattoliikenne, liikuntaesteiset, taksit, yhteiskäyttöautot, polkupyörät, kaupunkipyörät, yhteiskäyttöiset mikroliikkumisvälineet ja tilausliikenteen jättö ja nouto. Lisäksi kadunvarressa mahdollistetaan lyhytaikainen asiointipysäköinti (pääosin alle 30 min). Ydinkeskustassa kaikki muu pysäköinti on ensisijaisesti laitoksissa ja tonteilla parantaen katu ympäristön viihtyisyyttä.

Toimenpiteet

1. Ohjataan pysäköintiä haluttuihin sijainteihin kuvan 5.1 mukaisesti tarjonnan, kaavoituksen, kannustamisen, ohjeistamisen, hinnoittelun ja rajoitusten avulla.

2. Siirretään keskustan pysäköintiä hallitusti maan alle kadunvarresta ja maanpäällisistä yleisistä laitoksista. Toteutetaan maanalaiset pysäköintiratkaisut ja ajoyhteydet Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisesti (kärkihankkeet P-Hämpin laajennus sekä Kunkun parkki). Kuvassa 5.2 on esitetty keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen maanalaisen pysäköinnin tavoitetilanne ja vaiheittainen etenemispolku. Jos pysäköintipaikkoja joudutaan poistamaan merkittävästi ennen korvaavien pysäköintipaikkojen toteutusta, tulee vaikutukset selvittää huolellisesti.

3. Laaditaan periaatteet, joilla kadunvarspysäköintipaikoista ja maanpäällisistä yleisistä pysäköintilaitoksista luovutaan maanalaisen pysäköinnin laajentuessa. Periaatteiden laadintaa varten selvitetään yhteistyössä keskustan yritysten kanssa, millä liikkumismuodoilla asiakkaat saapuvat liikkeisiin, ravintoloihin jne. Periaatteissa huomioidaan modernin kaupunkikeskustan tarpeet pysäköinnille.

4. Keskeisiä toimenpiteitä ovat myös kaikki tässä luvussa jäljempänä esitetyt toimenpiteet. Näitä ovat muun muassa auto- ja pyöräpysäköinnin helppo saavutettavuus, katuverkon älykäs käyttö pysäköinnissä, henkilöauto- ja pyöräpaikkojen käytön tehostaminen (sisältäen Smart Parking), maksullisuuden kehittäminen sekä jakeluliikenteen toimintaedellytysten kehittäminen. Erityisesti pysäköintipaikkojen käytön määrätietoinen tehostaminen mahdollistaa keskustan autopaikkamäärän pitämisen nykyisellä tasolla. Lisäksi pysäköintinormit ovat erittäin tärkeä työkalu ohjattaessa pysäköintiä haluttuihin sijainteihin. On myös syytä seurata automaattisten ajoneuvojen yleistymistä, koska sillä olisi merkittäviä vaikutuksia autoiluun ja pysäköintiin.

AIKATAULU

Toimenpide 1: Jatkuva 2025–2040

Toimenpide 2: Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisena

Toimenpide 3: Vuosina 2026–2027

Toimenpide 4: Vuosina 2025–2030

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040 todetun mukaisesti keskustassa on yli 40 000 pysäköintipaikkaa ja autopaikkamäärä pidetään vähintään nykyisellä tasolla tehostamalla pysäköintiä muun muassa älyliikenteen ratkaisulla. Keskustan maankäytön kehittyessä autopaikat pyritään osoittamaan keskitettyihin rakenteellisiin pysäköintilaitoksiin. Kiinteistöjen maanpäälliset paikat vähenevät vaiheittain, kun nykyisiä pysäköintialueita

täydennysrakennetaan ja velvoitepaikat pyritään osoittamaan rakenteellisiin pysäköintilaitoksiin. Pysäköinnin keskittäminen maan alle mahdollistaa kadunvarspysäköinnin muuttamisen lyhytkestoiseen pysäköintiin ja katujen kehittämisen kaupungin ja liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden mukaisesti kävelyyn, oleskeluun, kaupunkivihreään sekä pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiin.

KADUNVARRESSA	PYSÄKÖINTILAITOKSESSA	TONTILLA
<p>PRIORITEETTI 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Jakeluliikenne Asiakkaiden lyhytaikainen autopysäköinti Asiakkaiden lyhytaikainen pyöräpysäköinti Saattoliikenne (esimerkiksi seniorit) Liikuntaesteisten paikat (LE-paikat) Taksit Yhteiskäyttöautot Kaupunkipyörät, yhteiskäyttöiset mikroliikkumisvälineet Bussien tilausliikenne (jättö ja nouto) 	<p>PRIORITEETTI 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Asiakkaiden pitkäaikainen autopysäköinti Asiakkaiden pitkäaikainen pyöräpysäköinti Asiakkaiden pitkäaikainen moottoripyöräpysäköinti Työntekijöiden autot Vieraiden autot Vieraiden moottoripyörät Sähköinen lataus 	<p>PRIORITEETTI 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Asukkaiden autot + lataus Asukkaiden pyörät + lataus Asukkaiden moottoripyörät + lataus Vieraiden pyörät Vieraiden moottoripyörät Kotiinkuljetuspalvelut Kotihoito Huoltoliikenne
<p>PRIORITEETTI 2</p> <ul style="list-style-type: none"> Kotiinkuljetuspalvelu Kotihoito Yhteiskäyttöautot Asiakkaiden lyhytaikainen moottoripyöräpysäköinti Kuljetusrobotit <p>PRIORITEETTI 3</p> <ul style="list-style-type: none"> (Sähköautojen lataus) 	<p>PRIORITEETTI 2</p> <ul style="list-style-type: none"> Asukkaiden autojen pysäköinti (velvoitepysäköinti) Vieraiden pyörät Pyörien liityntäpysäköinti Yhteiskäyttöautot Liikuntaesteisten pysäköintipaikat <p>PRIORITEETTI 3</p> <ul style="list-style-type: none"> Asukkaiden moottoripyörät Asukkaiden pyörät 	<p>PRIORITEETTI 2</p> <ul style="list-style-type: none"> Vieraiden autot Vieraiden pyörät Yhteiskäyttöautot Jakeluliikenne Työntekijöiden autot Liikuntaesteisten pysäköintipaikat <p>PRIORITEETTI 3</p> <ul style="list-style-type: none"> Kuljetusrobotit Itseohjautuvat dronet

Kuva 5.1 Pysäköinnin sijoittuminen keskustassa tavoitetilanteessa 2040.

AUTOPYSÄKÖINNIN SAAVUTETTAVUUS

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Tukea elinkeinoelämän kilpailukykyä helpottamalla asiointia keskustassa ja parantaa asukkaiden arjen sujuvuutta.

Toimenpiteet

1. Varmistetaan hyvä autosaaeutettavuus

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisesti autokehälle ja pysäköintilaitoksiin. Lisäksi varmistetaan, että keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyyn korkeatasoiseen kävelyverkkoon on laadukkaat ja esteettömät kävely-yhteydet pysäköintilaitoksista.

Vuonna 2040 Tampereen keskusta on elinvoimainen kaupan, työpaikkojen ja asumisen keskittymä. Se on viihtyisä ja elävä elämyksellinen osa Tamperetta, ja kiinnostava toimintaympäristö yrityksille. Tämä edellyttää, että keskusta on saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla - etenkin kaupungin asukas- ja liikennemäärien kasvaessa voimakkaasti. Keskustan kehittämisen tavoitteiden ja liikenteen sujuvuuden mahdollistamiseksi tulee toteuttaa lisää maanalaista pysäköintiä, joka on helposti saavutettavissa keskustaan määritetyn hitaan liikkumisen alueen ulkopuolelta. Tämän takaavat maanalaiset ajoyhteydet.

2. Tiedotetaan ja markkinoidaan keskustan pysäköintipalveluista.

Esimerkiksi keskustan maanalaiset pysäköintilaitokset ovat erittäin helppokäyttöisiä, laadukkaita ja turvallisia, mutta osalla pysäköijistä saattaa olla niistä virheellisiä käsityksiä. Lisäksi lisätään autoilijoiden tietoisuutta autokehästä käyttämällä opastuksessa termiä P-KEHÄ. P-KEHÄ esitetään myös mobiililaitteissa (esimerkiksi Tampere Finland-mobiilisovelluksessa).

3. Toteutetaan älykkäät mobiilisovellukset

vapaan paikan löytämiseksi ja laadukas kadunvarsiopastus (katso luku 5.5 palvelut, reaaliaikainen info -autot).

TAVOITETILANNE 2040

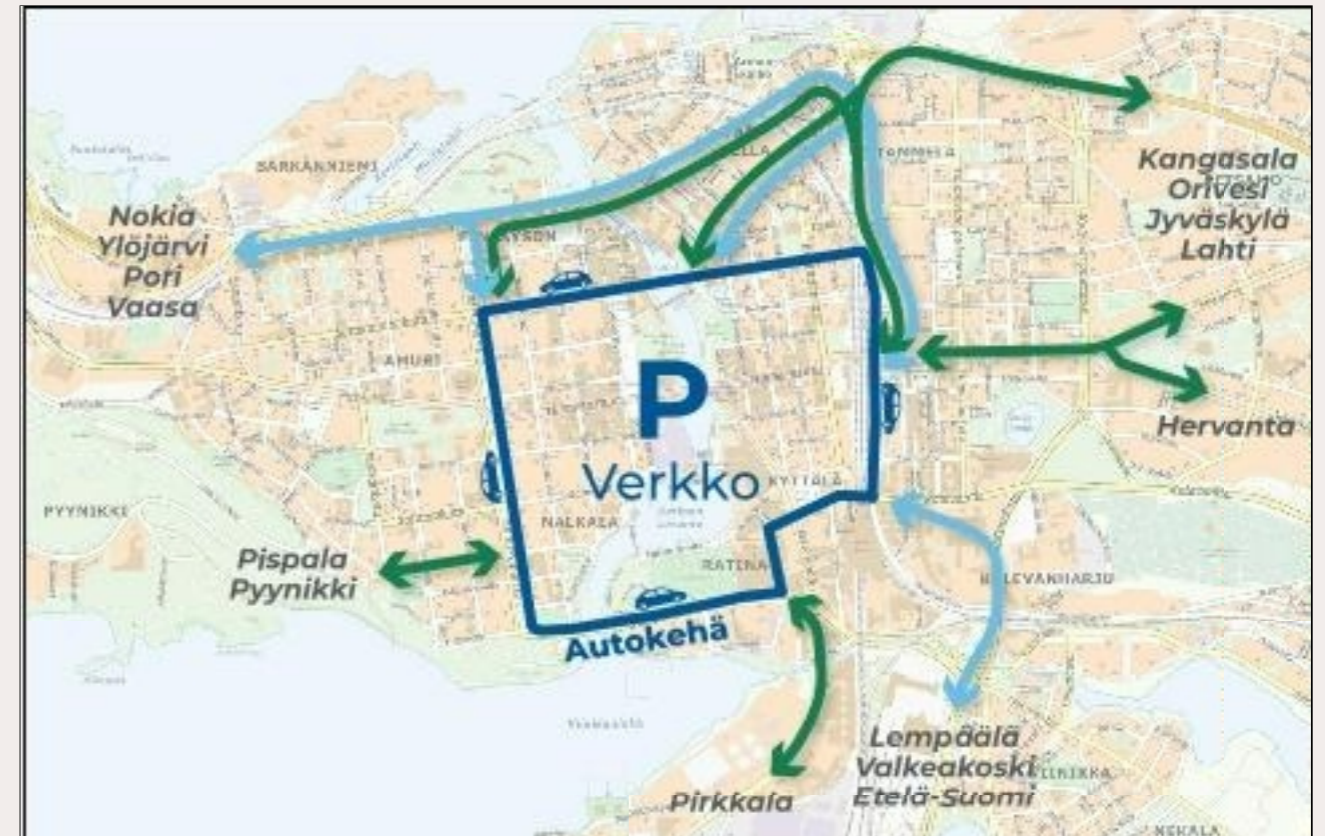
- Yhteensä noin 2700 maanalaista pysäköintipaikka (P-Hämppi laajennuksineen ja Kunkun parkki)
- Uudet ajoyhteydet Viinikankadulta ja Rantaväylän tunneleista
- Huoltotunneliyhteydet

AIKATAULU

Toimenpide 1: Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisena

Toimenpide 2: Vuosina 2025–2027

Toimenpide 3: Katso palvelut (reaaliaikainen info - autot)



Kuva 5.2 Tampereen keskustan maanalaisen periaatteena on autoilijalle autokehän helppo saavutettavuus ja siitä vaivaton siirtyminen pysäköintilaitoksiin. Pysäköintilaitoksesta on esteetön ja turvallinen siirtyminen katu ympäristöön. Autoa voi esteettä siirtää maanalaisessa pysäköintiverkossa itäosasta länsiosaan.

PYÖRÄPYSÄKÖINNIN SAAVUTETTAVUUS

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Tukea elinkeinoelämän kilpailukykyä helpottamalla asiointia keskustassa. Tavoitteena on, että vuonna 2030 pyörämatkoja tehdään kaupunginhallituksen 12.9.2022 hyväksymän pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman mukaisesti koko kaupungissa kaksi kertaa enemmän kuin vuonna 2022 (kulkumuoto-osuuden kasvattaminen 15 prosenttiin).

Toimenpiteet

1. Varmistetaan hyvä ja turvallinen saavutettavuus pyöräpysäköintiin Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 pyöräliikenteen tavoiteverkon avulla. Reittien on oltava sellaisia, jotka pyöräilijät valitsevat luontevasti ja intuitiivisesti. Lisäksi tarvitaan selkeä opastus. Pyöräpysäköinnin sijoittamisessa varmistetaan esteetön kulku liikumisen apuvälineillä.

2. Tiedotetaan ja markkinoidaan keskustan pyöräpysäköintipalveluista ja kaupunkipyöräpalvelusta.

Pyöräpaikkojen käytön tehostamista on käsitelty jäljempänä tässä luvussa, pyörien pysäköintinormia luvussa 5.2, pyöräpysäköinnin muita kehittämistoimenpiteitä luvussa 5.3, pyörien liityntäpysäköintiä luvussa 5.4 sekä reaaliaikaista informaatiota ja sähkölatausta luvussa 5.5.

Keskustan on oltava hyvin saavutettavissa kaikilla liikkumismuodoilla. Keskustan yritykset tarvitsevat kaikilla liikkumismuodoilla saapuvia asiakkaita. Eri asiakasryhmien ostos- ja pysäköintikäyttäytymistä on selvitettävä tarkemmin yhdessä alueen yrittäjien kanssa, jotta saadaan parempi ymmärrys pysäköinnin merkittävydestä yritysten elinvoimalle.

AIKATAULU

Toimenpide 1: Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisena
Toimenpide 2: Jatkuva



Tampereen kaupunki / Jukka Salminen

KATUJEN JA PYSÄKÖINNIN ÄLYKÄS JÄSENTELY

TAVOITTEELLISET VAIKUTUKSET: Pysäköinti sijoittuu mahdollisimman älykkäästi katuverkolla. Katutilan joustavampaa käyttöä lisätään digitaalisilla ratkaisuilla. Älykkäällä jäsentelyllä parannetaan muun muassa arjen sujuvuutta ja mahdollistetaan katutilan elävöittäminen.

Toimenpiteet

1. Toteutetaan katuverkko ja siihen liittyvä pysäköinti Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisesti.

Autokehä: Autokehä palvelee keskustaan saapumista ja keskustassa liikkumista. Yhteydet maanlaiseen pysäköintiin rakennetaan autokehän yhteyteen tai sen välittömään läheisyyteen.

Korttelikatu: Korttelikatu palvelee autokehältä maanlaiseen pysäköintiin siirtymistä. Korttelikadulla voi olla kadunvarsipysäköintiä. Huolto- ja jakeluliikenteelle on osoitettu erilliset kuormauspaikat.

Joukkoliikennekatu: Huolto- ja tavaraliikenteelle on osoitettu erilliset kuormauspaikat. Muu pysäköinti ei ole sallittu.

Kävelykatu: Kävelykadulla huolto- ja jakeluliikenne voidaan sallia ja osoittaa sille esimerkiksi ajallisia tai kaluston kokoon liittyviä rajoituksia. Muu pysäköinti ei ole sallittu.

Kävelypainotteinen katu: Kävelypainotteinen katu palvelee keskustassa liikkumista kävellen,

pyörällä tai mikroliikkuun sekä kadun varrella sijaitsevien määränpäiden saavuttamista autolla. Katuja voidaan kehittää vaiheittain muuttamalla alkuvaiheessa tarvittavien pysäköintipaikkojen käyttötarkoitusta maanlaisen pysäköinnin toteutuessa. Kävelypainotteisella kadulla joustoalue mahdollistaa katutilan monipuolisen käytön erilaisiin toimintoihin. Joustoalueelle voidaan sijoittaa autojen, polkupyörien ja mikroliikenteen pysäköintiä sekä kuormauspaikkoja huolto- ja jakeluliikenteelle.

Kävelypainotteisella kadulla joustoalueelle sijoituvia toimintoja voidaan painottaa kyseiselle kadulle jatkosuunnittelussa asetettavien tarkempien kehittämistavoitteiden mukaisesti. Kohdekohtaisessa suunnittelussa kuullaan käyttäjiä ja kadunvarren palveluyrittäjiä. Esimerkiksi vilkkaalla kivijalkakauppojen alueella voidaan painottaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä ja pyörä- ja mikroliikenteen pysäköintiä nopeaa liiketiloissa asiointia varten. Lisäksi tarjotaan kuormauspaikkoja liikkeiden jakelu- ja huolto-liikenteelle. Pysäköintipaikat toteutetaan siten, että kadulla on viihtyisää eikä pysäköinti hallitse katutilaa.

2. Selvitetään mahdollisuudet **katutilan joustavampaan käyttöön digitalisaation keinoin**. Tavoitteena on tehostaa katutilan käyttöä huomioiden eri toimijoiden tarpeet eri vuodenaikoina, viikonpäivinä ja vuorokaudenaikoina. Katutilan merkitys korostuu tulevaisuudessa ja katutilan nykyinen staattinen hallinta ei tue parhaalla tavalla kaupungin tavoitteita. Katutilan dynaaminen hallinta on noussut esille kaupungeissa ympäri maailman. Automaattisten ajoneuvojen yleistymisen mahdollistaisi aivan uudenlaisen katutilan joustavan käytön.



Kuva 5.3 Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukainen katujen jäsentely.

Asukaskyselyssä pidettiin ydinkeskustan pysäköinnissä tärkeimpinä turvallisuutta, paikkojen riittävyttä ja pysäköinnin vaivattomuutta.

AIKATAULU

Toimenpide 1: Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisena.

Toimenpide 2: Selvitys vuonna 2027

HENKILÖAUTOPAikkojen tehokas käyttö

TAVOITTEELLISET VAIKUTUKSET: Paikkojen nopeampi kierto, parempi käyttöaste ja pienempi kokonaistarve. Keskustan henkilöautojen paikkamäärä ei vähene, mutta niiden käyttö muuttuu ja tehostuu.

Toimenpiteet

1. Laaditaan julkisten pysäköintilaitosten käytön tehostamissuunnitelma.

- Muodostetaan tarkka ymmärrys nykyisten pysäköintipaikkojen laitoskohtaisista käyttöasteista vuorokauden eri aikoina.
- Määritetään vapaan kapasiteetin potentiaalit kortteleittain. Erityisesti on sovittava kriittisten ajankohtien ylibookaussäännöt. Kriittisin ajankohta keskustassa lienee arkisin klo 16–19 ja lauantaisin viikkaimpaan kauppa-aikaan. Keskustan eri alueilla on varmasti suuria eroja.
- Selvitetään keskustassa vapaat velvoitepysäköintipaikat ja niiden sijainnit sekä käytön hinnoitteluperiaatteet. Pidetään jatkossa yllä ajantasaista tietokantaa vapaista velvoitepaikoista, jota hyödynnetään maankäytön suunnittelussa ja rakennuslupavaiheessa. Hyödynnetään keskustan täydennysrakennushankkeissa vapaana olevia velvoitepysäköintipaikkoja. Paikkojen hinnoitteluperiaatteiden tulee olla riittävän houkuttelevia hankkeiden toteuttajille.

HENKILÖAUTOJEN AIKATAULU

Toimenpide 1: Vuonna 2026
Toimenpide 2: Vuosina 2026–2030
Toimenpide 3: Vuosina 2025–2026
Toimenpide 4: Vuosina 2026–2028

- Suunnitellaan vuorottaispysäköinnin älykäs ohjaus- ja varausjärjestelmä.
- Laaditaan 5-vuotissuunnitelma pysäköintipaikkojen käytön tehostamiseksi.

2. Toteutetaan 5-vuotissuunnitelman mukaiset toimenpiteet.

3. Edistetään kiinteistöjen tonteilla olevien pysäköintipaikkojen avaamista muiden käyttöön (Smart Parking).

- Suunnitellaan toimintamalli, joka erityisesti kannustaa avaamaan omia paikkoja muille. Potentiaalisia paikantarjoajia ovat ainakin asuntoyhtiöt, kiinteistöyhtiöt, toimistokiinteistöt, liiketilat.
- Määritetään kaupungin rooli.
- Suunnitellaan älykäs paikkojen varausjärjestelmä.
- Kaupungin kiinteistöjen pysäköintipaikkojen avaaminen kaupunkilaisille (esimerkiksi koulut iltaisin).

Automaattisten ajoneuvojen yleistymisen mahdollistaisi aivan uudella tavalla paikkojen tehokkaan käytön, koska automaattiset ajoneuvot voivat olla suuremman osan ajasta liikenteessä ja pysäköinnit sen myötä lyhyempiä.

4. Toteutetaan 2–3 Smart Parking -kokeilua.

Pyöräpaikkojen tehokas käyttö

TAVOITTEELLISET VAIKUTUKSET: Pyöräilyn edistäminen tarjoamalla uudenlaisia pyöräpysäköintikonsepteja paikkojen tehokkaamalla käytöllä ja paremmalla käyttöasteella.

Toimenpiteet

1. Laaditaan toimintamalli ja suunnitelmat yhteiselle pyöräpysäköintilaitokselle, joissa on mukana sekä kaupallisia toimijoita että kaupunki.

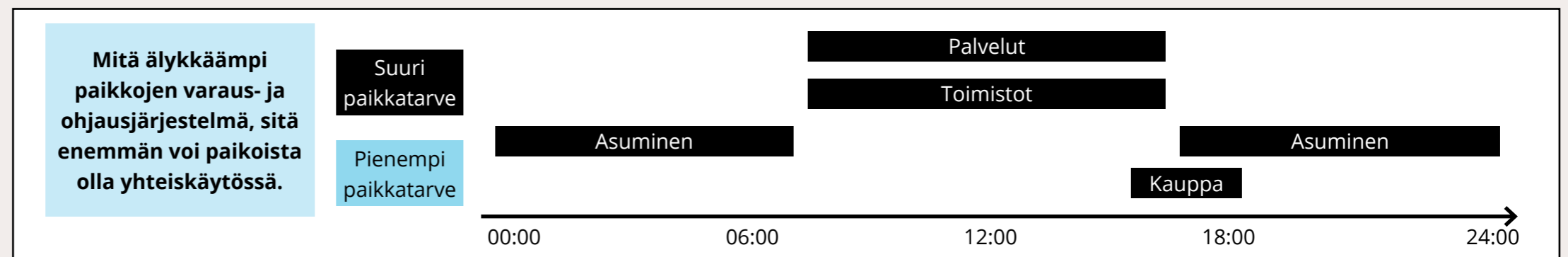
- Suunnitellaan 1–2 yhteistä pilottikohdetta, jossa tarjotaan tarveperusteisesti eri tasoisia pysäköintipaikkoja ja joiden määrää on mahdollista säätää kysynnän mukaan. Tiloissa voi olla korkeatasoisia lukittuja ja valvottuja tiloja, joiden käyttöoikeutta on rajattu, sekä eritasoisia tiloja, joihin kaikilla on pääsy. Tilat toteutetaan muuntojoustavina.
- Samalla selvitetään, onko mahdollista osoittaa uudis- ja täydennysrakennushankkeiden pyörien velvoitepysäköintiä kyseisiin laitoksiin.
- Määritetään jokaisen hankkeeseen osallistuvan osapuolen vastuut ja tehtävät.
- Toimintamalli ja suunnitelmat laaditaan yhteistyössä asianomaisten yritysten kanssa.

2. Toteutetaan 1–2 pilottikohdetta.

3. Määritetään, miten kaupunki voi edistää keskustan yksityisiä toimijoita paikkojen yhteiskäyttöön. Potentiaalisia toimijoita ovat ainakin: Toimistokiinteistöt keskenään, toimistokiinteistöt & asunto-osakeyhtiöt, palvelut & asunto-osakeyhtiöt ja liikenteen hubit (esimerkiksi rautatieasema) & asunto-osakeyhtiöt.

PYÖRIEN AIKATAULU

Toimenpide 1: Vuonna 2025
Toimenpide 2: Vuosina 2027–2028
Toimenpide 3: Vuosina 2026–2027



Kuva 5.4 Vuorottaispysäköinnin potentiaaleja.

AIKARAJOITUKSET, MAKSUVYÖHYKKEET, PROGRESSIIVINEN HINNOITTELU JA MAKSUAUTOMAATIT

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Pitkäaikaisen pysäköinnin ohjautuminen keskitettyihin pysäköintilaitoksiin sekä kadunvarren pysäköintipaikkojen tehokkaampi käyttö nopeamman pysäköintikierron avulla.

Toimenpiteet:

1. Selvitetään aikarajoitusten ja maksullisuusajkojen yhtenäistämistä. Nykyisin on paljon erilaisia aikarajoituksia jopa samalla maksuvyöhykkeellä ja näitä pyritään yhtenäistämään. Tavoitteena on selkeyttää pysäköintiä käyttäjälle. On kuitenkin tärkeää huomioida kadunvarressa olevien toimintojen asettamat vaatimukset pysäköinnille.

Selvitetään vaikutukset, jos kadunvarsipysäköinnin muutetaan keskustassa maksulliseksi tai aikarajoitetuksi myös iltaisin, öisin ja viikonloppuisin, kuten pysäköintilaitoksissakin. Tietyt erityisryhmät vapautetaan puolestaan kokonaan pysäköintimaksuista, kuten lyhytaikainen huoltoliikenne ja liikkuvan työn tekijät. Kaupunki määrittelee myös riittävät ilmaisen pysäköinnin enimmäiskestot esimerkiksi 10 min...2 h.

Mahdollisesta aikarajoitusten yhtenäistamisestä ja maksullisuusajkojen muutoksista tehdään kattavat vaikutusarvioinnit.

2. Tarkistetaan maksuvyöhykkeiden laajuudet ja hinnoitteluperiaatteet. Määritellään periaatteet, joiden perusteella pysäköinnin hinnoittelua muutetaan pidemmällä aikatahtimella. Samalla arvioidaan, miten vähäpäästöisyys on syytä huomioida.

3. Laaditaan progressiivisen hinnoittelun suunnitelma ydinkeskustaan. Linjattavia asioita ovat toteuttamisperiaate, käyttöalue, hinnoitteluperiaate ja vähäpäästöisyyden huomioiminen. Lisäksi arvioidaan vaikutukset muun muassa pysäköintituloihin sekä mallin hyödyt ja haitat. Tampereen ydinkeskustassa kadunvarsipysäköinnin ja pysäköintilaitosten hinnoittelua kehitetään yhteistyössä keskustan yritysten ja pysäköintitoimijoiden kanssa.

4. Harkitaan progressiivisen hinnoittelun pilotointia valitulla alueella.

5. Mahdollisen pilotin pohjalta päätetään mallin vakinaistamisesta ja mahdollisesta laajentamisesta.

Progressiivinen hinnoittelu: Alustava hinnoitteluperiaate

- Kadunvarsipysäköinnin hinta kasvaa pysäköinnin keston mukaan keskustan vilkkaimmilla liikekaduilla. Tavoitteena on pysäköinnin keskimääräisen keston lyhentäminen, pysäköintikierron nopeuttaminen ja pitkäaikaisen pysäköinnin ohjautuminen pysäköintilaitoksiin. Suosituksena on, että kadunvarren hinta saavuttaa maanalaisen pysäköinnin 30 minuutin kohdalla. Lisäksi suositellaan aikarajoitusta, joka on vyöhykkeellä 1 enintään 1 h, vyöhykkeellä 2 enintään 2 h ja vyöhykkeellä 3 enintään 3 h.
- Pidemmällä tähtäimellä tulee harkita käyttöasteen mukaan vaihtuvaa hinnoittelua, jolloin voidaan luopua maksuvyöhykkeistä. Tällöin vilkkaimpina aikoina hinta on korkein ja esimerkiksi sunnuntaisin hinta on todennäköisesti hyvin alhainen, koska käyttöasteet ovat matalat.

Pysäköintimaksu on keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisesti lähtökohtaisesti korkeammalla tasolla keskustan kadunvarilla kuin pysäköintilaitoksissa.

Asukaskyselyssä lyhytaikaisen pysäköinnin edullisempi hinta suhteessa pidempiaikaiseen pysäköintiin sai kannatusta. Kannattajia oli 55 % ja vastustajia 14 %. Kolmannes ei osannut sanoa.



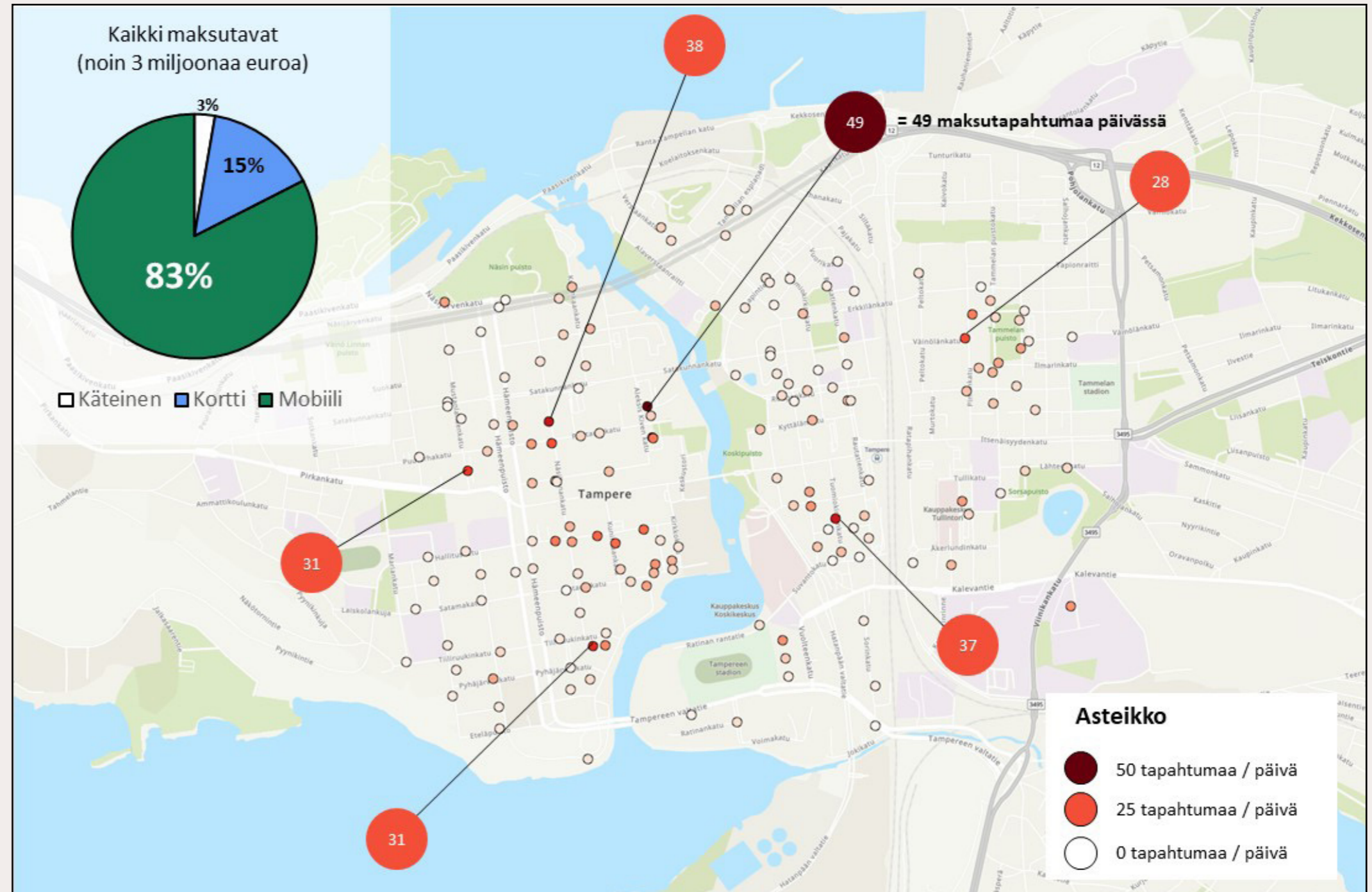
6. Laaditaan selvitys kolikkomaksamisen luopumisen aikataulusta. Kolikkomaksamisen osuus on jo nykyisellään hyvin pieni (noin 2,5 %) ja siitä aiheutuu paljon kustannuksia muun muassa rahankäsittelyn ja ilkvallan takia. Kolikkomaksamisesta luovutaan viimeistään silloin, kun kolikkomaksamisen mahdollistava automaatti on tullut käyttöikänsä päähän. Myös näissä automaateissa on maksukortilla maksamisen mahdollisuus.

7. Arvioidaan mahdollisuutta luopua pysäköintiautomaateista. Maksukorteilla toimivista automaateista voidaan ryhtyä luopumaan esimerkiksi silloin, kun mobiilimaksamisen osuus on yli 95 % pysäköintimaksuista. Vanhimmista ja vähiten käytetyistä automaateista luovutaan tällöin ensimmäiseksi. Nykyisin mobiilimaksamisen osuus on hieman alle 85 %. Maksuautomaattien käyttömääriä on esitetty kuvassa 5.5.

8. Lyhyeen ilmaiseen pysäköintiin oikeutetuille käyttäjäryhmille otetaan käyttöön "virtuaalinen pysäköintikiekko", eli velvollisuus aloittaa ja lopettaa lyhytaikainen pysäköinti mobiilisovelluksella.

AIKATAULU

- Toimenpide 1: Vuosina 2025–2027
- Toimenpide 2: Vuonna 2027
- Toimenpide 3: Vuonna 2026
- Toimenpide 4: Vuosina 2027–2028
- Toimenpide 5: Vuosina 2029–2030
- Toimenpide 6: Vuonna 2026
- Toimenpide 7: Vuosina 2028–2029
- Toimenpide 8: Vuosina 2027–2028



Kuva 5.5 Tampereen pysäköintimaksuautomaattien käteisellä ja kortilla myytyjen lippujen määrät päivässä vuonna 2023.

PYSÄKÖINTILUVAT

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Tarjota pysäköintimahdollisuus alueilla, jossa ei pystytä tarjoamaan riittävä pysäköintipalvelua tonteilla tai lähellä sijaitsevilla yleisissä pysäköintilaitoksissa.

Toimenpiteet:

Lupien alueellisia laajuuksia ja pysäköintijärjestelyjä tarkasteltaessa huomioidaan alueiden erilaiset käyttötarpeet, asukkaiden yhdenvertainen kohtelu sekä palveluiden, liikunta- ja harrastuspaikkojen saavutettavuus.

1. Analysoidaan nykyisten pysäköintilupa-alueiden pysäköintitilanne. Keskeisiä selvitettäviä asioita ovat:

- Mitkä ovat paikka- ja lupamäärät ja miten ne ovat muuttuneet?
- Millaiset ovat pysäköinnin käyttöasteet ja kuinka suuri osuus pysäköinnistä on lupapysäköintiä?
- Millaista palautetta on saatu?

2. Määritetään lupakohtaiset myöntämisen ja hinnoitteluperusteet. Tällöin huomioidaan työn aikana esille nousseet kehittämissuositukset ja haasteet (katso liite 3). Tärkeää on määrittellä muun muassa periaatteet, joilla täydennys- ja uudisrakennuskohteet pääsevät mukaan lupajärjestelmään tai jäävät sen ulkopuolelle. Lisäksi tarkistetaan lupien alueelliset laajuudet.

AIKATAULU

Toimenpide 1: Vuonna 2026

Toimenpide 2: Vuonna 2026

Toimenpide 3: Jatkuva

Toimenpide 4: Vuosina 2026–2027

Toimenpide 5: Vuosina 2026–2040

Toimenpide 6: Jatkuva

3. Yhtenäistetään aikarajoituksia. Tarkistetaan kaikkien alueiden aikarajoitukset vastaamaan kyseisen alueen tarpeita. Samankaltaisille alueille toteutetaan samanlaiset aikarajoitukset. Huomioitava, että muutokset kannattaa tehdä järkevinä kokonaisuuksina ja/tai esimerkiksi liikennemerkkien muiden muutosten yhteydessä.

4. Laaditaan hinnoittelumalli, jolla vaiheittain päästään kohti markkinaehtoista hintatasoa. Tällöin pysäköintiluvan hinta on esimerkiksi samaa suuruusluokkaa talo- ja kiinteistöyhtiöiden pysäköintihintojen kanssa.

5. Keskustan ja aluekeskusten täydennysrakentamisen sekä maanalaisen pysäköintilaitosverkoston täydentyessä tarkistetaan säännöllisesti asukas- ja yrityslupien tarve. Tarvittaessa voidaan luopua alueilla asukas- ja yrityspaikkaluvista, jos tonteille ja laitoksiin on toteutettu riittävästi pysäköintipaikkoja auton säilytykseen.

6. Seurataan tarvetta uusille pysäköintilupa-alueille ja alueiden laajennuksille. Tarve pysäköintilupa-alueelle voi syntyä esimerkiksi tarpeesta rajoittaa kadunvarsipysäköinnin kestoa kunnossapidon parantamiseksi. Selvitetään myös mahdollisuutta käyttää pysäköintilupa-tunnuksia ristiin alueiden kesken silloin kun pysäköintipaikkojen määrä lupa-alueella ei ole riittävä.



JAKELU- JA HUOLTOLIIKENNE

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Parantaa logistiikan ja huollon sujuvuutta ja kustannustehokkuutta sekä katutilan tehokasta käyttöä ja katutilan viihtyisyyttä. Toimenpiteet parantavat erityisesti elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Toimenpiteet

1. Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikka-verkoston kehittäminen

- Jakeluautojen pysäyttäminen sallitaan pysäköinti- ja pysäyttämiskieltoalueilla sekä muilla mahdollisilla alueilla tarpeen mukaan. Käydään läpi Tampereen keskusta-alueen pysäköinti- ja pysäyttämiskieltoalueet yhdessä alueen yrittäjien ja jakeluyritysten kanssa sekä pohditaan, olisiko niitä mahdollista nykyistä laajemmin käyttää jakeluautojen lastaus- ja purkupaikkoina. Tällöin merkitään kohteet kuormauspaikka-liikennemerkeillä. Samalla selvitetään, olisiko joissakin kohteissa perusteltua sallia paikan vuorottaiskäyttö.
- Selvitetään, voidaanko jakeluautoille osoittaa enenevässä määrin aikaikkunoi- ta kuuden ja kymmenen välisenä aikana, jolloin pysäköintipaikka olisi varattu vain jakeluautoille.
- Selvitetään nopeasti yleistyvien ruokajake- luiden ja muiden kotiinkuljetuspalveluiden toimintaedellytysten kehittämismahdollisuu- det pysäköinnin osalta.

2. Selvitetään yönaikaisen jakelun laajen- tamismahdollisuudet. Yöllä tehtävä jakelu vapauttaa katutilaa muuhun käyttöön. Toisaalta on varmistettava, että alueen yrittäjillä on tar- vetta ja hyötyä toimenpiteestä. Toimenpide ei saa myöskään aiheuttaa meluhaittaa asukkaille. Tämän tarpeeseen vaikuttaa merkittävästi toi- menpiteen 1 katuverkon lastaus- ja purkupaik- kaverkoston tiheys ja laajuus.

3. Selvitetään maanalaisen jakelun ja huol- lon lisäämismahdollisuudet maanalaisen pysäköintiverkoston ja sen ajoyhteyksien myötä. Maanalainen jakelu ja huolto vapaut- taa katutilaa muuhun käyttöön. Toisaalta on varmistettava, että alueen yrittäjillä on tarvetta ja hyötyä toimenpiteestä. Mahdollisia kohteita voivat olla esimerkiksi Finlaysonin alue, Fren- ckellin alue, Sokos, Stockmann, Koskikeskus, Asemakeskus, Tampere-talo). Näiden tarpee- seen vaikuttaa merkittävästi toimenpiteen 1 las- taus- ja purkupaikkaverkoston tiheys ja laajuus sekä mahdollisen maanalaisen huoltoyhteyden sijainti.

4. Selvitetään jakeluliikenteen pysäköinti- tunnuksen edellytykset ja linjataan mah- dolliset ajoneuvojen kokorajoitukset ja käyttövoimaetuedet.

- Jakeluliikenteen pysäköintitunnus oikeuttaisi käyttämään lastausruutuja ilman pysäköin- timaksua ja pysäköimään kadunvarressa edullisesti.
- Tunnuksella olisi hyvin maltillinen hinta, joka on porrastettu ajoneuvon ympäristöystäväl- lisyyden mukaan.
- Voidaanko rajoittaa suurten jakeluliikenteen ajoneuvojen käyttöä keskustassa suosimalla tietyn kokoista kalustoa?
- Toteutetaan helposti ladattava mobiiliso- vellus jakeluliikenteen tarpeisiin. Sovellus voi pitää sisällään myös kaupunkijakelun informaatiojärjestelmän laajemman toteu- tuksen (tieto sijainneista, vapaa/varattu tieto jne.). Sovellus voi käsittää myös paikan varaamismahdollisuuden.
- Vaiheessa 2 jakeluliikenteen pysäköintitun- nus voidaan myöntää myös henkilöautoille (esimerkiksi ruokalähettilien kuljetukset).



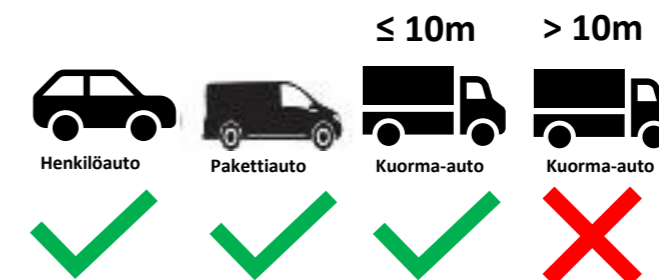
Myöntämisehdot vaiheessa 1

- Yrityksen y-tunnus vaaditaan.
- Yritys on hoitanut lakisääteiset velvoitteensa.
- Tarkoitettu ammattimaista jakelutoimintaa suorittaville yrityksille.



Myöntämisehdot vaiheessa 2

- Yrityksen y-tunnus vaaditaan.
- Yritys on hoitanut lakisääteiset velvoitteensa.
- Tarkoitettu ammattimaista jakelutoimintaa suorittaville yrityksille.



Kuva 5.6 Jakelutunnuksen myöntämisehtoja vaiheessa 1 ja 2.

5. Huoltoliikenteen toimintaedellytysten varmistaminen.

- Selvitetään huoltoliikenteen toimintaedellytysten kehittämismahdollisuudet pysäköinnin osalta. Yksi mahdollisuus on tarjota heille huoltoliikenteen pysäköintitunnus, joka oikeuttaisi esimerkiksi ilmaiseen lyhytaikaiseen pysäköintiin ja edulliseen pidempiaikaiseen pysäköintiin kadunvarressa.
- Varmistetaan, että autokehän sisäpuoliset kadut palvelevat mahdollisimman hyvin huoltoliikennettä.

6. Seurataan muiden kaupunkien esimerkkejä kaupunkilogistiikan minihubien edistämässä. Kevyillä kuljetusvälineillä kuten tavarapyörillä ja sähköavusteisilla kuljetusvälineillä voidaan toimia myös alueilla, joissa on mahdollisesti tulevaisuudessa tiukat päästö- ja aikarajoitukset. Lisäksi kevyet kuljetusratkaisut soveltuvat öisin tapahtuvaan jakeluun hiljaisuutensa ansiosta. Kevyttä jakelua voidaan myös soveltaa alueilla, jotka ovat ominaisuuksiltaan haastavia raskaammalle kalustolle. Tavarapyörillä ja pienillä sähköpakettiautoilla voidaan toteuttaa jakelua hankalasti saavutettavissa olevissa tai ruuhkautumisesta kärsivissä kohteissa. Minihubit voidaan jakaa kolmeen ryhmään seuraavasti:

- Yhteiskäyttöiset minihubit, joista jakelu asiakkaille suoritetaan sähköavusteisilla polkupyörillä tai muulla sähköisellä jakelukalustolla (katettu sähkömopo tms.). Minihubia voi hoitaa erillinen operaattori, joka yhdistää eri jakeluyhtiöiden toimituksia. Nykyisin viimeisen kilometrin jakelu on usein kannattamattomaa jakeluyhtiöille. Kaupungin tehtävänä on osoittaa sopivia paikkoja minihubeille ja toimia aluksi puolueettomana kokoajaorganisaationa yhteistoiminnan käynnistymiselle.
- Jakeluyrityskohtaiset minihubit, jotka toimivat yhden yrityksen tarpeisiin. Loppujakelu toimii samalla tavalla kuin usean jakeluyrityksen yhteiskäyttöisessä hubissa. Kaupungin tehtävänä on osoittaa minihubeille sopivia paikkoja, joiden ympärillä olisi riittävän tiheästi asutusta ja liikkeitä (jakelukohteita tiheässä).
- Liikuteltavat minihubit. Euroopan kaupungeissa on kokeiltu liikuteltavia minihubeja, joissa esimerkiksi kontit pysäköidään tiettyksi ajaksi eri paikkoihin. Konteista jakelu jatkuu sähkökäyttöisillä pakettiautoilla sovittuihin pisteisiin ja loppujakelu tehdään sähköavusteisilla polkupyörillä. Pakettiauto vastaanottaa tyhjät kuljetuslaatikot ja voi tarvittaessa kuljettaa myös polkupyöriä. Kaupungin tehtävänä olisi yhdessä operoivan yrityksen kanssa määrittää turvalliset ja logistisesti tehokkaat paikat ja reitit liikuteltavalle kalustolle. Lisäksi kaupunki voisi kannustaa toiminnan käynnistämistä esimerkiksi sallimalla ko. kaluston liikkumisen kävelykatualueilla.

Kaikki esitetyt toimenpiteet suunnitellaan ja toteutetaan tiiviissä yhteistyössä alueen yrittäjien ja alueella toimivien jakeluliikennettä ja huoltotoimintaa harjoittavien yritysten kanssa.

AIKATAULU

Toimenpide 1: Vuosina 2025–2026

Toimenpiteet 2–3: Vuosina 2026–2027

Toimenpiteet 4–5: Vuosina 2026–2027

Toimenpide 6: Vuosina 2026–2040

5.2. HENKILÖAUTOJEN JA PYÖRIEN PYSÄKÖINTINORMIT JA KESKITETTY PYSÄKÖINTI

PYSÄKÖINTINORMIEN SOVELTAMISOHJEIDEN TARKENTAMINEN

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Selkeyttää nykyistä pysäköintinormia ja helpottaa sen käyttöä suunnittelussa.

Toimenpiteet

1. Tarkennetaan sekä **henkilöautojen että pyörien pysäköintinormien soveltamisohjeita** (esimerkiksi kävelyetäisyyden määrittäminen, pyöräpysäköinnin laatutaso) ja vähennetään pysäköintinormin tulkinnanvaraisuutta. Lisäksi arvioidaan yhteiskäyttöauton huojennuksen tarpeellisuutta.

2. Lisätään ohjeistusta sen osalta, **milloin ja miten käytetään erilaisia pysäköintinormeja**.

Normien soveltamisohjeiden tarkentamisessa kuullaan osapuolia, joihin näillä on vaikutusta. Sama koskee myös myöhemmin esitettyä toimenpidettä normien varsinaisesta päivittämisestä.

AIKATAULU

Toimenpiteet 1 ja 2: Vuonna 2025

NYKYISTEN PYSÄKÖINTINORMIEN TOIMIVUUS

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Lisätä ymmärrystä nykyisten normien toimivuudesta.

Toimenpiteet

1. Selvitetään **asuintonttien pysäköintipaikkamäärien toimivuutta ja riittävyttä sekä pysäköinnin tilannetta valituilla alueilla:**

- Ovatko pysäköintinormin mukaiset auto- ja pyöräpaikat toteutettu? Jos toteutus eroaa normista, selvitetään syy poikkeamaan (onko esimerkiksi rakennusluvista myönnetty poikkeuksia pysäköintinormiin tms.).
- Onko pysäköintipaikkoja osoitettu muualle, onko pysäköinnin tehostamiskeinoja käytetty ja ovatko paikat nimeämättömiä?
- Ketkä ovat autopaikkojen käyttäjiä?
- Mikä on autopaikkojen käyttöaste? Onko autopaikkoja liikaa vai liian vähän? Onko autopaikkoihin jonoa?
- Mikä on kadunvarsipysäköinnin käyttöaste?
- Mikä on muun pysäköinnin tilanne (vieraspyysäköinti, kotihoidon pysäköinti, LE-pysäköinti moottoripyörien pysäköinti jne.)?
- Mitkä ovat pyöräpaikkojen käyttöasteet? Onko pyöräpaikkoja liikaa vai liian vähän?
- Mikä on pyöräpaikkojen laatutaso (esimerkiksi katettujen ja runkolukittavien paikkojen määrät)? Ovatko pyöräpaikat helposti saavutettavissa ja käytettävissä?
- Onko alueella väärinpysäköintiä tai muita pysäköinnin lieveilmiöitä (pyöriä säilytetään muualla kuin on suunniteltu)?

2. Selvitetään **toimitila- ja liiketilatonttien pysäköintipaikkamäärien toteutumista, toimivuutta ja pysäköinnin tilannetta valituilla alueilla:**

- Ovatko pysäköintinormin mukaiset auto- ja pyöräpaikat toteutettu? Jos toteutus eroaa normista, selvitetään syy poikkeamaan (onko esimerkiksi rakennusluvista myönnetty poikkeuksia pysäköintinormiin tms.).
- Onko pysäköintipaikkoja osoitettu muualle ja onko pysäköinnin tehostamiskeinoja käytetty? Ovatko paikat nimeämättömiä? Ovatko autopaikat vuorottaiskäytössä?
- Mikä on autopaikkojen käyttöaste? Onko autopaikkoja liikaa vai liian vähän?
- Mikä on kadunvarsipysäköinnin käyttöaste?
- Ketkä ovat pyöräpaikkojen käyttäjiä?
- Mitkä ovat pyöräpaikkojen käyttöasteet? Onko pyöräpaikkoja liikaa vai liian vähän?
- Mikä on pyöräpaikkojen laatutaso? Ovatko pyöräpaikat helposti saavutettavissa ja käytettävissä?
- Onko alueella väärinpysäköintiä tai muita pysäköinnin lieveilmiöitä (pyöriä säilytetään muualla kuin on suunniteltu)?

3. Selvitetään mahdollisuudet **kehittää ennustemenetelmää** koskien sekä asukkaiden että toimisto- ja liiketilojen pysäköintipaikkatarvet tulevaisuudessa.

AIKATAULU

Toimenpiteet 1–3: Vuosina 2026–2027

PYSÄKÖINTINORMIEN PÄIVITYS

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Pysäköintinormi ohjaa kohti asetettuja tavoitteita. Tulevaisuuteen varautuminen näkyy normeissa joustavuutena. Henkilöautojen pysäköintiratkaisuissa suuntaus on kohti paikkojen tehokkaampaa hyödyntämistä nimeämättömien paikkojen ja vuorottaiskäytön avulla sekä kohti käyttäjä maksaa -periaatetta. Pyöräpysäköintinormissa esitetyt vaatimukset huomioivat pyöräilyn suosion kasvun, lisääntyvät erikoispyörät ja pyöräilyn sähköistymisen synnyttäen laadukkaita ja turvallisia pysäköintiratkaisuja.

Toimenpiteet

1. Laaditaan uusi pysäköintinormi. Keskeistä on päättää se, kuinka ohjaavaan suuntaan halutaan normia kehittää. Hyödynnetään nykyisten pysäköintinormien toimivuusselvityksen tulokset (edellinen kohta). Samalla analysoidaan muissa kaupungeissa (Suomi, muut maat) käytössä olevia pysäköintinormeja ja niistä saatuja kokemuksia. Lisäksi hyödynnetään pysäköintipolitiikan päivityksen yhteydessä tunnistetut kehittämistarpeet ja haasteet (katso liite 2).

2. Sovitaan pysäköintinormin päivityssykli ja -periaatteet, joiden perusteella pysäköintinormia päivitetään. Keskeistä on tunnistaa strateginen suunta, johon pysäköintinormia halutaan muuttaa. Tämä lisää ennustettavuutta ja läpinäkyvyyttä.

AIKATAULU

Toimenpiteet 1–2: Vuosina 2027–2028



Two bicycle parking spaces per apartment set to become new European norm

Kuva 5.7 Euroopan unionista on tulossa yhteinen pyöräpaikkanormi. Kuvälähde: <https://ecf.com/news-and-events/news/two-bicycle-parking-spaces-apartment-set-become-new-european-norm>.

Normi oli edellisessä pysäköintipolitiikassa omana lukuna raportin seassa, mikä on osoittautunut hankalaksi ratkaisuksi. Nykyinen normi (hyväksytty yhdyskuntalautakunnassa YLA 17.1.2023) on liitteenä, jolloin sen päivittäminen on teknisesti yksinkertaisempaa.

Asukaskyselyn perusteella noin 40 % niistä, joilla on auto vähintään satunnaisesti käytössä, voisi kuvitella muuttavansa autottomaan kortteliin, jossa ei ole lainkaan pysäköintipaikkoja, mutta joukkoliikennepalvelut ovat hyvät. Tätä kannattaa tutkia tarkemmin normin päivityksen yhteydessä.

KESKITETYN PYSÄKÖINNIN TOTEUTUSMALLI

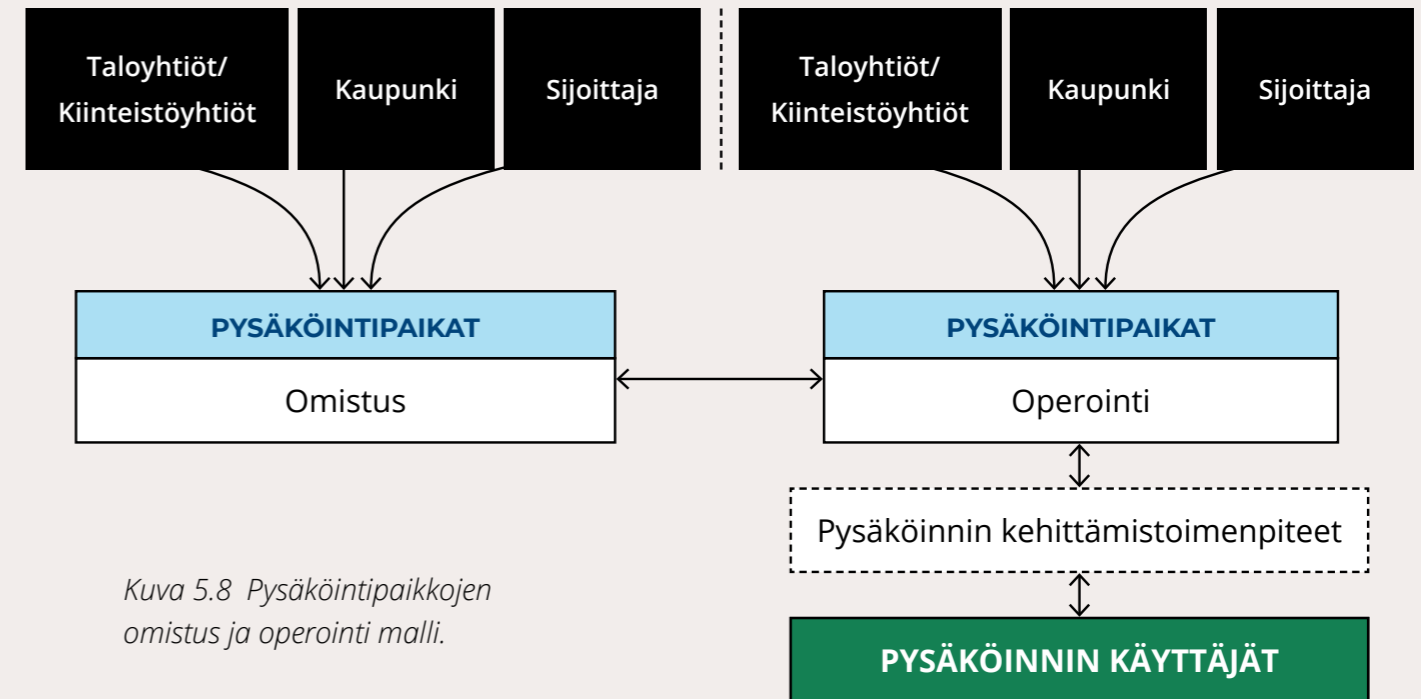
TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Keskistetyt pysäköintiratkaisut mahdollistavat tiiviin ja viihtyisän kaupunkiympäristön toteuttamisen. Keskitetyn pysäköinnin tavoitteena on pysäköintipaikkojen tehokkaampi hyödyntäminen verrattuna ratkaisuun, jossa kukin tontti huolehtii omasta pysäköinnistään. Tämä edellyttää paikkojen nimeämättömyyttä ja vuorottaiskäyttöä. Lisäksi keskiteytysti toteutettuna rakenteellisen pysäköinnin rakentamiskustannukset ovat paikkaa kohden pääsääntöisesti alhaisemmat kuin rakenteellisessa, tonteittain toteutetussa pysäköinnissä.

Toimenpiteet

1. Analysoidaan nykyisten toteutuneiden ratkaisujen vahvuudet ja haasteet

2. 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. Ratkaisu palvelee kohteita, jotka eivät toteutuisi markkinaehtoisesti. Keskeinen haaste on ratkaista kaupungin rooli erityisesti auto- ja pyöräpysäköinnin alkuinvestoinnin osalta ja onko pysäköinti mielletävissä infraksi, jonka toteuttaminen on kaupungin tehtävä.

3. Keskustan velvoitepaikkareservin hyödyntäminen. Rakennuslupien mukaan pysäköintilaitoksissa on yhteensä noin 2 000–3 000 autopaikan velvoitepaikkareservi, eli niitä ei ole merkitty kiinteistöjen velvoitepaikoiksi. Velvoitepaikkareserviä voidaan hyödyntää keskustan täydennysrakentamiskohteissa. Keskustan uusien rakennushankkeiden pysäköintipaikat pyritään osoittamaan ensisijaisesti julkisiin pysäköintilaitoksiin.



Kuva 5.8 Pysäköintipaikkojen omistus ja operointi malli.

Uusissa täydennysrakentamiskohteissa voidaan ottaa käyttöön joustava velvoitepysäköinti vähentämään pysäköintipaikkojen ylitarjontaa. Tämä tarkoittaisi, että velvoitepaikkojen etäisyyttä voisi pidentää yli 300 metriin, mikäli autopaikkojen kysyntä voidaan tyydyttää Smart Park -järjestelmällä tai vuorottaispysäköinnin avulla. Tällöin olisi mahdollista rahastoida velvoitepysäköinnin järjestämisen investoinnit. Rahastoinnin avulla varmistetaan varat siinä vaiheessa, kun pysäköintilaitoksen toteuttaminen on tarpeellista.

4. Määritetään erilaisia vaiheittain toteuttamisen malleja. Kuvassa 5.9 on esitetty yksinkertaistettu malli. On syytä huomioida, että nykyiset kaavamääräykset eivät mahdollista kuvan mukaista ratkaisua, koska asuintalojen lopullinen käyttöönotto rakennusluvassa edellyttää, että lopulliset pysäköintipaikat ovat olemassa. Väliaikainen pintapysäköinti ei täytä kaavan määräystä, jos määräys on ”pysäköintilaitokseen”. Jatkossa onkin mietittävä kaavamääräys ja toimintamalli, joka mahdollistaa asuntojen käyttöönoton väliaikaisilla pysäköintipaikoilla.

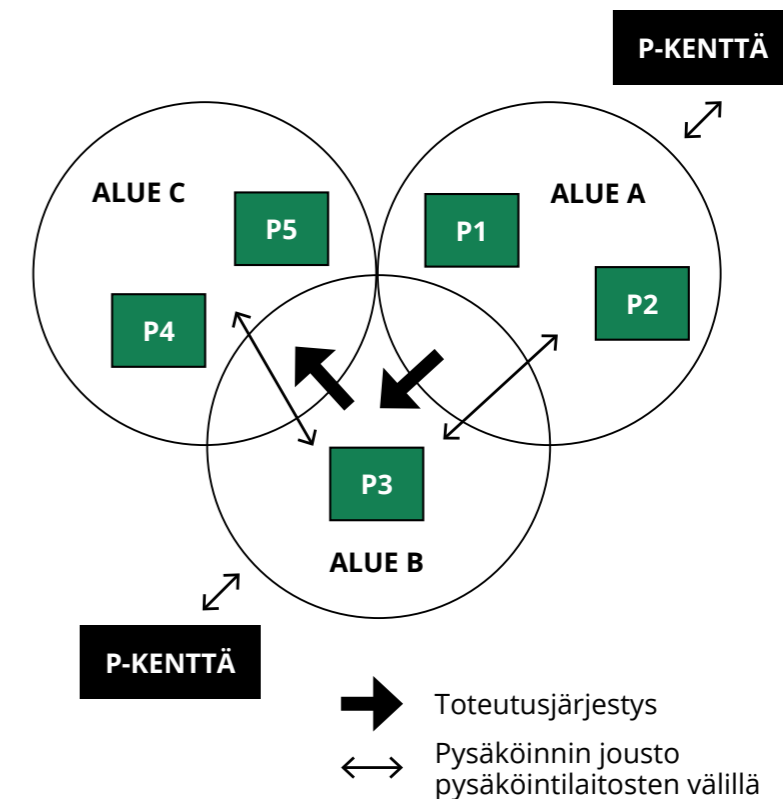
AIKATAULU

Toimenpiteet 1,2 ja 4: Vuonna 2026

Toimenpide 3: Jatkuva

Yksinkertaistettuna malli toimii seuraavasti:

- **Pysäköintilaitokset P1 ja P2:** Alueen A asuntoyhtiöiden autopaikat toteutetaan normin mukaisesti. Asukkaat ostavat pysäköintioikeutta tarpeensa mukaan.
- **Pysäköintilaitos P3:** Pysäköintilaitosten P1 ja P2 kaikki paikat eivät välttämättä ole käytössä tai paikat eivät ole riittäneet. Pysäköintitalo P3 suunnitellaan alueen B toteutuksen yhteydessä jousto huomioiden eikä pelkästään normin vaatimusten mukaisesti.
- **Pysäköintilaitokset P4 ja P5:** Pysäköintilaitosten P1-P3 kaikki paikat eivät välttämättä ole käytössä tai paikat eivät ole riittäneet. Pysäköintitalot P4-P5 suunnitellaan alueen C toteutuessa jousto huomioiden eikä pelkästään normin vaatimusten mukaisesti.
- **Pysäköintialue (kenttä):** Alueen rakennusaikana on käytössä runsaasti maanpäällistä ”joutomaata”, joka mahdollistaa edullisen pysäköinnin rakennusaikana maantasossa. Pysäköintilaitosta ei siten välttämättä vielä tarvita, kun ensimmäiset osat alueesta valmistuvat. Alue toimii siten pysäköinnin puskurina toteutuksen aikana. Tällöin ei tarvita raskasta alkuvaiheen investointia. Pysäköintioikeuden hinta voi olla selvästi alhaisempi kentällä kuin laitoksessa.



Kuva 5.9 Yksinkertaistettu malli pysäköinnin vaiheittaisesta toteuttamisesta.

Tulevaisuudessa on syytä pohtia ennakkoluulottomasti myös uusia toimintamalleja. Työn aikana nostettiin esille esimerkiksi seuraava ajatus: ennen asemakaavaprosessin aloittamista kaupungin on suunniteltava keskitettyjen pysäköintilaitosten investointien toteutettavuus ja ratkaisut on hyväksyttävä kaupungin ehdollisella päätöksellä, jolloin kaavoituksen yhteydessä pystytään huomioimaan edellä mainitut ratkaisut esimerkiksi kohdistamalla rakennuspaikkakohtaisesti veloittepaikat nimettyihin pysäköintilaitoksiin tai mahdollistamalla kaavaratkaisulla vaiheittain toteutettavat pysäköintilaitokset. Samalla on mietittävä alueen koko pysäköinnin kokonaisuus ja kehityspolku käsittäen esimerkiksi kadunvarsipysäköinnin ja yleisten pysäköintialueiden rajoitukset ja maksullisuuden. Lisäksi on päätettävä, kuinka voimakkaasti halutaan toteuttaa käyttäjä maksaa periaatetta alueen erilaisissa pysäköintiratkaisuissa.

Asukaskyselyn perusteella asukkaille on tärkeää saada pysäköintipaikka läheltä kotia. Noin puolet vastaajista ovat kiinnostuneita pysäköintipaikasta yksityisessä hallissa, jos hinta on kohtuullinen.

Toteutusmalleista tulee jatkossa keskustella toimijoiden kanssa, joiden toimintaan mallilla on vaikutuksia.

5.3. PYÖRÄPYSÄKÖINTI JA SÄHKÖPOTKULAUDAT

PYÖRÄPYSÄKÖINTI YLEISILLÄ ALUEILLA

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Tavoitteena on, että keskustasta löytyy eri kohteiden läheisyydestä riittävästi laadukkaita ja turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja parantaen erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Tavoitteena on myös se, että useampi autoilija on siirtynyt pyörän käyttäjäksi.

Toimenpiteet

1. Laaditaan keskustan **rakenteellisen pyöräpysäköinnin hallinto- ja operointimalli**. Määritetään pysäköintilaitosten hallinto- ja operointimalli sekä kaupungin ja muiden osapuolten roolit ja tehtävät keskitettyjen pyöräpysäköintilaitosten toteuttamisessa ja operoinnissa.

2. Toteutetaan **pyöräpysäköintilaitoksia** keskustan strategisessa osayleiskaavassa esitetyn mukaisesti. Kuvassa 5.10 on esitetty suuntaa antavia sijainteja. Muiden mikroliikkumisvälineiden mahdollisuudet hyödyntää laitosta ja sähköinen lataus kuuluvat myös mallin ja kehittämissuunnitelman. Tunnistautuminen parantaa keskitettyjen pyöräparkkien turvallisuutta. Lähtökohtaisesti laitosten toteuttaminen yleisillä alueilla on helpompaa kuin yksityisellä maalla, mikä asettaa rajoituksia sijainneille.

3. Toteutetaan **yleisille alueille noin 7 700 uutta laadukasta pyöräpysäköinti-paikkaa** pyöräreittien varrelle pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman mukaisesti. Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma on hyväksytty yhdyskuntalautakunnassa kesäkuussa 2023. Nykyisin yleisillä alueilla ja julkisissa kiinteistöissä on noin 3 350 runkolukittavaa ja 1 100 ei-runkolukittavaa pyöräpysäköintipaikkaa. Yleissuunnitelmassa uusista pyöräpysäköintipaikoista noin 6 300 sijoittuu viheralueille ja noin 1 400 katualueille. Pyörien pysäköintipaikkojen kustannusarvio on noin kolme miljoonaa euroa.

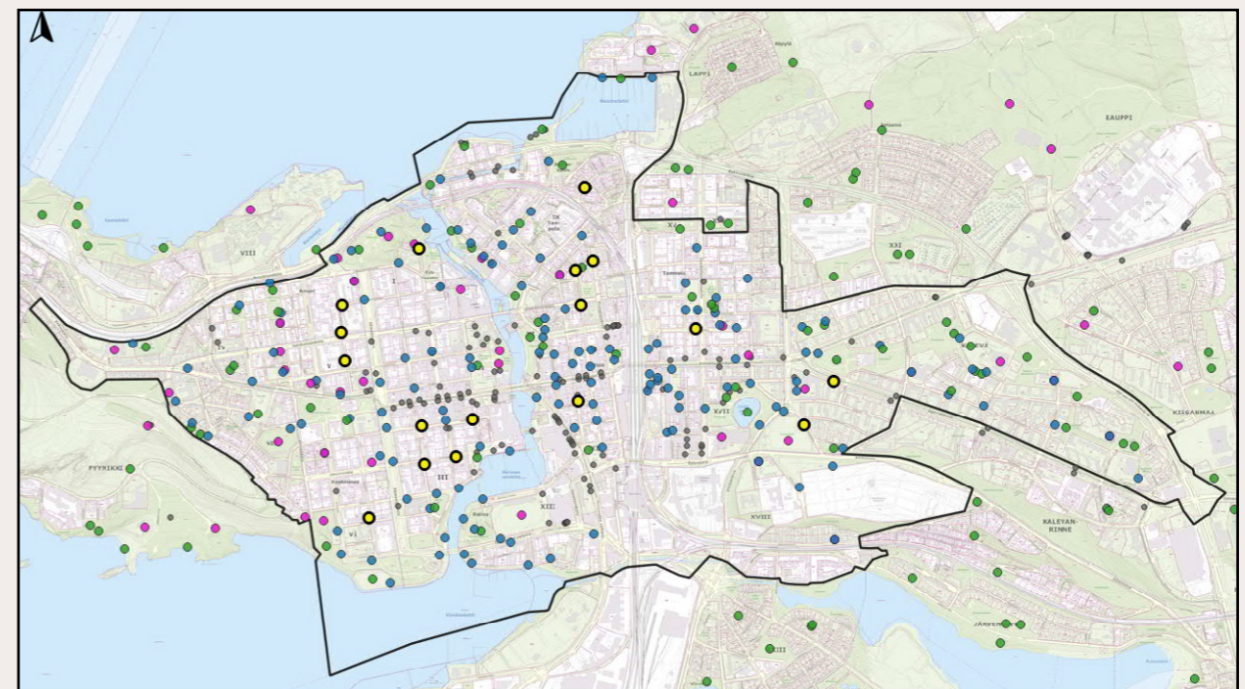
4. Laaditaan toimenpidesuunnitelma ja viisivuotishjelma **kaupungin omien kiinteistöjen pyöräpysäköinnin** kehittämiseksi.

Liityntäpyöräpysäköinti käsitellään liityntäpysäköintiosiossa (luku 5.4) ja tonttien pyöräpysäköintiä normin päivityksen yhteydessä (luku 5.2).

Yrityskyselyssä enemmistö vastaajista oli sitä mieltä, että työntekijöiden polkupyörien pysäköintipaikat eivät ole riittävästi laadukkaita (säälittä suojassa, valvottuja, runkolukittavia).



Kuva 5.10 Keskitetyn pyöräpysäköinnin alustavat sijainnit.



Kuva 5.11 Uusien pyöräpysäköintipaikkojen sijainteja. Kuvälähde: Tampereen pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma 2030.

AIKATAULU

Toimenpide 1: Vuonna 2025

Toimenpide 2: Vuosina 2027–2030 (1–2 laitosta/vuosi)

Toimenpide 3: Keskustan suuralue vuonna 2026 ja muualle vuosina 2025–2030

Toimenpide 4: Laaditaan suunnitelma vuonna 2026, toteutus valmis vuonna 2030

SÄHKÖPOTKULAUTOJEN PYSÄKÖINTI YLEISILLÄ ALUEILLA

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Sähköpotkulaudat tarjoavat sujuvat last-mile ratkaisut ja sitä kautta vähentävät auton käyttötarvetta. Lisäksi ne helpottavat kohteiden saavuttamista ja edistävät siten kaupungin elinkeinoelämää. Sähköpotkulautojen pysäköinti ei häiritse muuta liikumista eikä aiheuta turvallisuusriskejä.

Toimenpiteet

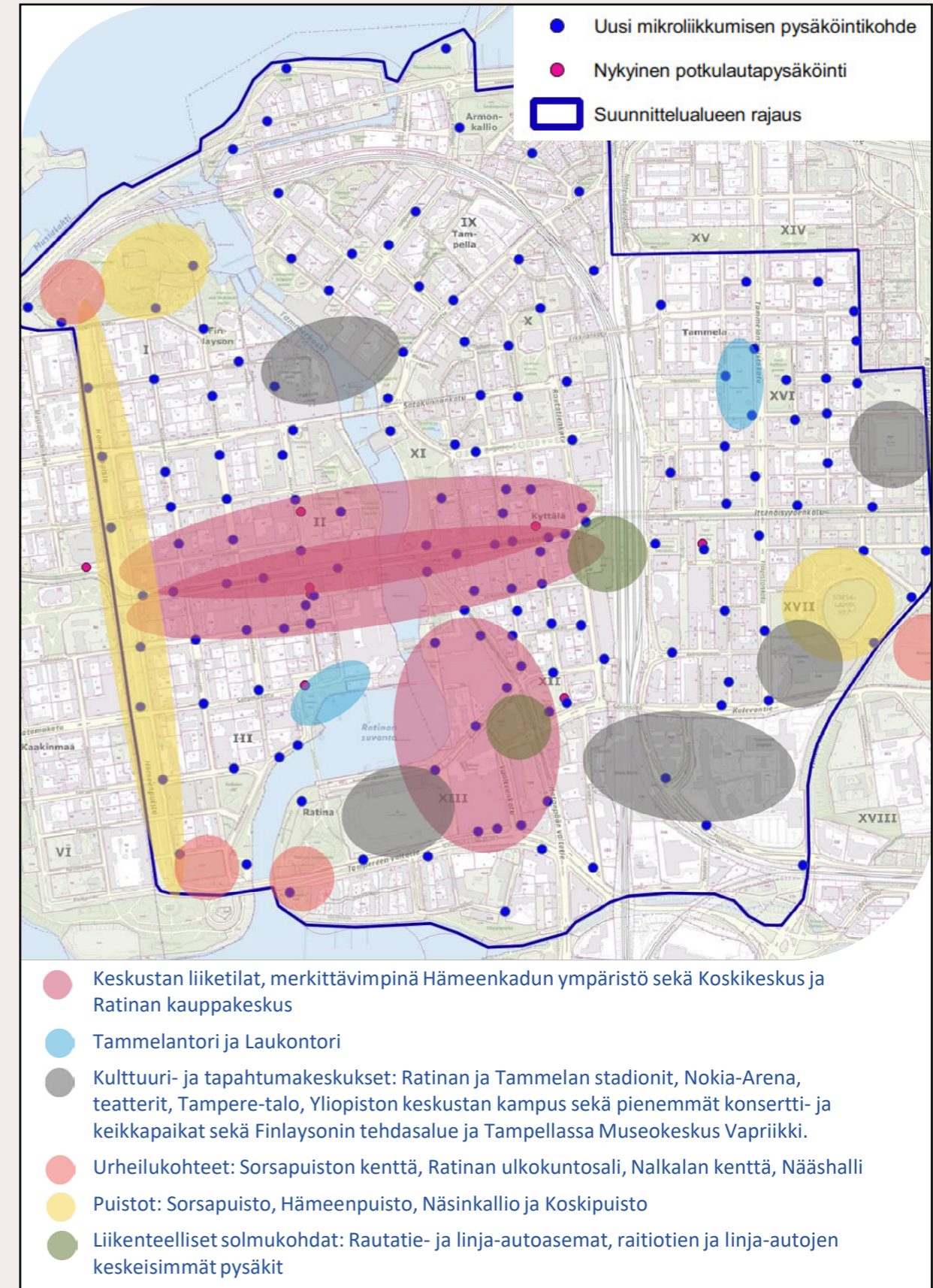
1. Toteutetaan keskustan alueelle noin 150 sähköpotkulautojen pysäköintiverkosto (kapasiteetti runsaalle 3 000 sähköpotkulaudalle). Sähköpotkulautojen pysäköintiverkosto on hyväksytty yhdyskuntalautakunnassa kesäkuussa 2023. Verkosto palvelee kattavasti keskustan palveluita ja alueen asukkaiden tarpeita kuvan 5.12 mukaisesti. Sähköpotkulautojen pysäköintipaikat osoitetaan ensisijaisesti katutilaan, jossa on nykyisin vapaata tilaa ja jossa ne eivät häiritse muuta liikumista, katujen ja kiinteistöjen huoltoa ja logistiikkaa. Tärkeimmissä kohteissa ohjataan pysäköintiä tapahtumaan pelkästään merkityillä paikoilla. Sähköpotkulautojen pysäköintipaikoissa varmistetaan esteetön kulku liikumisen apuvälineillä. Lisäksi keskustan alueella tuetaan pysäköintiruutujen käyttämistä digitaalisin pysäköintirajoituksin.

2. Vastaava yleis- ja toteutussuunnitelmat tehdään myös ydinkeskustan ulkopuoliselle

alueelle. Varaudutaan laajentamaan digitaalista rajaamista merkittyjen pysäköintipaikkojen lisääntyessä myös keskustan ulkopuolella.

3. Kehitetään pysäköintiverkostoa saatujen kokemusten ja palautteiden perusteella.

4. Seurataan lainsäädännön kehittymistä ja vaikutetaan tarvittaessa.



Kuva 5.12 Sähköpotkulautojen sijoittuminen suhteessa palveluihin. Kuvalähde: Tampereen keskustan mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin yleissuunnitelma.

AIKATAULU

Toimenpide 1: Vuonna 2025

Toimenpide 2: Vuosina 2026–2027

Toimenpide 3-4: Jatkuva

5.4. LIITYNTÄPYSÄKÖINTI

PYÖRIEN LIITYNTÄPYSÄKÖINTI

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Pyörien liityntäpysäköinti tarjoaa vaihtoehdon keskustapysäköinnille vähentäen investointitarvetta henkilöautojen pysäköinti-infraan sekä keskustassa että liityntäpysäköintialueilla. Liityntäpysäköinti täydentää joukkoliikennejärjestelmää ja lisää joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun.

Toimenpiteet:

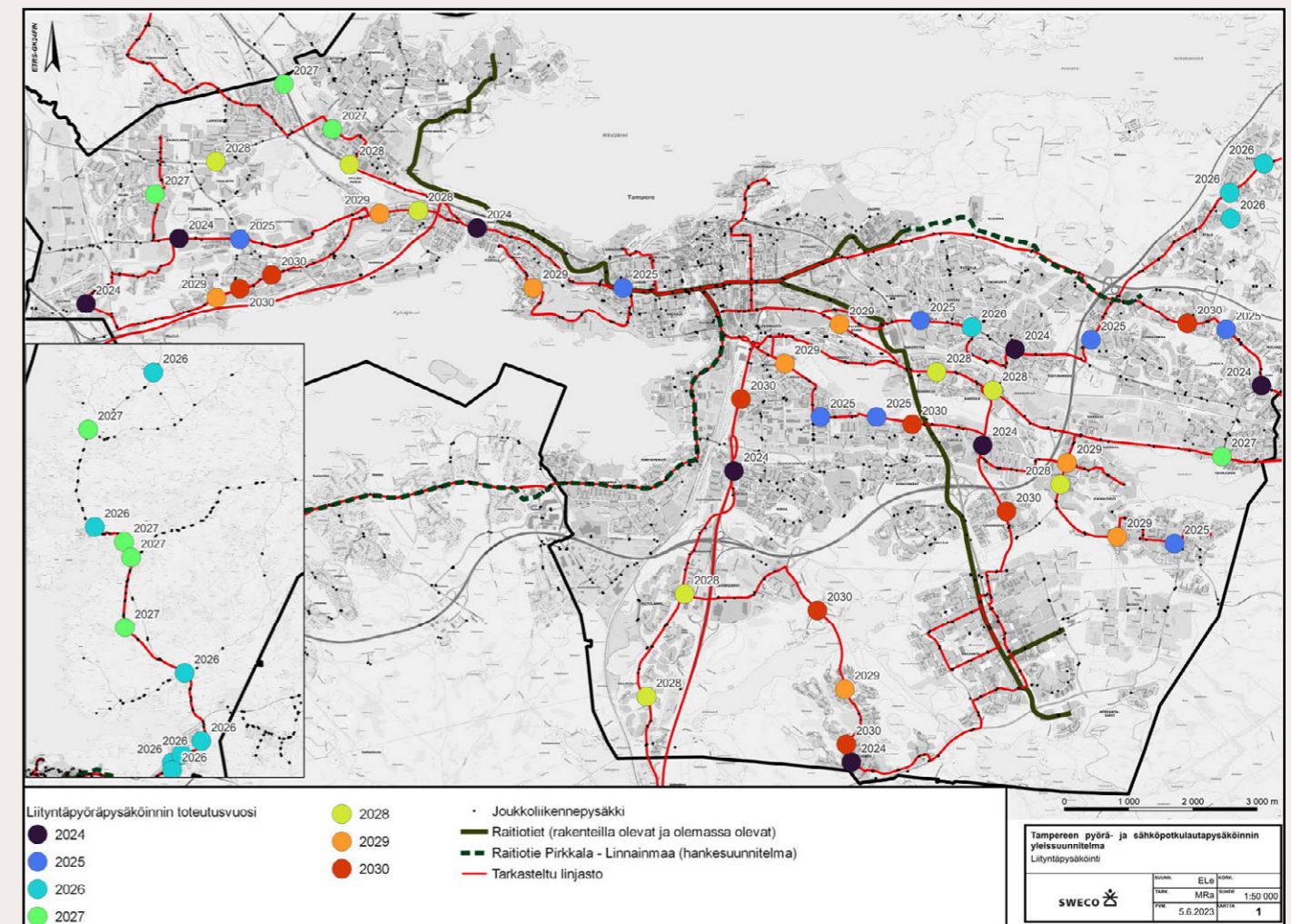
1. Pyörien liityntäpysäköinnin laadun parantaminen ja määrän lisääminen. Liityntäpysäköinnissä pyörän on hyvä olla mahdollisuuksien mukaan turvassa varkauksilta ja ilkeiltä.

2. Edistetään minihubien ja alueellisten liikumishubien toteuttamista. Näistä on hyviä esimerkkejä Euroopassa. Joukkoliikennelipun yhdistäminen näihin palveluihin on tärkeää (katso henkilöautoliikenteen liityntäpysäköinti, toimenpide 1).

3. Kehitetään seudullista tiedottamista liityntäpysäköinnistä (jatkuva, täsmäohjattua ja kohdennettua).

Minihub: Palvelee pyöräilijöiden ja yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden tarpeita (muun muassa pyöräpysäköinti, kaupunkipyörät ja yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat sekä mahdollisesti yhteiskäyttöautojen paikat ja/tai kyytipalveluiden nouto- ja jättopaikka).

Aluekeskuksen liikumishub: Aluekeskusten liikumishubeissa (Koilliskeskus, Lakalava, Lielähti/Hiedanranta, Hervanta ja Tesoma) tarjotaan monipuolisia liikkumisen palveluita joukkoliikenteen runkoyhteyden läheisyydessä. Tarjottavia liikkumispalveluita voivat olla esimerkiksi yhteiskäyttöautot ja -pyörät, sähköautojen ja -pyörien lataus, pyörien huolto- ja säilytyspalvelut (esimerkiksi lukitut, valvotut ja lämmitetyt pyöräpysäköintitilat, pyöräpaikat erikoispyörille) sekä muut liikkumispalvelut (muun muassa yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat). Liikumishubeissa huomioidaan lisäksi erilaisten taksi- ja kimpakyytipalveluiden tarpeet sekä pidemmällä tulevaisuudessa myös automaattijoneuvojen jätto- ja noutotarpeet.



Kuva 5.13 Liityntäpyöräpysäköinnin kohteet vuosille 2024–2030. Kvalähde: Tampereen pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma 2030.

AIKATAULU

Toimenpide 1: Vuosina 2025–2030

Toimenpide 2: Vuosina 2026–2030

Toimenpide 3: Jatkuva

HENKILÖAUTOJEN LIITYNTÄPYSÄKÖINTI

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Liityntäpysäköinti tarjoaa edullisen vaihtoehdon keskustapysäköinnille vähentäen investointitarvetta pysäköinnin infraan keskustassa ja sisääntuloväyliin. Liityntäpysäköinti täydentää joukkoliikennejärjestelmää ja lisää joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun.

Toimenpiteet:

1. Kehitetään **lipputuote, joka yhdistää joukkoliikennelipun ja liityntäpysäköintilipun.**

Tällä varmistetaan paikan oikea käyttö. Samalla selvitetään mahdollisuus myös pidempiaikaiseen pysäköintiin joukkoliikennelipulla. Liityntäpysäköinnin kustannustaso pidetään käyttäjälle maltillisena.

2. Edistetään **liityntäpysäköinnin kustannusjakomallia** yhdessä kaupunkiseudun kuntien kanssa. Mallilla tavoitellaan sitä, että kaikki liityntäpysäköinnistä hyötyvät kunnat osallistuvat paikkojen rakentamiskustannuksiin.

3. Toteutetaan **liityntäpysäköinnin opastus- ja informaatiokonseptin** mukainen reaaliaikainen tilatieto ja opastus. Toteutus on luontevaa tehdä aina uusien alueiden toteuttamisen yhteydessä, mutta myös jo käytössä oleville alueilla on syytä toteuttaa konseptin mukaiset palvelut.

AIKATAULU

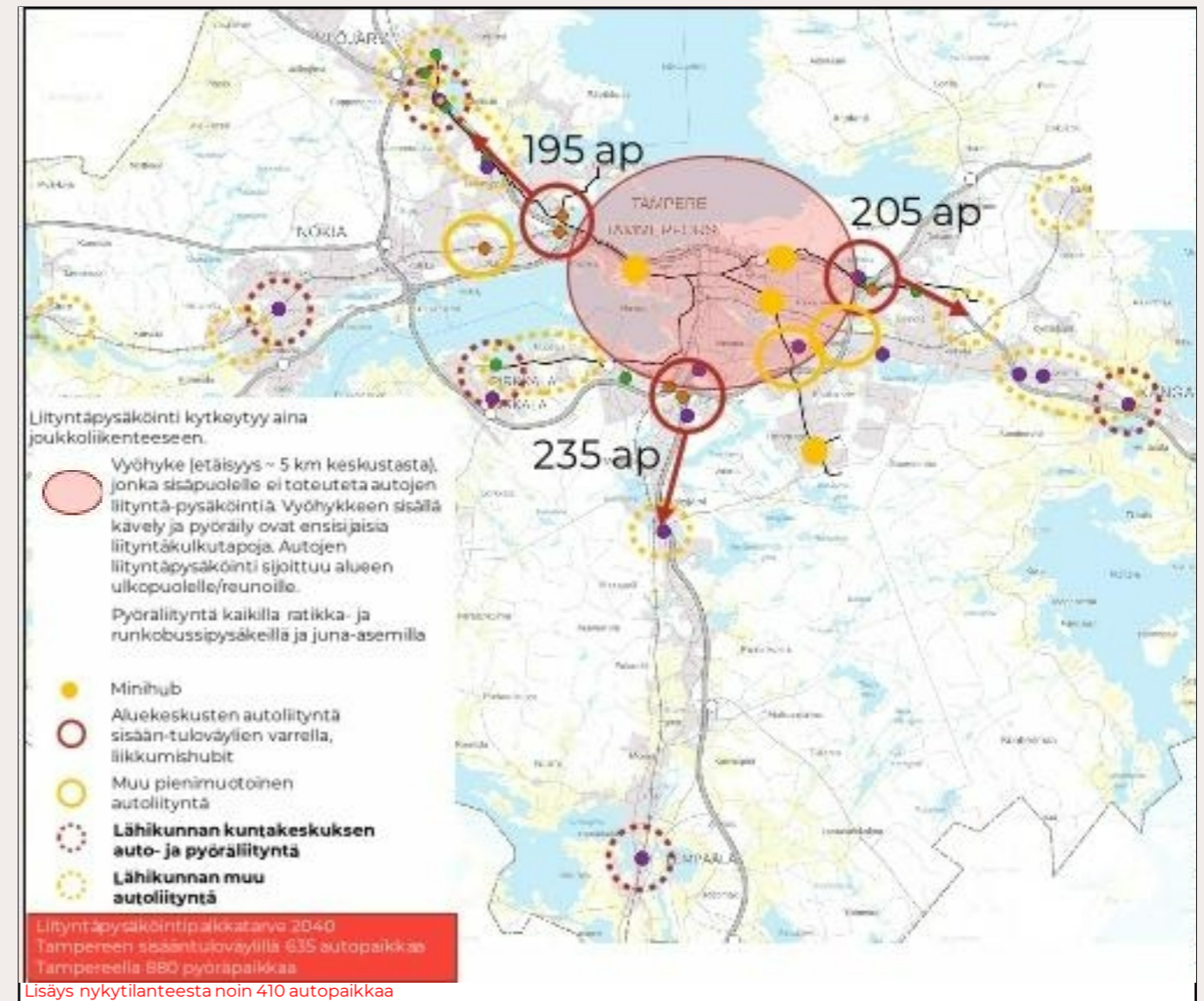
Toimenpiteet 1–3: Vuosina 2026–2028

Toimenpide 4: Vuosina 2025–2035

Toimenpide 5: Jatkuva

4. Toteutetaan **uusia liityntäpysäköintipaikkoja** siten, että vuoteen 2035 mennessä jokaisella sisääntuloväylällä on noin 200 liityntäpysäköintipaikkaa kuvan 5.14 mukaisesti.

5. Kehitetään **seudullista tiedottamista liityntäpysäköinnistä** (jatkuva, täsmäohjattua ja kohdennettua)



Kuva 5.14 Liityntäpysäköinnin tavoitetilä 2040. Kuvälähde: Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja tavoitetilä 2040.

Tampereella on nykyisin noin 220 henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkaa. Kaupunki on laatinut liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelman sekä määrittänyt liityntäpysäköinnin tavoitetilan vuosille 2025 ja 2040. Liityntäpysäköintiä tulee kehittää yhteistyössä Tampereen naapurikuntien kanssa. Tavoitteena on, että liikkujat siirtyvät joukkoliikenteeseen mahdollisimman lähellä lähtöpaikkaa.

SÄHKÖAUTOJEN JA RASKAAN LIIKENTEEEN JULKISET LATAUSPISTEET

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Edistetään sähköautojen ja sähköisen raskaan kaluston yleistymistä ja toimintaedellytyksiä mikä osaltaan tukee kestävästä liikennejärjestelmän toteutumista.

Toimenpiteet

1. Linjataan julkisten latauspaikkojen toteutuslaajuus ja -periaatteet, joilla varmistetaan maantieteellisesti kattavan ja kysyntää vastaavan latausverkoston syntyminen.

- Määritetään tavoitetila sen osalta, että kuinka vapaasti annetaan markkinoiden valita toteutettavat kohteet. Yksityiset palveluntarjoajat luonnollisesti toteuttavat latausasemat kannattavimpiin kohteisiin. Halutaanko kuitenkin ohjata markkinoita siten, että latausasemia toteutetaan myös taloudellisesti heikommin kannattaviin kohteisiin. Lisäksi on määritettävä mikä on kaupungin rooli ja mikä markkinoiden? Edelliset vaikuttavat ratkaisevasti toteutusmalliin.
- Määritetään mitä kohderyhmiä halutaan erityisesti palvella (asukkaat, asioijat, julkisten palveluiden käyttäjät, taksit, jakeluliikenne, liityntäpysäköijät jne.).
- Määritetään se, että suositaanko yksittäisiä latauspisteitä vai useamman latauspisteen latauskatuja ja -kenttiä.
- Määritetään peruslatauksen ja suurteholatauksen määrä ja suhde eri kohderyhmien kohdalla (esimerkiksi yksi suurteholatausasema / kaupunginosa).

AIKATAULU

Toimenpide 1 ja 3: Vuosina 2025–2026

Toimenpide 2: Vuosina 2025–2030

Toimenpide 4: Vuonna 2026

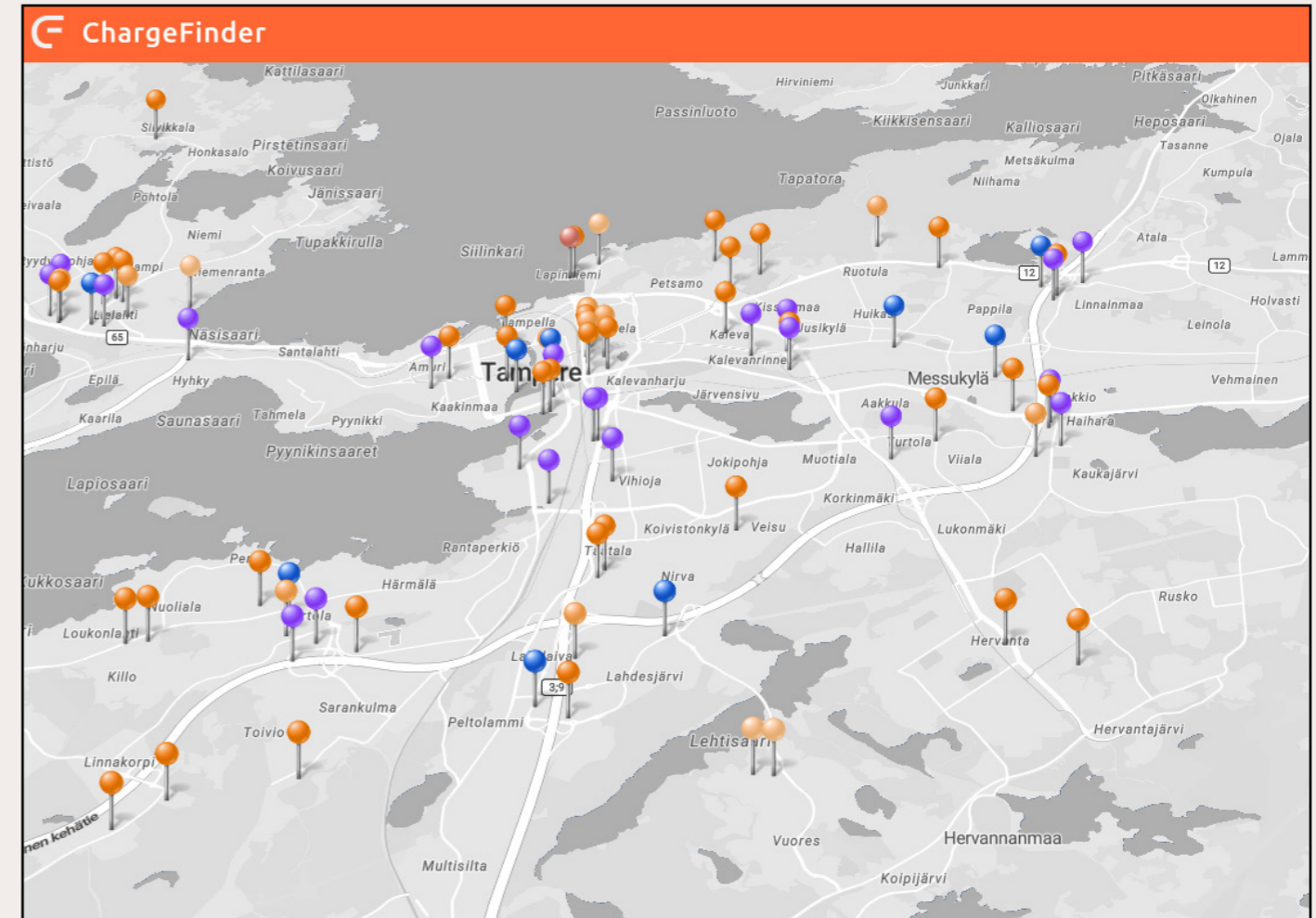
- Määritetään toteutusmalli: perinteinen kilpailutus vai Tukholman mallin mukainen ratkaisu, jossa palveluntuottaja saa ehdottaa latausasemien toteuttamista tietyillä kaupungin asettamilla kriteereillä kaupungin karttapohjalla esittämässä kohteissa.
- Määritetään se, miten katupoikkileikkauksia voidaan muuttaa latauskatujen toteuttamiseksi siten, että latauspisteet palvelevat mahdollisimman hyvin käyttäjien tarpeita, mutta eivät aiheuta haittaa jalankulkijoille. Jatkossa on myös ratkaistava, miten lataus-tarve kaavallisesti mahdollistetaan.

2. Käynnistetään julkisten latauspisteiden toteutus laadittujen linjausten pohjalta.

3. Laaditaan suunnitelma kaupungin omien kiinteistöjen latausasemien toteuttamisesta.

4. Määritetään raskaan liikenteen latauspaikkojen tarve. Määrityksessä huomioidaan vuonna 2025 valmistuva selvitys Keski-Suomen ja Pirkanmaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkosta.

Yrityskyselyn perusteella noin 30% toimipisteistä on varustettu sähköauton latausmahdollisuudella, kun 70% toimipisteistä on vailla tätä mahdollisuutta.



Kuva 5.17 Yksityisten toimijoiden latausasetarjontaa vuoden 2024 alussa (oranssi peruslataus, muut pika-lataus/suurteholataus). Kvalilähde: Chargefinder.com.

Huomioitavia asioita:

- Laki edellyttää kaupunkia toteuttamaan latausta omien kiinteistöjen yhteyteen uudisrakentamisen ja mittavan saneerauksen yhteydessä.
- Yksityisten toimijoiden latausasetarjonta kasvaa jatkuvasti kuvan 5.17 mukaisesti (oranssi peruslataus, muut pika-/suurteho).
- Kiinteistöliiton vuoden 2023 korjausbarometrin mukaan sähköautojen latauspisteiden toteutus on lähitulevaisuudessa kerros- ja rivitaloissa selvästi yleisin korjaushanke. Latausasiat puhututtavat kaikkien ladattavien välineiden osalta (autot, sähköpyörät, sähköiset mikroliikkuvälitteet jne.).

SÄHKÖISTEN MIKROLIIKKUMISVÄLINEIDEN REAALIAIKAINEN INFO JA LATAUS

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Edistetään sähköpyörien ja muiden mikroliikkumisvälineiden yleistymistä ja toimintaedellytyksiä, jolloin ne korvaavat lyhyillä alle 5 km matkoilla yhä useammin henkilöauton parantamalla kaupunkiympäristön viihtyisyyttä ja liikennejärjestelmän kestävyttä.

Toimenpiteet:

1. Reaaliaikainen tilannekuva saadaan jo kaupunkipyöristä ja sähköpotkulaudoista. Jatkossa tarjotaan tietoa ainakin pyöräpysäköintilaitosten ja liikkumishubien pysäköintipaikoista.
2. Pyörien lataus toteutetaan keskitettyjen pyöräpysäköintilaitosten yhteyteen.
3. Pyörien ja mikroliikkumisvälineiden lataus toteutetaan minihubien ja alueellisten liikkumishubien yhteyteen.

Minihubit ja aluekeskusten liikkumishubit on kuvattu luvussa 5.4. (liityntäpysäköinti).

AIKATAULU
Toimenpiteet 1–3: Toteutetaan pyöräpysäköintilaitosten ja hubien toteutuksen yhteydessä.



Kuva 5.18 Esimerkki keskustan liikkumishubista. Kuvalähde: Kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelma (SUMP).

KUNNOSSAPITO

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Parantaa niin pysäköintipaikkojen kuin koko katu ympäristön käytettävyyttä ja viihtyisyyttä erityisesti talvella. Jos kaupunki saadaan toimimaan talviolosuhteissa (tilanvaraukset, pysäköintiperiaatteet, kunnossapidon periaatteet), kaupunki on toimintavarmempi myös muina vuodenaikoina.

Toimenpiteet

1. Muodostetaan yhteinen ymmärrys nykyistä hyvin toimivista ja kehitettävistä kunnossapidon käytännöistä (kunnossapito, suunnittelu, valvonta) autojen, pyörien ja muiden mikroliikkumisvälineiden osalta.

2. Määritetään aluekohtaiset toimintaperiaatteet (kiinteät kunnossapitorajoitukset, katu- ja vuorottaispysäköinti, siirtokehotukset jne.). Yhtenäisillä periaatteilla varmistetaan samankaltaisten alueiden tasapuolinen kohtelu.

3. Selvitetään digitalisaation tarjoamia mahdollisuuksia:

- Muuttuvat kadunvarsioasteet (haetaan tarvittaessa poikkeuslupa)
- Kohdennettu tiedottaminen alueen asukkaille ja yrityksille

4. Selvitetään kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen erityistilanteissa.

5. Selvitetään mahdollisuuksia autojen pidempiaikaiseen edulliseen talvisäilytykseen.

6. Kehitetään prosessi sähköautojen siirtoihin.

Kunnossapito on mukana perustettavassa yhteistyöryhmässä, joka on mainittu pysäköinninvalvonnan toimenpiteessä. Ryhmä käsittelee henkilöautojen, pyörien ja muiden mikroliikkumisvälineiden pysäköinninvalvontaa ja pysäköinnin kunnossapitoa. Esimerkiksi autojen, pyörien ja sähköpotkulaudojen pitkäaikainen säilytys ja hautautuminen lumen alle on tunnistettu ongelmaksi talvikunnossapidossa.

AIKATAULU
Toimenpiteet 1–6: Vuosina 2025–2026

Asukaskyselyssä 48 % kannatti, 45 % suhtautui neutraalisti ja vain 7 % vastusti sitä, että talvikaudella olisi käytössä vuoropäivinä kadun eri reunat pysäköinnille talvikunnossapidon helpottamiseksi.

PYSÄKÖINNINVALVONTA

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Näkyvä ja hyvin organisoitu pysäköinninvalvonta ja siitä tiedottaminen yhdistettynä uuteen valvontatekniikkaan vähentää väärinpysäköintiä ja tehostaa pysäköintipaikojen suunnitellun mukaista käyttöä. Samalla paranevat paikkojen saavutettavuus, liikenneturvallisuus ja kaupunkiympäristön viihtyisyys.

Toimenpiteet

1. Kuvataan pysäköinninvalvonnan toiminnan periaatteet ja tavoitteet. Pysäköinnintarkastajat ohjeistetaan periaatteiden ja tavoitteiden mukaan. Pysäköinninvalvonta on palvelua, jolla varmistetaan liikenteen turvallisuus ja sujuvuus. Pysäköinninvalvonnan tehtävänä on ohjata ja opastaa tien käyttäjiä pysäyttämiseen ja pysäköimiseen liittyen. Ensisijaisesti tarkastajan tulee ohjeistaa neuvoin, kehotuksin ja käskyin. Pysäköintivirhemaksun määrääminen on keino, jolla tilanteisiin joudutaan puuttumaan, koska edellä mainitut eivät onnistu, kun kuljettaja ei ole paikalla, tai annetuilla ohjeilla ei saavuteta toivottua tulosta. Mikäli pysäköintivirhe on vähäinen, virhemaksun sijasta annetaan huomautus joko kirjallisesti tai suullisesti. Pysäköintivirhemaksujen kerääminen ei siten ole itsetarkoitus.

2. Perustetaan pysäköinninvalvonnan ja kunnossapidon kehittämissyhmä. Ryhmässä ovat mukana pysäköinninvalvonnan, liikennesuunnittelun ja kunnossapidon edustajat sekä tarpeen mukaan poliisi. Ryhmä tekee yhdessä linjauksia ja muutoksia ongelmallisiin ja toimimattomiin pysäköintiratkaisuihin, joiden pohjalta muutetaan muun muassa suunnitteluohjeita. Katusuunnitteluohjeita tulee kehittää siihen suuntaan, että ratkaisut ovat käyttäjille selkeät ja että ne ovat valvottavissa. Esimerkiksi nykyisin käytössä ollut tapa osoittaa pysäköintialue eri värisellä kiviraidalla ei ole osoittautunut

toimivaksi, vaan tarvitaan liikennemerkkejä ja/tai korkeuseroja selkeästi osoittamaan pysäköintialueen päätyminen.

Myös muuttuville ja kehittyville alueille (esimerkiksi Makkarajärvi ja Vuores) määritellään pysäköinnin periaatteet. Rakentuvilla alueille haetaan kaupungin koordinoimana keinot, jotka mahdollistavat samanaikaisesti hankkeiden etenemisen sekä turvallisen ja riittävän pysäköinnin hyödyntäen esimerkiksi rakentamattomia tontteja.

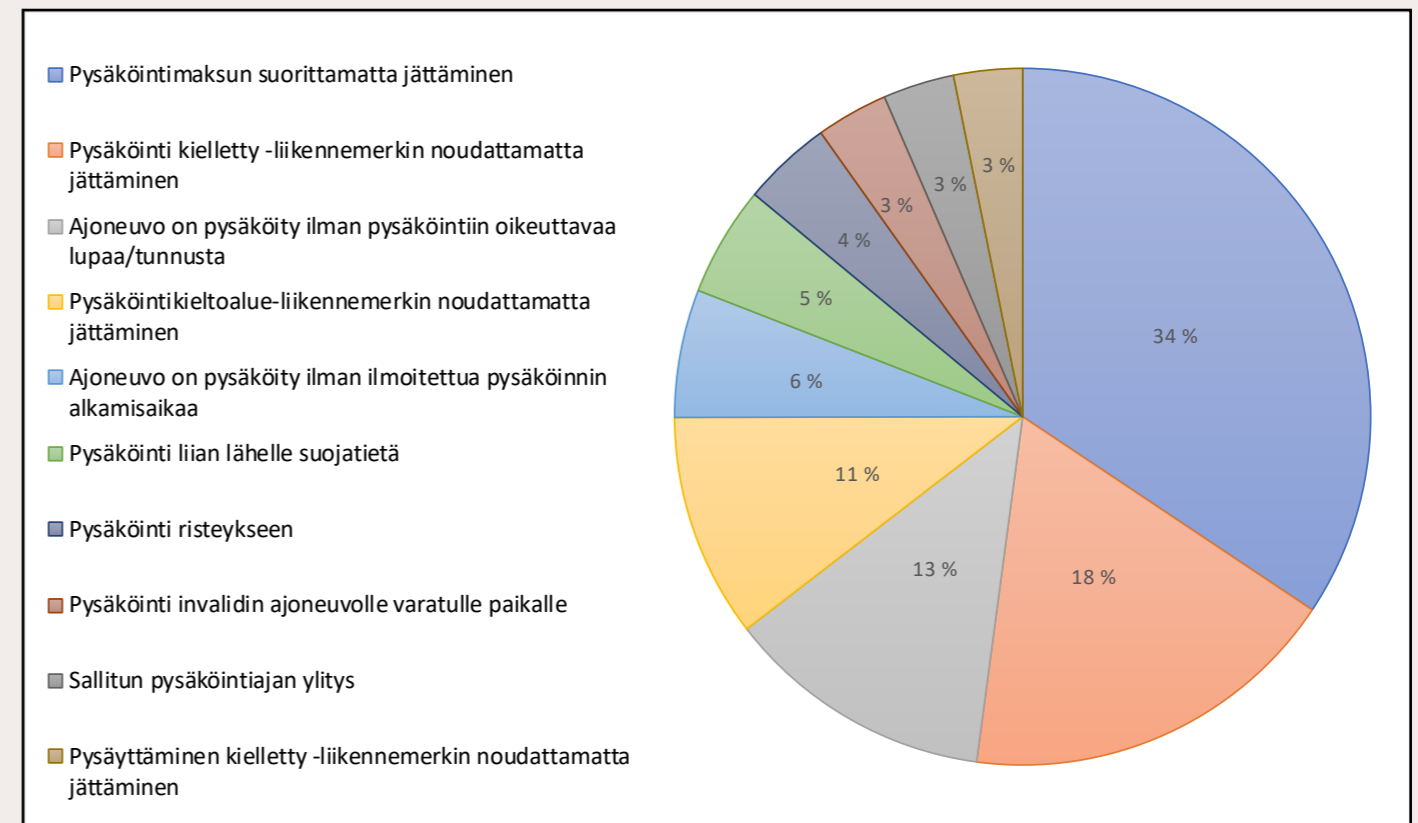
3. Viranomaisyhteistyötä kehitetään. Pysäköinninvalvontaa tehdään yhteistyössä poliisin ja muiden viranomaisten kanssa ja tätä toimintaa kehitetään aktiivisesti, jotta toimintaperiaatteet olisivat mahdollisimman yhteneväiset ja selkeät.

4. Selkeytetään kaupungin ja tapahtumanjärjestäjän rooleja ja yhteistyömalleja tapahtumien aikaisen pysäköinnin järjestämisessä ja valvonnassa. Lähtökohtaisesti tapahtumanjärjestäjä hakee tapahtumaluvan ja tarvittaessa katuluvan sekä vastaa tapahtuman aikaisen pysäköinnin järjestämisestä. Kaupunki toimii lupaviranomaisena, joka myöntää luvat ja antaa tarvittaessa yhteistyössä poliisin ja pelastusviranomaisen kanssa asiantuntija-apua tilaisuuden järjestelyjen suunnittelussa. Lupajärjestelyjä helpottamaan kaupunki laatii valmiiksi aluekohtaisia pysäköintiratkaisuja ja -periaatteita tapahtumajärjestäjille hyödynnettäväksi.

5. Kaupunki ottaa aktiivisen otteen pysäköinnistä ja pysäköintivirhemaksuista viestimisessä, jolla ennaltaehkäistään väärinpysäköintiä. Kaupungin nettisivuilla ohjeistetaan turvalliseen, oikeaoppiseen ja lainmukaiseen pysäköintiin. Lisäksi kaupunkilaisille laaditaan selventäviä ohjeita erityisesti niistä asioista, jotka aiheuttavat eniten väärinpysäköintiä. Sivuilla kuvataan esimerkiksi maastopysäköinti ja miten

sitä Tampereella tulkitaan. On kuitenkin hyvä tiedostaa, että esimerkiksi näppäilyvirheet pysäköintimaksun kohdentamisessa oikealle rekisteritunnukselle, maksuvyöhykkeelle ja pysäköintialueelle maksullisella pysäköintialueella ovat suurempi syy pysäköintivirhemaksuihin kuin maastopysäköinti, josta keskustellaan eniten julkisuudessa. Ohjeita ja neuvoja on saatavissa kaupungin nettisivujen lisäksi pysäköinnintarkastajilta kentältä ja digitaalisilla mobiilisovelluksilla (esimerkiksi Tampere.Finland).

6. Uusitaan käyttöikänsä päähän tulleet pysäköinninvalvontajärjestelmä. Järjestelmän uusinnassa pääpaino on pysäköinnintarkastajien työn helpottamisessa ja paremmassa asiakaspalvelussa.



Kuva 5.19 Pysäköintivirhemaksuja annettiin vuonna 2023 noin 70 000 kappaletta. Kymmenen yleisintä syytä on esitetty kuvassa, jotka muodostivat 80% kaikista virhemaksuista.

7. Lisätään opastusta yksityisten tonttien pysäköintijärjestelyjen toteuttamiseksi tieliikennelain mukaisiksi. Tämän lisäksi pyritään vaikuttamaan tieliikennelain muutokseen siten, että liikennemerkkien uusimisprosessi yksityisillä tonteilla ei olisi niin raskas, koska yksityisille taloyhtiöille tieliikennelain mukaisten merkkien käyttö on usein koettu liian työlääksi toimenpiteeksi. Pysäköinninvalvonnan haasteita yksityisillä alueilla on kuvattu ylemmässä sinisessä infolaatikossa.

8. Huomioidaan valvonnassa väärinpysäköinnin aiheuttama haitta (liikenneturvallisuuden vaarantava pysäköinti, pysäköinti liikumisesteisen pysäköintiin varatulle paikalle, pysäköinti raitiotieliikennettä estäen jne.)

- Kohdennetaan valvontaa mahdollisuuksien mukaan haitan mukaan
- Edistetään lakimuutosta, joka mahdollistaa pysäköintivirhemaksun porrastamisen haitan vakavuuden mukaan. Tässä on huomioitava se, että poliisi pystyy kirjoittamaan samasta asiasta liikennevirhemaksun. Käytäntöjen olisi hyvä olla mahdollisimman yhdenmukaiset.

Asukastutkimuksen perusteella suurin osa (77 %) vastaajista oli sillä kannalla, että pysäköintivirhemaksu tulisi porrastaa haitan mukaan. Ainoastaan 5 % oli asiasta täysin eri mieltä.

AIKATAULU:

Toimenpide 1: Vuonna 2025

Toimenpide 4: Vuosina 2025–2026

Toimenpide 6: Vuosina 2025–2027

Toimenpide 8: Jatkuva, lakimuutos vuosina 2026–2027

Toimenpiteet 2, 3, 5, ja 7: Jatkuva

Pysäköinninvalvonta yksityisillä alueilla

Luvaton pysäköinti on taloyhtiöille muodostunut isoksi ongelmaksi. Vuonna 2020 voimaan tullut tieliikennelaki ei sisällä säännöstä, jonka mukaan pysäköinti yksityisellä alueella olisi kiellettyä ilman maanomistajan lupaa. Tämä vuoksi taloyhtiön piha-alueet jäävät kunnallisen pysäköinninvalvonnan ulkopuolelle, jos kiinteistön omistaja tai haltija ei ole esittänyt pyyntöä tai valtuutusta alueen valvomiseksi. Keskeisillä paikoilla sijaitsevien taloyhtiöiden tilanne on muodostunut vaikeaksi, kun taloyhtiö ei pysty kiireellisissä ongelmatilanteissa kääntymään kunnallisen pysäköinninvalvonnan puoleen, jos liikennemerkkit eivät ole tieliikennelain mukaiset ja kunnan hyväksymät eikä pysäköinnin valvomiseksi ole esitetty pyyntöä tai valtuutusta tai sitä ei ole vielä käsitelty. Osa taloyhtiöistä onkin joutunut turvautumaan yksityiseen pysäköinninvalvontaan. Asialla on jo ollut haitallisia vaikutuksia esimerkiksi kaupunkikuvaan ja viihtyisyyteen, kun taloyhtiöt ovat joutuneet aitaamaan pihvoja.



Kuva 5.20 Pysäköinnintarkastaja työssään. Kuva: Juha Kokkala / Yle

TILAUSLIIKENTEN JA TAKSIEN PYSÄKÖINTI

TAVOITTEELINEN VAIKUTUS: Tampereen vetovoimaisuutta lisäävät lukuisat tapahtumat. Asiakkaiden jättö ja nouto on tärkeää saada lähelle kohdetta sovittuihin paikkoihin, jotta asiakkaat myös löytävät takaisin linja-autolle. Näillä paikoilla on usein myös lyhytaikaista asiakkaiden odotusta, jotta ei tarvitse kuormittaa katuverkkoa.

Toimenpiteet

1. Lisätään kaupungin nettisivuille ja mobiilivelluksiin (esimerkiksi Tampere.Finland) **helpos-ti löydettävissä oleva tieto tilausliikenteen paikoista**. Näin paikat löytyvät helpommin. Selvitetään mahdollisuuksia tarjota reaaliaikais-ta käyttötietoa (varattu/vapaa) paikoista ja/tai kehittää varausjärjestelmä.

2. Tunnistetaan mahdollisia kohteita, joita voidaan hyödyntää tilapäisesti tilausliikenteelle:

- 2+2-kaistaisen kadun yhden kaista hyödyn-tämistä tapahtuman aikaisena pysäköintinä.
- Logistiikkaterminaalit, tehdasalueet tms.
- Linja-autoasemalta on poistunut Mat-kahuolto, joten pihaan voisi saada lis-ää laituripaikkoja busseille ja poistaa henkilöautopysäköintiä.

AIKATAULU

Toimenpiteet 1–4: Vuosina 2025–2026

3. Pyritään hakemaan ratkaisut tunnistettuihin kohdekohtaisiin haasteisiin:

- Keskustorilta vanhan kirkon edestä joudutaan tapahtumien aikaan poistamaan tilausliikenteen pysäköinti. Sijainti on muutoinkin hieman hankala saavuttaa. Pyynikintori voisi vielä tällä hetkellä olla korvaava vaihtoehto.
- Asemakeskus ei välttämättä voi palvella tilausliikennettä.
- Tammelan stadionilla voi tulla haasteita, vaikka Kalevan puistotielle on osoitettu tilausliikenteen paikkoja. Kalevantiellä ja Salhojankadulla on ollut busseja suunnitellusti.

4. Perustetaan taksien pysäköinnin kehittämisryhmä (kaupunki ja merkittävimmät taksiyrittäjät). Ryhmä kokoontuu kaksi kertaa vuodessa. Esimerkiksi KELA-taksien pysäköinti suur tapahtumien yhteydessä on liikkumisesteisille tärkeää.

Kaupungin ja tapahtumajärjestäjien roolien selkeyttämistä on käsitelty pysäköinninvalvonnan yhteydessä.



Tampereen kaupunki / Laura Vanzo

LIKKUMISESTEISTEN (LE) PYSÄKÖINTI

TAVOITTEELINEN VAIKUTUS: Helpottaa liikkumiseisteille osoitettujen pysäköintipaikkojen käyttöä, varmistaa paikkojen riittävyys sekä kehittää liikkumiseisten pysäköintiä.

Toimenpiteet

1. Lisätään tietoa liikkumiseisten pysäköintipaikoista sekä LE-luvan käytöstä ja mihin se oikeuttaa pysäköimään. LE-luvan tuomista oikeuksista löytyy tietoa [täältä](#). Tiedotuskanavina toimivat muun muassa kaupungin nettisivut ja erilaiset mobiilisovellukset.

2. Päivitetään vuoden 2018 LE-pysäköintiselvitys ja lisäpaikkakartoitus. Samalla lasketaan LE-paikkojen käyttöasteet, linjataan sijoittamisperiaatteet ja toteutetaan mahdolliset uudet paikat. Lisäpaikkojen tarvetta arvioitaessa on huomioitava, että lupien määrä tulevaisuudessa kasvaa väestön ikääntyessä. Myös tapahtumien aikaiset LE-paikkojen sijoittamisperiaatteet tulee linjata.

3. Varmistetaan, että LE-paikat ovat käytettävissä myös talvella.

4. Varmistetaan, että työmaiden aikana osoitetaan korvaavia paikkoja mahdollisimman läheltä poistettuja.

AIKATAULU

Toimenpiteet 1–2: Vuosina 2025–2026

Toimenpiteet 3–5: Jatkuva

5. Edistetään paperisen LE-luvan siirtymistä sähköiseksi, jolloin sen valvonta helpottuu ja väärinkäyttö vähenee. Väärinkäyttöä ilmenee muun muassa lupien väärennöksinä. Jos väärinkäyttöä pystytään vähentämään, niin pysäköintilupaa oikeasti tarvitseville jää enemmän paikkoja ja heidän on vaivattomampaa liikkua kaupungissa. Sähköinen lupa estäisi sen, ettei lupia väärennetä fyysisesti. Toiseksi yleensä luvan haltija ilmoittaa etukäteen sovellukseen, mitä autoja hän käyttää, ja itse hallinnoi sitä, mikä rekisteritunnus on kulloinkin aktiivinen. Luvan käytön on oltava helppoa, koska LE-tunnusta tarvitsevilla on paljon iäkkäitä. LE-luvan muoto perustuu Euroopan neuvoston suositukseen, eikä luvan sähköistämistä ole tässä vaiheessa suunniteltu. Edistettäessä paperisen LE-luvan siirtymistä sähköiseksi, tulee huomioida ikäihmisten lisäksi muun muassa näkövammaiset. Heille voi olla myönnettynä LE-lupa. Autoa kuljettaa omainen, ystävä tai henkilökohmainen avustaja. Näkövammaisella henkilöllä ei välttämättä ole käytössään älypuhelin, jolla sähköistä sovellusta käyttää

MOOTTORIPYÖRÄT

TAVOITTEELINEN VAIKUTUS: Moottoripyöräilijän on helppo löytää pysäköintipaikka erityisesti matkailuun ja asiointiin liittyen.

Toimenpiteet:

1. Moottoripyöräpysäköintipaikkojen hinnoittelussa, aikarajoituksissa ja lupakäytännöissä noudatetaan samoja periaatteita kuin henkilöautojen kohdalla.

2. Ohjataan keskustassa myös moottoripyöräpysäköintiä maan alle hyödyntämällä muun muassa laitosten hukkatiloja. Tällöin on varmistettava puomien, ovien ja kameravalvontajärjestelmien toimivuus ja toisaalta on myös estettävä väärinkäyttömahdollisuudet (esimerkiksi puomien ohittaminen).

3. Nykyisen pysäköintinormin toimivuustarkasteluissa selvitetään moottoripyöräpaikkojen toteutus ja käyttöasteet sekä huomioidaan saadut kokemukset normien päivityksessä.

4. Parannetaan kysyntäperusteisesti paikkatarjontaa ja tietoa julkisista moottoripyöräpaikoista etenkin matkailukohteiden yhteydessä. Varmistetaan paikkojen monikäyttöisyys talvella esimerkiksi lumitiloina. Olisiko tulevaisuudessa mahdollista sallia joillakin kaduilla useamman moottoripyörän käyttöä yhtä autoa paikkaa (nykyisin tieliikennelaki kieltää tämän)?

5. Varaudutaan sähköskoottereiden lisääntymiseen.

AIKATAULU

Toimenpiteet 1 ja 2: Jatkuva

Toimenpide 3: Sama kuin laskentaohjeen päivitys

Toimenpiteet 4 ja 5: Jatkuva



Kuva 5.21 Kuvälähde: Google maps

5.6. PYSÄKÖINTIDATA PÄÄTÖKSENTEON JA SUUNNITTELUN TUEKSI

TAVOITTEELLINEN VAIKUTUS: Pysäköintiin liittyvät päätökset ja suunnitelmat perustuvat yhä enemmän data-analyysiin ja yhä vähemmän mielipiteisiin.

Toimenpiteet:

1. Laaditaan suunnitelma, miten hyödynnetään luvussa 5.5 kerättyjä **autojen ja mikroliikkuvälineiden reaaliaikaisia tietoja maankäyttö-, liikenne-, katu-, pysäköinti- ja kunnossapitosuunnittelun** tueksi. On tavallista, että järjestelmät keräävät paljon erilaista dataa, josta hyödynnetään vain murto-osa. Muutaman vuoden kuluttua on kaupungilla käytettävissä valtava määrä pysäköintitietoa. Sitä ei saa jättää hyödyntämättä.

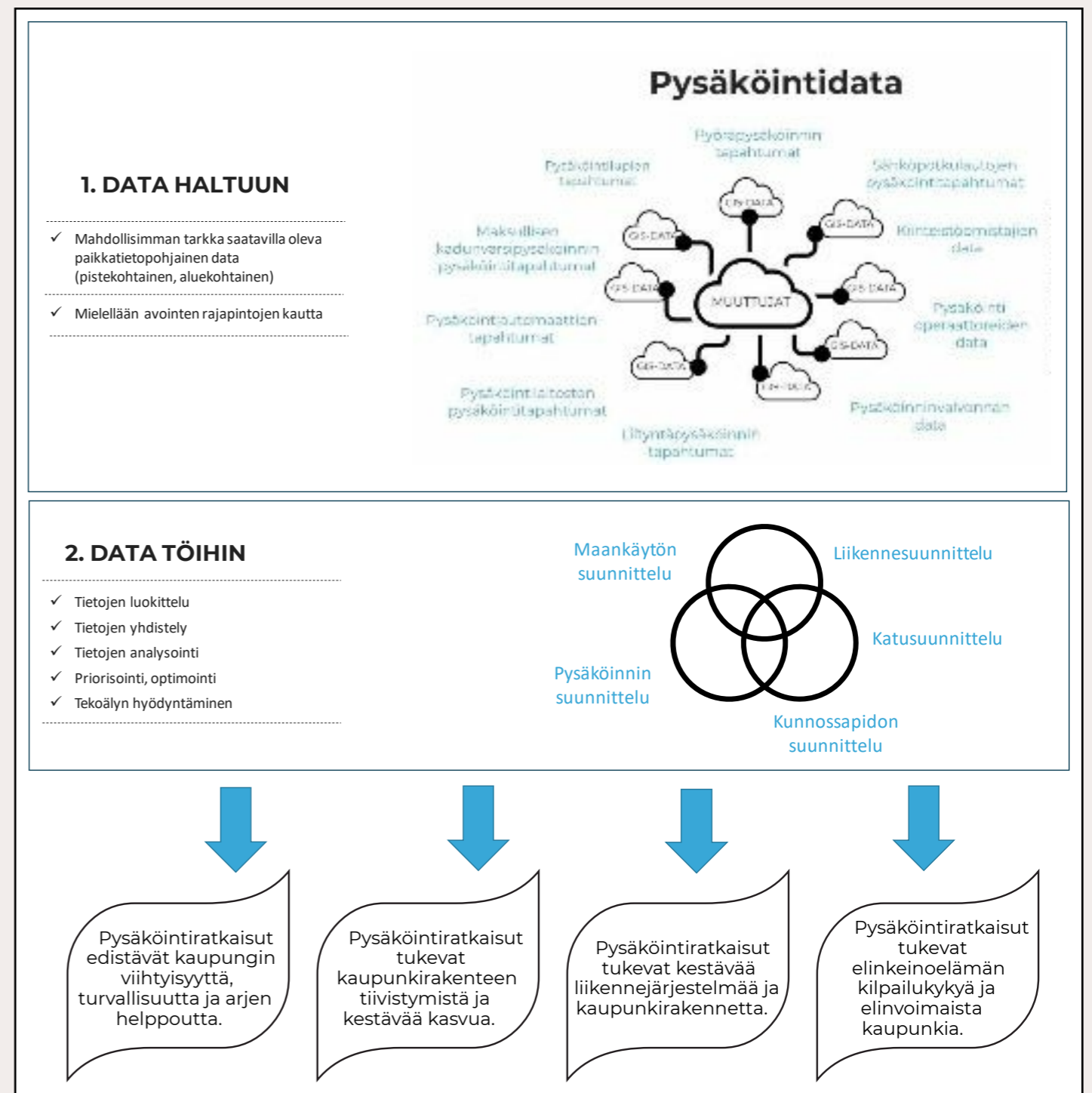
2. Hyödynnetään mahdollisten **uusien järjestelmien data sitä mukaan, kun järjestelmät otetaan käyttöön.** Tällaisia ovat esimerkiksi jakelu- ja huolto liikenteen tunnuksat, jos ne toteutetaan digitaalisina käsittäen ajoneuvojen paikantamisen.

3. Lisätään yhteistyötä **kiinteistöjen omistajien kanssa heidän datan hyödyntämiseksi.** Niin yksityisillä kuin julkisilla vuokrakiinteistöjen omistajilla on paljon pysäköintiin liittyvä dataa ja tietoa erityisesti siitä, miten erilaiset toimenpiteet vaikuttavat vuokralaisten pysäköintikäyttäytymiseen. Tällaisia ovat esimerkiksi kadunvarren aikarajoitusten ja maksullisuuksien, sähköautojen latausmahdollisuuksien ja asuntokuntien kokojen vaikutukset pysäköintipaikkojen kysyntään. Haastattelujen ja kokemusten perusteella he ovat kiinnostuneita jakamaan tätä dataa kaupungille esimerkiksi pysäköintinormien päivityksen tueksi.

4. Lisätään yhteistyötä **pysäköintioperaattoreiden kanssa heidän datan hyödyntämiseksi.** Pysäköintioperaattoreilla on paljon pysäköintiin liittyvä dataa ja tietoa erityisesti siitä, miten erilaiset toimintaympäristön muutokset vaikuttavat laitojen pysäköintiin. Esimerkiksi koronan jälkeen laitojen käyttäjämäärät ovat karkeasti vähentyneet noin viidenneksen ennen koronan aikaista aikaa. Suurinta pudotus on ollut toimistotyöntekijöiden pidempiaikaisessa pysäköinnissä, koska yritykset ostavat vähemmän pysäköintioikeutta työntekijöiden tehdessä enemmän etätöitä. Sen sijaan lyhytaikainen pysäköinti on palautunut paremmin.

5. Hyödynnetään **pysäköinninvalvonnan dataa.** Tunnistamalla kohteet, joissa on jouduttu usein neuvomaan ja opastamaan pysäköijä ja/ tai virhemaksujen määrät ovat suuret, on syytä analysoida mitkä ovat syyt näiden takana ja onko esimerkiksi suunnitteluratkaisuissa kehitettävää. Olisi hyvä, jos pysäköinnintarkastajien uusissa laitteissa rekisteröityisivät myös neuvontaan ja opastukseen liittyvät asiat.

AIKATAULU
Toimenpide 1: Vuonna 2026
Toimenpiteet 2-5: Jatkuva



Kuva 5.22 Pysäköintidata palvelee muun muassa kaupunkitaso tavoitteiden toteutumista.

5.7. TOIMENPITEIDEN TOTEUTUS 2025-2030, VASTUUTAHOT, SEURANTA JA VUOROVAIKUTUS

Pysäköintipolitiikan toimenpiteiden toteutusajankohdat on esitetty taulukoissa 5.1-5.5. Toimenpiteet on pääosin tarkoitus tehdä tämän vuosikymmenen aikana.

Toimenpiteistä moni esitetään toteutettavaksi jo lähivuosina. On kuitenkin hyvä huomata, että toimenpiteen vaikutus saattaa näkyä vasta pitkän ajan kuluttua. Esimerkiksi pysäköintinormin päivityksen vaikutukset näkyvät laajemmin vasta useiden vuosien kuluttua. Toimenpiteissä on myös sellaisia, joiden kehittäminen on jatkuvaluonteista toimintaa.

Aikataulut on esitetty toimenpidekokonaisuuksittain seuraavasti:

- Keskustan pysäköintitoimenpiteet/taulukko 5.1
- Pysäköintinormi ja keskitetty pysäköinti/taulukko 5.2
- Pyöräpysäköinti ja sähköpotkulaudat/taulukko 5.3
- Liityntäpysäköinti/taulukko 5.4
- Pysäköintipalvelujen kehittäminen/taulukko 5.5
- Pysäköintidata päätöksenteon ja suunnitellun tueksi/taulukko 5.6

SEURANTA

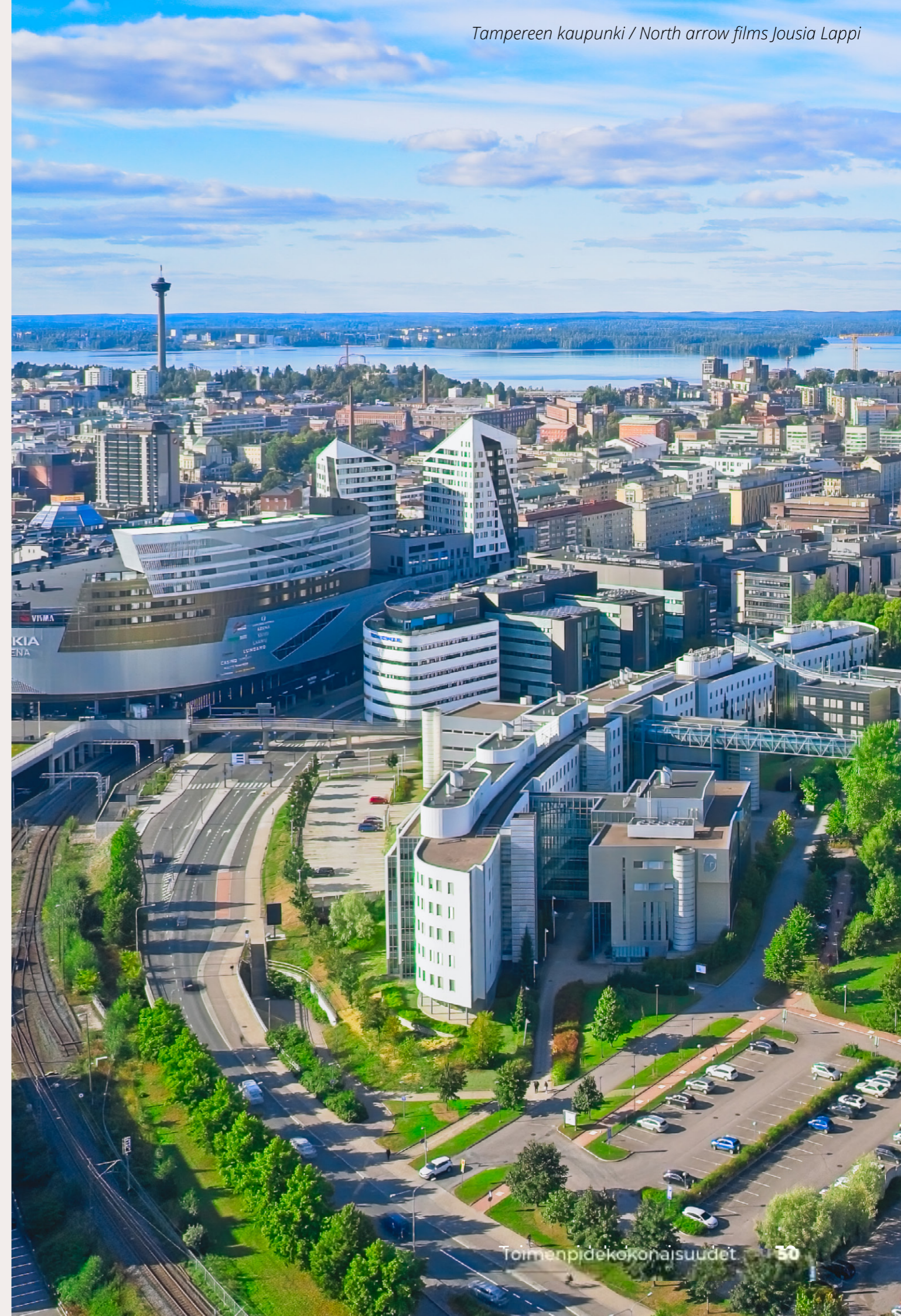
Pysäköintipolitiikan toimenpiteiden edistymistä on syytä arvioida kerran valtuustokauden aikana ja tarvittaessa tehdä päivityksiä.

Koko pysäköintipolitiikalle sopiva päivitysväli on noin joka toinen valtuustokausi.

VUOROVAIKUTUS

Pysäköintipolitiikan laadinnassa on pyritty mahdollisimman laajaan vuorovaikutukseen. Toimenpiteiden käytännön toteutus tulee kuitenkin ratkaisemaan sen, miten hyvin pysäköinti tulee kehittymään Tampereella. Tämän vuoksi on tärkeää, että asianomaiset otetaan mukaan myös toimenpiteiden toteutukseen ja niiden vaikutusten arviointiin.

Toimenpiteisiin liittyy paljon viestintää. On tärkeää, että pysäköinnin viestintään ja markkinointiin kiinnitetään erityistä huomiota ja että sen toteuttamiseksi on käytettävissä viestinnän ammattilaisia. Tässä korostuu yhteistyö asianomaisten kanssa, jotta saadaan laajasti viestinnän asiantuntijat mukaan.



Taulukko 5.1 Keskustan pysäköintitoimenpiteet. Nuolella on osoitettu toimenpiteet, joiden kehittäminen on jatkuvaluonteista.

Toimenpide	Vastuutahot	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pysäköinnin tavoitteellinen sijoittuminen 2040							
1. Ohjataan pysäköintiä haluttuihin sijainteihin tarjonnan, kaavoituksen, kannustamisen, ohjeistamisen, hinnoittelun ja rajoitusten avulla.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, asemakaavoitus	→	→	→	→	→	→
2. Siirretään keskustan pysäköintiä hallitusti maan alle kadunvarresta ja maanpäällisistä yleisistä laitoksista.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, asemakaavoitus	Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisena.					
3. Laaditaan periaatteet, joilla kadunvarsipysäköintipaikoista ja maanpäällisistä yleisistä pysäköintilaitoksista luovutaan maanalaisen pysäköinnin laajentuessa.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
4. Keskeisiä toimenpiteitä ovat myös kaikki tämän luvun jäljempänä esitetyt toimenpiteet.	Useita						
Autopysäköinnin saavutettavuus							
1. Varmistetaan hyvä autosaavutettavuus Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisesti autokehälle ja pysäköintilaitoksiin.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisena.					
2. Tiedotetaan ja markkinoidaan keskustan pysäköintipalveluista.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Toteutetaan älykkäät mobiilisovellukset paikan löytämiseksi ja laadukas kadunvarsiopastus.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	Katso palvelut (reaaliaikainen info - autot).					
Pyöräpysäköinnin saavutettavuus							
1. Varmistetaan hyvä ja turvallinen saavutettavuus pyöräpysäköintiin Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman pyöräliikenneverkon avulla.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisena.					
2. Tiedotetaan ja markkinoidaan keskustan pyöräpysäköintipalveluista ja kaupunkipyöräpalvelusta.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	→	→	→	→	→	→
Katujen ja pysäköinnin älykäs jäsentely							
1. Toteutetaan katuverkko ja siihen liittyvä pysäköinti Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisesti.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 mukaisena.					
2. Selvitetään mahdollisuudet katutilan joustavampaan käyttöön digitalisaation keinoin.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
Henkilöautopaikkojen tehokas käyttö							
1. Laaditaan julkisten pysäköintilaitosten käytön tehostamissuunnitelma.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, (laitosten operaattorit)						
2. Toteutetaan 5-vuotissuunnitelman mukaiset toimenpiteet.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, (laitosten operaattorit)						
3. Edistetään kiinteistöjen tonteilla olevien pysäköintipaikkojen avaamista muiden käyttöön (Smart Parking).	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
4. Toteutetaan 2-3 Smart Parking -kokeilua.	Kiinteistöt, liikennejärjestelmän suunnittelu						
Pyöräpaikkojen tehokas käyttö							
1. Laaditaan toimintamalli ja suunnitelmat yhteiselle pyöräpysäköintilaitokselle, joissa on mukana sekä kaupallisia toimijoita että kaupunki.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, asemakaavoitus, rakennusvalvonta						
2. Toteutetaan 1-2 pilotointikohdetta.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, rakennuttaminen						
3. Määritetään, miten kaupunki voi edistää keskustan yksityisiä toimijoita paikkojen yhteiskäyttöön.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
Aikarajoitukset, maksuvyöhykkeet, progressiivinen hinnoittelu ja maksuautomaatit							
1. Selvitetään aikarajoitusten ja maksullisuusaikojen yhtenäistämistä.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Tarkistetaan maksuvyöhykkeiden laajuudet ja hinnoitteluperiaatteet.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Laaditaan progressiivisen hinnoittelun suunnitelma ydinkeskustaan.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
4. Harkitaan progressiivisen hinnoittelun pilotointia valitulla alueella.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
5. Mahdollisen pilotin pohjalta päätetään mallin vakinaistamisesta ja mahdollisesta laajentamisesta.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
6. Laaditaan selvitys kolikkomaksamisen luopumisen aikataulusta.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
7. Laaditaan selvitys pysäköintiautomaateista luopumisen periaatteista ja aikataulusta.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, pysäköinninvalvonta						
8. Otetaan käyttöön "virtuaalinen pysäköintikiekko".	Liikennejärjestelmän suunnittelu, pysäköinninvalvonta						
Pysäköintiluvat							
1. Analysoidaan nykyisten pysäköintilupa-alueiden pysäköintitilanne.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Määritetään lupakohtaiset myöntämis- ja hinnoitteluperusteet.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Yhtenäistetään aikarajoituksia.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	→	→	→	→	→	→
4. Laaditaan hinnoittelumalli, joilla vaihteittain päästään kohti markkinaehtoista hintatasoa.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
5. Keskustan ja aluekeskusten täydennysrakentamisen sekä maanalaisen pysäköintilaitosverkoston täydentyessä tarkistetaan säännöllisesti asukas- ja yrityslupien tarve.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	→	→	→	→	→	→
6. Seurataan tarvetta uusille pysäköintilupa-alueille ja alueiden laajennuksille.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	→	→	→	→	→	→
Jakelu- ja huoltoliikenne							
1. Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkaverkoston kehittäminen.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Selvitetään yönaikaisen jakelun laajentamismahdollisuudet.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Selvitetään maanalaisen jakelun ja huollon lisäämismahdollisuudet maanalaisen pysäköintiverkoston ja sen ajoyhteyksien myötä.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
4. Selvitetään jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen edellytykset ja linjataan mahdolliset ajoneuvojen kokorajoitukset ja käyttövoimaetuuudet.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
5. Huoltoliikenteen toimintaedellytysten varmistaminen.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
6. Seurataan muiden kaupunkien esimerkkejä kaupunkilogistiikan minihubien edistämisessä.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	→	→	→	→	→	→

Taulukko 5.2 Henkilöautojen ja pyörien pysäköintinormit ja keskitetty pysäköinti.

Toimenpide	Vastuutahot	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pysäköintinormien soveltamisohjeiden tarkentaminen							
1. Tarkennetaan sekä henkilöautojen että pyörien pysäköintinormien soveltamisohjeita ja vähennetään pysäköintinormin tulkinnanvaraisuutta.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, asemakaavoitus						
2. Lisätään ohjeistusta sen osalta, milloin ja miten käytetään erilaisia pysäköintinormeja.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, asemakaavoitus						
Nykyisten pysäköintinormien toimivuus							
1. Selvitetään asuintonttien pysäköintipaikkamäärien toimivuutta ja riittävyyttä sekä pysäköinnin tilannetta valituilla alueilla.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Selvitetään toimitala- ja liiketilatonttien pysäköintipaikkamäärien toteuttamista, toimivuutta ja pysäköinnin tilannetta valituilla alueilla.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Selvitetään mahdollisuudet kehittää ennustemenetelmää koskien sekä asukkaiden että toimisto- ja liiketilojen pysäköintipaikkatarvetta tulevaisuudessa.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
Pysäköintinormien päivitys							
1. Laaditaan uusi pysäköintinormi.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, asemakaavoitus, rakennusvalvonta						
2. Sovitaan pysäköintinormin päivityssykli ja -periaatteet, joiden perusteella pysäköintinormia päivitetään.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, asemakaavoitus						
Keskitetyn pysäköinnin toteutusmalli							
1. Analysoidaan nykyisten toteutuneiden ratkaisujen vahvuudet ja haasteet.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, asemakaavoitus						
2. Määritetään eri osapuolten vastuita ja tehtäviä keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutuksessa, rahoituksessa, omistuksessa ja operoinnissa.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, Finnpark						
3. Keskustaan velvoitepaikkareservin hyödyntäminen.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, asemakaavoitus						→
4. Määritetään erilaisia vaihteita toteuttamisen malleja.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, asemakaavoitus, rakennusvalvonta						

Taulukko 5.3 Pyöräpysäköinti ja sähköpotkulaudat. Nuolella on osoitettu toimenpiteet, joiden kehittäminen on jatkuvaluonteista.

Toimenpide	Vastuutahot	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pyöräpysäköinti yleisillä alueilla							
1. Rakenteellisen pyöräpysäköinnin hallinto- ja operointimallin laatiminen.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Toteutetaan pyöräpysäköintilaitoksia.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, rakennuttaminen						
3. Toteutetaan yleisille alueille noin 7 700 uutta laadukasta pyöräpysäköintipaikkaa.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, rakennuttaminen						
4. Laaditaan toimenpidesuunnitelma ja viisivuotisuohjelma kaupungin omien kiinteistöjen pyöräpysäköinnin kehittämiseksi.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, kiinteistöt, tilat ja asuntopolitiikka						
Sähköpotkulautojen pysäköinti yleisillä alueilla							
1. Toteutetaan keskustan alueelle noin 150 sähköpotkulautojen pysäköintiverkosto (kapasiteetti runsaalle 3 000 sähköpotkulaudalle).	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Vastaava yleis- ja toteutussuunnitelmat tehdään myös ydinkeskustan ulkopuoliselle alueelle.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Kehitetään pysäköintiverkostoa saatujen kokemusten ja palautteiden perusteella.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						→
4. Seurataan lainsäädännön kehittymistä ja vaikutetaan tarvittaessa.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						→

Taulukko 5.4 Liityntäpysäköinnin toimenpiteet. Nuolella on osoitettu toimenpiteet, joiden kehittäminen on jatkuvaluonteista.

Toimenpide	Vastuutahot	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pyörien liityntäpysäköinti							
1. Pyörien liityntäpysäköinnin laadun parantaminen ja määrän lisääminen.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Edistetään minihubien ja alueellisten liikkumishubien toteuttamista.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Kehitetään seudullista tiedottamista liityntäpysäköinnistä.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						→
Henkilöautojen liityntäpysäköinti							
1. Kehitetään lipputuote, joka yhdistää joukkoliikennelipun ja liityntäpysäköintilipun.	Joukkoliikenne, liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Edistetään liityntäpysäköinnin kustannusjakomallia yhdessä kaupunkiseudun kuntien kanssa.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Toteutetaan liityntäpysäköinnin opastus- ja informaatiokonseptin mukainen reaaliaikainen tilatieto ja opastus.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
4. Toteutetaan uusia liityntäpysäköintipaikkoja siten, että vuoteen 2035 mennessä jokaisella sisääntuloväylällä on noin 200 liityntäpysäköintipaikkaa.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, rakennuttaminen						
5. Kehitetään seudullista tiedottamista liityntäpysäköinnistä.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						→

Taulukko 5.5 Palveluiden toimenpiteet. Nuolella on osoitettu toimenpiteet, joiden kehittäminen on jatkuvaluonteista.

Toimenpide	Vastuutaho	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Reaaliaikainen info - Autot							
1. Kehitetään ja päivitetään autokehän reaaliaikaisen pysäköintipaikkojen tilatietojen esittämistä näyttölaitteilla autoilijoille.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						→
2. Saatetaan loppuun kaikki osa-aluekohtaiset sovellukset.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, tietohallinto						
3. Varmistetaan, että kaupungilla on kaikkien dataan (liikenne, liikkuminen, pysäköinti) täysi omistusoikeus.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, tietohallinto						
4. Määritetään kaupungin rooli pysäköintidatan tuottamisessa (voidaan hankkia myös palveluna).	Liikennejärjestelmän suunnittelu, tietohallinto						
5. Määritetään datan luovutus ja käyttöperiaatteet sekä käytettävät rajapinnat.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, tietohallinto						
6. Määritetään kaupungin rooli yhteisen tilannekuvan laatimisessa yhteistyössä muiden kaupunkien ja Fintrafficin kanssa.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, tietohallinto						
7. Edistetään datan käyttöä yhä älykkäämpiin palveluihin.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, tietohallinto						
Sähköautojen ja raskaan liikenteen julkiset latauspisteet							
1. Linjataan julkisten latauspaikkojen toteutuslaajuus ja -periaatteet.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Käynnistetään julkisten latauspisteiden toteutus laadittujen linjausten pohjalta.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Laaditaan suunnitelma kaupungin omien kiinteistöjen latausasemien toteuttamisesta.	Kiinteistöt, tilat ja asutopolitiikka						
4. Määritetään raskaan liikenteen latauspaikkojen tarve.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
Sähköisten mikroliikkumisvälineiden reaaliaikainen info ja lataus							
1. Tarjotaan tietoa ainakin pyöräpysäköintilaitosten ja liikkumishubien paikoista.							
2. Pyörien lataus toteutetaan keskitettyjen pyöräpysäköintilaitosten yhteyteen.							
3. Pyörien ja mikroliikkumisvälineiden lataus toteutetaan minihubien ja alueellisten liikkumishubien yhteyteen.							
Kunnossapito							
1. Muodostetaan yhteinen ymmärrys nykyisistä hyvin toimivista ja kehitettävistä kunnossapidon käytännöistä autojen, pyörien ja muiden mikroliikkumisvälineiden osalta.	Kunnossapito, Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Määritetään aluekohtaiset toimintaperiaatteet.	Kunnossapito, Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Selvitetään digitalisaation tarjoamia mahdollisuuksia.	Kunnossapito, Liikennejärjestelmän suunnittelu						
4. Selvitetään kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen erityistilanteissa.	Kunnossapito, Liikennejärjestelmän suunnittelu						
5. Selvitetään mahdollisuuksia autojen pidempiaikaiseen edulliseen talvisäilytykseen.	Kunnossapito						
6. Kehitetään prosessi sähköautojen siirtoihin.	Kunnossapito						
Pysäköinninvalvonta							
1. Kuvataan pysäköinninvalvonnan toiminnan periaatteet ja tavoitteet.	Pysäköinninvalvonta						
2. Perustetaan pysäköinninvalvonnan ja kunnossapidon kehittämisryhmä.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, pysäköinninvalvonta, kunnossapito						→
3. Viranomaisyhteistyötä kehitetään.	Pysäköinninvalvonta						→
4. Selkeytetään kaupungin ja tapahtumanjärjestäjien rooleja ja yhteistyömalleja tapahtumien aikaisen pysäköinnin järjestämisessä ja valvonnassa.	Pysäköinninvalvonta						
5. Kaupunki ottaa aktiivisen osan pysäköinnistä ja pysäköintivirhemaksuista viestimässä, jolla ennaltaehkäistään väärinpysäköintiä.	Pysäköinninvalvonta						→
6. Uusitaan käyttöikänsä päähän tullut pysäköinninvalvontajärjestelmä.	Pysäköinninvalvonta						
7. Lisätään opastusta yksityisten tonttien pysäköintijärjestelyjen toteuttamiseksi tieliikennelain mukaisiksi.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, pysäköinninvalvonta						→
8. Huomioidaan valvonnassa väärinpysäköinnin aiheuttama haitta.	Pysäköinninvalvonta		Lakimuutos				→
Tilausliikenteen ja taksien pysäköinti							
1. Lisätään kaupungin nettisivuille ja mobiilisovelluksiin helposti löydettävissä oleva tieto tilausliikenteen paikoista.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Tunnistetaan mahdollisia kohteita, joita voidaan hyödyntää tilapäisesti tilausliikenteelle.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, katutilavalvonta						
3. Pyritään hakemaan ratkaisut tunnistettuihin kohdekohtaisiin haasteisiin.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, katutilavalvonta						
4. Perustetaan taksien pysäköinnin kehittämisryhmä.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
Liikkumisesteisten (LE) pysäköinti							
1. Lisätään tietoa liikuntaesteisten pysäköintipaikoista sekä LE-luvan käytöstä ja mihin se oikeuttaa pysäköimään.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Päivitetään vuoden 2018 LE-pysäköintiselvitys ja lisäpaikkakartoitus.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
3. Varmistetaan, että LE-paikat ovat käytettävissä myös talvella.	Kunnossapito						→
4. Varmistetaan, että työmaiden aikana osoitetaan korvaavia paikkoja mahdollisimman läheltä poistettuja.	Katutilavalvonta						→
5. Edistetään paperisen LE-luvan siirtymistä sähköiseksi, jolloin sen valvonta helpottuu ja väärinkäyttö vähenee.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, pysäköinninvalvonta						→
Moottoripyörät							
1. Moottoripyöräpysäköintipaikkojen hinnoittelussa, aikarajoituksessa ja lupakäytännöissä noudatetaan samoja periaatteita kuin henkilöautojen kohdalla.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						→
2. Ohjataan keskustassa myös moottoripyöräpysäköintiä maan alle hyödyntämällä muun muassa laitosten hukkatiloja.	Pysäköintilaitosten operaattorit						→
3. Nykyisen pysäköintinormin toimeenpääntämisessä selvitetään moottoripyöräpaikkojen toteutus ja käyttöasteet sekä huomioidaan saadut kokemukset normien päivityksessä.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						Sama kuin laskentaohjeen päivitys.
4. Parannetaan kysyntäperusteisesti paikkatarjontaa ja tietoa julkisista moottoripyöräpaikoista etenkin matkailukohteiden yhteydessä.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						→
5. Varaudutaan sähköskoottereiden lisääntymiseen.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						→

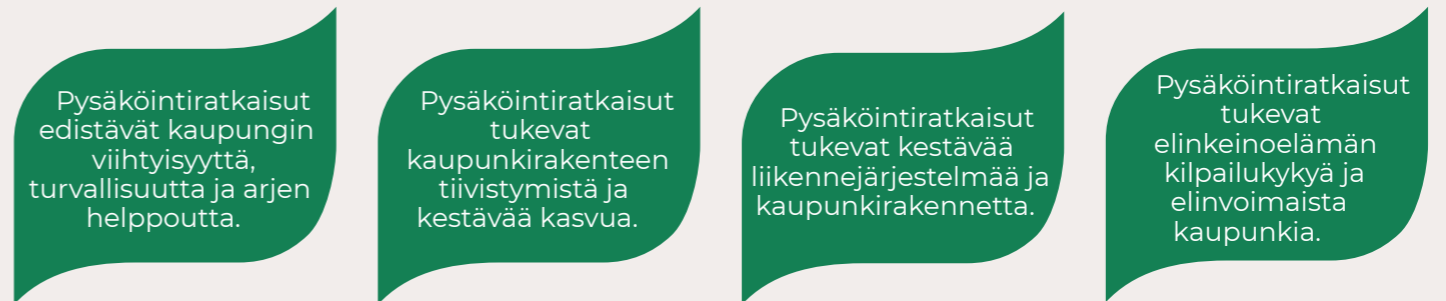
Taulukko 5.6 Pysäköintidata päätöksenteon ja suunnittelun tueksi. Nuolella on osoitettu toimenpiteet, joiden kehittäminen on jatkuvaluonteista.

Toimenpide	Vastuutahot	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Laaditaan suunnitelma autojen ja mirkoliikkumisvälineiden tietojen hyödyntämiseksi maankäyttö-, liikenne-, katu-, pysäköinti- ja kunnossapitosuunnittelun tueksi.	Liikennejärjestelmän suunnittelu						
2. Hyödynnetään uusien järjestelmien data sitä mukaan, kun järjestelmät otetaan käyttöön.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	→					→
3. Lisätään yhteistyötä kiinteistöjen omistajien kanssa heidän datan hyödyntämiseksi.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	→					→
4. Lisätään yhteistyötä pysäköintioperaattoreiden kanssa heidän datan hyödyntämiseksi.	Liikennejärjestelmän suunnittelu	→					→
5. Hyödynnetään pysäköinninvalvonnan data.	Liikennejärjestelmän suunnittelu, pysäköinninvalvonta	→					→

6. VAIKUTUKSET

Pysäköintipolitiikan toimenpiteiden vaikutuksia on arvioitu peilaamalla toimenpiteiden vaikutuksia luvussa 4 asetettuihin tavoitteisiin. Taulukossa 6.1 on esitetty, mitä **kaupunkitason tavoitetta** kukin toimenpide eniten edistää. Taulukossa 6.2 on puolestaan esitetty, mitä **pysäköinnille asetettuja täsmätavoitteita** kukin toimenpide eniten edistää.

Merkittävien pysäköintiin liittyvien toimenpiteiden vaikutukset arvioidaan ennen päätöksentekoa huomioiden kaupungin talous, yritys- sekä ilmasto- ja luontovaikutukset, asukkaiden arjen saavutettavuus sekä vaikutukset eri käyttäjäryhmiin, kuten lapsiperheisiin, ikäihmisiin ja liikunta- ja harrastuspalveluiden käyttäjiin.



Taulukko 6.1 Toimenpiteiden vaikutukset kaupunkitason tavoitteisiin.

	Pysäköinnin tavoitteellinen sijoittuminen 2040	x	x		
	Autopysäköinnin saavutettavuus				x
	Pyöräpysäköinnin saavutettavuus	x		x	x
	Katujen ja pysäköinnin älykäs jäsentely	x			x
KESKUSTA	Henkilöautopaikojen tehokas käyttö		x	x	
	Pyöräpaikkojen tehokas käyttö		x	x	
	Aikarajoitukset, maksuvyöhykkeet, progressiivinen hinnoittelu ja maksuautomaatit	x		x	x
	Pysäköintiluvat		x		x
	Jakeluliikenne ja huoltoliikenne			x	x
NORMIT	Pysäköintinormien soveltamisohjeiden tarkentaminen	x	x		
	Nykyisten pysäköintinormien toimivuus	x	x		
	Pysäköintinormien päivitys	x	x		
	Keskitetyn pysäköinnin toteutusmalli	x	x		
PYÖRÄPYSÄKÖINTI JA SÄHKÖPOTKULAUDAT	Pyöräpysäköinti yleisillä alueilla	x		x	x
	Sähköpotkulautojen pysäköinti yleisillä alueilla			x	x
LIITYNTÄPYSÄKÖINTI	Pyörien liityntäpysäköinti	x		x	
	Henkilöautojen liityntäpysäköinti	x		x	
	Reaaliaikainen info - autot	x			x
	Sähköautojen ja raskaan liikenteen julkiset latauspisteet	x		x	
	Sähköisten mikroliikkumisvälineiden reaaliaikainen info ja lataus	x		x	
PALVELUT	Kunnossapito	x			x
	Pysäköinninvalvonta	x			x
	Tilausliikenteen ja taksien pysäköinti	x			x
	Liikuntaesteisten (LE) pysäköinti	x			
	Moottoripyörät				x
DATAN HYÖDYNTÄMINEN	Pysäköintidata päätöksenteon ja suunnittelun tueksi	x	x	x	x

Toimenpiteiden osalta tunnistetaan niiden vaikutukset ja käyttäjäryhmät, joihin vaikutukset kohdistuvat. Vaikutuksissa huomioidaan myös seudulliset näkökulmat. Merkittävistä toimenpiteistä laaditaan kattavat vaikutusarviot.

Taulukko 6.2 Kunkin toimenpiteen 3-4 merkittävintä vaikutusta pysäköinnin tavoitteisiin.

	Helppokäyttöinen	Turvallinen	Monipuolinen	Saavutettava	Elinvoimaa edistävä	Tehokas	Älykäs	Joustava	Suunnitelmallisesti kehittyvä	Kestävä
KESKUSTA		x	x		x				x	
Pysäköinnin tavoitteellinen sijoittuminen 2040		x	x		x				x	
Autopysäköinnin saavutettavuus	x			x	x					
Pyöräpysäköinnin saavutettavuus	x			x	x					
Katujen ja pysäköinnin älykäs jäsentely		x				x		x	x	
Henkilöautopaikojen tehokas käyttö			x			x	x			
Pyöräpaikkojen tehokas käyttö			x			x	x			
Aikarajoitukset, maksuvyöhykkeet, progressiivinen hinnoittelu ja maksuautomaatit						x	x	x		
Pysäköintiluvat			x	x	x					
Jakeluliikenne ja huoltoliikenne		x		x	x		x			
NORMIT					x				x	x
Pysäköintinormien soveltamisohjeiden tarkentaminen					x				x	x
Nykyisten pysäköintinormien toimivuus					x				x	x
Pysäköintinormien päivitys					x				x	x
Keskitetyn pysäköinnin toteutusmalli						x	x	x		
PYÖRÄPYSÄKÖINTI JA SÄHKÖPOTKULAUDAT		x		x					x	x
Pyöräpysäköinti yleisillä alueilla		x		x					x	x
Sähköpotkulautojen pysäköinti yleisillä alueilla				x					x	x
LIITYNTÄPYSÄKÖINTI		x		x					x	x
Pyörien liityntäpysäköinti		x		x					x	x
Henkilöautojen liityntäpysäköinti		x		x					x	x
PALVELUT	x			x			x			
Reaaliaikainen info – autot	x			x			x			
Sähköautojen ja raskaan liikenteen julkiset latauspisteet				x	x					x
Sähköisten mikroliikkumisvälineiden reaaliaikainen info ja lataus				x			x			x
Kunnossapito		x			x	x				x
Pysäköinninvalvonta		x			x				x	x
Tilausliikenteen ja taksien pysäköinti					x			x		x
Liikuntaesteisten (LE) pysäköinti	x			x					x	
Moottoripyörät	x			x	x					
DATAN HYÖDYNTÄMINEN	x		x	x			x			
Pysäköintidata päätöksenteon ja suunnittelun tueksi	x		x	x			x			

Liitteet

LIITE 1: PYSÄKÖINTINORMI AUTOILLE JA POLKUPYÖRILLE, YLA 17.1.2023

LIITE 2: TUNNISTETTUJA KEHITTÄMISTARPEITA PYSÄKÖINTINORMIIN

LIITE 3: TUNNISTETTUJA KEHITTÄMISTARPEITA PYSÄKÖINTILUPIIN

LIITE 4: PYSÄKÖINTITUTKIMUS ASUKKAILLE 2023, INNOLINK 28.11.2023 (ERILLINEN MUISTIO)

LIITE 5: PYSÄKÖINTITUTKIMUS YRITYKSILLE 2023, INNOLINK 28.11.2023 (ERILLINEN MUISTIO)

Liite 1: Pysäköintinormi autoille ja polkupyörille, YLA 17.1.2023

NORMIN VYÖHYKEJAKO

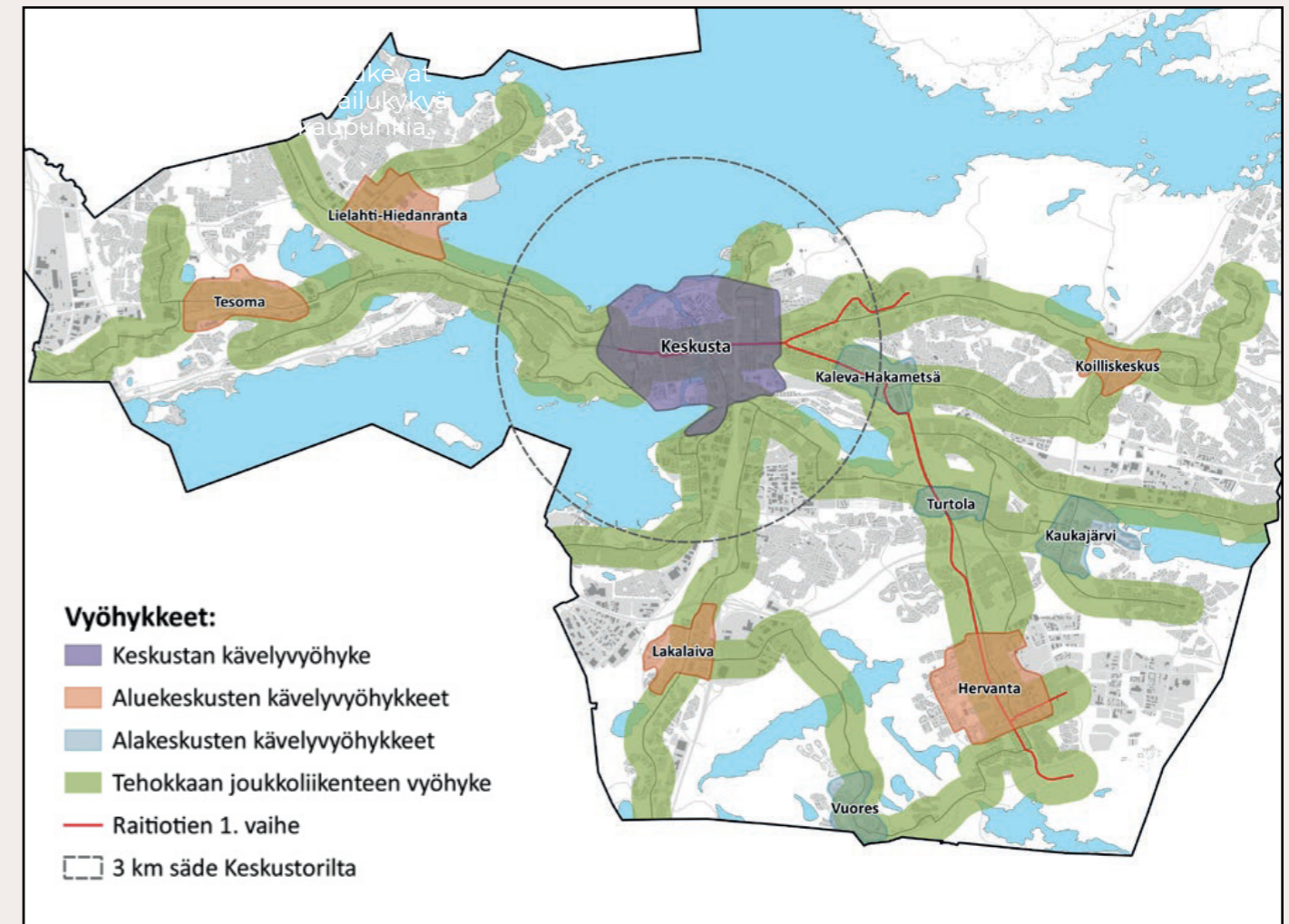
Asemakaavojen velvoitepysäköintipaikkojen laskentaohjeen laadinnassa on hyödynnetty kotimaista ja pohjoismaista mitoitusohjeistuksen viiteaineistoa uusimmista asemakaavoista sekä joukkoliikenteen linjastoista saatavilla ollutta tietoa.

Asemakaavojen määräämien pysäköintipaikkojen lukumäärän vaatimus on määritelty ohjeessa eri vyöhykkeille käyttötarkoituksittain ja palvelujen saavutettavuuden mukaan. Laskentaohjetta varten on määritelty pysäköinnin toteutuksen kannalta erilaiset yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet (kuva 6), jotka ovat keskustan ja ala- ja aluekeskusten jalankulkuvyöhykkeet, tehokas joukkoliikennevyöhyke 3 km ydinkeskustasta, tehokas joukkoliikennevyöhyke sekä muut alueet. Asemakaavojen pysäköintinormissa on esitetty kantakaupungin alueelle auto- ja polkupyöräpaikkamitoitus asumiselle, toimistoille, liiketiloille, päiväkodeille, esiopetukselle ja peruskoululle. Muiden käyttötarkoitusten osalta auto- ja pyöräpaikkamitoitus määritetään hankekohtaisesti erillisten selvitysten perusteella.

Ohjeen soveltaminen asemakaavoissa:

- **Keskustan** jalankulkuvyöhykettä käsitellään omana kokonaisuutenaan. Siellä pysäköintiä tehostetaan, keskitetään ja kadunvarsipysäköintiä vähennetään ja sitä varataan pääasiassa asiointipysäköintiin. Keskustassa maankäyttö on käyttötarkoituksiltaan monipuolista. Palvelut ja toimipaikat ovat hyvin saavutettavia joukkoliikenteellä, kävellen tai pyörällä. Normi mahdollistaa keskustaluueella toteutettavaksi vähemmän auto- ja polkupyöräpaikkoja kuin muille alueille.

- **Ala- ja aluekeskusten** jalankulkuvyöhykkeet – Hervanta, Kaleva-Hakametsä, Kaukajärvi, Koilliskeskus, Lakalaiva, Lielahdi-Hiedanranta, Tesoma, Turtola ja Vuores – käsitellään alemmina keskuksina, joissa maankäyttö on vastaavalla tavalla sekoittunut ja monipuolista kuin keskustassa ja joissa palvelut sekä toimipaikat ovat hyvin saavutettavia eri kulkutavoin. Saavutettavuus ei kuitenkaan ole yhtä hyvällä tasolla kuin keskustassa. Normi mahdollistaa näille alueille enemmän auto- ja polkupyöräpaikkoja kuin ydinkeskustaan, mutta vähemmän kuin muualle kantakaupunkiin.
- **Tehokkaan** joukkoliikenteen vyöhyke on alue, jossa on vähintään 15 minuutin vuoroväli arkipäivisin ruuhka-aikana ja jossa etäisyys bussilinjalle on enintään 300 m ja etäisyys raitiotiepysäkille ja juna-asemalle on enintään 500 m. Kohteet, jotka sijaitsevat tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeellä ja alle 3 km päässä ydinkeskustasta, mitoitetaan kuten ala- ja aluekeskusten jalankulkuvyöhykkeet. Muut kohteet mitoitetaan tehokkaan joukkoliikenteen normilla, joka sallii enemmän auto- ja polkupyöräpaikkoja kuin ydinkeskustaan ja ala/aluekeskuksiin, mutta vähemmän kuin muualle kantakaupunkiin.
- **Muihin alueisiin** kuuluvat kaikki muut kantakaupungin alueet, jotka eivät sijaitse jalankulkuvyöhykkeillä eivätkä tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeillä. Muilla alueilla sallitaan enemmän auto- ja polkupyöräpaikkoja kuin em. alueilla.



Kuva 1 Pysäköintinormin vyöhykejako

Lähtöaineisto

Normin vyöhykekartta

- Keskustan kävelyvyöhyke
- Aluekeskusten kävelyvyöhykkeet
- Alakeskusten kävelyvyöhykkeet
- Tehokas joukkoliikennevyöhyke 3 km keskustasta
- Tehokas joukkoliikennevyöhyke

Mitoitustaulukot (päivitys tarpeen mukaan)

- Asuminen ja eri toiminnot auto- ja polkupyöräpaikat / k-m²
- Asuminen ja eri toiminnot pyöräpaikat / k-m²

Kaavavaiheen mitoitus

Tarkistetaan kohteen sijainti vyöhykekartasta

Lasketaan k-m² pohjainen auto- ja polkupyöräpaikkamäärä

Tarkistetaan velvoitepaikkojen täyttyminen / mahdolliset pysäköinnin tehostamiskeinojen lievennykset

Kuva 2 Pysäköintipaikkojen lukumäärän mitoituksen vaiheet

AUTOPAIKKANORMI

Kohteen sijainti ja mitoitus

Autopaikkamitoitus määräytyy asemakaavoi- tettavan kohteen sijainnista yhdyskuntaraken- teessa ja käyttötarkoituksesta. Kohteen sijaintiin ja käyttötarkoitukseen perustava autopaikka- mitoitus on esitetty taulukossa 2. Taulukossa on esitetty mitoitus asumiselle, toimistoille, liiketiloi- lla, päiväkodeille, esiopetukselle ja pe- ruskouluille. Muiden kohteiden pysäköintipaik- kamitoitus määritellään aina hankekohtaisesti erilliselvitysten perusteella. Vähiten pysäköinti- paikkoja vaaditaan toteutettavaksi keskustassa ja alue- ja alakeskusten jalankulkuyöhykkeillä sekä tehokkaalla joukkoliikennevyöhykkeellä ydinkeskustan läheisyydessä. Asumisen osalta pienin autopaikkavelvoite on kerrostalokohteis- sa. Myös liike- ja toimistorakentamisessa edel- lytetään keskustassa, alakeskuksissa ja tehok- kaalla joukkoliikennevyöhykkeellä vähemmän autopaikkoja kuin muilla alueilla. Autopaikka- normi ottaa kantaa henkilöautojen lisäksi moot- toripyörien, mopoautojen, liikuntaesteisten ajoneuvojen ja kuorma-autojen pysäköintiin.

Mitoitusohjeen pysäköintipaikkamäärä laske- taan asemakaavaan merkitystä pääkäyttötarkoi- tusten mukaisesta rakennusoikeudesta. Moni- käyttöisillä tonteilla pysäköintipaikkojen määrän tarve lasketaan käyttötarkoitusten osuuksien perusteella kullekin tarkoitettuun mitoitusohjeen mukaan. Normi on pyritty muodostamaan jous- tavaksi. Autopaikkoja tulee toteuttaa vähintään asemakaavassa edellytetty määrä ja enintään 120 % normitaulukon arvosta.

Toteutettava autopaikkamäärä voi olla taulu- kon 2 mukaista pysäköintinormia 20 prosenttia alempi, mikäli hankkeessa pystytään osoitta- maan pysäköintipaikan käytön tehostamiseen käytetyt keinot. Näitä ovat mm. paikkojen

toteuttaminen nimeämättöminä rakenteelliseen vähintään 30 autopaikan pysäköintilaitokseen, vuorottaispysäköinti tai yhteiskäyttöautot. Pysäköintiä tehostavilla toimenpiteillä tehtä- vien vähennysten kokonaismäärä on enintään 30 prosenttia laskentaohjeen määrittämästä kokonaispaikkamäärästä ja vähennys tehdään normista. Esimerkiksi keskustan kävelyvyö- hykkeellä asuinkerrostalossa rakenteellisen keskitetyn pysäköintilaitoksen toteuttaminen nimeämättömin paikoin mahdollistaa autopaik- kamitoituksen pienentämisen 20 %:lla, jolloin mitoitus 1 autopaikka/150 k-m² muuttuu mi- toitukseksi 1/180 k-m². Opiskelija-asumisessa on mahdollista korvata normin edellyttämiä autopaikkoja laadukkailla pyöräpysäköintipaik- koilla periaatteella 1 autopaikka korvataan 10 pyöräpysäköintipaikalla.

Täydennysrakentamisella tarkoitetaan raken- tamista tontille, jolla on jo asuinrakentamista. Jos keskustan täydennysrakentamishankkeiden asemakaavoissa autopaikat osoitetaan yleis- seen pysäköintilaitokseen tai rakenteelliseen pysäköintiin, voidaan tapauskohtaisesti vä- hentää enintään 20 % ja sosiaalisessa asunto- tuotannossa enintään 30 % normin mukaisesta autopaikkamäärästä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 156 § 1. ja 3. mom:ssa on määritelty, että kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätty autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhtey- dessä. Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuk- sen korjaus- ja muutostyötä. Asumisen pienissä alle 1200 k-m² täydennys- ja ullakkorakentamis- hankkeissa ei muodostu pysäköintipaikkavelvoi- tetta keskustan, ala- ja alakeskusten kävelyvyö- hykkeellä. Täydennysrakentamiskohteissa on

Taulukko 1 Asemakaavojen autopaikkojen mitoitusnormi keskustassa, alue/alakeskuksissa ja tehokkaan jouk- koliikenteen vaikutusalueilla sekä muilla alueilla

Käyttötarkoitus	Keskustan alueet, kävelyvyöhyke keskustasta	Alue/alakeskuksen kävelyvyöhyke ja tehokas joukkoliikenne max. 3 km keskustasta	Tehokas joukkoliikenne yli 3 km keskustasta	Muut alueet
Asuminen	1 ap/k- m ² tai asunto	1 ap/k-m ² tai asunto	1 ap/k-m ² tai asunto	1 ap/k-m ² tai asunto
Kerrostalo	1/150 (1/170 ¹⁾)	1/110 (1/130 ¹⁾)	1/100 (1/120 ¹⁾)	1/90
Rivitalo ja kytketty pientalo	1/110 tai väh. 1 ap/ asunto	1/100 tai väh. 1 ap/ asunto	1/90 tai väh. 1 ap/ asunto	1/80 tai väh. 1 ap/ asunto
Erillispientalo	1,5	1,5	2	2
Opiskelija-asuminen	1/300 (1/350 ¹⁾)	1/270 (1/320 ¹⁾)	1/250 (1/300 ¹⁾)	1/230
Ympäri- vuorokautinen palveluasuminen	1/1000	1/900	1/800	1/700
Yhteisöllinen palveluasuminen	1/600	1/550	1/500	1/450
Kaupungin oma vuokratuotanto ja ARA vuokratuotanto (Valtion korkotuki- kohde) sekä senioriasuminen	1/200 (1/220 ¹⁾)	1/160 (1/180 ¹⁾)	1/140 (1/160 ¹⁾)	1/120
Pienet alle 1200 k-m ² täydennys- ja ullakkorakentamis- hankkeet	ei synny autopaikkavelvoi- tetta	ei synny autopaikkavelvoi- tetta	syntyy autopaikkavelvoite	syntyy autopaikkavelvoite
Toimistot	k-m ²	k-m ²	k-m ²	k-m ²
	1/120	1/100	1/80	1/60
Liiketilat	k-m ²	k-m ²	k-m ²	k-m ²
≤ 2000 k-m ²	1/120	1/100	1/80	1/60
≥ 2000 m ²	1/100	1/80	1/60	1/50
Päiväkodit ja esiopetus	väh.1 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle	väh.1 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle	väh.1 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle	väh.2 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle
Peruskoulu	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle)	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle)	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle)	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle)

¹⁾ Etäisyys tontin keskeltä linnuntietä alle 500 m raitiotiepysäkin keskelle tai juna-asemalle

Kävelymatka pysäköintipaikalle

Asuinrakentamisessa ja täydennysrakentamisessa sallitaan asukas-pysäköintipaikkojen osoittaminen max. 400 m kävelymatkan päähän ja vieras-pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa enintään 200 m kävelymatkan päähän

Työpaikkarakentamisessa voidaan osoittaa pysäköintipaikkoja max. 600 m kävelymatkan päähän

Palvelujen asiointipysäköintiä voidaan osoittaa max. 300 m kävelymatkan päähän nk. normaalipysäköinnissä.

Vammaispysäköinnissä noudatetaan sitä koskevaa lainsäädäntöä ja määräyksiä.

laadittava pysäköintiselvitys, jossa selvitetään täydennysrakentamisen auto- ja pyöräpysäköintipaikkatarve ja nykyisten asukkaiden pysäköintipaikkatarpeet. Soveltamisessa huomioidaan alueella vallitseva pysäköintipaikkojen ali- tai ylitarjonta sekä jo olemassa olevien pysäköintipaikkojen tehostamisen mahdollisuudet. Mikäli nykyisillä asukkailla on mahdollista ylijäämää autopaikoista, niin sitä voidaan hyödyntää hankkeen hyväksi. Täydennysrakentamishankkeissa pysäköintipaikkamitoitus lasketaan asemakaavaan merkitystä pääkäyttötarkoituksen mukaisesta rakennusoikeudesta.

Vastaavasti mitoitustaulukon arvojen ylitys sallitaan tapauskohtaisen harkinnan perusteella. Paikkoja voidaan toteuttaa pääsääntöisesti enintään 120 % annetun normiarvon lukumäärästä, mutta toimisto- ja liikerakennuskohteissa voidaan tapauskohtaisen harkinnan perusteella sallia suuremmatkin pysäköintinormin ylitykset. Normiarvojen ylitys voidaan sallia esimerkiksi, kun ylittävät paikat osoitetaan rakenteelliseen maanalaiseen pysäköintilaitokseen tai yleiseen pysäköintilaitokseen tai kun hankkeen omassa laitoksessa sallitaan pysäköintiä myös muilta korttelialueilta ja pysäköinnin tehokkuus tai muu normista poikkeava tarve pystytään

osoittamaan. Pysäköintinormin ylittävä paikkamäärä edellyttää aina liikennejärjestelmän suunnitteluosaston hyväksymän liikenteellisten vaikutusten arvioinnin.

Mitoitusnormi sisältää vieraspaikat

Keskustassa ja aluekeskusten kävelyvyöhykkeillä ei edellytetä erillisten vieraspaikkojen toteuttamista, vaan pysäköintitarpeeseen vastataan mahdollisuudella pysäköidä keskitetyissä laitoksissa tai lyhytaikaisesti kadun varressa. Muilla vyöhykkeillä vieraspaikat sisältyvät normin mitoitustarpeeseen. Sen laskennallisena mitoituksena on käytetty yksi (1) vieraspaikka/1000 k-m². Asemakaavassa osoitetaan vieraspaikkojen sijoittuminen tontille tai varmistetaan niiden sijoittuminen yleisille alueille. Tontille osoitetun vieraspaikkojen tulee olla kiinteistön omistuksessa sekä tosiasiallisesti ja liikennemerkein osoitetusti vieraiden käytettävissä.

Korttelialueiden pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa yleisiin pysäköintilaitoksiin, mutta ei kaduille, vieraspaikkoja lukuun ottamatta. Tonteilla on oltava vieraspaikkoja, jotka ovat ainoastaan vierailevien käytössä ja jotka mahdollistavat lyhytaikaisen pysäköinnin.

SOVELTAMISOHJEET AUTOPAIKKANORMILLE

Asemakaavojen autopaikkojen laskentaohje on joustava. Autopaikkoja tulee toteuttaa vähintään asemakaavassa edellytetty määrä ja enintään 120 % normitaulukon arvosta. Joustoja voidaan soveltaa kaavoituksessa ja rakentamisessa ottaen huomioon seuraavat tekijät:

Tehostaminen ja toteutuksen joustot

Yleisenä periaatteena edellytetään pysäköinnin tehostamista, eli rakenteellisessa pysäköinnissä paikkojen nimeämättömyyden ja vuoroittaiskäytön soveltamista, erityisesti keskustan ja aluekeskusten kävelyvyöhykkeiden alueella.

Asemakaavassa määritellään kohteessa käytettävä pysäköintinormi ja käytetyt mitoituserusteet. Pysäköintipaikkamitoitus lasketaan asemakaavaan merkitystä pääkäyttötarkoitusten mukaisesta rakennusoikeudesta. Monikäyttöisillä tonteilla pysäköintipaikkojen lukumäärä määritellään kaikille pääkäyttötarkoituksille. Rakennusluvan yhteydessä varmistetaan, että normin edellyttämät tehostamistoimenpiteet toteutuvat. Tehostamiskeinoista vuoroittaiskäytöllä tarkoitetaan sitä, että sama paikka voidaan mitoitaa useammalle käyttäjälle, jos pysäköintitarve tapahtuu eri vuorokauden aikoina. Esimerkiksi osa autopaikoista on päivisin toimisto- tai asiakaspysäköinnin käytössä ja iltasin asukas-pysäköinnin käytössä. Työmatkoja kannustetaan kuitenkin tekemään muilla kuluvälineillä kuin henkilöautolla, joten auto on myös voitava jättää kotiin. Tämän vuoksi usein vain osa paikoista voidaan hyödyntää vuoroittaiskäyttöön. Vuoroittaiskäytössä olevat paikat ovat nimeämättömiä. Käyttäjillä tulee olla lupa pysäköidä laitokseen ja pysäköintilupia on siis oltava enemmän kuin paikkoja. Jos tontilla on senioritaloja, kaupungin tai ARA-vuokratiloja, niiden osalta voidaan kaavoituksessa käyttää pienempää autopaikkamitoitusta kuin vastaavissa omistusasunnoissa.

Yhteiskäyttöauto

Yhdyskuntalautakunta päätti 29.5.2018, että pysäköintipolitiikan mukaisesti Tampereella otetaan käyttöön asemakaavoissa yhteiskäyttöautot yhtenä pysäköinnin tehostamiskeinona ja että yhteiskäyttöautojen toimivuutta rakennushankkeissa arvioidaan muutaman vuoden välein tehtävän pysäköintinormin päivittämisen yhteydessä. Asemakaavatyön yhteydessä arvioidaan tapauskohtaisesti yhteiskäyttöautojärjestelmän soveltuvuus rakennushankkeeseen. Hankkeelta edellytetään, että sen käyttötarkoituksena on asuminen ja että kohde sijaitsee kävely- tai joukkoliikennevyöhykkeellä enintään 400 metrin päässä yleisestä pysäköintilaitoksesta tai

muusta yleisestä pysäköintialueesta, johon on mahdollista osoittaa puuttuvat pysäköintipaikat. Lisäksi kohteen tulee olla yhteiskäyttöoperaattorin kannalta houkutteleva mm. liiketaloudellisesti ja laajennettavissa sekä yhdistettävissä laajempaan kokonaisuuteen tai olemassa olevaan järjestelmään.

Yhteiskäyttöautojen tulee olla hankkeen asukkaiden käytössä. Autopaikkavelvoitetta voidaan vähentää 5 ap yhtä yhteiskäyttöautopaikkaa kohden, yhteensä kuitenkin enintään 10 % normista. Pysäköintiä tehostavilla toimenpiteillä tehtävien vähennysten kokonaismäärä on enintään 30 prosenttia laskentaohjeen määritämästä kokonaispaikkamäärästä. Rakennuslupavaiheessa on lupaa hakevan osoitettava osallistuminen yhteiskäyttöjärjestelmään, järjestelmän toimivuus ja yhteiskäyttöyrityksen sitoutuminen vaadittavien yhteiskäyttöautojen toimittamiseen, jotta autopaikkavaatimusta voidaan vähentää. Suunnitelmissa on varattava yhteiskäyttöautoille hyvin saavutettavissa olevat pysäköintipaikat tontilta tai yleisiltä alueilta. Yhteiskäyttö- ja erilaiset vuokrapalvelut vähentävät oman auton omistamisen tarvetta ja siten myös pysäköintipaikkatarvetta. Yhteiskäyttöautojen järjestämisestä tulee olla maininta yhtiöjärjestyksessä. Mikäli yhteiskäyttöautojärjestelmästä luovutaan osittain tai kokonaan on puuttuvat velvoiteautopaikat toteutettava tai osoitettava muualta.

Kävelyetäisyys pysäköintipaikalle

Uusille asuinrakennuksille sallitaan pysäköintipaikalle enintään 400 m kävelyetäisyys ja vieraspaikoille enintään 200 m kävelyetäisyys. Työpaikkarakentamisessa kävelyetäisyys pysäköintipaikalle saa olla enintään 600 m. Palvelujen asiointipysäköinnin etäisyydeksi sallitaan enintään 300 m nk. normaalipysäköinnissä. Liikkumisesteisten LE-pysäköintipaikoissa noudatetaan sitä koskevaa lainsäädäntöä ja määräyksiä ja LE-pysäköintipaikat tulee

sijoittaa mahdollisimman lähelle rakennuksen sisäänkäyntiä.

Paikkojen osoittaminen yleisiin pysäköintilaitoksiin, kaduille ja pysäköintitonteille

Korttelialueiden pysäköintinormin mukaisia paikkoja voidaan osoittaa olemassa olevaan tai toteutettavaksi aiottuun yleiseen pysäköintilaitokseen. Keskustan täydennysrakentamishankkeissa pysäköintipaikkoja voidaan toteuttaa tapauskohtaisella harkinnalla 20 % ja sosiaalisessa asuntotuotannossa 30 % normia vähemmän, jos paikat toteutetaan vähintään 30 auton rakenteelliseen pysäköintiin tai yleiseen pysäköintilaitokseen nimeämättöminä paikkoina. Kävelyetäisyys tontilta pysäköintilaitokseen voi olla enintään 400 m. Asuntorakentamisessa katualueille voidaan osoittaa ainoastaan vieraspaikkoja. Kaupunki hallinnoi kadunvarsipysäköintiä tarvittaessa määrittäen alueita, joilla voi pysäköidä maksullisin tunnuksin. Pysäköintitontti on ratkaisu, jota käytetään lähinnä silloin, kun sen avulla voidaan edistää pysäköinnin tehostamista tai tuottaa joustoa rakentamisen toteuttamiseen vaiheittain.

Monikäyttötontit ja käyttötarkoituksen muutos

Monikäyttöisillä tonteilla pysäköintipaikkojen määrän tarve lasketaan käyttötarkoitusten osuuksien perusteella kullekin tarkoitettuun mitoitusohjeen mukaan. Asemakaavan käyttötarkoituksen muuttuessa sovelletaan uuden käyttötarkoituksen mitoitusohjetta sallien kuitenkin enintään 30 % vähemmän autopaikkoja pysäköinnin tehostamiskeinoilla ja perustelluista toiminnallisista tai kaupunkikuvallisista syistä.

Täydennysrakentaminen ja korjausrakentaminen suojelumääräyksiin

Täydennysrakentamisessa sovelletaan uudisrakentamisen osalta kyseisen

käyttötarkoituksen mitoitusohjetta siten, että syntyy toiminnallisesti, kaupunkikuvallisesti ja toteutettavuudeltaan hyvä ratkaisu. Keskustan täydennysrakentamishankkeissa pysäköintipaikkoja voidaan toteuttaa tapauskohtaisella harkinnalla 20 % ja sosiaalisessa asuntotuotannossa 30 % normia vähemmän, jos paikat toteutetaan keskitettyyn rakenteelliseen pysäköintiin tai yleiseen pysäköintilaitokseen. Täydennysrakentamis kohteissa on laadittava pysäköintiselvitys, jossa selvitetään täydennysrakentamisen auto- ja pyöräpysäköintipaikkatarve ja nykyisten asukkaiden pysäköintipaikkatarve. Soveltamisessa huomioidaan alueella vallitseva pysäköintipaikkojen ali- tai ylitarjonta sekä jo olemassa olevien paikkojen tehostamisen mahdollisuudet. Mikäli nykyisillä asukkailla on mahdollista ylijäämää autopaikoista, niin sitä voidaan hyödyntää hankkeen hyväksi. Täydennysrakentamishankkeissa pysäköintipaikkamitoitus lasketaan asemakaavaan merkitystä pääkäyttötarkoituksen mukaisesta rakennusoikeudesta. Maankäyttö- ja rakennuslain 156 & 1. ja 3. mom:ssa on määriteltä, että kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaus- ja muutostyötä. Asumisen pienissä alle 1200 k-m² täydennys- ja ullakkorakentamishankkeissa ei muodostu pysäköintipaikkavelvoitetta keskustan, ala- ja aluekeskusten kävelyvyöhykkeellä.

Rakennuksen muuttaminen asuinkäyttöön keskustassa

Rakennuksen käyttötarkoituksen palautuessa asumiskäyttöön ei edellytetä autopaikkainormin mukaisten autopaikkojen toteuttamista, mikäli niitä ei ole edellytetty rakennuksen rakentamisaikana. Mikäli asumisen edellytykset saadaan muutoin täytettyä, voidaan keskustan kävelyvyöhykkeellä hyväksyä alle 500 k-m² käyttötarkoituksen muutokset asumiseen ilman, että syntyy autopaikkavelvoitetta. Muissa

käyttötarkoituksen muutoksissa edellytetään voimassa olevan asemakaavan tai autopaikkainormin mukaiset autopaikat.

Kuorma-autot

Kuorma-autopaikkoja ei järjestetä asumisen korttelialueille. Tuotantorakennusten alueilla tehdään varaukset erillisselvityksen perusteella. Kuorma-autoille varataan pysäköintipaikkoja katualueille ja pysäköintitonteille mitoitusosuudella 1 ap / 12 000 k-m².

Linja-autot

Linja-autopaikkoja ei järjestetä asumisen korttelialueille. Linja-autopaikkoja varataan keskustaan sopiviin sijainteihin pysäköintitoimenpiteiden yhteydessä.

Moottoripyörät ja mopoautot

Asuntorakentamisessa paikkoja moottoripyörille on toteutettava 4–6 % ja työpaikoilla 2–3 % kokonaisautopaikkamäärästä. Asiaksmääriltään suurissa palveluissa paikkoja toteutetaan erillisselvitysten mukaisesti. Lukioiden ja muiden keskiasteen oppilaitosten pihoille varataan pysäköintipaikkoja mopoautoille tapauskohtaisen harkinnan mukaan.

Liikkumisesteisten LE-pysäköintipaikat

LE-pysäköinnissä noudatetaan sitä koskevaa lainsäädäntöä ja määräyksiä. LE-pysäköintipaikkoja on toteutettava kohteen käyttötarkoituksesta riippuen 2–3 %, mutta aina vähintään yksi autopaikoista on osoitettava liikuntaesteiselle. LE-pysäköintipaikat tulee sijoittaa mahdollisimman lähelle rakennuksen sisäänkäyntiä.

Erytisasumisen vaikutus

Yli 55-vuotiaille tarkoitetuille senioriasunto-kohteissa autopaikkavaatimus on sama kuin kaupungin oman vuokratuotannon ja ARA vuokratuotannon (Valtion korkotukikohde) kerrostaloissa. Jos asumiseen liittyy palveluasumisen hoito- ja hoivapalveluita, rinnastetaan

kohde palveluasumiseen ja sen mitoittamiseen. Palveluasumisessa autopaikkoja on toteutettava henkilökuntaa, vierailijoita ja asukkaita varten. Tehostetussa palveluasumisessa autopaikkoja on toteutettava henkilökuntaa ja vierailijoita varten.

Autoton, vähäautoinen tontti tai alue

Autoton, vähäautoinen tontti tai alue on kaupunkisuunnitteluratkaisu, jonka toimivuus kaupunkirakenteessa on aina varmistettava asemakaavassa. Ratkaisua voidaan käyttää ydinkeskustan ja aluekeskusten jalankulkuvyöhykkeillä, RKY-alueilla, suojelluissa tai vastaavissa kohteissa sekä opiskelija- asumisessa. Autottoman tai vähäautoisen kohteen tulee lisäksi täyttää seuraavat vaatimukset:

- **Erinomainen** palvelutarjonta ja peruspalvelut ovat hyvin saavutettavissa kävelen.
- **Tehokas** joukkoliikenteen tarjonta ja enintään 500 metrin kävelymatka lähimmälle juna- tai raitiotiepysäkille.
- **Enintään** 400 metrin kävelymatka lähimpään yleiseen pysäköintilaitokseen, jossa on vapaita paikkoja. Kaavoitustyön aikana on kaavanhakijan osoitettava, että keskitetyissä pysäköintilaitoksissa on tarjolla vapaata pysäköintikapasiteettia.
- **Tontin** läheisyydessä on yleisillä alueilla lyhytaikaisen pysäköinnin mahdollistavia paikkoja.
- **Pysäköintinormin** edellyttämien esteettömien, runkolukittavien ja katettujen pyöräpysäköintipaikkojen lisäksi kohteeseen toteutetaan laadukkaat pyörien huoltotilat ja taakapyyriä säilytysmahdollisuudet.
- **Tieto** tontin tai alueen autottomuudesta on esitettävä kohteen virallisissa dokumenteissa ja tieto autottomuudesta on siirrettävä seuraaville asukkaille.

PYÖRÄPAIKKANORMI

Vaiheittain toteuttaminen

Yleisenä periaatteena on, että velvoitapaikkapysäköintiä toteutetaan vähintään rakennettavan hankkeen tai sen osatoteutusvaiheen tarvetta vastaavasti. Tilojen ja rakenteiden mitoituksessa on huomioitava laajennustarve.

Sähköautojen latauspisteet

Velvoitepaikkojen toteuttamisessa on varauduttava riittävällä sähkönjakelukapasiteetilla, kaapeloinnilla ja/tai suojaputkituksilla kaikkien velvoitepaikkojen varustamiseen sähköautojen latauslaitteella. Kohteiden toteutuksessa suositellaan muutaman latauslaitteen asentamiseen rakennushankkeen ensivaiheessa. Latauslaitteiden asentaminen jälkikäteen on oltava kustannuksiltaan järkevästi toteutuskelpoisia.

Pyöräilyn suosion kasvattamiseksi tarvitaan pyöräilyinfran ja -kunnossapidon kehittämisen lisäksi lisää laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja tonteille ja yleisille alueille. Asemakaavojen pyöräpysäköintinormi perustuu vähimmäispaikkalukumäärän eli minimin määrittämiseen. Pyöräpysäköintipaikkamitoitus määräytyy kohteen sijainnista yhdyskuntarakenteesta ja käyttötarkoituksesta. Kohteen sijaintiin ja käyttötarkoitukseen perustava pyöräpysäköintipaikkamitoitus on esitetty taulukossa 3. Taulukossa on esitetty mitoitukset asumiselle, toimistoille, liiketiloille, päiväkodeille, esiopetukselle ja peruskoululle. Muiden kohteiden pyöräpysäköintipaikkamitoitus määritellään aina hankkohtaisesti erillisselvitysten perusteella. Normi ottaa kantaa myös pysäköinnin laatuun. Pyöräpysäköintipaikoille on oltava esteetön kulku ja lisäksi telineiden tulee olla runkolukittavia ja vähintään puolet paikoista tulee olla katetuissa ja lukittavissa tiloissa, jotka ovat esteettömästi saavutettavissa ja jotka mahdollistavat pitkäkestoisemman säilytyksen ja talvipyöräilyn. Pyöräpaikkojen pysäköinnin ja säilytyksen tilatarvemitoitus- ja järjestelyratkaisut perustuvat voimassa oleviin RT-kortteihin. Pyöräpaikkoja edellytetään toteutettavaksi kaikissa rakennushankkeissa. Esikaupunkimaisilla pientaloalueilla, teollisuustonteilla ja haja-asuntoalueilla rakennettaessa pyöräpysäköintiä ei kuitenkaan ohjata laskentaohjeella, koska tonteilla on yleensä tilaa pyöräpysäköinnille.

Kerrostaloasumisen pyöräpaikkavaatimus on sama kaikilla vyöhykkeillä kuitenkin siten, että vuokra-asumisessa edellytetään rakennettavaksi enemmän paikkoja pyörille ja vähemmän autoille. Palveluasumisessa pyöräpaikkoja edellytetään rakennettavaksi vierailijoille ja työntekijöille. Tehostetussa palveluasumisessa

pyöräpaikkoja edellytetään rakennettavaksi, vierailijoille ja työntekijöille. Päiväkodeissa ja esiopetuksessa edellytetään pyöräpaikkojen rakentamista työntekijöille, saattoliikenteelle ja hoidossa oleville lapsille. Peruskoulussa edellytetään pyöräpaikkojen rakentamista oppilaille ja henkilökunnalle. Täydennysrakentamishankkeissa pyöräpaikkanormi kohdistuu sekä uuteen että vanhaan rakennusoikeuteen/kerrosalaan. Keskustassa ollaan lähivuosina toteuttamassa keskitettyjä pyöräpysäköintilaitoksia ja tulevaisuudessa täydennysrakentamisessa toteutusvaatimuksen voi tapauskohtaisen harkinnan mukaan korvata pyöräpysäköintipaikkojen toteutusveloitteen ns. ”vapaaksiostolla” keskitetyistä pyöräpysäköintilaitoksista.

Vaatimus pyöräpaikkojen lukumäärästä kaupan ja liikerakentamisen kohteissa vaihtelee kaupan luonteen ja tontin sijainnin mukaan. Kouluissa ja oppilaitoksissa pyöräpaikkojen kokonaismitoitus määritellään oppilaspaikkojen mukaan, ja palveluissa asiakaspaikkojen sekä palvelun luonteen mukaan.

Keskustassa ja aluekeskusten kävelyvyöhykkeillä ei edellytetä erillisten polkupyörien vieras- ja asiointipaikkojen toteuttamista, vaan pysäköintitarpeeseen vastataan mahdollisuudella pysäköidä

yleisten alueiden pyöräpysäköintipaikoilla. Muilla vyöhykkeillä vierailijat ja asiakkaat huomioidaan pyöräpaikkojen kokonaismitoituksessa. Tapahtumiin erityisesti keskustan alueella kannustetaan hankkimaan siirrettäviä pysäköintitelineitä tai varaamaan erillisiä alueita pyöräpysäköintiin.

SOVELTAMISOHJEET PYÖRÄPAIKOILLE

Pyöräpaikkojen laskentaohje määrittää paikkojen vähimmäislukumäärän eli minimin ja se on sitova. Ohjetta sovelletaan kaavoituksessa ja rakennusvalvonnassa ottaen huomioon seuraavat tekijät:

Laatu

Asuinkerrostaloissa osoitetaan vähintään 50 % polkupyöräpaikoista katettuun ja lukittavaan tilaan, joka on esteettömästi saavutettavissa ja jossa on runkolukittavat telineet. Muut pyöräpaikat tulee olla esteettömästi saavutettavissa ja ne tulee varustaa runkolukittavilla telineillä. Työpaikoilla katettuun tilaan osoitetaan vähintään 30 % paikoista ja oppilaitoksissa sekä palveluissa sisätilaan tai katettuun tilaan osoitetaan 10-30 % kokonaisuudesta. Pyöräpaikat on sijoitettava esteettömästi saavutettaviksi ja mahdollisuuksien mukaan rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan.

ASUNTOKOON VAIKUTUS

Asuntokoko vaikuttaa siten, että alle 40 m² asunnoille paikkaluvun vaatimuksen minimi on 1 pyöräpaikka ja yli 40 m² asunnoille 2 pyöräpaikkaa. Asuntokoon vaikutus tarkistetaan rakennusluvan myöntämisen yhteydessä, jolloin sovelletaan suurempaa vaatimusta.

Erityisasumisen vaikutus

Yli 55-vuotiaille tarkoitetuille senioriasuntokohteissa pyöräpaikkavaatimus on sama kuin kaupungin omassa vuokratuotannossa ja ARA vuokratuotannossa. Yhteisöllisessä palveluasumisessa ja ympärivuorokautisessa

palveluasumisessa osoitetaan pyöräpysäköinti-
paikat työntekijöille ja vierailijoille.

Kaupan luonteen ja sijainnin vaikutus

Tilaa vaativan kaupan pyöräpaikkavaatimuk-
sesta voidaan tapauskohtaisesti harkiten poike-
ta sijainnillisista ja toiminnallisista syistä.

Teollisuustontit

Teollisuustonteilla pyöräpysäköintiä ei ohja-
ta laskentaohjeella, koska tonteilla on tilaa
pyöräpysäköinnille.

Täydennysrakentaminen

Mikäli pyöräpysäköintiä ei voida toteuttaa tontil-
la tai korttelialueella, voi toteuttamisveloitteen
täyttää maksamalla veloittepaikkojen rakenta-
misen yleiseen pyöräpysäköintilaitokseen tai
yleisille alueille.

Pyöräilyn aputilat

Toimistoissa ja tuotannon tiloissa ainakin yli 600
k-m² tai yli 30 työntekijän työpaikoissa osoite-
taan työmatkapyöräilyn edellyttämät suihku-,
kuivatus- ja säilytystilat. Asuinkerrostalojen
ulkoiluvälinevarastossa tulee huomioidaan pol-
kupyörän kuljetuskärryn säilytyksen vaatima tila
1 kärry / 1 000 k-m².

Normin vaikutukset

Normi tukee pysäköinnin tehostamista, joukko-
liikenteen ja yleisten pysäköintilaitosten kysyn-
tää, ajoneuvoliikenteen määrän ohjaamista sekä
kestävän kehityksen mukaista liikkumista ja viih-
tyisien kävelyvyöhykkeiden muodostumista. Oh-
jetta laadittaessa on kiinnitetty huomiota siihen,
ettei pysäköinnin toteutusvaatimus muodostuisi
esteeksi täydennysrakentamiselle, suojeltavien
rakennuksien tai monimuotoisen rakennuskan-
nan ylläpitämiselle ja kehittämiselle.

Taulukko 2 Asemakaavojen pyöräpaikkojen mitoitusnormi keskustaan, ala- ja alue- sekä muihin keskuksiin ja tehokkaan joukkoliikenteen alueille sisältäen vieraspaikat (minimi)

Käyttötarkoitus	Keskustan alueet, kävelyvyöhyke keskustasta	Alue/alakeskuksen kävelyvyöhyke ja tehokas joukkoliikenne max. 3 km keskustasta	Tehokas joukkoliikenne yli 3 km keskustasta	Muut alueet
Asuminen	1 pp/k-m ² tai asunto	1 pp/k-m ² tai asunto	1 pp/k-m ² tai asunto	1 pp/k-m ² tai asunto
Kerrostalo	1/40	1/40	1/40	1/40
Rivitalo ja kytketty pientalo	1/40	1/40	1/40	1/40
Erillispientalo	1/40	1/40	1/40	1/40
Opiskelija-asuminen	1/30	1/30	1/30	1/30
Ympäri vuorokautinen palveluasuminen	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä
Yhteisöllinen palveluasuminen	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä
Kaupungin oma vuokratuotanto ja ARA vuokratuotanto (Valtion korkotukikohde) sekä senioriasuminen	1/35	1/35	1/35	1/35
Toimistot	k-m ²	k-m ²	k-m ²	k-m ²
	1/100	1/100	1/100	1/100
Liiketilat	k-m ²	k-m ²	k-m ²	k-m ²
≤ 2000 k-m ²	1/100	1/100	1/100	1/100
≥ 2000 m ²	1/150	1/150	1/150	1/150
Päiväkodit ja esiopetus	1/100	1/100	1/100	1/100
Peruskoulu	1pp/2-3 oppilas	1pp/2-3 oppilas	1pp/2-3 oppilas	1pp/2-3 oppilas

¹⁾ Etäisyys tontin keskeltä linnuntietä alle 500 m raitiotiepysäkin keskelle tai juna-asemalle

Liite 2: Tunnistettuja kehittämistarpeita pysäköintinormiin

Työn aikana on tunnistettu ohjausryhmän ja pienryhmien kokouksissa, haastatteluissa ja työpajoissa normiin liittyviä kehittämistarpeita, jotka on kerätty tähän liitteeseen hyödynnettäväksi normia päivitettäessä.

HENKILÖAUTOJEN PYSÄKÖINTINORMIN TUNNISTETTUJA KEHITTÄMISTARPEITA

- Huojennusten tarkempi kohdentaminen (alueet ja kohteet).
 - On tarkennettava, missä voidaan käyttää rakenteellisen pysäköinnin kevennystä. Nyt on sovellettu myös keskustan ja aluekeskusten ulkopuolella, eli linja ei ole ollut aivan selkeä.
 - Pienissä rakenteellisissa pysäköintilaitoksissa huojennukset eivät toimi suunnitellulla tavalla. Tarkennettava, mikä on mahdollinen pysäköintilaitoksen mahdollinen minimikoko, jotta huojennus voidaan ottaa käyttöön. On myös syytä tarkentaako, koskeeko huojennus nimenomaan keskitettyjä laitoksia, joissa vuorottaispysäköinnillä voidaan vähentää kokonaispaikkatarvetta vai riittääkö nimeämättömyys.
 - Yhteiskäyttöauton huojennus on koettu erityisen hankalaksi, koska yhteiskäyttöpalvelun jatkuvuudesta ei ole takeita.
- Kävelyetäisyyden tarkempi määrittäminen.
 - Kävelyetäisyyttä keskitettyyn pysäköintiin on täsmennettävä. Nykyisin kävelyetäisyys lasketaan linnuntie-etäisyytenä periaatteella keskeltä keskelle. Laskenta ei huomioi esimerkiksi raskaanraideliikenteen radan tai vilkkaasti liikennöidyn pääväylän estevaikutusta. Myös kävelyreitien laatu vaikuttaa koettuun etäisyyteen, viihtyisässä ympäristössä ihmiset ovat valmiita kävelemään pidempiä matkoja. Jatkossa pohdittava todellisen kävelyetäisyyden käyttöä linnuntie-etäisyyden sijaan sekä kävelyreitien laadun huomioimista.
- Pysäköintinormi lukuarvojen tarkistaminen.
 - Toimitilojen maksiminormille voisi olla tarvetta joillain vyöhykkeillä.
 - Rivitalojen ja kytkettyjen pientalojen pysäköintinormia selvennettävä (1 ap/80 k-m² tai vähintään 1 ap/asunto).
 - Pitääkö pienelle omakotitalollakin (esim. 60 m²) olla 2 ap?
 - Suojeltujen rakennusten/alueiden pysäköintivaatimus. Kuinka paljon voi "normaalista pysäköintinormista poiketa, jos tontti ja/tai rakennus on suojeltu, ja millä perusteella? Voiko suojeltu tontti olla autoton?
 - Tietyt liiketoiminnot tarvitsevat jatkossakin paljon autopaikkoja (esimerkiksi autotarvikeliike Lielahden tai Lahdesjärven alueella). Toisaalta asutuskeskusten päivittäistavarakauppojen autopaikkamääriä voisi ohjata rivakamminkin.
 - Pientaloalueiden täydennysrakentamiseen liittyvät haasteet esimerkiksi vanhoja tontteja jaettaessa. Miten pysäköintinormi tukisi tätä (tai ei estäisi).
- Päivitetystä pysäköintinormista informointi. Esimerkiksi Oskari-karttapalvelussa löytyy nimellä Tampereen pysäköintinormi voimassa oleva vyöhykekartta ja pysäköintinormi. Kaikille ei myöskään ole aina selvää, että lievemmat normit otetaan käyttöön lähijunaseisakkeiden ja ratikkapysäkkien vaikutusalueella, kun päätökset toteutuksesta on olemassa.
- Olisiko perusteita ohjata paikkamäärää kaksiosaisella normilla (esimerkiksi ap/k-m² ja ap/asunto)?
- Pysäköintinormi ei tunnista alueita, joissa toiminta perustuu autoiluun. Nyt on vain määritetty muut alueet. Pitäisikö olla esimerkiksi rajaseutujen pysäköintinormi?
- Käyttäjä maksaa -periaate ei toteudu tänä päivänä.
- Voisiko pysäköintiä ohjata vahvemmin pysäköintioikeuteen eikä paikan omistukseen myös niissä kohteissa, joissa ei ole rakenteellista pysäköintiä?
- Olisiko mahdollista ottaa käyttöön joillakin alueilla markkinaehtoinen pysäköintimalli, jossa pysäköintipaikkojen määrää ei määrätä kaavassa, vaan rakentaja saa itsenäisesti päättää paikkamäärän.
- Milloin on tarve erilliselle pysäköintiselvitykselle? Millä alueilla ja minkäkokoisissa hankkeissa?
- Halutaanko pysäköintinormista jatkossa tavoitteellisempi ja ohjaavampi?
- Kaupan normi perustuu pelkästään yhteen kerrosneliömetri-rajaa. Normi ei myöskään erittele erityyppistä liiketoimintaa toisistaan. Esimerkiksi autotarvikeliike Lielahden tai Lahdesjärven alueella tarvitsee eri tavalla autopaikkoja kuin asutuskeskusten päivittäistavarakaupat.

PYÖRIEN PYSÄKÖINTINORMIN TUNNISTETTUJA KEHITTÄMISTARPEITA

- Pyöräpysäköinnin tarpeen arvioitiin vaihtelevan alueellisesti ja sen tulisi näkyä myös pysäköintinormissa.
- On tunnistettavissa pyöräpaikkojen heikko laatutaso. Pyöräpysäköinnin laatuvaatimuksia on tarpeen tarkentaa. Tarvitaanko muuta ohjeistusta laadukkaan pyöräpysäköinnin suunnitteluun ja toteutukseen?
- Sähköpyörät ja muut sähköiset mikroliikkumisvälineet yleistyvät nopeaa vauhtia ja lisäävät samalla myös haasteita (murttoalttius, paloturvallisuus, tilantarve jne.). Miten nämä pitäisi huomioida?
- Keskitetty pyöräpysäköinti ja vuorottaiskäyttö
 - Keskitetyn pyöräpysäköinnin puuttuminen.
 - Keskustassa pyöräpysäköinnin määrä voi tulla ratkaistavaksi tekijäksi. Voisiko pyöräpaikkoja toteuttaa keskitettyihin pyöräpysäköintilaitoksiin tai hyödyntää pyöräpaikkojen vuorottaiskäyttöä?
 - Varastoon jäävät käytöstä poistuneet pyörät vievät kapasiteettia, jolloin pyörien aktiivikäyttäjät kärsivät. Voisiko olla kortteiden yhteisiä keskitettyjä ratkaisuja, jossa saisi säilyttää pyöriä tietyllä ehdolla?
- Voisiko pyöräpaikkanormissa olla tehostamiskeinoja, jos esimerkiksi kaupunkipyöräasema sijaitsee lähellä? Kaupunkipyörä voi vähentää pyöränomistustarvetta ja korvataan "varastopyöriä".

SEKÄ HENKILÖAUTOJEN ETTÄ PYÖRIEN PYSÄKÖINTINORMIN TUNNISTETTUJA KEHITTÄMISTARPEITA

- On tunnistettavissa kohteita ja käyttötarkoituksia, joissa on rakennettu liian vähän tai liian paljon auto-/pyöräpaikkoja.
- Senioriasuntojen pysäköintinormin on koettu tuottavan liikaa pysäköintipaikkoja. Seniorin asumisessa käytettävää ikämääritelmää (nyt 55 vuotta) tulee harkita muutettavaksi.
- Terminologia on osittain haasteellista tulkita (esimerkkinä yhteisöllinen palveluasuminen).
- Olisiko rakennuslupaa haettaessa mahdollista käyttää jotenkin ketterästi voimassa olevan normin mukaan eikä asemakaavassa esitetyn pysäköinnin mitoituksen mukaan *)

*) Tähän asti lakimiehet ovat olleet ehdottomia, että tulee noudattaa hyväksytyssä asemakaavassa esitettyä pysäköinnin mitoitusta (ei tuoreempaa voimassa olevaa pysäköintinormia). Perusteena mm. toteuttajien yhdenvertainen kohtelua. Vasta-argumenttina on työn aikana mainittu, että maailma muuttuu ja jos hanke ei ole käynnistynyt, niin onko epäoikeudenmukaista, jos saakin toteuttaa uudella. Olisi loogista, jos käynnistytvä hanke voisi toimia uudella pysäköintinormilla joko lain tai kaupungin ohjeiden mukaan.

Liite 3: Tunnistettuja kehittämistarpeita pysäköintilupiin

Työn aikana on tunnistettu ohjausryhmän ja pienryhmien kokouksissa, haastatteluissa ja työpajoissa pysäköintilupiin liittyviä kehittämistarpeita ja haasteita, jotka on kerätty tähän liitteen hyödynnettäväksi myöntämis- ja hinnoitteluperiaatteita kehitettäessä.

- Aluekohtaisesti ei ole tilannetietoa käyttöasteista eikä käyttäjistä.
- Käyttöasteisiin vaikuttaa merkittävistä katujen maksullisuus ja muut rajoitukset. Nämä on suunniteltava kokonaisuutena lupien kanssa.
- Asukkaille voisi tarjota yö-tunnuksia, jotka eivät mahdollistaisi auton pidempiaikaista säilyttämistä kadun varressa.
- Tarvitaan selkeä polku markkinahintaiseen asukaslupapysäköintiin -> sama suuruusluokka kuin taloyhtiöissä.
- Tulevaisuudessa uudis- ja täydennysrakentaminen tulee ratkaista tonteilla tai keskitetyillä pysäköintilaitoksilla, koska jos tarjotaan mahdollisuus edulliseen asukaspysäköintilupaan, niin rakenteelliset paikat eivät toteudu.
- Kiinteistön paikkatarve ratkaistaan tontilla varsinkin kaupallisen keskustan alueella.
- Olisiko tiettyjen kriteerien täytyessä mahdollista tarjota pysäköintimahdollisuutta myös muilla alueilla?
- Voiko olla aikarajoitus lupapysäköinnille?
- Kriteereitä määritettäessä on ensiarvoisen tärkeää turvata lyhytaikaisen asiakaspysäköinnin tarpeet.
- Ketkä kaikki saavan asukaslupa? Jos kohde uusitaan, uuden kohteen asukkaan eivät saisi hankkia lupaa.
 - Tulee varmistaa, että kaupungin prosessissa poistetaan kohteet riittävän ajoissa asukaslupa-alueen piiristä, jotta asunnon hankkija ei elä väärässä uskossa autopaikan suhteen.
 - Jatkossa tulee päivittää asukaspysäköintilupakartta, eli tehdä aukot karttaan, jos kohde ei ole oikeutettu lupaan.
 - Voi johtaa tilanteeseen, että asukas ei saa tontilta eikä kadunvarresta lupaa. Mikä on vastaus tällaisiin tilanteisiin?

- Tarvitaan seurantatutkimusta uudiskohteista. Jos tulee palautteita asukkailta, voi se olla peruste tarkentaa pysäköintinormia.
- Sähkölatauspisteiden osalta tulisi määritellä periaatteet, kun ollaan asukaspysäköintialueen sisällä.
- A ja E alueiden tarpeellisuudet, yhdenvertaisuusnäkökulmasta ongelmallisia, kun laitospysäköintiä on lähellä.
- Työmatka- ja vieraspysäköintilupapysäköinnin sekä Z-luvan toimivuuden arviointi on tarpeellista. Yhteiskäyttöautojen maksullisuudesta on tehtävä päätös, maksuttomuus on YLAN päätöksessä esitetty vuoden 2023 loppuun asti.
- Olisiko syytä antaa käyttövoiman perusteella alennuksia? Tois- taiseksi ei ole annettu, koska ladattavien autojen osuus kasvaa muutoinkin ja taloudellinen etu käyttäjälle on pieni.

Tunnistettuja aluekohtaisia tarpeita

Tammelassa on paljon täydennysrakentamista, lupapysäköinti ei saisi olla houkutin, vaan pysäköinti on ratkaistava tontilla huomioiden myös torin ja stadionin tarpeet. Ainonkatu-Anninkuja eteläpuoliselle alueelle tulisi saada ainakin aikarajoitus. Kullervonkadulle voisi laajentaa maksullisuutta.

Hervannassa on nykyisin rajoittamaton pysäköinti, josta syystä paikkoja ei lunasteta kiinteistöistä. Hervannan osalta on keskusteltu asukaslupa-alueen tarpeesta jo pitkään perustuen etenkin täydennysrakentamisen tarpeisiin. Tällä houkuteltaisi siirtymään pysäköintilaitoksiin. Toisaalta on myös pohdittu, että ensimmäisessä vaiheessa olisi mahdollista siirtyä pelkkään aikarajoitukseen.

Petsamossa ja Kalevassa tulee varmistaa, että asukkaiden yhdenvertaisuus toteutuu (esimerkiksi Petsamossa asukkailla on eriarvoinen asema tai Kalevassa, jossa uudisalueella ei ole lupaa, vaikka toisella puolella on). Toisaalta johonkin on raja vedettävä, jollei sitten haluta asukaspysäköintiä koko kaupunkiin. Petsamon laajentamistarvetta on seurattava.