Autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen – Case Hiedanranta-Ylöjärvi

Tampereen Ratikka

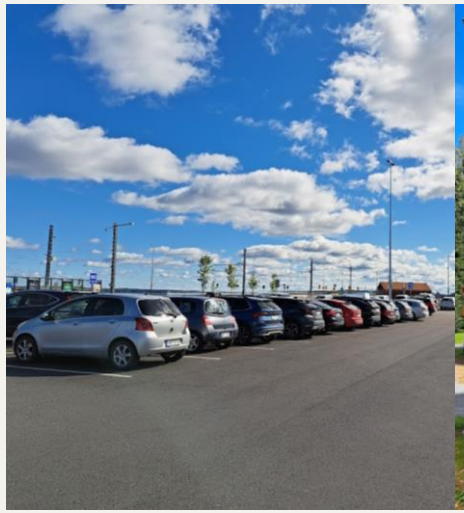
// Muutakin kuin matka //

TAMPERE

YLÖJÄRVI

Sisällysluettelo

1. Työn tausta ja tavoitteet 3
2. Yhteenveto 5
3. Nykyisen liityntäpysäköinnin suunniteltu ja toteutunut käyttö 7
   a. Aiemmat suunnitelmat ja tavoitteet 8
   b. Nykyiset kohteet vuonna 2025 9
   c. Käyttäjäkysely 10
   d. Rekisterikilpianalyysi 12
   e. Kansainväliset esimerkit 13
   f. Yleiset suositukset diplomityön perusteella 14
4. Yleiset suositukset liityntäpysäköinnin jatkosuunnitteluun 15
   a. Lähtökohdat ja tavoitteet 17
   b. Järjestämistavat 21
   c. Sijoittuminen sekä yhteys maankäyttöön tulevaisuudessa 24
5. Liityntäpysäköintikohteiden arviointi 26
6. Suositukset ja kehityspolku 39



Liitteet:

1. Käyttäjäkyselyn tulokset
2. Rekisterikilpianalyysi
3. Diplomityön kansainväliset esimerkkikohteet
4. Diplomityö

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

1. Työn tausta ja tavoite

Tampereen Ratikka

TAMPERE

YLÖJÄRVI

Työn tavoite

Työn tavoitteena on ollut luoda suosituksia Lielahti-Ylöjärvi -raitiotien liityntäpysäköinnin toteuttamiseen huomioiden vaiheittain kehittyvä maankäyttö pysäkkien ympäristöissä.

Työ on sisältänyt kirjallisuuskatsauksen, ulkomaisten esimerkkien tutkimisen, liityntäpysäköinnin käyttäjäkyselyn sekä rekisterikilpitunnistuksen. Työ toteutettiin osittain Tampereen yliopiston diplomityönä. Työssä laadittiin raportti tilaajan käyttöön sekä diplomityö perustuen Tampereen yliopiston ohjeisiin.

Työ valmistui tammikuussa 2026.

Työn ohjausryhmään kuuluivat:

- Ville-Mikael Tuominen, Tampereen raitiotie Oy
- Hanna Reuterhorn, Tampereen kaupunki
- Pekka Stenman, Tampereen kaupunki
- Heljä Aarnikko, Tampereen kaupunki
- Anna-Lotta Kauppila, Tampereen kaupunki
- Petri Hakala, Tampereen kaupunki (Nysse)
- Mari Ruissalo, Ylöjärven kaupunki
- Helena Ylinen, Ylöjärven kaupunki
- Matias Säämäki, Ylöjärven kaupunki
- Eero Kauppinen, Tampereen kaupunkiseutu
- Arto Luoma, Pirkanmaan ELY-keskus
- Minna Huttunen, Pirkanmaan ELY-keskus
- Tiina Rinne, Tampereen yliopisto
- Kalle Vaismaa, Tampereen yliopisto
- Laura Mansikkamäki, AFRY
- Samu Kantola, AFRY (diplomityöntekijä)
- Anni Henttonen, AFRY
- Roosa Taiponen, AFRY

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

2. Yhteenveto

Tampereen Ratikka

TAMPERE

YLÖJÄRVI

Yhteenveto

Raitiotieliikenne Hiedanrannasta Ylöjärven Leijapuistoon voi alkaa aikaisintaan v. 2035-2036. Liityntäpysäköinti on jo nykytilanteessa ollut hyvin suosittua Hiedanrannassa. Myös jatkossa liityntäpysäköinnillä on suositeltavaa palvella autoriippuvaisia alueita, joille ei pystytä tarjoamaan houkuttelevia joukkoliikenneyhteyksiä. Näin voitaisiin vähentää liikenneverkon kuormitusta, pysäköinnin tilantarvetta ja tietyin reunaehdoin myös päästöjä.

Tavoitteena on, että raitiotiepysäkkien lähialueilta liityntämatkat tehtäisiin jalan ja pyörällä. Näiden yhteyksien houkuttelevuuteen tulee panostaa ja siten pyrkiä kohdentamaan autojen liityntäpysäköintipaikat niitä eniten tarvitseville eli autoriippuvaisten alueiden asukkaille. Käyttäjäkyselyn ja rekisterikilpianalyysin perusteella nykyisistä Tampereen Hiedanrannan ja Ylöjärven Matkatien liityntäpysäköintien käyttäjistä noin neljäsosa tulee lähialueelta, noin 2-3 kilometrin päästä.

Työn tuloksena suositellaan toteuttamaan neljä liityntäpysäköintikohdetta raitiotien läntiselle ratahaaralle vuoden 2036 jälkeen, jolloin liikennöinti olisi käynnistynyt. Liityntäpysäköintikohteet ovat seuraavat:

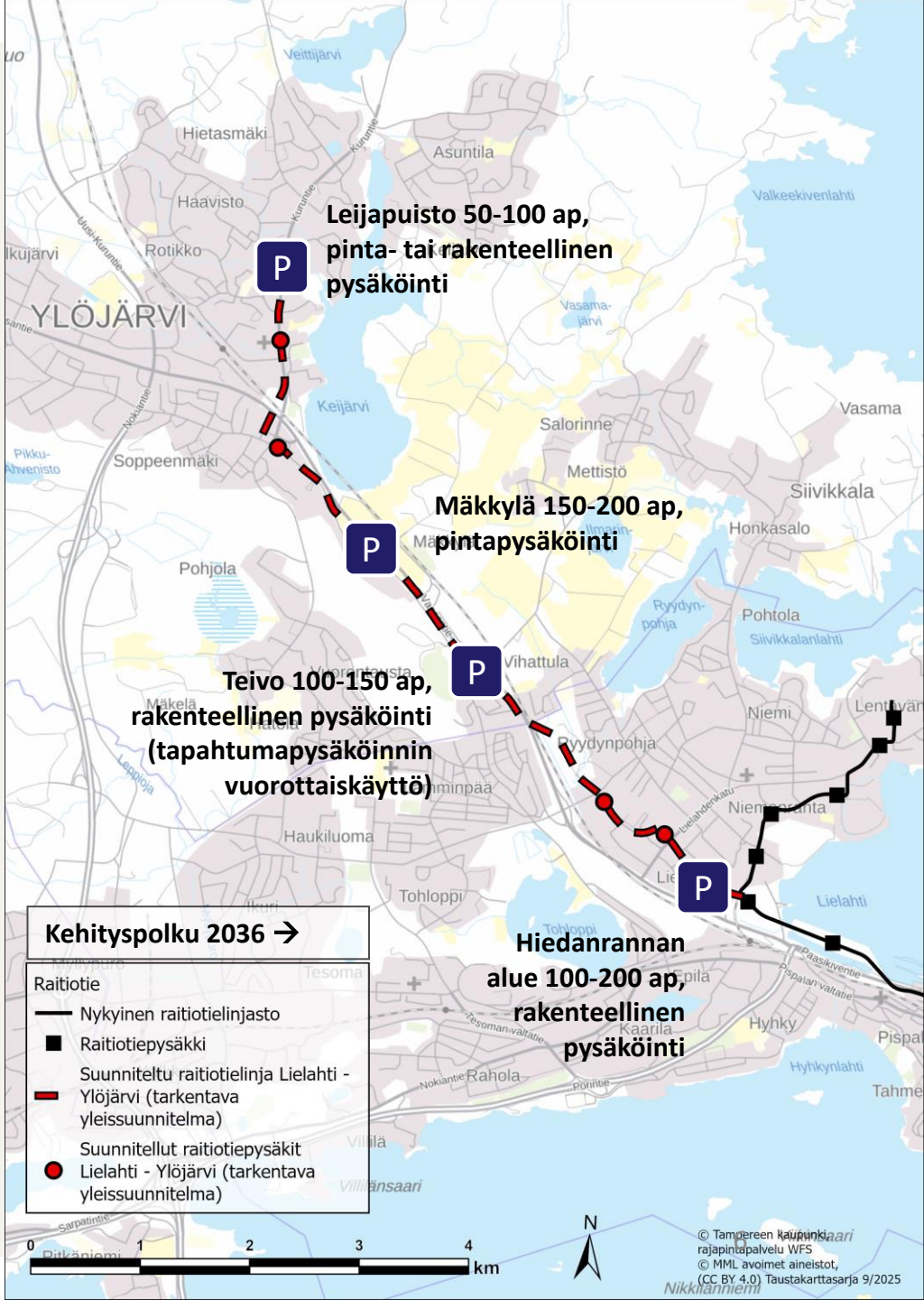
- Hiedanrannan alueelle rakenteellisena pysäköintinä noin 100-200 autopaikkaa
- Mäkkylään pintapysäköintinä noin 150-200 autopaikkaa
- Teivo rakenteellisena pysäköintinä 100-150 autopaikkaa (tapahtumapysäköinnin vuorottaiskäyttö)
- Leijapuiston pinta- tai rakenteellisena pysäköintinä noin 50-100 autopaikkaa.

Selvityksessä kehitettiin työkalu kohteiden arviointia varten. Työkalua on mahdollista käyttää myös jatkossa liityntäpysäköintikohteiden arviointiin raitiotien tai korkeatasoisten runkolinjojen varrella. Kohteiden soveltuvuuteen vaikuttavat mm. sijainti suhteessa kaupunkirakenteeseen ja sisääntuloväyliin, alueen maanomistus, ajoyhteyden sujuvuus sekä jalankulkuyhteyden sujuvuus, esteettömyys ja turvallisuus.

Liityntäpysäköintien sääntelyä ja operointimallia tulisi kehittää ja pilotoida ajoissa ennen tavoitetilannetta. Sääntely tulee tarpeelliseksi viimeistään, kun maankäyttö raitiotien yhteydessä kehittyy. Tavoitteena on pysäköintioikeuden sitominen Nyssen joukkoliikennelippuun. Lähimpänä keskustaa sijaitsevissa kohteissa pysäköintipaikkojen saatavuuden varmistamiseksi suositellaan pysäköinnin kysyntään perustuvaan hinnoittelua. Lisäksi on suositeltavaa toteuttaa dynaaminen opastusjärjestelmä keskeisistä saapumissuunnista.

Liityntäpysäköintikohteiden vaikutusten arviointia on myös suositeltavaa kehittää. Tavoitteena on palvelun tarjoaminen tavoitelluille käyttäjäryhmille. Käyttöasteen lisäksi tulisi seurata myös käyttäjien matkaketjua kokonaisuutena ja arvioida sitä suhteessa muihin tarjolla oleviin kestäviin liikkumismuotoihin.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI



3. Nykyisen liityntäpysäköinnin suunniteltu ja toteutunut käyttö

Tampereen Ratikka

TAMPERE

YLÖJÄRVI

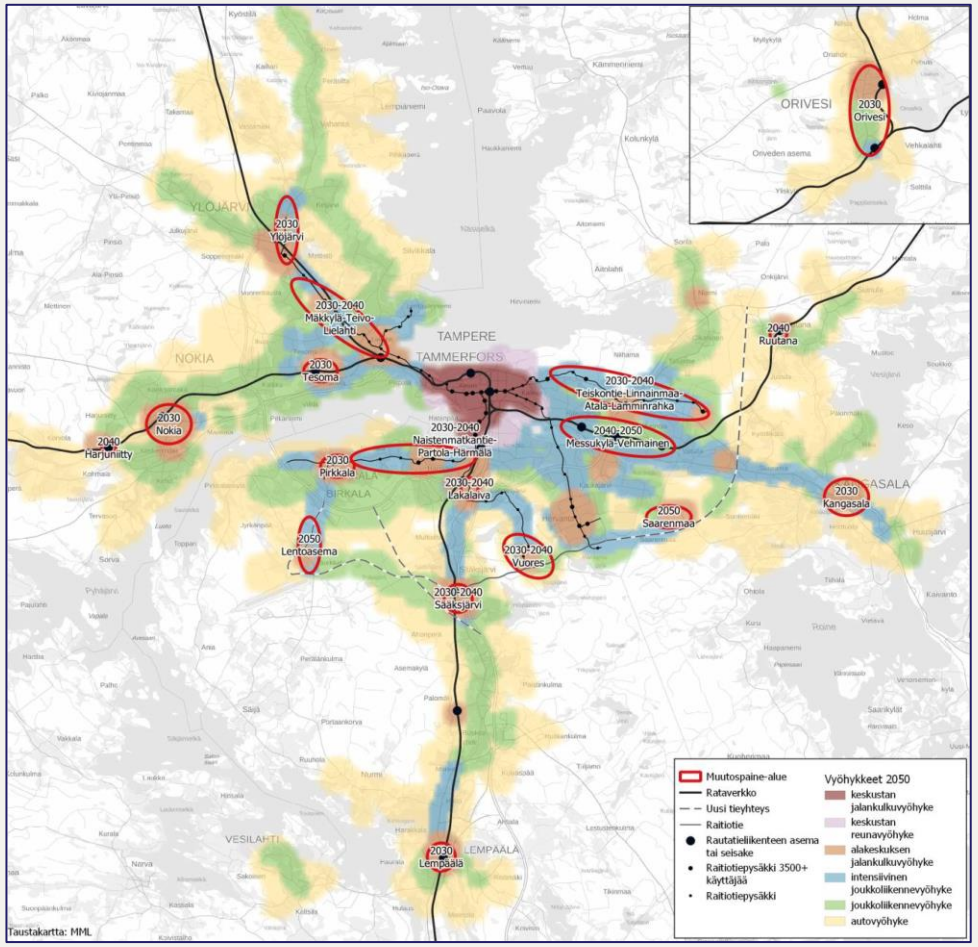
a. Aiemmat suunnitelmat ja tavoitteet

Liityntäpysäköinnin kehittämisestä Tampereen seudulla on laadittu useita strategioita ja suunnitelmia. Seudullisten kehittämissuunnitelmien lisäksi Tampereen kaupunki on laatinut oman liityntäpysäköintisuunnitelman ja liityntäpysäköintiä on suunniteltu myös osana Lielahti-Ylöjärvi raitiotien tarkentavaa yleissuunnitelmaa. Ylöjärven kaupungilla ei ole omaa liityntäpysäköintisuunnitelmaa, mutta Ylöjärven ilmastotiekartassa 2024-2030 liityntäpysäköinti on mukana toimenpiteenä.

Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteiden täydennys ja toimeenpano (2021) raportissa liityntäpysäköinnin osalta ei ole määritetty tarkempia periaatteita. Raportissa on kuitenkin todettu, että liityntäpysäköintiä tulisi tarkastella kokonaisuutena ja sopia seudullisesta kustannusjaosta. Raportissa linjataan myös pyöräliitynnän edistämisen painottamisesta ja vastaavasti autojen liityntäpysäköinnin keskittymisestä tärkeimmille asemille.

Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja tavoitetila 2040 (Tampereen kaupunki 2021) raportissa on esitetty liityntäpysäköintipaikkojen sijainti- ja paikkamääräehdotukset vuosille 2025 ja 2040. Vuoden tavoitetilaksi vuodelle 2040 on esitetty 195 liityntäpysäköintipaikkaa Tampereen läntiselle sisääntuloväylälle. Määrä toteutuu Hiedanrannan väliaikaisen liityntäpysäköinnin laajennuksen myötä.

Lielahti-Ylöjärvi raitiotien tarkentavassa yleissuunnitelmassa (2022) on alustavasti autojen liityntäpysäköintejä sijoiteltu Myllypuronkadulle, Teivoon, Soppeenmäkeen ja Leijapuistoon. Kohteita ei ole suunniteltu tarkemmin eikä niiden soveltumista liityntäpysäköintikäyttöön ole varmistettu.



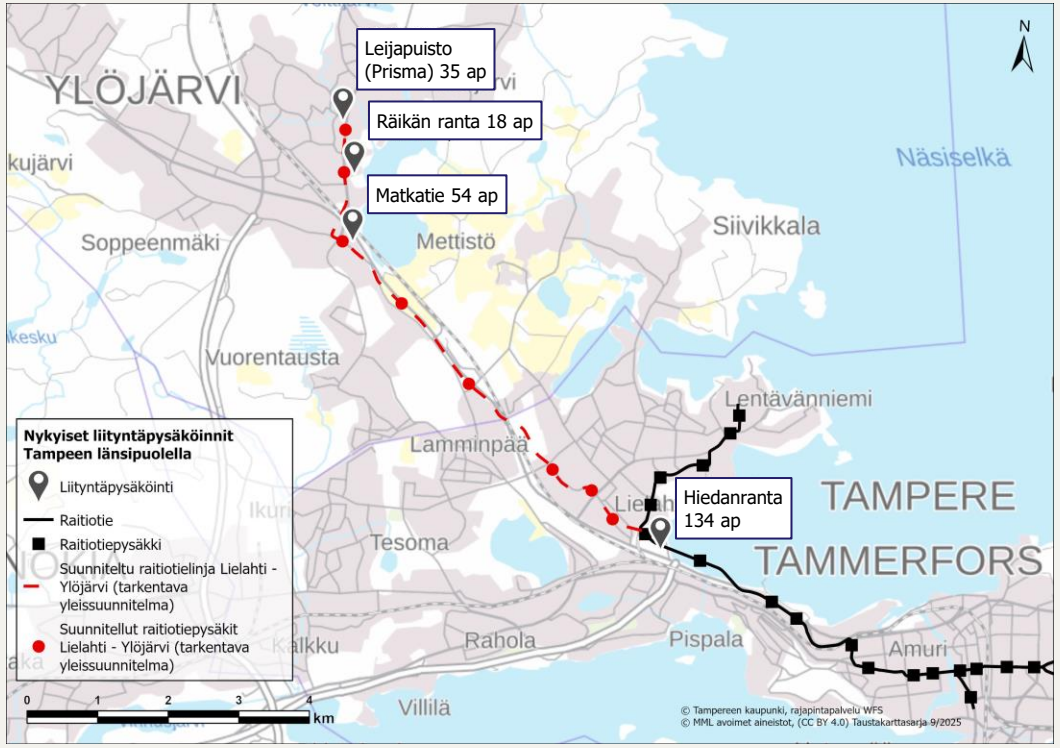
Kuva 1. Pysäköinnin muutospainealueet ja arvioidut yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet vuonna 2050 (Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteiden täydennys ja toimeenpano raportti 3.12.2021)

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

b. Nykyiset kohteet vuonna 2025

Olemassa olevia autojen liityntäpysäköintialueita on Tampereen puolella yksi ja Ylöjärven puolella kolme. Ylöjärven liityntäpysäköinnit palvelevat bussiliikennettä. Kohteet ovat seuraavat:

- **Hiedanranta, Tampere (väliaikainen nykyisin 134 ap)**
  - Nykyinen sääntely (kiekkopysäköinti) ei mahdollista toimivaa valvontaa. Käyttöaste on erittäin korkea ja 150 autopaikan laajennus (aluksi 90 ap) on suunnitteilla.
- **Soppeenmäki / Matkatie, Ylöjärvi (54 ap)**
  - Kohdetta ei ole merkitty maastossa liityntäpysäköinniksi eikä pysäköintiä ei säännellä lainkaan. Oletettavasti paljon muuta kuin liityntäpysäköintikäyttöä.
  - Haasteena sääntelyn puute, pieni koko, sisäänajo ja suunnitellun raitiotien syöttöliikenteen tarpeet linja-autojen kääntöpaikan osalta.
- **Räikän ranta, Ylöjärvi (18 ap)**
  - Ei ole merkitty maastossa liityntäpysäköinniksi. Sijainti syvällä kaupunkirakenteessa ei ole tarkoituksenmukainen liityntäpysäköintikäytössä. Oletettavasti paljon muuta kuin liityntäpysäköintikäyttöä.
- **Leijapuisto / Prisma, Ylöjärvi (nykyiset järjestelyt väliaikaisia, 35 ap)**
  - Liikenteenohjaus ei riittävä kohteen sijaitessa kaupan pysäköintialueella sisäänkäynnin läheisyydessä. Oletettavasti paljon muuta kuin liityntäpysäköintikäyttöä.
  - Kohde ei ajankohtainen ilman raitiotietä ja Nyssen lippuvyöhykemuutosta. Haasteena epäselvä sääntely ja pieni koko. Käytännössä kaupan asiakkaat käyttävät kohteen paikkoja.
- **Teivon ravirata (ei käytössä)**
  - Kohde on poistettu käytöstä, mutta opasteet ovat edelleen maastossa.



Kuva 2. Nykyiset liityntäpysäköintikohteet sekä nykyinen ja suunniteltu raitiotielinja.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

c. Käyttäjäkysely 1/2

Hiedanranta-Ylöjärvi suunnan liityntäpysäköintiä koskeva käyttäjäkysely toteutettiin 18.8.-7.9.2025 välisenä aikana. Kyselyyn kertyi vastauksia yhteensä 1 069 kpl. Kyselyn tavoitteena oli tutkia Ylöjärven ja Tampereen Hiedanrannan alueiden liityntäpysäköijien käyttötottumuksia. Lisäksi kyselyn kohderyhmään kuuluivat myös henkilöt, jotka eivät käytä liityntäpysäköintiä, mutta haluaisivat käyttää.

Moni vastaajista asui liityntäpysäköintialueiden lähellä. 21 %:ssa Hiedanrannasta kerätyissä vastauksissa postinumeroalueen etäisyys pysäköintialueesta oli noin 2-3 km. Matkatieltä kerätyissä vastauksissa vastaava osuus oli noin 28 %. Vastaukset jakaantuivat laajalle alueella ja esimerkiksi Hämeenkyrö-Ikaalinen akselilta vastanneiden osuus oli Hiedanrannan osalta noin 3 % ja Matkatien osalta 5 %.

Kyselyn tulosten perusteella käyttäjät pitävät liityntäpysäköintimahdollisuutta tärkeänä myös jatkossa raitiotien mahdollisen laajentumisen myötä. Kaikille Hiedanrantaa nykyisin käyttäville sijainti ei ole ehdoton, vaan raitiotien laajentumisen myötä lähes kolmasosa käyttäjistä (29 %) voisi siirtyä pysäköimään kauemmaksi Ylöjärven puolelle. Toisaalta osalla (17 %) myös tarve Hiedanrannan liityntäpysäköinnin käyttöön vähenisi, koska he voisivat tehdä koko matkan joukkoliikenteellä. Matkatien käyttäjistä odotetusti pienempi osuus (7%) olisi valmis siirtymään muuhun kohteeseen, mutta erityisesti raitiotien suunniteltua päätepysäkkiä pidettiin mahdollisena sijaintina. Toisaalta lähes puolet vastaajista (46%) ilmoitti, että jatkossa tarve Matkatien liityntäpysäköintialueen käyttämiselle lisääntyisi joukkoliikennetarjonnan kasvaessa.

Käyttäjäkyselyn tulokset on esitetty tarkemmin liitteessä 1.

Liityntäpysäköinnin tyypillinen käyttäjä Tampereen läntisellä suunnalla käyttäjäkyselyn perusteella:

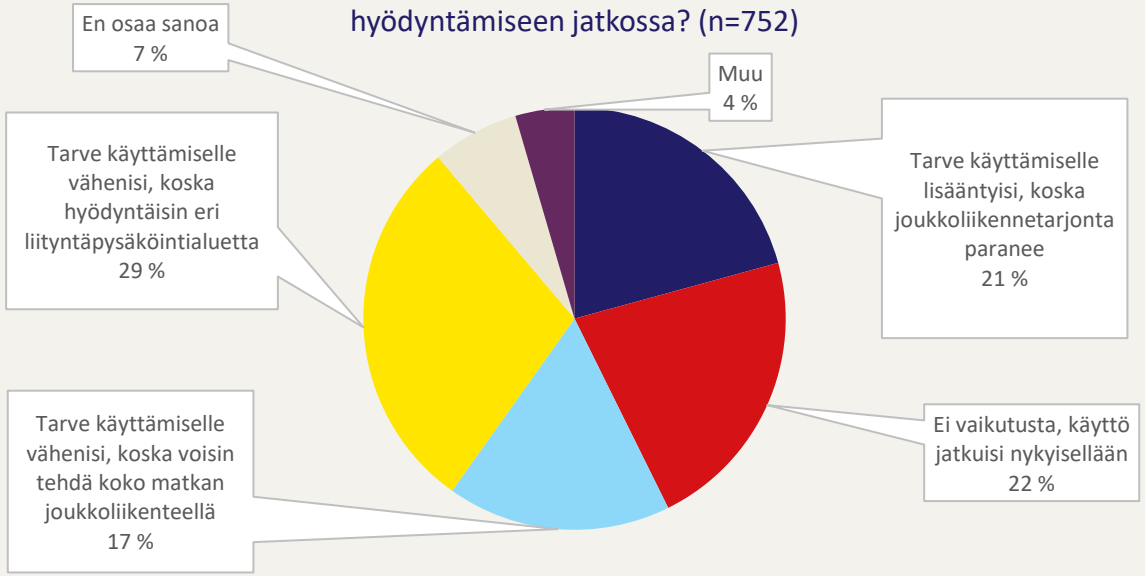
- Käyttää Hiedanrannan liityntäpysäköintialuetta 1-3 kertaa kuukaudessa tai useammin.
- Käyttää liityntäpysäköintiä arkisin.
- Jatkaa matkaa ratikalla.
- Saapuu liityntäpysäköintialueelle klo 9-15 ja pysäköi 6-12 tuntia.
- Käyttää liityntäpysäköintiä matkustustarpeisiin:
  - Vapaa-aika
  - Työssäkäynti
  - Asiointi & ostokset
- Käyttää liityntäpysäköintiä seuraavista syistä:
  - Pysäköintipaikkojen saatavuus määränpäässä
  - Pysäköintimaksun välttäminen
  - Ruuhkien välttäminen

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

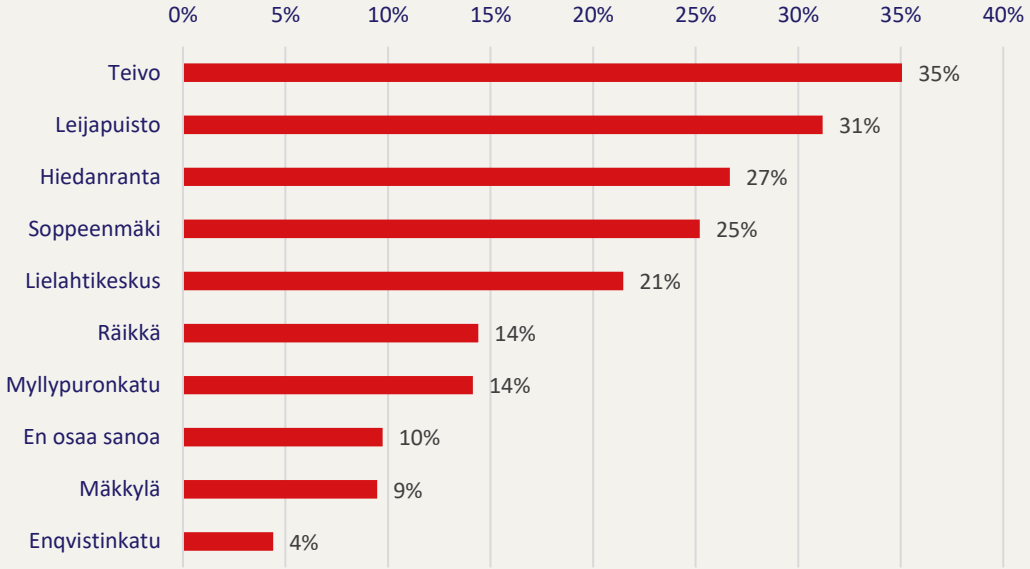
c. Käyttäjäkysely 2/2

Kyselyn perusteella Hiedanrannan käyttäjistä iso osa on valmiita muuttamaan liikkumistottumuksiaan mahdollisen raitiotien laajentumisen myötä. Liityntäpysäköintiä toivotaan erityisesti Teivoon ja Leijapuistoon.

Miten raitiotielinjaston laajentuminen Hiedanrannasta Ylöjärvelle vaikuttaisi nykyisin käyttämäsi liityntäpysäköintialueen hyödyntämiseen jatkossa? (n=752)



Mikäli Lielahti-Ylöjärvi-raitiotie toteutetaan, minkä pysäkkien yhteyteen toivoisit autojen liityntäpysäköintimahdollisuutta? Mahdollisuus valita useampi kohde (n=750)



Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

d. Rekisterikilpianalyysi

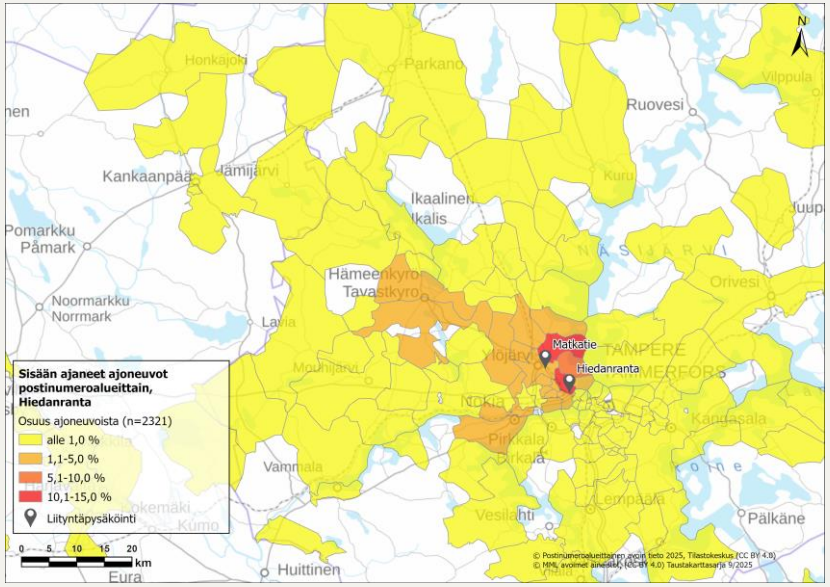
Rekisterikilpikuvaus toteutettiin Hiedanrannan ja Soppeenmäen Matkatien liityntäpysäköintialueilla. Pysäköintialueita käyttävien ajoneuvojen rekisterikilpiä kuvattiin aikavälillä 4.9. – 11.9.2025. Kuvauksesta ei voida tunnistaa yksittäisiä ajoneuvoja tai muita tarkempia tietoja. Kuvauksen toteutti Nodeon Finland Oy.

Hiedanrannan liityntäpysäköintialueelle sisäänajoja tapahtui keskimäärin 386 kpl/vrk. Määrässä ovat mukana myös saattoliikenne sekä ajoneuvot, jotka eivät ole pysäköintipaikkaa alueelta löytäneet. Alueelle saapuvat ajoneuvot olivat pääosin Pirkanmaalta ja noin 25 %, saapui Hiedanrannan lähialueelta, 2-3 km päästä. Toisaalta kuvausajanjakson aikana alueelle saavuttiin aina Parkanosta saakka. Saapujien lähtöpaikkaa arvioitiin auton haltijan postinumeroalueen perusteella. Vilkkain saapumisaika oli arkisin klo 7-8 välissä ja ulosajoaika klo 16-17 välillä. Sisään ja ulosajotapahtumien perusteella arvioituna alueen pysäköintipaikat olivat arkipäivisin lähes täysin käytössä klo 9-16 välisenä aikana. Valtaosa pysäköinneistä kesti korkeintaan 10 tuntia.

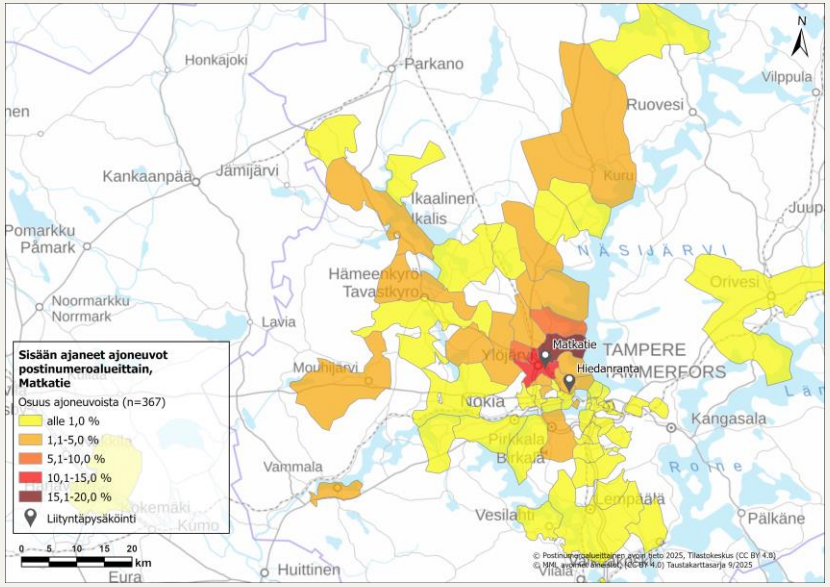
Soppeenmäen liityntäpysäköintialueelle sisäänajoja tapahtui keskimäärin 72 kpl/vrk. Alueelle saapuvat ajoneuvot olivat pääosin Pirkanmaalta ja noin 15 % Soppeenmäen lähialueelta, 2-3 km päästä. Toisaalta aluetta hyödynnettiin myös kauempaa ja esimerkiksi Hämeenkyrö-Ikaalinen akselilta saapuneiden osuus oli noin 8 %. Vilkkain saapumisaika ajoittui Hiedanrantaa hieman myöhemmäksi, arkisin klo 8-9 välille, ja ulosajoaika Hiedanrantaa hieman aikaisemmaksi klo 15-16 välille. Valtaosa pysäköinneistä kesti korkeintaan 10 tuntia. Soppeenmäen tuloksissa tulee huomioida, että ajoneuvomäärät olivat pienet, joten yksittäisen rekisteröinnin merkitys tuloksissa korostuu. Soppeenmäen osalta on myös hyvä huomioida, että kohdetta käytetään suurella todennäköisyydellä alueen yleiseen pysäköintiin.

Hiedanrannassa olisi nykytilanteessa kysyntää suuremmalle paikkamäärälle. Tulosten perusteella liityntäpysäköinti voisi kuitenkin sijaita kauempana keskustasta ja moni nykyisistä käyttäjistä voisi kulkea pysäkille jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Viipymän puolesta pysäköintiajan rajaaminen esim. 10 tuntiin palvelisi edelleen suurinta osaa käyttäjistä.

Rekisterikilpianalyysin tulokset on esitetty tarkemmin liitteessä 2.



Kuva 3. Hiedanrannan liityntäpysäköintialueelle sisään ajaneet ajoneuvot lähtöpostinumeroalueittain.



Kuva 4. Soppeenmäen matkatien liityntäpysäköintialueelle sisään ajaneet ajoneuvot lähtöpostinumeroalueittain.

e. Kansainväliset esimerkit

Osana työtä toteutettiin Samu Kantolan diplomityö vuoden 2025 aikana, jossa tarkasteltiin muun muassa kirjallisuuskatsauksen sekä esimerkkikohteiden tarkastelun avulla eurooppalaisten raitiotiejärjestelmien liityntäpysäköintejä.

Vertailussa mukana olleita eurooppalaisia kohteita olivat Utrecht, Odense, Bergen, Freiburg, Nottingham ja Manchester. Kohteiden osalta toteutettiin haastattelut henkilöille, joiden työtehtävät liittyivät raitiotien varrella järjestettäviin liityntäpysäköinteihin. Neljään kaupunkiin toteutettiin myös kohdekäynnit, joissa havainnoitiin liityntäpysäköintejä.

Esimerkkikohteita on esitelty lyhyesti liitteessä 3 ja tarkempi raportointi on varsinaisessa diplomityössä liitteessä 4. Seuraavalla sivulle on tiivistetty diplomityön suositukset.

Diplomityö on saatavissa myös Tampereen yliopiston Trepo – julkaisuarkistosta. Julkaisun pysyvä osoite: https://urn.fi/URN:NBN:fi:tuni-2025120711338

Kuva 5. Havainnollistavia kuvia kansainvälisistä esimerkeistä (Kantola 2025)

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

f. Yleiset suositukset diplomityön perusteella

Tavoitteiden asettelu ja seuranta • Tavoitteiden painotus alueelliset erityispiirteet huomioiden sisääntuloväylien kapasiteetin hallintaan ja pysäköinnin tilankäyttöön sekä osittaisten joukkoliikennepalveluiden tarjoamiseen autoriippuvaisille alueille • Vaikutusten arvioinnin kehittäminen tunnistamaan myös tarkoituksettomat vaikutukset • Tarkastelu yhtenä liikennejärjestelmän strategisena toimenpiteenä muiden joukossa, eri toimenpiteiden vertailu ja laajempien toimenpidekokonaisuuksien laatiminen • Tarjonta tulisi kohdistaa autoriippuvaisten alueiden asukkaille	**Järjestäminen** • Liityntäpysäköintikohteiden hallinnointi ja rahoittaminen voi olla järjestetty kunta- tai kaupunkikohtaisesti • Liityntäpysäköintipalveluiden vähimmäisvaatimuksia sekä operointia tulisi koordinoida seudullisesti
Sijoittelu • Ajallisesti kilpailukykyisen runkolinjatasoisen joukkoliikenneyhteyden kylkeen • Kaupungin sisääntuloväylän välittömässä läheisyydessä välttäen ylimääräistä ajoa alemmalla katuverkolla • Seudullisen kaupunkirakenteen laidalla – Vain perustellusta syystä lähempänä keskustaa • Kävelyetäisyys pysäkille alle 200 metriä	**Sääntely ja hinnoittelu** • Sääntelyn yhtenäistäminen esim. palvelutasoluokkien ja vyöhykkeiden avulla • Pysäköintioikeuden sitominen joukkoliikennelippuun – Sääntely esim. joukkoliikennelipun kautta. • Lähimpänä keskustaa sijaitsevissa kohteissa liityntäpysäköinnin kysyntään perustuvan hinnoittelun käyttöönotto • Paikkojen saatavuuden varmistaminen tehokkaalla valvonnalla
Kehittyvä maankäyttö • Liityntäpysäköinti ei saa estää maankäytön kehittämistä • Yhteiskäyttöiset pysäköintiratkaisut edellyttävät tarkkaa sääntelyä ja valvontaa • Varmistettava, että ei heikennetä jalankulun, pyöräliikenteen ja asumisen edellytyksiä pysäkkien ympäristössä	Perustuu Kantola (2025) diplomityöhön

4. Yleiset suositukset liityntä-pysäköinnin jatkosuunnitteluun

Tampereen Ratikka

TAMPERE

YLÖJÄRVI

Suositukset hankesuunnitteluun

Seuraavilla sivuilla esitetyt suositukset perustuvat aiempiin julkaisuihin sekä hankkeen aikana toteutettuihin käyttäjäkyselyyn, rekisterikilpitutkimukseen sekä diplomityöhön, johon sisältyivät mm. kirjallisuuskatsaus sekä esimerkkikohteiden tarkastelu. Työn eri osa-alueet on raportoitu tarkemmin erillisinä liitteinä.

Tampereen Ratikka TAMPERE VLÖJÄRVI

a. Lähtökohdat ja tavoitteet

Liityntäpysäköinti yleisesti

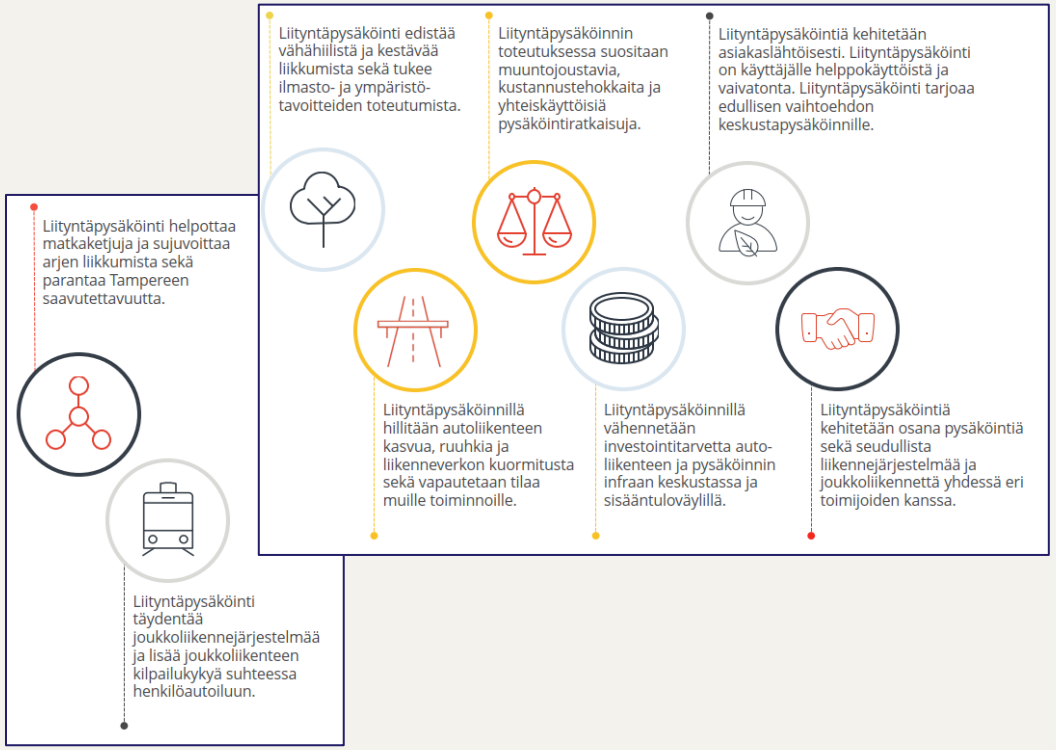
Liityntäpysäköintikohteiden edellytyksenä toimii vahva joukkoliikennekäytävä. Lisäksi liityntäpysäköinti kytkeytyy kiinteästi kaupunkien pysäköintipolitiikan kautta kaupunkitilan käyttöön. Se voidaankin nähdä sekä pysäköintipolitiikan työkaluna, että joukkoliikennettä tukevana palveluna. Tavoitteena ei ole maksimoida liityntäpysäköintien käyttäjämääriä, vaan edistää liikennejärjestelmälle asetettuja strategisia tavoitteita.

Alueellisten tarpeiden huomioiminen

Liityntäpysäköinnin vaikutukset painottuvat alueittain eri tavoin ja niiden todentaminen on epävarmaa. Vaikutukset ovat liikennejärjestelmän laajempien tavoitteiden kannalta myönteisemmät, kun kohteet sijoitellaan kauemmaksi seudullisesta keskustasta. Seudullinen raitiotiejärjestelmä tarjoaa tähän erinomaisen mahdollisuuden Tampereen läntisellä suunnalla. Toisaalta kaupunkialueella pyritään ensisijaisesti tarjoamaan kilpailukykyiset joukkoliikennepalvelut, joiden saavuttaminen on mahdollista kävellen, pyörällä tai vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä.

Alueiden lähtökohdat ovat hyvin erilaiset. Esimerkiksi Tampereen puolella yhdyskuntarakenne mahdollistaa kattavammat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikennepalvelut kuin Ylöjärvellä. Toisaalta pidemmällä aikavälillä molempien kaupunkien osalta kasvun on tarkoitus painottua kestävästi joukkoliikennekäytävien varrelle. Tästä huolimatta erityisesti Ylöjärvellä on varsin runsaasti nykyisiä alueita, jotka tulevat olemaan riippuvaisia auton käytöstä myös tulevaisuudessa. Autojen liityntäpysäköinti onkin perusteltua kohdistaa heille, joita joukkoliikenne ei muuten palvelisi. Vastaavasti Tampereella on haasteena autoliikenteen vaatima huomattava tilankäyttö, joka johtuu väylien sekä pysäköinnin tarpeista, ja johon liityntäpysäköinti voi tuoda helpotusta.

Tampereen kaupunki on asettanut liityntäpysäköinnille kunnianhimoiset tavoitteet (kuva 8). Näistä erityisesti ilmasto- ja ympäristötavoitteiden toteutuminen voi vaatia liityntäpysäköinnin sitomista muihin liikkumisen ohjauksen toimenpiteisiin.



Kuva 6. Tampereen liityntäpysäköinnin strategiset tavoitteet (Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja tavoitetila 2040)

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

a. Lähtökohdat ja tavoitteet

Tampere

Erityisesti lähempänä seudullisia keskustoja liityntäpysäköinnin rooli yksittäisenä toimenpiteenä kestävän liikkumisen edistämisessä on epävarma. Tämän vuoksi päästöjen tai negatiivisten ulkoisvaikutusten vähentämisessä tulisi painottaa muita keinoja ja kohdentaa liityntäpysäköintiä muiden tavoitteiden edistämiseen. **Tampereella liityntäpysäköinnin päätavoitteeksi tulisi asettaa arvokkaan kaupunkitilan vapauttaminen pintapysäköinniltä sekä keskustaan johtavien väylien kapasiteetin vapauttaminen.**

Liityntäpysäköinti tulisi siis nähdä Tampereen kaupungin puolella ensisijaisesti tilankäytön kysymyksenä eli osana pysäköintipolitiikkaa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että keskustapysäköintiä ikään kuin ohjattaisiin kauemmaksi, missä siitä aiheutuvat haitat ovat pienempiä, mutta tehokkaan joukkoliikenteen myötä keskustan saavutettavuus säilyy. Tavoiteltuna käyttäjäryhmänä voidaan pitää keskustassa työskenteleviä sekä vierailevia, jotka tekisivät matkan muussa tapauksessa kokonaan autolla.

Ylöjärvi

Ylöjärven osalta liityntäpysäköinnin potentiaali kestävän liikkumisen edistämisessä on hieman suurempi kuin Tampereella. Toisaalta se myös kilpailee palvelutasoltaan hieman heikomman bussiliikenteen kanssa, jolloin ei-toivottu siirtymä joukkoliikenteestä osittaiseen autoiluun on myös mahdollista. **Ylöjärvellä liityntäpysäköinnin päätavoitteeksi tulisi asettaa nykyisten autoriippuvaisten alueiden kytkeminen kilpailukykyisesti osaksi seudullista joukkoliikennejärjestelmää.**

Liityntäpysäköinti tulisi nähdä Ylöjärven puolella joukkoliikennettä tukevana palveluna eli saavutettavuus- sekä osin alueiden yhdenvertaisuuskysymyksenä. Liityntäpysäköinnillä voidaan mahdollisesti myös vähentää päästöjä, mikäli palvelu pystytään kohdistamaan oikealle käyttäjäryhmälle. Tavoiteltuna käyttäjäryhmänä voidaan pitää kaupunkirakenteen ulkopuolisten haja-asutusalueiden sekä autovyöhykkeiden (Syken yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet) asukkaita, jotka tekisivät matkan muussa tapauksessa kokonaan autolla.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

a. Lähtökohdat ja tavoitteet

Tavoiteltavien vaikutusten seuranta

Liityntäpysäköinnin vaikutusten seurantaa ja arviointia on tarpeen kehittää. Paikkojen käyttöasteen lisäksi on tärkeä tunnistaa mistä ja miksi käyttäjät tulevat liityntäpysäköinteihin. Myös käyttöasteen seuranta on tärkeää palvelun laadukkaan käyttäjäkokemuksen mahdollistamiseksi. Seurannasta ei voi kuitenkaan päätellä edistääkö kohde strategisia tavoitteita kuten päästöjen vähentämistä. Olisikin tunnettava tarkemmin, miten käyttäjät matkustaisivat, jos liityntäpysäköintikohdetta ei olisi käytettävissä.

Liityntäpysäköintikohteiden osalta tulisi arvioida erityisesti:

- Vaikutuksia autoliikenteen suoritteeseen koko matkan osalta lähtöpisteestä määränpäähän
- Vaikutuksia joukkoliikenteellä matkustettuihin kilometreihin koko matkan osalta lähtöpisteestä määränpäähän
- Vaikutuksia Tampereen keskustaan suuntautuvien ajoneuvojen määrään (alle 5 km vyöhykkeen sisään ajavat)
- Vaikutuksia keskustan pysäköintitarjontaan ja kaupunkitilan käyttöön (5-10 km vyöhykkeen sisäiset kohteet)

Tarkemman arvioinnin myötä on mahdollista tunnistaa myös alueita, joita palvelisi varsinaisten joukkoliikennepalveluiden tai muiden kestävän liikkumisen mahdollisuuksien kehittäminen liityntäpysäköinnin sijasta.

Arvioinnin kannalta erityisen olennainen tieto on, kuinka suuri osuus käyttäjistä tekisi matkan autolla, jos liityntäpysäköintikohdetta ei olisi käytettävissä. Toisaalta on tärkeä tunnistaa, että liityntäpysäköintikohteita käytetään myös muussa pysäköintitarkoituksessa. Erityisesti Ylöjärvellä huomattava osa liityntäpysäköintialueiden nykyisestä käytöstä on oletettavasti muuta kuin varsinaista liityntäpysäköintiä.

Mahdolliset tarkoituksettomat vaikutukset, joita on ehkäistävä

Liityntäpysäköinnin vaikutukset ovat pidemmällä aikavälillä moniulotteisia eivätkä täysin ennakoitavissa. Toisaalta joitakin tarkoituksettomia vaikutuksia voidaan olettaa esiintyvän varsin yleisesti, joten niitä on mahdollista ennakoida ja ehkäistä. Näitä voidaan arvioida olevan Tampereen seudulla erityisesti:

- Siirtymä kestävistä kulkutavoista osittaiseen autoiluun ja täten autoilun suoritteen kasvaminen
- Virallisen tai epävirallisen liityntäpysäköinnin ylivuoto pysäkkien lähialueille
- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen pidemmällä aikavälillä, kun autoriippuvaisten alueiden liikkumismahdollisuudet monipuolistuvat käyttäjän näkökulmasta matka-ajallisesti sekä kustannuksiltaan kilpailukykyisten liityntäpysäköintien myötä

Tarkoituksettomien vaikutusten ehkäiseminen tulisi huomioida liityntäpysäköinnin kokonaisvaltaisessa tarkastelussa. Tähän liittyy liikkumisen ohjaus sekä kytkeminen osaksi laajempia kestävän liikkumisen toimenpidekokonaisuuksia.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

a. Lähtökohdat ja tavoitteet

Kytkentä osaksi laajempia kestävän liikkumisen toimenpidekokonaisuuksia: Tavoiteltujen vaikutusten vahvistamiseksi sekä tarkoituksettomien vaikutusten ehkäisemiseksi on suositeltavaa kytkeä liityntäpysäköintien toteuttaminen osaksi laajempia kestävän liikkumisen toimenpidekokonaisuuksia.

Pysäköinnin strategiat: Käyttäjien syyt liityntäpysäköinnin käyttämiseen liittyvät erityisesti pysäköintiolosuhteisiin matkan määränpäässä. Kyse on siis pysäköinnin tarjonnasta sekä hinnoittelusta Tampereen keskustan jalankulkuvyöhykkeellä, keskustan reunavyöhykkeellä sekä mahdollisesti myös muissa alakeskustoissa. Näitä säätelemällä ja siirtymällä kohti kysyntään perustuvaa hinnoittelua, voidaan mahdollisesti ohjata liityntäpysäköintien tai yleisesti joukkoliikenteen käyttöön. Vastaavasti myös Ylöjärvellä on suositeltavaa tarkastella pysäköintiä strategisena osana kestävän liikkumisen ohjausta, vaikka liityntäpysäköinnissä painottuukin vahvemmin joukkoliikennettä tukeva näkökulma.

Joukkoliikenteeseen tukeutuva yhdyskuntarakenne: Liityntäpysäköinti parantaa haja-asutusalueen sekä muiden autoriippuvaisten alueiden liikkumismahdollisuuksia. Parhaimmillaan liityntäpysäköinnin avulla voidaan vähentää autoliikenteen suoritetta. Liityntäpysäköinnistä ei kuitenkaan tule muodostua kannustinta uusien autoriippuvaisten alueiden kaavoittamiselle. Tavoiteltavaa on, että tarve liityntäpysäköintien tarjoamiselle vähenisi tulevaisuudessa, mutta oletettavasti se ei kuitenkaan tule poistumaan lähitulevaisuudessa. Tämän vuoksi olisi tärkeä vahvistaa joukkoliikenne- sekä jalankulkuvyöhykkeitä ja ohjata kasvu näille alueille, kuten Tampereen kaupunkiseudun nykyinen strategia ohjaa.

Kestävää liikkumista priorisoiva infrastruktuuri: Liityntäpysäköinnin yksi tarkoitukseton vaikutus on kulkutapasiirtymä kestävistä kulkumuodoista. Tätä siirtymää tulisi ehkäistä varmistamalla korkealaatuiset jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet pysäkkien vaikutusalueilla. Tällä tavoin voidaan kannustaa kestäviin liityntämatkoihin niiden osalta, jotka asuvat suhteellisen lähellä pysäkkejä. Lisäksi voidaan säästää tilaa liityntäpysäköinneissä kauempana asuville. Liikenneverkon systemaattisella jäsentelyllä, eli järjestelmätason suunnitelulla, tulisi myös pyrkiä ehkäisemään siirtymää kestävistä kulkutavoista liityntäpysäköinteihin ja toisaalta varmistamaan bussiliikenteen liityntälinjojen kilpailukyky. Tällä pyritään myös ehkäisemään liityntäpysäköintien haittoja, kuten esimerkiksi läpiajon vuoksi asuinalueilla lisääntyvää henkilöautoliikennettä.

Joukkoliikenne: Osa liityntäpysäköineistä sijaitsee nykyisin B-vyöhykkeellä, jolloin ne voivat näyttäytyä kustannussyistä varsin houkuttelevina C-vyöhykkeellä sijaitsevien alueiden asukkaille. Joukkoliikenteen lippuvyöhykkeiden suunnittelussa voisi olla tarpeen huomioida, että ei luoda tarpeetonta kilpailuetua liityntäpysäköinnille. Liityntälinjojen sekä liityntäpysäköinnin välistä kilpailua ei ole mahdollista estää täysin, koska ne sijoittuvat kaupunkirakenteen sisälle. Tärkeinä keinona ovat tällöin joukkoliikenteen sekä pysäköinnin hinnoitteluratkaisut. Ylöjärven sisällä on oletettavasti tarpeen kiinnittää erityistä huomiota kilpailukykyisiin liityntälinjoihin (erityisesti Metsäkylä-Soppeenmäki-Asuntila joukkoliikennekäytävät) ja mahdollisesti pyrkiä löytämään näitä priorisoivia infraratkaisuja.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

b. Järjestämistavat

Esitys liityntäpysäköinnin sääntelystä vyöhykkeittäin

Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja tavoitetila 2040 -selvityksessä (2021) on esitetty Tampereen keskustasta katsottuna noin 5 km laajuinen vyöhyke, jonka sisäpuolella ei järjestetä liityntäpysäköintiä. Tätä voidaan pitää perusteltuna rajauksena myös tämän työn tarkastelujen perusteella. Lisäksi vyöhykeajattelua tulisi laajentaa seudulliseksi vyöhykkeeksi noin 10-15 km etäisyydelle. Lisäksi seudulla voi olla muita liityntäpysäköintikohteita, mutta niiden osalta on sovellettava enemmän kohdekohtaista harkintaa.

Vyöhykejako ja sääntely

Molempien vyöhykkeiden osalta kohteiden pysäköintioikeus on suositeltavaa sitoa tulevaisuudessa joukkoliikennematkaan. Kohteet tulevat jatkossa sijoittumaan hyvin lähelle muita toimintoja, jolloin kohteiden tarkoituksenvastainen käyttö veisi arvokasta pysäköintitilaa. Tämä on kuitenkin pidemmän aikavälin tavoitetilanne. Sääntelyä on kuitenkin tarpeen valmistella ja kehittää jo ennen tätä.

Liityntäpysäköinnin palvelutaso kasvaa huomattavasti Ylöjärven puolella mahdollisen raitiotien myötä. Tällöin on tarpeen ohjata kauempaa saapuvia käyttäjiä ensisijaisesti lähimpään kohteeseen ulommalle vyöhykkeelle. Tähän voidaan pyrkiä vyöhykkeiden porrastetulla hinnoittelulla. Hinnoittelusta huolimatta kohteet tulevat oletettavasti aina edellyttämään subventointia.

1. **Sisempi vyöhyke (noin 5-10 km Tampereen keskustasta: kehätien solmupisteet)**
   - Palvelee erityisesti keskustapysäköinnin vaihtoehtona vapauttaen tilaa julkisesta pintapysäköinnistä sekä keskustan sisääntuloväyliltä
   - Lähtötilanteessa kohteet ovat maksuttomia, mutta aikarajoitettuja. Tavoitetilanteessa hinnoittelu perustuu kysyntään siten, että paikan saaminen on lähes varmaa
   - Lipputuotteella on tavoitetilanteessa 10 h pysäköintioikeus, jonka alennettu hinta on sidottu joukkoliikennelippuun. Ylimenevältä ajalta tai ilman joukkoliikennelippua pysäköidessä käytössä on tuntihinnoittelu ympäri vuorokauden.
2. **Ulompi vyöhyke (noin 10-15 km Tampereen keskustasta: sisääntuloväylien solmupisteet)**
   - Palvelee erityisesti autoriippuvaisten alueiden osittaisena joukkoliikenneyhteytenä
   - Lähtötilanteessa kohteet ovat maksuttomia, mutta hinnoittelu otetaan käyttöön tarvittaessa, jos käyttöaste nousee liian korkeaksi ja paikan saaminen muuttuu epävarmaksi
   - Tavoitetilanteessa lipputuotteella on 12 h pysäköintioikeus, joka on sidottu joukkoliikennelippuun. Ylimenevältä ajalta tai ilman joukkoliikennelippua pysäköidessä käytössä on tuntihinnoittelu ympäri vuorokauden.
3. **Muut kohteet (esim. junaliikenteen, pitkän matkan linja-autoliikenteen asemat, muut paikalliset liityntäpysäköinnit kaupunkirakenteen ulkopuolella)**
   - Esim. seudullisen junaliikenteen asemien liityntäpysäköinnit edellyttävät myös tarkkaa sääntelyä niiden sijainnin vuoksi. Näiden osalta on kuitenkin tarpeen huomioida erikseen myös pitkän matkan junaliikenteen tarpeet, joten ne edellyttävät tarkempaa tapauskohtaista tarkastelua.
   - Tässä työssä on keskitytty vain Lielahti-Ylöjärvi raitiotien kattamalle alueelle.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

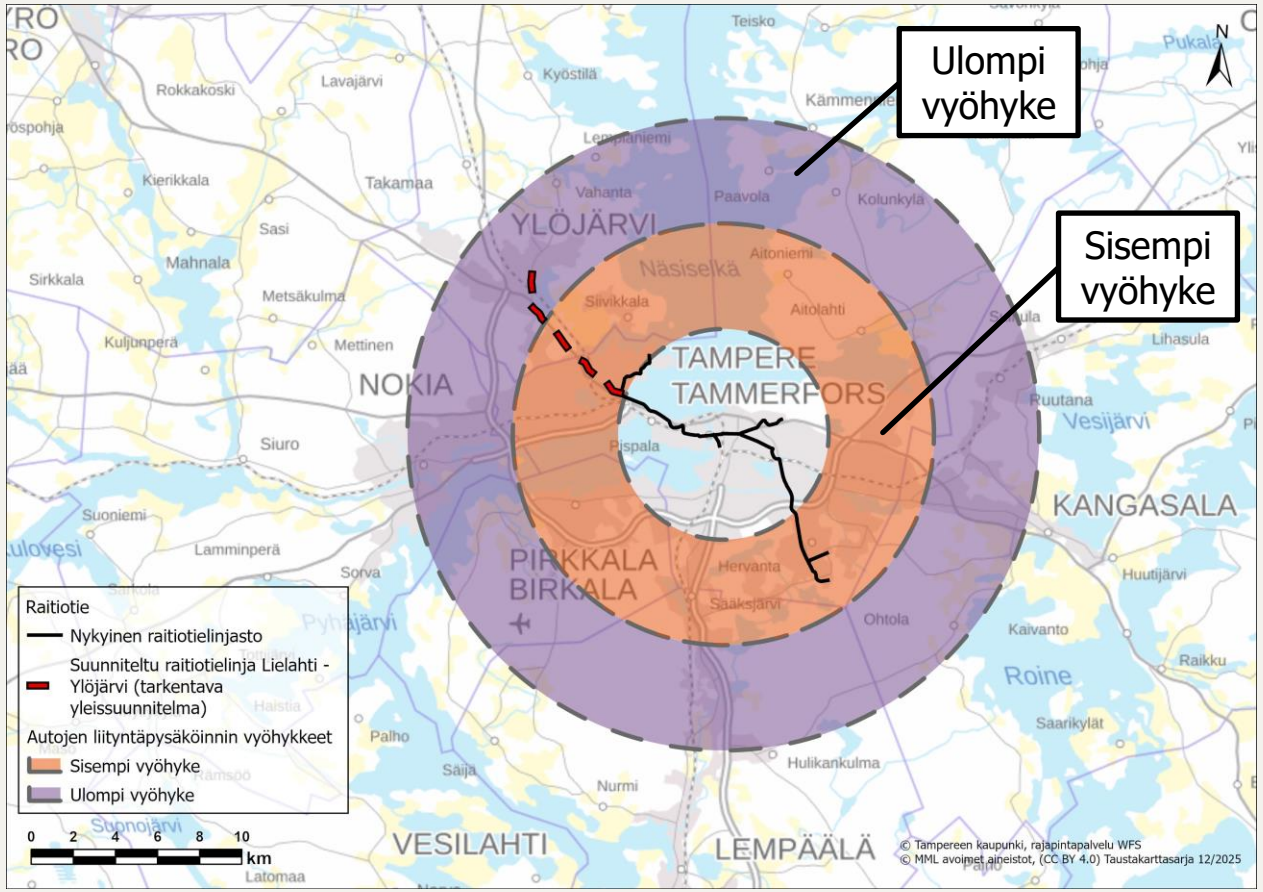
Ehdotus seudullisesta laajennetusta liityntäpysäköinnin vyöhykejaottelusta

Vyöhykejaottelun tarkoituksena on selkeyttää lähimpänä Tampereen keskustaa sijaitsevien liityntäpysäköintien kokonaisuutta sekä sääntelyä. Tällä voidaan myös tehostaa tavoiteltua liikkumisen ohjauksen näkökulmaa.

Periaatteellisen vyöhykejaottelun havainnollistus

- Kehätien sisäpuolella karkeasti alle 5 km vyöhykkeellä ei lähtökohtaisesti tulisi sijaita autojen liityntäpysäköintiä
- Tavoitetilanteessa korkeintaan yksi merkittävä kohde kullakin kaupungin sisääntuloväylällä per vyöhyke
- Vyöhykkeiden ulkopuolella tarvekohtainen arviointi

Esitetty vyöhykejaottelu on hyvin suuntaa antava. Tässä työssä on keskitytty vain läntisen suunnan Lielahti-Ylöjärvi raitiotielinjaukseen. Muut tulosuunnat vaativat tarkempaa tarkastelua.



Kuva 7. Periaatteellinen ehdotus liityntäpysäköinnin vyöhykeajattelun laajentamisesta seudulliseksi. Kuvan ei ole tarkoitus esittää tarkkoja vyöhykerajoja, vaan ne on määritettävä tulosuunnittain.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

b. Järjestämistavat

Kohteiden operointi

Liityntäpysäköintien toiminta edellyttää tehokasta operointia, jotta paikat kohdentuvat niille, ketä liityntäpysäköinneillä pyritään palvelemaan. Lisäksi on tärkeää, että paikat ovat saatavissa heille aamun huipputuntina, mutta myös sen jälkeen. Tämä voi erityisesti tavoitetilanteessa edellyttää, että pysäköintiyhtiö operoi kohteita. Nykyisin aikarajoitusten valvonta on vaikeaa tai mahdotonta.

Alkuvaiheessa voivat riittää pitkäänkin pelkät aikarajoitukset sekä pysäköintikiellot aikana, jolloin joukkoliikennettä ei liikennöidä. Tämäkin tosin edellyttää tehokasta valvontaa.

Välivaiheessa voi olla tarkoituksenmukaista siirtyä kiekkopysäköinnistä pysäköintisovellusten käyttöön. Tällöin pysäköintiaikojen valvonta helpottuu. Lisäksi sovelluspohjainen pysäköintioikeus mahdollistaisi pysäköintiajan pidentämisen maksua vastaan sekä tarvittavien kohteiden hinnoittelun.

Tavoitetilanteessa pysäköintioikeuden määrittely on tarkoituksenmukaista toteuttaa sovelluspohjaisesti. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi Nyssen lippujärjestelmään integroidun pysäköintisovelluksen tai suoraan Nyssen sovelluksen kautta, jotta pysäköintioikeus voidaan kytkeä joukkoliikennelippuun. Pidemmällä aikavälillä erityisesti rakenteellisissa kohteissa on mahdollista ottaa käyttöön kamerapohjainen rekisterinumeron tunnistus.

Jotta kohteita voidaan operoida sekä valvoa tehokkaasti, alueiden pysäköintiruutujen asettelu on toteutettava selkeästi ja sallitut paikat on rajattava tarkasti. Lisäksi myös kohteiden sisäänajot on jäsenneltävä selkeästi, jotta rekisterinumeroiden kameratunnistus on tarvittaessa mahdollista ottaa tulevaisuudessa käyttöön.

Kohteiden omistus raitiotien varrella

Kohteet palvelevat sijainnista riippuen hieman erilaisia paikallisia tarpeita ja niiden pidemmän aikavälin vaikutukset ovat varsin epävarmoja eri alueiden kannalta. Täten voi olla perusteltua, että lähtökohtaisesti kaupungit ja kunnat omistavat sekä rahoittavat omalla alueellaan sijaitsevat kohteet itse, kuten nykyisinkin. Tällöin erityisesti korostuu kohteiden seudullisen koordinoinnin merkitys.

Seudullinen koordinointi

Liityntäpysäköinti on seudullinen ilmiö ja se edellyttää seudullista koordinointia. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota osa-alueisiin, kuten:

- Vyöhykejaottelu, jonka tulisi toimia kohteiden sääntelyn lähtökohtana Tampereella sekä naapurikunnissa ja -kaupungeissa.
- Operointi, jonka kilpailutukset voi olla hyödyllistä järjestää seudullisesti tai muuten siten, että kaikissa kohteissa on käytössä samat pysäköintijärjestelmät ja sovellukset
- Kohteiden vähimmäisvaatimukset, joissa linjataan, millä edellytyksin kohde voidaan ottaa osaksi seudullista joukkoliikennejärjestelmää ja siitä viestitään osana joukkoliikennepalveluita. Tällöin tavoitteiden asettelussa olisi mahdollista huomioida paikallisia tarpeita, mutta toisaalta ei kuitenkaan ylläpidettäisi tarpeettomia kohteita. Lisäksi kohteiden merkintätapoja sekä yleisilmettä pystytään yhtenäistämään.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

c. Sijoittuminen sekä yhteys maankäyttöön tulevaisuudessa

Sijoittelu suhteessa kaupunkirakenteeseen ja sisääntuloväyliin

Mahdollisuuksien mukaan kohteet tulisi sijoitella kaupunkirakenteen reunalle tai sen ulkopuolelle. Tampereen läntisellä puolella tämä ei kuitenkaan ole täysin mahdollista raitiotien yhteydessä. Sijoittelussa onkin huomioitava myös sisääntuloväylien sijainti suhteessa raitiotiehen eli liityntäpysäköinnit tulisi sijoittaa ensisijaisesti mahdollisimman lähelle raitiotielinjan ulommaisinta pysäkkiä sisääntuloväylän varrella. Toisaalta on huomioitava, että liityntäpysäköintien sijoittelu jalankulkuvyöhykkeille tai sellaiseksi kehitettäville alueille ei ole kaikissa tapauksissa suositeltavaa.

- Esimerkiksi kt 65 varrella uloin pysäkki raitiotien varrella on Soppeenmäki ja Kuruntien varrella Leijapuisto

Kohteet tulisi sijoitella sisääntuloväylien välittömään yhteyteen, jolloin ajo katuverkolla voidaan minimoida. Parhaassa tapauksessa kohteeseen olisi jopa näköyhteys ennen väylältä erkanemista.

Jalankulkuyhteys

Kävelyetäisyys pysäköintialueelta raitiotiepysäkille tulisi olla korkeintaan noin 200 metriä. Tätä voidaan pitää paikoin jopa tavoiteltavana, jos se hyödyttää kaupunkikehityksen mahdollisuuksia pysäkin läheisyydessä. Toisaalta on vältettävä korkeuseroja, porrasyhteyksiä sekä useita ajoradan tai raitiotien ylityksiä, jotka heikentävät esteettömyyttä ja kävelymatkan miellyttävyyttä. Yhteyksien sujuvuuteen, esteettömyyteen, turvallisuuteen ja miellyttävyyteen on suositeltavaa kiinnittää huomiota.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikehitys

Raitiotien myötä mahdollistuu jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeiden vahvistaminen pysäkkien läheisyydessä, jos myös liityntäpysäköinnit on sijoitettu järkevästi. Pidemmällä aikavälillä on tarpeen kiinnittää huomiota, ettei liityntäpysäköinneillä itsessään edistetä yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitystä. Uudet kaava-alueet eivät tukeutuisi liityntäpysäköintien varaan, vaan olisivat suoraan joukkoliikenneyhteyden äärellä.

Liityntäpysäköinti ei saa muodostua esteeksi kaupunkikehitykselle eli se on aina toissijainen maankäytön muoto. Tämän vuoksi liityntäpysäköintiin tulisi hyödyntää lähtökohtaisesti muuhun tarkoitukseen soveltumattomia maa-aloja ja tarvittaessa sijoitella liityntäpysäköinti kauemmaksi pysäkistä. Tällä pyritään myös siihen, että kohde voisi jäädä sijaintiin pysyvästi eikä vaatisi enää väliaikaista sijoittelua raitiotien päätepysäkkien läheisyydessä. Tärkeää on, että liityntäpysäköinti ei heikennä asumisen olosuhteita pysäkkiympäristöissä.

Tulevaisuudessa voidaan tarvittaessa hyödyntää yhteiskäyttöisiä keskitettyjä pysäköintilaitoksia. Paikkojen vuorottaiskäyttö on kuitenkin epätodennäköistä pysäköinnin osin päällekkäisen ajoittumisen takia, joten käytännössä käyttö edellyttäisi kapasiteetin korvamerkitsemistä liityntäpysäköinnille. Haasteena on se, että paikkojen toteuttaminen rakenteellisesti on kustannuksiltaan moninkertaisesti kalliimpaa kuin pintapysäköinnin ratkaisut. Tämä korostaa paikkojen tarkkaa kohdentamista tavoitelluille käyttäjille, jotta niiden määrä voidaan minimoida. Samalla tämä perustelee vaiheittain etenemistä pintapysäköinnistä mahdollisesti kohti rakenteellisia ratkaisuja, jotta voidaan ensin arvioida sijaintien ja sääntelyn toimintaa käytännössä. Vuorottaiskäytön haasteet koskettavat asukaspysäköinnin lisäksi kaupallisten toimijoiden kanssa järjestettyä liityntäpysäköintiä. Näissä kohteissa sääntely, valvonta ja paikkojen yksiselitteinen rajaaminen on erityisen tärkeää. Jos kohteiden sääntelyä ja valvontaa ei ole mahdollista koordinoida osana seudullista järjestelmää, ei niistä aiheutuvia kustannuksia ole perusteltua ohjata kaupungeille.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

c. Sijoittuminen sekä yhteys maankäyttöön tulevaisuudessa

Liityntäpysäköintikohteiden pysäkkiympäristöt

Jalankulku, pyöräliikenne sekä joukkoliikenne ovat ensisijaisia liikkumismuotoja pysäkkien ympäristössä, jotka ovat jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykettä. Tärkeää on varmistaa verkon tiheys jalankulkuvyöhykkeiden periaatteiden mukaisesti eli pyrkiä lyhyisiin kortteliväleihin ja yhteyksien korkeaan laatutasoon. Liityntäpysäköintialueet eivät saa myöskään lisätä estevaikutusta tai muuten heikentää kestävän liikkumisen olosuhteita.

Erityishuomiota on kiinnitettävä pysäkkien pyöräpysäköinnin laatutasoon, jotta mahdollisimman moni kävelyetäisyyden ulkopuolelta tuleva käyttäjä tekisi liityntämatkat pyörällä. Tämän vuoksi sijoitteluun, telineiden laatuun sekä katoksiin on syytä panostaa lähes kaikilla pysäkeillä. Pyöräliitynnän osalta potentiaalisimmilla pysäkeillä tulisi varautua kulunvalvonnalla varustettujen ratkaisujen (esim. pyörätalli) hyödyntämiseen.

Lähtökohtaisesti pysäkkien läheisyydessä tulisi olla vain lyhytaikaiseen asiointiin varattuja tai maksullisia paikkoja julkisilla katu- ja pysäköintialueilla, jotta ehkäistään epävirallisen liityntäpysäköinnin muodostumista ja virallisten kohteiden ylivuotoa.

Viihtyisä kaupunkiympäristö pysäkkien läheisyydessä edellyttää, että vältetään laajoja asfalttikenttiä sekä muuten autopainotteista kaupunkiympäristöä. Tämä voi osaltaan tukea myös ns. sosiaalista valvontaa kohteissa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että kohteet sovitetaan tavoiteltavan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeen mukaiseksi. Lisäksi voi olla hyödyllistä pyrkiä sovittamaan varsinaiset liityntäpysäköintikohteet alueen ympäristöön erilaisten luontopohjaisten ratkaisujen avulla erityisesti, kun kohteen on tarkoitus olla pysyvä. Mahdollisuuksien mukaan tulisi tarkastella myös muita luonnon monimuotoisuutta huomioivia ratkaisuja erityisesti, jos liityntäpysäköinnin tieltä joudutaan hävittämään luontoa.

Tarkoituksetonta ajoa, väärinpysäköintiä ja muuta väärinkäyttöä on suositeltavaa ehkäistä liikenteen rauhoittamisen keinoin. Näitä voivat olla muun muassa ajoesteet sekä ohjaavat reunakivi- ja päällysteratkaisut. Tarkoituksettoman käytön ehkäisyssä voidaan myös hyödyntää erilaisia kasvillisuutta sisältäviä ratkaisuja, kuten puurivejä, pensaita tai nurmikivetyksiä.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

5. Liityntäpysäköinti-kohteiden arviointi

Tampereen Ratikka

TAMPERE

YLÖJÄRVI

Kohdetarkastelut

Työssä on tarkasteltu seuraavia raitiotiepysäkkejä Hiedanranta-Ylöjärvi raitiotiehaaralta mahdollisina liityntäpysäköinnin suosituskohteina: Hiedanranta, Enqvistinkatu, Lielahtikeskus, Myllypuronkatu, Teivo, Mäkkylä, Soppeenmäki, Räikkä ja Leijapuisto.

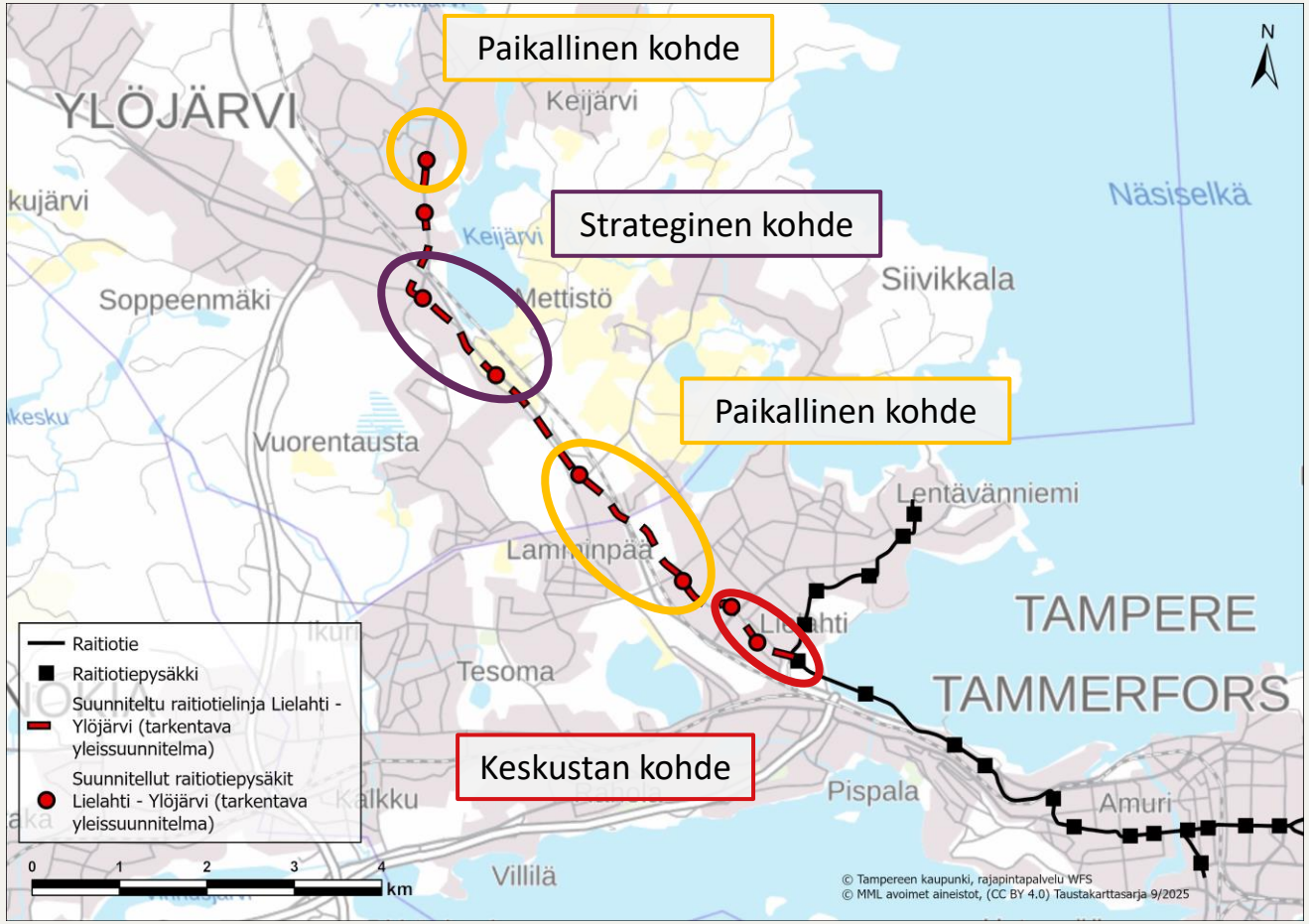
Kohteet on käyttötarkoituksen mukaan jaettu strategisiin, paikallisiin sekä keskustan kohteisiin.

Strateginen kohde sijaitsee liityntäpysäköinnin ulommalla vyöhykkeellä, noin 10-15 km etäisyydellä Tampereen keskustasta sisääntuloväylän varrella raitiotien uloimmassa pisteessä. Sen on tarkoitus toimia läntisen suunnan ensisijaisena kohteena kt65 ja vt3 kautta tuleville.

Paikalliset kohteet ovat pienempiä ja palvelevat kohtuullisen lähellä noin 3-10 km etäisyydellä pysäkeistä sijaitsevia alueita, joiden joukkoliikennetarjonta on rajallista.

Keskustan kohde sijaitsee liityntäpysäköinnin sisemmällä vyöhykkeellä, noin 5 km etäisyydellä Tampereen keskustasta liikenteellisessä solmukohdassa. Sen avulla voidaan esim. vähentää keskustassa järjestettävää pintapysäköintiä.

Seuraavilla sivuilla on esitetty kohdekohtaiset analyysit.



Kuva 8. Esitys potentiaalisten kohteiden luokittelusta käyttötarkoituksen mukaan

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

Keskustan kohde

Hiedanranta

Nykyisin väliaikaisessa liityntäpysäköinnissä on 134 ap ja suunnitteilla on noin 87 ap laajennus (tämän lisäksi optio myöhemmin toteutettaville 62 lisäpaikalle). Väliaikaisia paikkoja tulisi olemaan noin 221 ap (optio mukaan lukien 283 ap). Paikat sijoittuvat pintapysäköintinä väliaikaisen pysäkin yhteyteen.

Kantatiehen 65 on suunniteltu muutoksia, joiden myötä muodostuisi uusi pääkatu alueen eteläpuolelle hitaan liikkumisen aluetta reunustamaan. Mahdollinen liityntäpysäköintialue ohjaisi liikennettä alueen reunalle ja osin tiiviin kaupunkirakenteen sisään, jos pysäköintilaitoksen liittymää ei ole mahdollista toteuttaa suoraan pääkadulle.

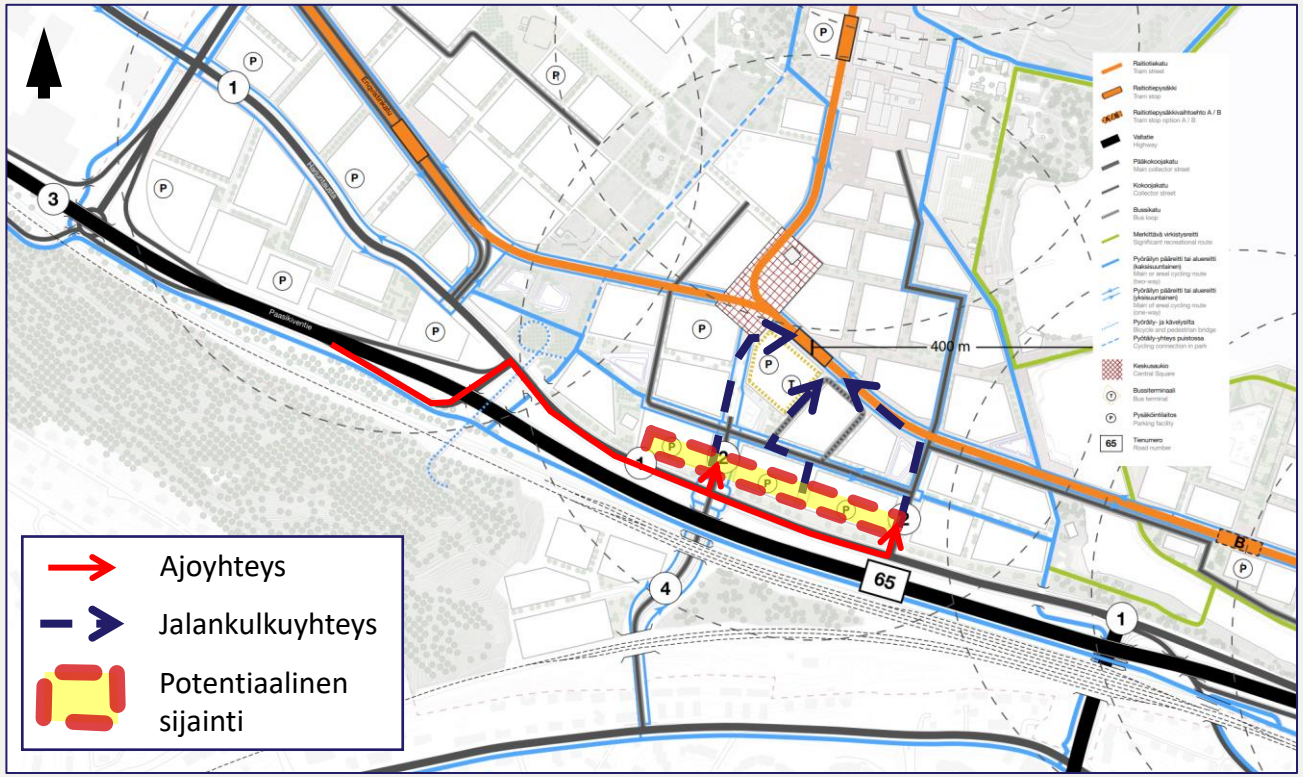
Sijainti palvelisi kt 65 varrella sijaitsevia alueita mutta tavoiteltavaa on, että näiltä alueilta jäätäisiin jo Ylöjärven puolella sijaitseviin kohteisiin. Kohde palvelisi myös Pohtolankadun ja Myllypuronkadun suuntia, joista on myös kattavasti bussiliikennettä. Tavoitetilanteessa kohteella voitaisiin palvella satunnaisempaa asiointikäyttöä ja vapauttaa keskustan pysäköintitilaa muuhun käyttöön.

Poikkeama sisääntuloväylältä (kt 65) on karkeasti noin 600-800 m riippuen kohteen sijoittumisesta. Yhteys kt 65:lta olisi oletettavasti varsin sujuva. Mahdollinen liityntäpysäköinti tulisi sijoittaa uuden pääkadun varrella sijaitseviin pysäköintilaitoksiin.

Jalankulkuyhteys olisi noin 100-300 m ja voi vaatia opastusta.

Johtopäätös: Kohde soveltuu nykymuotoisesti väliaikaiseksi liityntäpysäköinniksi. Väliaikaisen käytön kesto riippuu Hiedanrannan maankäytön kehittymisestä ja kt65 ratkaisuista. Lopullisessa tavoitetilanteessa kohde soveltuu liityntäpysäköintiin, mikäli yhteistyö alueen muiden toimijoiden kanssa järjestyy. Lopullinen kohde tulisi sijaitsemaan muun pysäköinnin yhteydessä sekä eri paikassa kuin nykyinen.

Kuva 9. Hiedanrannan nykyinen väliaikainen liityntäpysäköinti sekä suunnitellun laajennuksen karkeasti esitetty sijoittuminen (Ilmakuvakoonti, Tampereen kaupunki 2025)



Kuva 10. Hiedanrannan yleissuunnitelma (2020), muokattu

Keskustan kohde

Enqvistinkatu

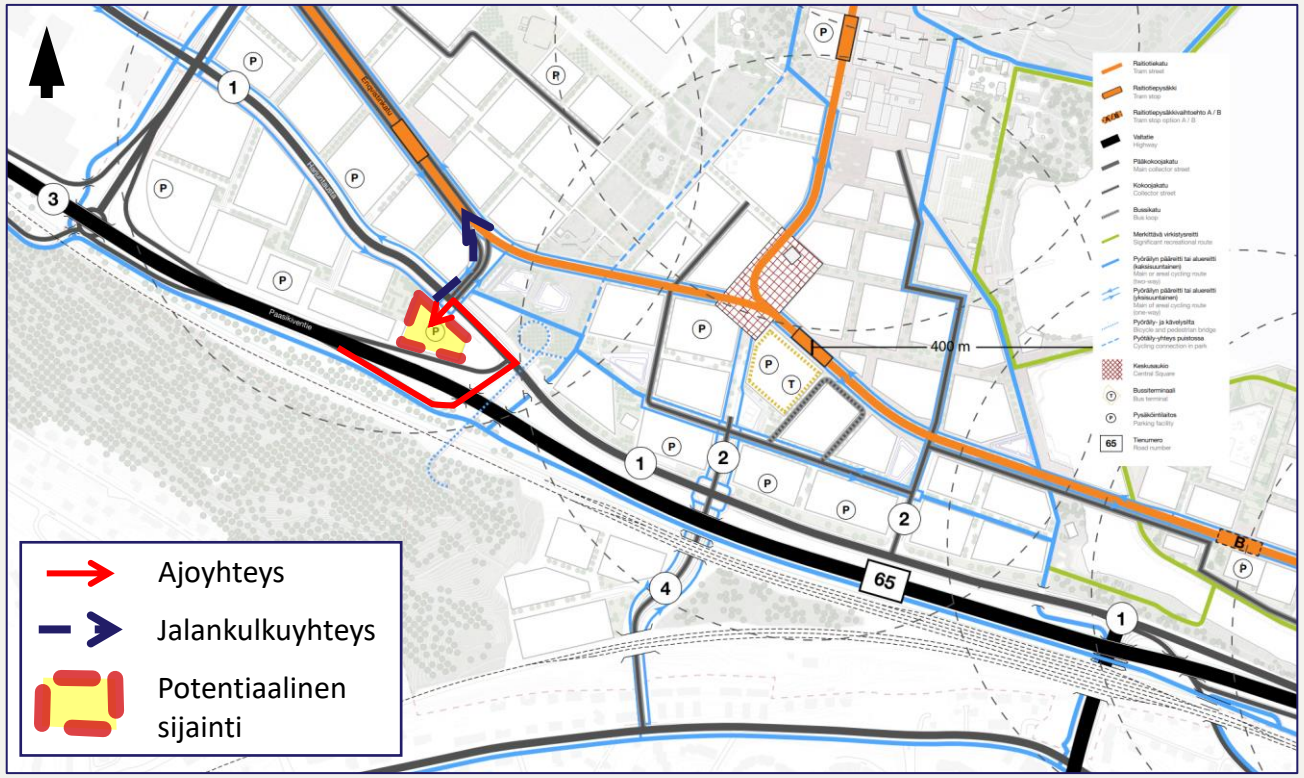
Kantatiehen 65 on suunniteltu muutoksia, jonka myötä kantatielle muodostuisi uusi liittymä sekä Hiedanrannan alueelle uusi pääkatu. Pääkadun liittymän viereen on suunniteltu pysäköintilaitoksen sijoittamista.

Sijainti palvelisi kt 65 varrella sijaitsevia alueita, mutta tavoitteena voidaan pitää, että näiltä alueita jäätäisiin jo Ylöjärven puolella sijaitseviin kohteisiin. Kohde palvelisi myös Pohtolankadun ja Myllypuronkadun suuntia, joista on myös kattavasti bussiliikennettä. Tavoitetilanteessa kohteella voitaisiin palvella satunnaisempaa asiointikäyttöä ja vapauttaa keskustan pysäköintitilaa muuhun käyttöön.

Poikkeama sisääntuloväylältä (kt 65) on karkeasti noin 400 m. Yhteys kt 65:lta on kohtuullisen suoraviivainen ja oletettavasti varsin sujuva. Tarkasteltu liityntäpysäköintikohde sijoittuisi alueelle, johon ei voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti saa sijoittaa asumista. Tarkasteltu alue ei ole kaupungin omistuksessa, joten kohde edellyttäisi, että maanomistaja olisi halukas edistämään yhteiskäyttöisiä pysäköintiratkaisuja. Toteuttaminen on näin ollen haastavaa.

Jalankulkuyhteys olisi noin 100-200 m, mutta yhteys on varsin suoraviivainen pysäkin sijoittuessa P-laitoksen pohjoispuolelle.

Johtopäätös: Kohde soveltuisi lopullisessa tavoitetilanteessa liityntäpysäköinniksi, mikäli liityntäpysäköinnin järjestäminen yhdessä alueen muiden toimintojen ja kiinteistönomistajien kanssa osoittautuu kustannustehokkaaksi tavaksi. Kohde on vaihtoehtoinen sijainti Hiedanrannan alueella, mutta soveltuvuus riippuu maankäytön kehittymisestä, kiinteistöjen omistusjärjestelyistä sekä kt 65 ratkaisuista. Koska maanomistus ei ole kaupungin, on toteutus todettu haastavaksi.



Kuva 11. Hiedanrannan yleissuunnitelma (2020), muokattu

Keskustan kohde

Lielahtikeskus

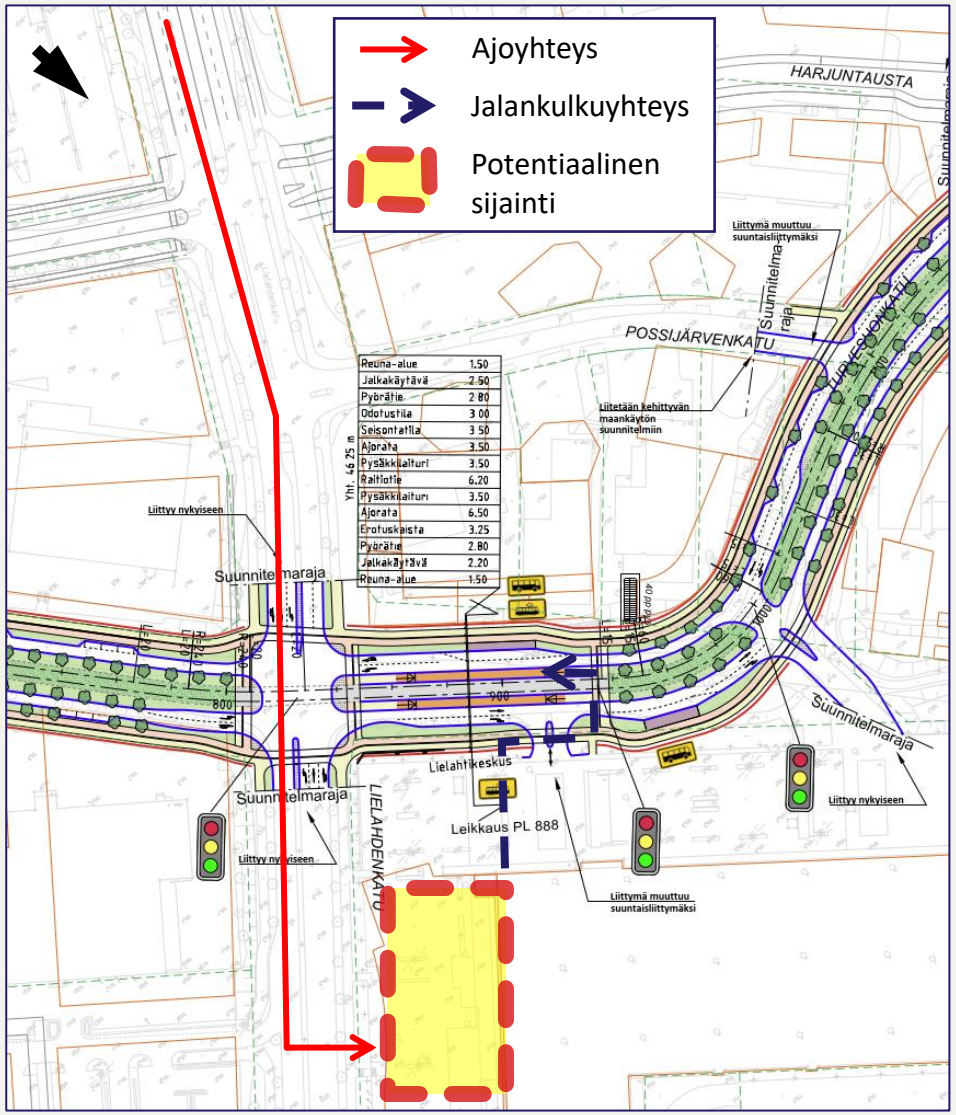
Kantatiehen 65 on kaavailtu huomattavia muutoksia. Suunnitelmassa Lielahdenkadun kohdalle on suunniteltu eritasoliittymää ja lisäksi Prisman kohdalle on asemakaavaluonnoksessa esitetty maanalaista kiertoliittymää kiinteistölle. Liityntäpysäköinnille ei ole alueella vapaata tilaa, joten se olisi toteutettava yhteistyössä kaupallisten toimijoiden kanssa. Tässä työssä on esimerkinomaisesti tarkasteltu Prisman kiinteistöä, mutta kohteessa on käynnissä laajat kehityshankkeet, joten liityntäpysäköinnin toteutusmahdollisuuksia voi pitää epätodennäköisinä.

Sijainti palvelisi kt 65 varrella sijaitsevia alueita, mutta tavoitteena voidaan pitää, että näiltä alueita jäätäisiin jo Ylöjärven puolella sijaitseviin kohteisiin. Kohde palvelisi myös Pohtolankadun suuntaa, josta yhteys olisi varsin sujuva. Tavoitetilanteessa kohteella voitaisiin palvella satunnaisempaa asiointikäyttöä ja vapauttaa keskustan pysäköintitilaa muuhun käyttöön.

Poikkeama sisääntuloväylältä (kt 65) on karkeasti noin 600-700 m. Yhteys kt 65:lta on kohtuullisen pitkä, mutta suoraviivainen, joskin etenemä on kohtisuorassa sisääntuloväylään.

Jalankulkuyhteys olisi noin 100-200 m ja sijainnista riippuen voi vaatia opastusta.

Johtopäätös: Kohde ei sovellu liityntäpysäköintikäyttöön lopullisessa tavoitetilanteessa, koska etäisyys sisääntuloväylältä on melko pitkä. Kohde myös sijoittuisi kaupallisen toimijan kiinteistölle, jolloin kaupungin vaikutusmahdollisuudet ovat rajalliset. Mahdollinen kohde vaatisi myös suoraan rakenteellisia ratkaisuja eli vaiheittainen kehittäminen ei ole mahdollista.



Kuva 12. Lielahti-Ylöjärvi raitiotien tarkentava yleissuunnitelma (2022), muokattu

Paikallinen kohde

Myllypuronkatu

Pysäkkivaraus on esitetty Myllypuronkadun ja Turvesuonkadun liittymän läheisyyteen. Tämä tarkoittaisi mm. Turvesuonkatu 15 nykyisen tonttiliittymän sulkemista. Kohteessa sijaitsee kaupungin varikkotoimintoja sekä eläinlääkärin vastaanotto.

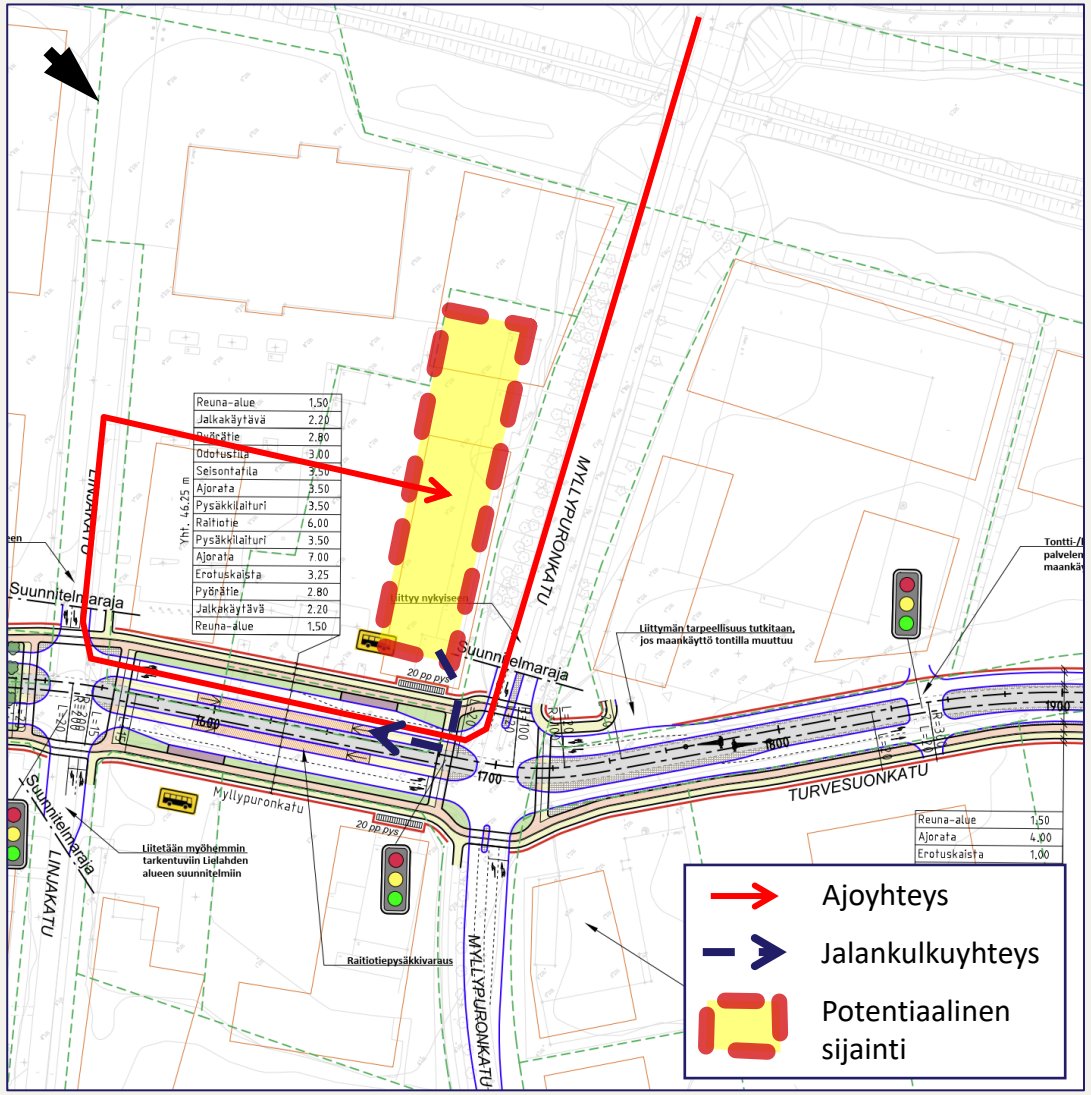
Alue painottuu toistaiseksi liikekiinteistöihin, joten liityntäpysäköinti ei aiheuttaisi haittaa asumiselle. Kiinteistölle olisi mahdollista sijoittaa karkeasti noin 100 ap pintapysäköintinä, jos nykyiset toiminnot poistuisivat. Alue on tavoitteena kantakaupungin yleiskaavan mukaisesti muuttaa tilaa vaativan kaupan alueeksi. Alue olisi toteutettava yhteistyössä kaupallisten toimijoiden kanssa.

Sijainti palvelisi kt 65 varrella sijaitsevia alueita, mutta tavoitteena voidaan pitää, että näiltä alueilta jäätäisiin jo Ylöjärven puolella sijaitseviin kohteisiin. Kohde palvelisi erityisesti Myllypuronkatu-Teivaalantie suuntien alueita.

Poikkeama sisääntuloväylältä (kt 65) on noin 900 m riippuen kohteen sijoittumisesta. Etäisyys sisääntuloväylältä on pitkä ja eteneminen tapahtuu sivusuunnassa väylään nähden. Myllypuronkadun osalta poikkeama on 300-800 m riippuen tulosuunnasta.

Jalankulkuyhteys olisi alle 100 m eli kohde olisi aivan pysäkin yhteydessä.

Johtopäätös: Kohde soveltuu väliaikaiseksi liityntäpysäköinniksi. Kohde ei sovellu liityntäpysäköintikäyttöön lopullisessa tavoitetilanteessa, koska alue on tarkoitus muuttaa liiketonteiksi. Liityntäpysäköinti voi olla mahdollista toteuttaa yhteistyössä kaupallisten toimijoiden kanssa.



Kuva 13. Lielahti-Ylöjärvi raitiotien tarkentava yleissuunnitelma (2022), muokattu

Teivo

Teivossa asemakaavassa on varauduttu liityntäpysäköinnin järjestämiseen keskitetyssä pysäköintilaitoksessa Teivon keskustakorttelissa. Laitos sijaitsisi korttelin länsipäässä, joten Mikkolantietä joutuisi ajamaan hieman lännen suuntaan. Lopullisesta paikkamäärästä ei ole varmuutta. Pysäköintilaitos voisi palvella yhteiskäyttöisesti myös ravikeskuksen sekä tavoitellun päivittäistavarakaupan pysäköintiä. Toinen tarkasteltu kohde olisi pintapysäköinti kt 65 pohjoispuolella yhteistyössä kaupallisen toimijan kanssa.

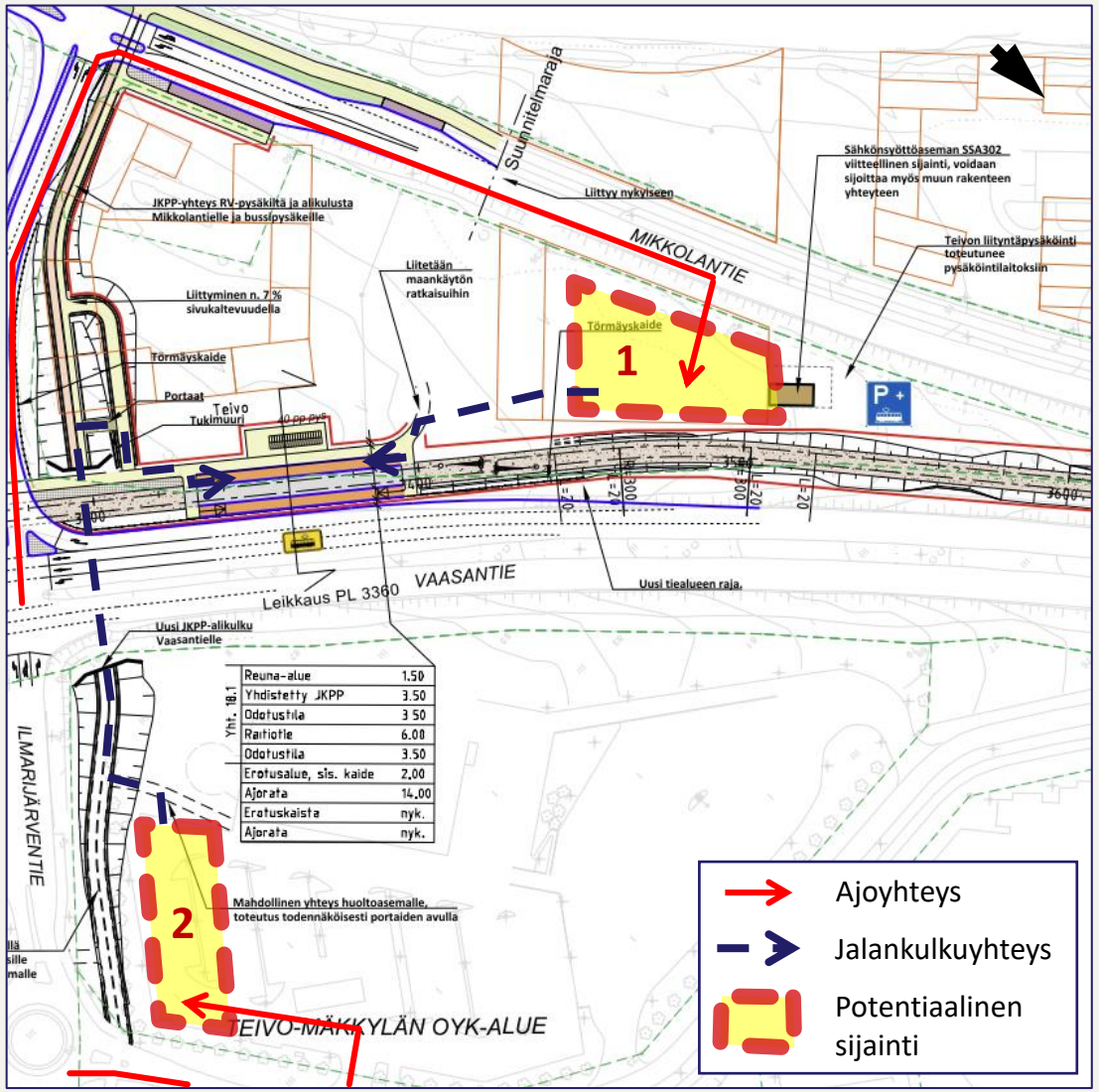
Sijainti palvelisi erityisesti kt 65 varrella sijaitsevia alueita, mutta tavoitteena voidaan pitää, että näiltä alueilta jäätäisiin jo aiemmin Ylöjärven puolella sijaitseviin kohteisiin. Täten kohteen merkitys on paikallisempi sen palvellessa erityisesti Ilmarinjärventien varrella sijaitsevia alueita. Ilmarinjärventien ja Asuntilan välille on suunniteltu katuyhteyttä, joka muuttaa tilannetta myös liityntäpysäköinnin näkökulmasta.

Tarkastellut kohteet: (1) Uusi yhteiskäyttöinen rakenteellinen pysäköinti (arviolta 50-100 ap) ja (2) Uusi pintapysäköinti yhteistyössä kaupallisten toimijan kanssa (arviolta 50 ap).

Poikkeama sisääntuloväylältä (kt 65) on noin 400 m (Kohde 1) tai 300 m (Kohde 2) riippuen kohteen sijoittumisesta. Etäisyys sisääntuloväylältä on kohtuullinen, mutta eteneminen tapahtuu hieman määränpäästä pois päin. Ilmarinjärventien suunnasta tullessa poikkeama väylältä on noin 400 m (Kohde 1) tai 100-200 m (Kohde 2).

Jalankulkuyhteys olisi noin 100-300 m riippuen sijainnista. Yhteydet olisivat varsin suoraviivaisia, mutta kt 65 pohjoispuoli edellyttäisi kahta porrasyhteyttä.

Johtopäätös: Kohde voi soveltua liityntäpysäköinniksi, mutta pääasiassa paikalliseen tarkoitukseen Ilmarinjärventien suunnalle. Tällöin rakenteellinen pysäköinti itsessään ei ole lähtökohtainen ratkaisu. Kohdetta ei voi pitää ensisijaisena vaihtoehtona kt 65 varrelta saapuville. Mikäli alueen tapahtumakeskukselle toteutetaan pysäköintilaitos, voidaan pitää perusteltuna hyödyntää tämän pysäköintikapasiteettia vuorottaiskäytössä liityntäpysäköintiin.



Kuva 14. Lielahti-Ylöjärvi raitiotien tarkentava yleissuunnitelma (2022), muokattu

Strateginen kohde

Mäkkylä

Nykyisin sijaintiin ei ole liittymää kt 65:lta. Alueen yleiskaavassa on merkintä varautumisesta liityntäpysäköinnin järjestämiseen (P+R), mutta alue on merkitty uudeksi tai olennaisesti muuttuvaksi asuinkerrostalojen alueeksi (AK-3). Toisaalta aluetta on meluolosuhteiden takia haastavaa hyödyntää asuinrakentamisessa.

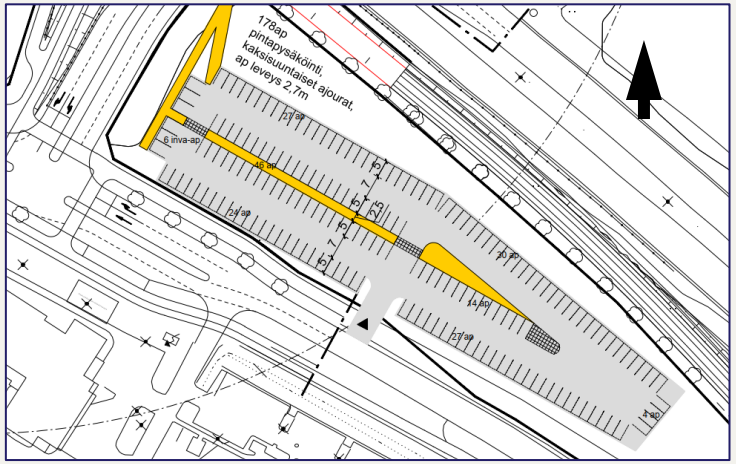
Karkeasti arvioiden kohteeseen olisi mahdollista toteuttaa vähintään noin 150-200 ap. Kohde on mahdollista toteuttaa pintapysäköintinä ja tila mahdollistaa tarvittaessa pidemmällä aikavälillä rakenteelliset ratkaisut. Haasteeksi voi muodostua Mikkolantielle sijoittuva liittymä, joka vaatinee kääntymiskaistan.

Sijainti palvelisi erityisesti kt 65 ja vt 3 varrella sijaitsevia alueita. Kuruntien suunnasta tulevat pyritään ohjaamaan jo aiemmin sijaitsevaan kohteeseen. Paikallisesti kohde palvelisi Keijärventien varrella sijaitsevia alueita. Kohde sijaitsee varsin lähellä Soppeenmäkeä, joten näitä voidaan pitää vaihtoehtoisina ratkaisuina.

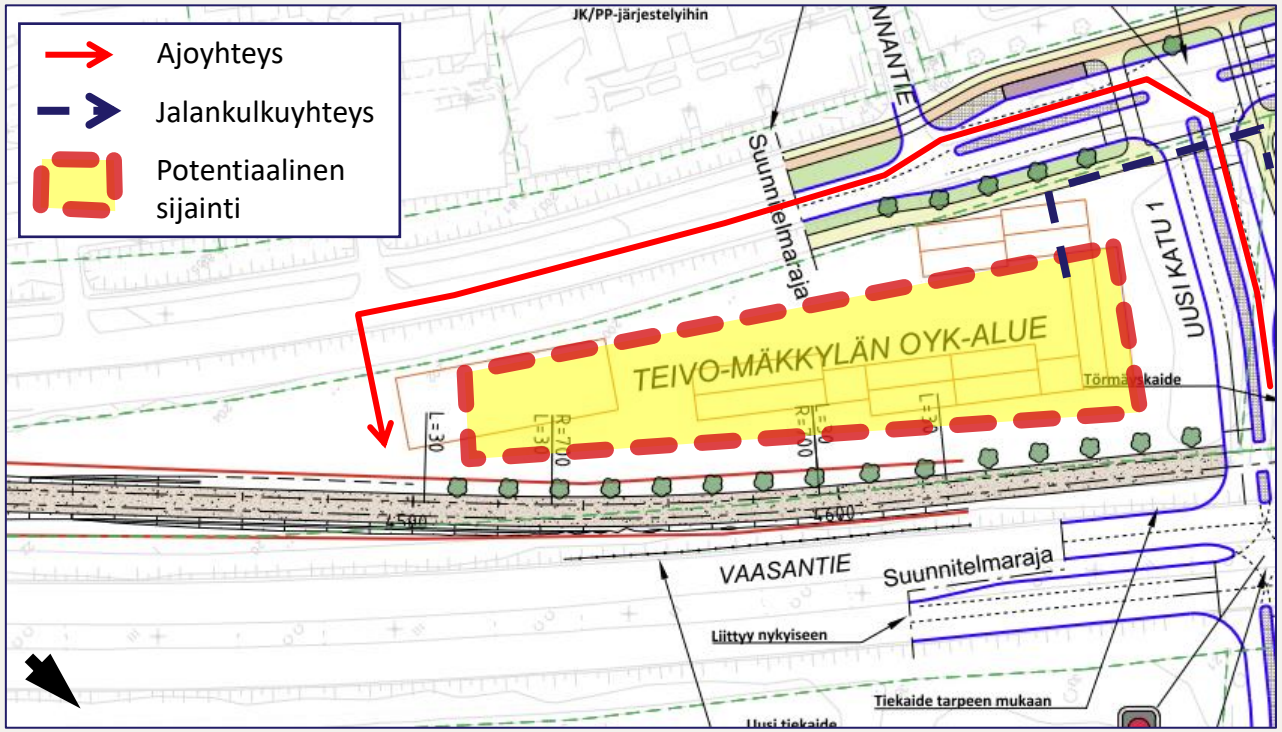
Poikkeama sisääntuloväylältä (kt 65 ja Keijärventie) on noin 300 m. Etäisyys sisääntuloväylältä on varsin lyhyt, mutta eteneminen tapahtuu kohti määränpäätä.

Jalankulkuyhteys olisi noin 100-300 m, mutta yhteys olisi varsin suoraviivainen ja pysäkki on näköetäisyydellä. Jalankulkuyhteys on kohti matkan lähtöpistettä.

Johtopäätös: Kohde soveltuu lopullisessa tavoitetilanteessa liityntäpysäköinniksi. Kohde mahdollistaa merkittävän kokoisen kohteen toteuttamisen pintapysäköintinä liikennevirtoja kokoavaan sijaintiin ilman, että se estää maankäytön kehittämistä.



Kuva 15. Alustava tarkastelu mahdollisesta Mäkkylän liityntäpysäköinnistä. Sisäänajo olisi Mikkolantieltä. (Ylöjärven kaupunki 2025)



Kuva 16. Lielahti-Ylöjärvi raitiotien tarkentava yleissuunnitelma (2022), muokattu

Soppeenmäki

Nykyisin kohteessa on noin 50 ap Matkatien varrella. Liikenteenohjaus on puutteellinen, koska pysäköintiä ei säännellä lainkaan. Alueella esiintyy pitkäaikaista sekä muuta tarkoituksetonta pysäköintiä, koska sen läheisyydessä on paljon muita toimintoja. Tila on haastava ruutujen tehokkaan jäsentelyn kannalta. Nykyisen liikenteenohjauksen mukaisesti kohteeseen saapuminen edellyttää kiertämistä Mikkolantien kautta.

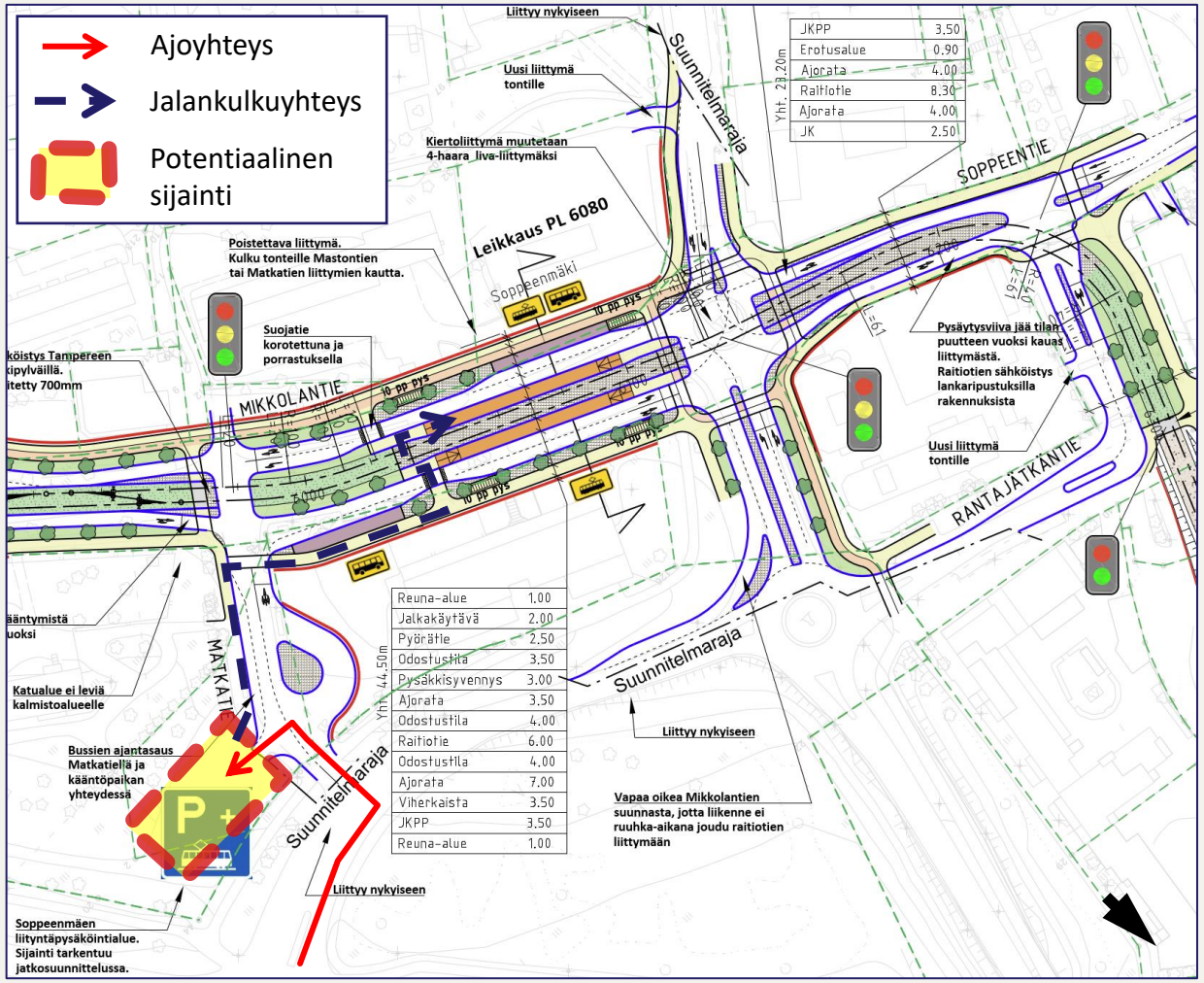
Strategisen sijainnin kannalta nykyinen kohde on pieni eikä aluetta ei ole mahdollista laajentaa. Liityntäpysäköinnin tuominen syvemmälle kaupunkirakenteeseen ei myöskään ole perusteltua, koska aluetta kehitetään jalankulkuvyöhykkeenä.

Sijainti palvelisi erityisesti kt 65 ja vt 3 varrella sijaitsevia alueita. Kuruntien suunnasta tulevat pyritään ohjaamaan jo aiemmin sijaitsevaan kohteeseen. Kohde sijaitsee varsin lähellä Mäkkylää, joten näitä voidaan pitää vaihtoehtoisina ratkaisuina.

Poikkeama sisääntuloväylältä (kt 65) on noin 100 m. Etäisyys sisääntuloväylältä on lyhyt, mutta liittymäjärjestelyt ovat haasteellisia.

Jalankulkuyhteydet olisi noin 100-200 m, mutta se sisältää hieman korkeuseroja eikä täyttä näköyhteyttä ole.

Johtopäätös: Kohde soveltuu väliaikaiseksi liityntäpysäköinniksi ennen raitiotietä, koska alueella on kattavat bussiyhteydet. Lopullisessa tavoitetilanteessa kohde voi soveltua liityntäpysäköinniksi tietyin reunaehdoin. Kohde ei mahdollista merkittävää paikkamäärää, jolloin se voisi palvella lähinnä paikallisesti.



Kuva 17. Lielahti-Ylöjärvi raitiotien tarkentava yleissuunnitelma (2022), muokattu

Räikkä

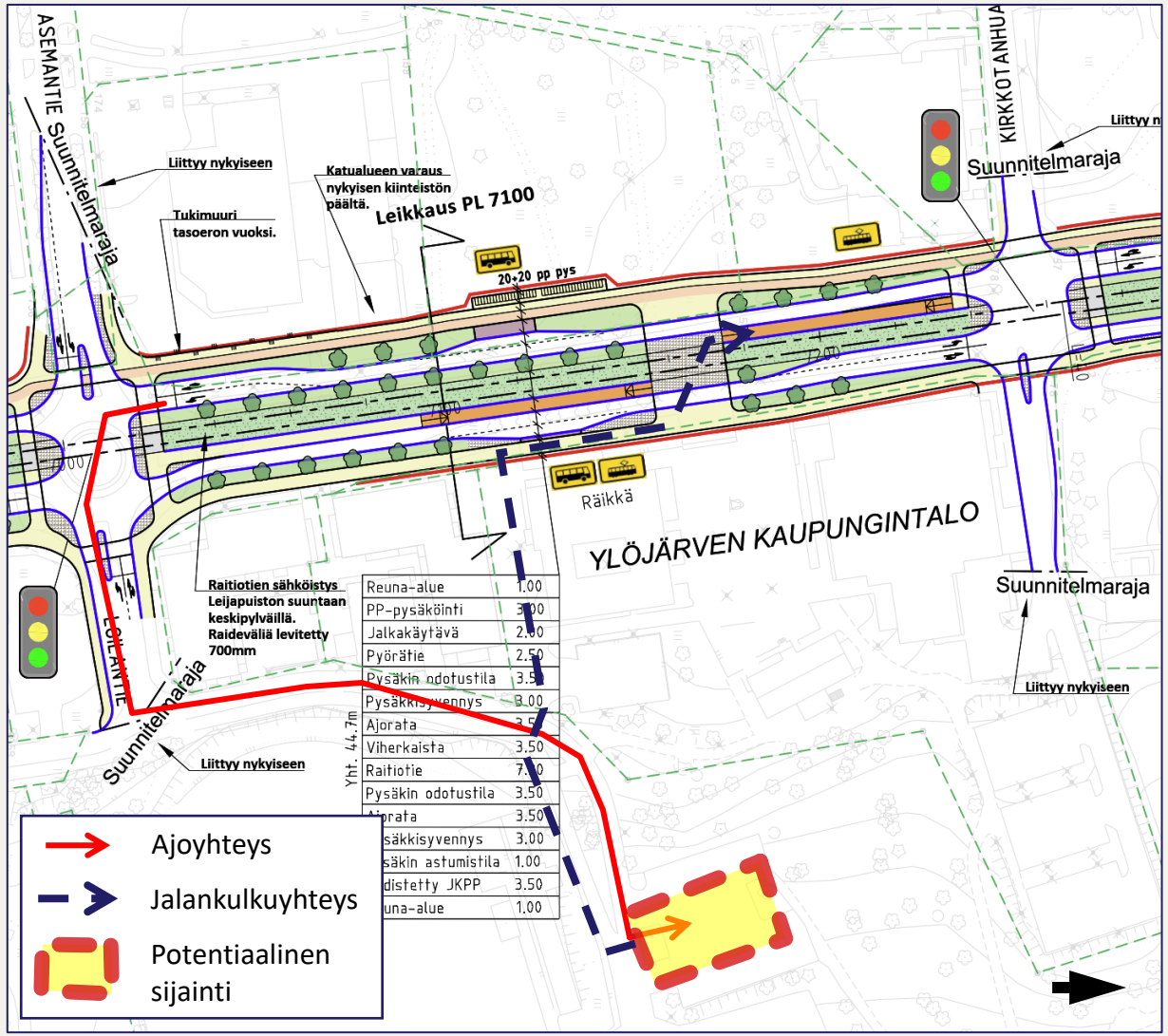
Nykyisin kohteessa on 18 ap liityntäpysäköintikäytössä, mutta niitä ei ole merkitty yksiselitteisesti maastoon. Oletettavasti kohdetta käytetään nykyisin pääasiassa muussa kuin liityntäpysäköintitarkoituksessa.

Sijainti kehittyvän kaupunkirakenteen sisällä ei ole tarkoituksenmukainen ja kohde ohjaisi liikennettä tarpeettomasti tonttikadulle. Paikkamäärä on hyvin pieni.

Poikkeama sisääntuloväylältä (Kuruntie) on noin 200-300 m.

Jalankulkuyhteys olisi noin 200-300 m ja se sisältää huomattavia korkeuseroja. Yhteys voisi myös vaatia opastusta.

Johtopäätös: Kohde ei sovellu liityntäpysäköintikäyttöön lopullisessa tavoitetilanteessa. Kohdetta ei voi pitää perusteltuna myöskään nykytilanteessa.



Kuva 18. Lielahti-Ylöjärvi raitiotien tarkentava yleissuunnitelma (2022), muokattu

Leijapuisto

Nykytilanteessa noin 35 ap pintapysäköintinä väliaikaisesti Prisman pohjoispuolella. Nykytilanteessa kohde ei ole kilpailukykyinen, johtuen mm. joukkoliikennetarjonnasta ja joukkoliikenteen vyöhykejaosta. Nykyiset käyttäjät ovat oletettavasti lähinnä Prisman asiakkaita. Sijainti palvelisi erityisesti Ylöjärven pohjoispuolen alueita Kuruntien varrella.

Pysäköintialueen väylä sijaitsee kuvasta poiketen Kuruntien reunassa. Täten sijoittelua tulee tarkastella uusiksi. Aiemmin osa paikoista on esitetty kellarin pysäköintiin ja osa pysäkin viereisiin ruutuihin. Kellarista ei ole kunnollista yhteyttä pysäkille ja paikat jakautuisivat kahdeksi pieneksi alueeksi. Kohde edellyttäisi paikkojen selkeää rajaamista yhdeksi kokonaisuudeksi tai kaikkien paikkojen yhteiskäyttöisyyttä sekä tehokasta valvontaa.

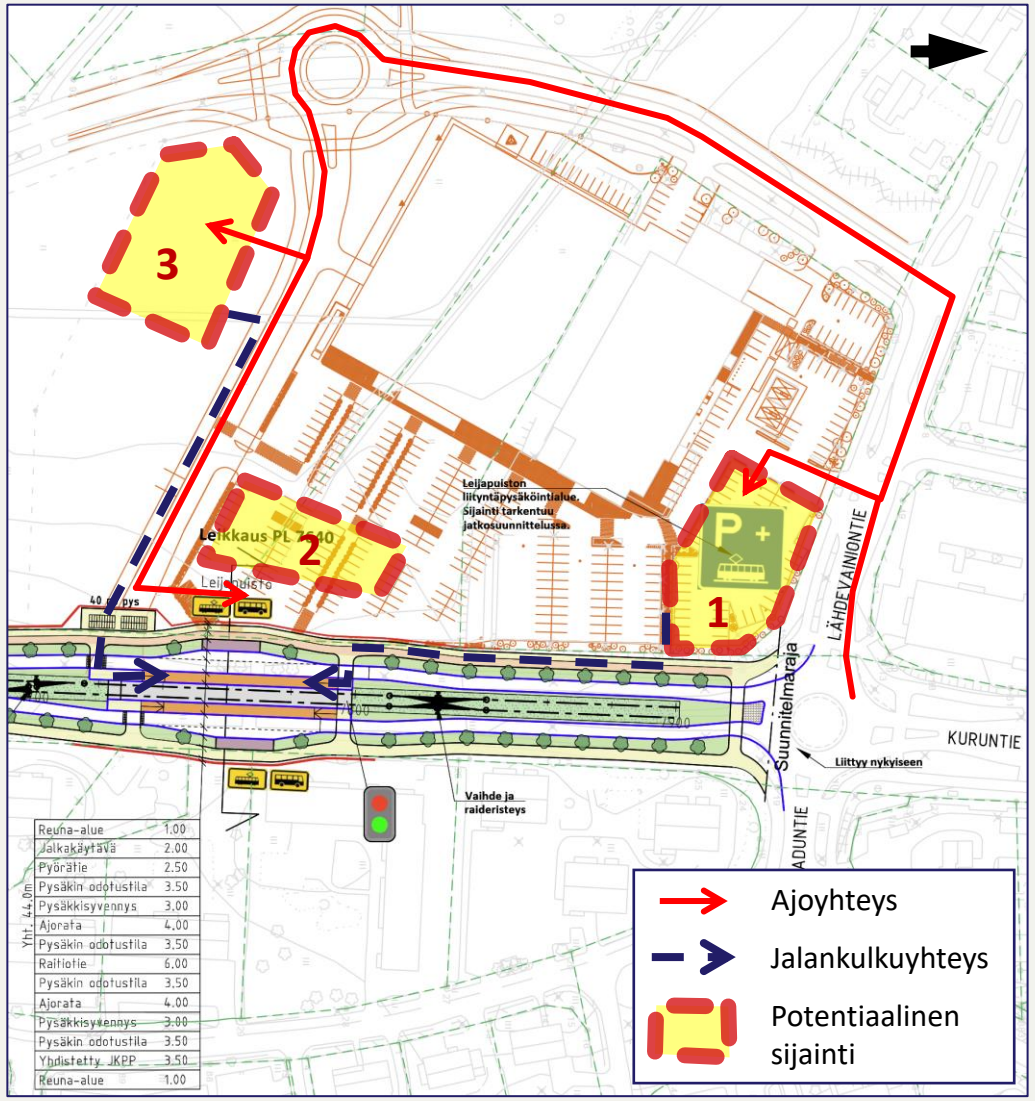
Leijapuiston asemakaavamuutoksessa on esitetty keskitettyä pysäköintilaitosta Prisman ja kirjaston väliseen kortteliin. Valmisteluvaiheen selostuksen (21.5.2025) mukaan laitos voi palvella myös liityntäpysäköintinä. Suunniteltavan korttelin pysäköintitarpeet riippuvat tulevasta asuntotuotannosta, eikä kapasiteettia ei ole tiedossa. P-laitoksen on arvioitu rakentuvan 2032-2033. Paikkojen hajauttaminen kahdelle kiinteistölle voi olla käyttäjän näkökulmasta sekavaa.

Tarkastellut kohteet: (1) nykyinen pintapysäköinti laajennettuna (arviolta 50 ap) ja (2) pintapysäköinti lähempänä pysäkkiä (arviolta 50 ap) ja (3) uusi yhteiskäyttöinen rakenteellinen pysäköinti (arviolta 50 ap). Tarkastellut kohteet 1 ja 2 ovat yhteistyössä kaupallisen toimijan kanssa kaupan kiinteistöllä.

Poikkeama Kuruntieltä on noin 100 m (1), 500-600 m (2) tai 400-500 m (3). Poikkeama on lyhyt nykyisen sijainnin osalta, mutta Oksatiehen tukeutuvat ratkaisut edellyttävät kohtuullisesti ajoa alemmalla katuverkolla.

Jalankulkuyhteys olisi noin 50-200 m ja yhteys olisi suoraviivainen kaikista tarkastelluista sijainneista.

Johtopäätös: Kohde soveltuu liityntäpysäköintikäyttöön lopullisessa tavoitetilanteessa. Nykytilanteessa kohde ei ole kilpailukykyinen liityntäpysäköintikohde sijainnin, joukkoliikenteen vuorotarjonnan sekä lippuvyöhykkeen takia.



Kuva 19. Lielahti-Ylöjärvi raitiotien tarkentava yleissuunnitelma (2022), muokattu

Kohteiden arviointi

Arviointitaulukko

Pysäkkien liityntäpysäköintiin soveltuvuuden arviointiin kehitettiin arviointitaulukko (kuva 20, sivu 38). Taulukon tavoitteena on tunnistaa ne ominaisuudet, jotka vaikuttavat kohteen houkuttelevuuteen tai joilla on laajempia toteutukseen liittyviä vaikutuksia. **Ensimmäisenä arviointikriteerinä tarkastellaan kohteen maanomistusta sekä mahdollisuutta toteuttaa kohde kohtuullisin kustannuksin pintapysäköintinä.** Mikäli pysäkin läheisyydessä ei ole kaupungin omistuksessa olevaa ja käyttöön soveltuvaa maa-aluetta, tai jos yhteiskäytön järjestäminen on haastavaa, kohteen toteuttaminen voi estyä. Vastaavasti jos toteuttaminen vaatii erityisen kalliita rakenteellisia ratkaisuja, voidaan paikkamäärästä joutua tinkimään tai jättää koko kohde toteuttamatta, jos kustannukset ylittävät potentiaaliset hyödyt. Tällaisessa tilanteessa muilla arvioitavilla ominaisuuksilla ei ole merkitystä.

Tavoitteena on, että arviointitaulukkoa voidaan jatkossa käyttää myös muiden kuin tämän työn kohteiden arviointiin. Taulukkoa käytettäessä on tärkeä huomioida, että se on lähtökohtaisesti tarkoitettu raitiotien liityntäpysäköintejä varten. Taulukon käyttö edellyttää myös kohteen käyttötarkoitusluokittelun huomioimista eli vertailua tulee suorittaa saman käyttötarkoitusluokituksen kohteiden välillä. Taulukko ei anna suoraa vastausta kohteen soveltuvuudesta, mutta mitä enemmän kyllä -vastauksia ominaisuuksien täyttymisestä kertyy, sitä paremmin kohde soveltuu liityntäpysäköintiin.

Lielahti-Ylöjärvi välin arviointi

Lielahti-Ylöjärvi raitiotien pysäkkejä on arvioitu alueiden pitkän aikavälin tavoitetilanteiden näkökulmasta.

Arvioinnin perusteella tavoitetilanteessa **Tampereen puolella (keskustan kohde) suositeltavin sijainti olisi Hiedanrannan alue** (Ensisijaisesti Hiedanranta, mutta vaihtoehtoisesti Enqvistinkatu, jos yhteiskäyttöinen toteutus yksityisten kiinteistöjen kanssa näyttäytyy toteutuskelpoisena). Lopulliset ratkaisut riippuvat vahvasti maankäytön kehittymisestä ja kt 65 kehittymisestä sekä siitä, kuinka vahvasti keskustapysäköintiä pyritään ohjaamaan etäämmälle. Samoin pysäköintiratkaisut sekä kiinteistöjen omistusjärjestelyt vaikuttavat myös merkittävästi siihen, mihin tavoitetilanteessa rakenteellisesti toteutettavat paikat voivat sijoittua. Ensisijaisesti lopullisessa tilanteessa tulisi pyrkiä järjestämään liityntäpysäköinti yhteiskäyttöisesti alueen muiden toimintojen pysäköinnin kanssa.

Ylöjärven puolelta suositeltaviksi kohteiksi on tunnistettu Teivo (paikallinen kohde), Mäkkylä (strateginen kohde) ja Leijapuisto (paikallinen kohde). Teivon osalta kohteen toteutus riippuu alueen keskitetystä pysäköintiratkaisusta sekä tapahtumapysäköinnin yhteiskäytön mahdollisuuksista. Vastaavasti Leijapuistossa toteutustapa riippuu alueen kiinteistöjen pysäköintiratkaisuista.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

Tarkasteltujen kohteiden arviointitaulukko

		Keskustan kohde			Paikallinen kohde			Strateginen kohde		Paikallinen kohde		
Teemat		Hiedanranta	Enqvistinkatu	Lielahtikeskus	Myllypuronkatu	Teivo 1	Teivo 2	Mäkkylä	Soppeenmäki	Räikkä	Leijapuisto 1 tai 2	Leijapuisto 3
Järjestämisen lähtökohdat	Kaupungin maanomistus	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä
	Mahdollisuus toteuttaa kustannustehokkaasti pintapysäköintinä (matala €/ruutu)	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
	Voi määrittää täysin kohteen toteuttamismahdollisuuden. Jos ei ole kaupungin maanomistusta, liityntäpysäköinti vaatii todennäköisesti yhteiskäyttöisiä pysäköintiratkaisuja, jotka edellyttävät kiinteistönomistajan halukkuutta edistää niitä.											
Sijainti	Sijainti lähellä kaupungin sisääntuloväylän kauimmaista mahdollista pistettä raitiotien varrella	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä
	Sijainti seudullisen kaupunkirakenteen ulkopuolella tai reunalla (ei kilpaile liityntälinjojen kanssa)	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei
	Sopiva pysyväksi sijainniksi (ei estä kaupunkikehitystä)	Kyllä	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä
	Kilpailukykyinen matka-aika keskustaan huipputuntien aikaan	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Ajoyhteys	Lyhyt etäisyys sisääntuloväylältä (alle 500 m)	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä
	Kohde saavutettavissa ilman läpiajoliikenteen ohjautumista alemmalle katuverkolle	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
	Näköyhteys tai mahdollisuus opastaa selkeästi kaupungin sisääntuloväylältä	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
	Kohteen saavuttaminen mahdollista ilman ajamista merkittävästi poispäin lopullisesta määränpäästä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä
	Sujuvat ja selkeät liittymäjärjestelyt kohteeseen	Kyllä	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä
Sujuva ja esteetön jalankulkuyhteys	Lyhyt kävelyetäisyys pysäkille (alle 200 m)	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä
	Jalankulkyhteys on portaaton ja korkeuserot vähäisiä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä
	Kadunylityksiä korkeintaan yksi	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä
	Näköyhteys liityntäpysäköinnistä raitiotiepysäkille	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Ei
Infrajärjestelyt	Mahdollisuus vähintään 100 pysäköintipaikalle	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Kyllä
	Sosiaalinen valvonta	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
	Yhteensä "Kyllä" arvioita	10	11	4	8	13	8	16	13	3	14	12

Kuva 20. Tarkasteltujen kohteiden arviointitaulukko

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

6. Suositukset ja kehityspolku

Tampereen Ratikka

TAMPERE

YLÖJÄRVI

Kysyntäpotentiaalin arviointi

Yleisesti

Liityntäpysäköintien kohdekohtaisten paikkamäärien määrittely on hyvin suurpiirteistä. Kohteiden paikkamäärä ei ole yksittäisen ruudun tarkkuudella merkityksellistä, vaan olennaista on suuruusluokka. Työssä on pyritty arvioimaan paikkamäärää noin 50 paikan tarkkuudella. Liityntäpysäköinnin kysyntä riippuu itse kohteen ominaisuuksien lisäksi vahvasti keskustapysäköinnin hinnoittelusta ja sääntelystä.

Liityntäpysäköinnin kysyntäpotentiaalin arviointi Lielahti – Ylöjärvi ratahaaralla

Pysäköintialueiden kysyntäpotentiaalia on arvioitu Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja tavoitetila 2040 (2021) –työn käyttäjämääräennusteeseen sekä nyt tehtyyn rekisterikilpikuvaukseen pohjautuen. Työssä on ennustettu liityntäpysäköinnin käyttäjäpotentiaalia vuosille 2025 ja 2040 Talli-mallin liikenne-ennusteiden pohjalta. Kun vuodelle 2025 ennustettua keskimääräisen vuorokauden kysyntää verrataan rekisterikilpikuvauksen tuloksiin vaikuttaisi siltä, että liityntäpysäköinnin käyttäjiä olisi Tampereen länsipuolella ennustettua potentiaalia enemmän. Tässä työssä päädyttiin olettamaan, että liityntäpysäköinnin potentiaali on tulosuunnalla realisoitunut odotettua nopeammin vuosien 2016 ja 2025 välillä. Jatkossa kysynnän kasvu hidastuu arvioidusta ja vuonna 2040 käyttäjäpotentiaali vastaa taas tehtyä ennustetta.

Liityntäpysäköintialuekohtaista kysyntäpotentiaalia arvioitaessa pitäydyttiin pääsääntöisesti samoissa lähtöoletuksissa, kuin mitä Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja tavoitetila 2040 (2021) –työssä oli käytetty. Suurimpana paikkamäärään vaikuttavana olettamana on, että vuonna 2040 kaikki joukkoliikenteen kasvuun liittyvät liityntämatkat tehdään joko jalan tai pyörällä. Myös autoilusta joukkoliikenteeseen siirtyvistä matkoista 30 %:ssa matka joukkoliikennepysäkille tehdään pyörällä. Koska liityntäpysäköinnille on vahvaa kysyntää Tampereen seudulla, arvioitiin paikkalaskelmissa aikaisemmasta työstä poiketen liityntäpysäköintipaikkojen käyttöasteolettamaksi 85 % (aikaisemmassa työssä käyttöasteolettama oli 75 %:a).

Kun Lielahti – Ylöjärvi ratahaaralla potentiaalisiksi tunnistettujen liityntäpysäköintialueiden kysyntää arvioitiin käyttäjäpotentiaaliin pohjautuen oletettiin liityntäpysäköintimahdollisuutta hyödyntävien ajoneuvojen jakautuvan lähtöpostinumeroalueille samassa suhteessa, kuin nykytilanteessa (2025 rekisterikilpikuvauksen tulosten perusteella). Arviossa ajoneuvot haluavat pysäköidä ensimmäiselle ratahaaran liityntäpysäköintialueelle, joka tulee vastaan matkalla Tampereen keskustaan ja väärään suuntaan em. matkan kannalta ajoneuvot eivät mielellään aja. Näillä reittioletuksilla laskettiin kuvassa 21 esitellyn mukaiset vähimmäispaikkamääräarviot arviointitaulukon pohjalta liityntäpysäköinnille potentiaalisimmiksi tunnistetuille kohteille.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

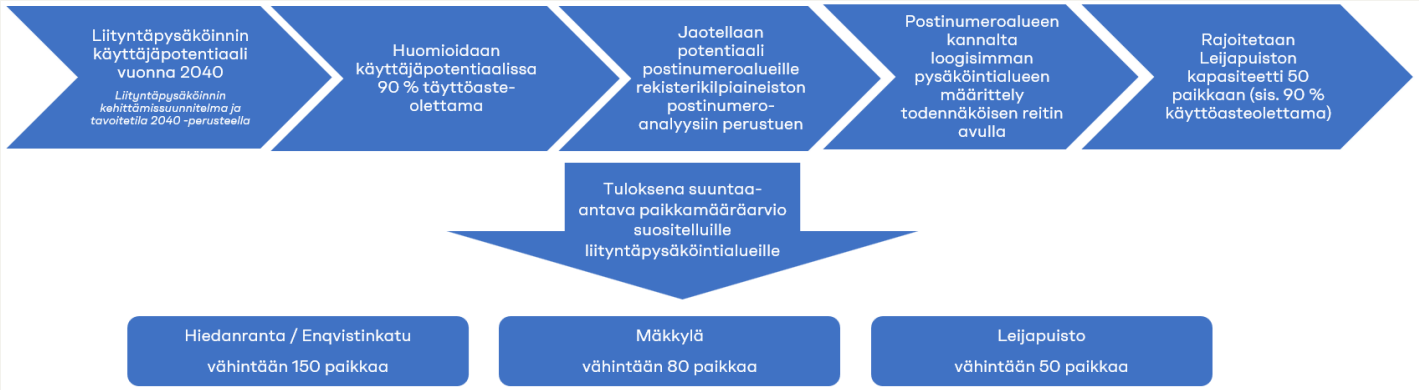
Kysyntäpotentiaalin arviointi

Tavoitetilanteessa (2036→) raitiotien liikennöidessä Ylöjärvelle liityntäpysäköinnin kysyntäpotentiaaliksi arvioidaan:

- Hiedanrannan alueelle vähintään vähintään 160 autopaikkaa
- Mäkkylään vähintään 90 autopaikkaa
- Leijapuistoon vähintään 50 autopaikkaa

Huomioitava on, että kyse on kysynnän kautta muodostetuista vähimmäispaikkamääristä. Kysyntään vaikuttavat mm. keskustan sekä itse liityntäpysäköinnin pysäköinnin hinnoittelu ja sääntely, kuinka hyvin joukkoliikenteen liityntälinjat toimivat ja missä määrin pysäkille todellisuudessa kuljetaan kävellen sekä pyörällä.

Reititykseen perustuvissa laskelmissa ei ole huomioitu liityntäpysäköinnin järjestämistavan vaikutuksia paikkamäärän toteutettavuuteen tai taloudellisuuteen.



Kuva 21. Kysyntäpotentiaalin arvioinnin prosessikuvaus ja vähimmäispaikkamääräarviot seuraavaan tasakymmeneen pyöristettynä.

Seuraavilla sivuilla on esitetty kehityspolku nykytilanteesta aina tavoitetilanteeseen vuodesta 2036 eteenpäin, jolloin raitiotie liikennöi Hiedanrannasta Ylöjärvelle. **Tavoitetilanteessa esitetyissä paikkamääräarvioissa on otettu huomioon kysyntäpotentiaalin lisäksi myös toteutettavuus ja Ylöjärven keskitetyn pysäköinnin suunnitelmat.** Tämän vuoksi määrät eroavat kysyntäpotentiaalin määristä.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI

e. Kehityspolku, v. 2026→

Jatkuvat toimenpiteet (käynnistys raitiotien suunnittelun aikana)

Kevyet infratoimenpiteet

- Alueiden liikenteenohjauksen päivittäminen tarkoituksenmukaiseksi
  - Matkatien merkitseminen liityntäpysäköinniksi maastossa
  - Ylimääräisten kohteiden poistaminen maastosta (Ravirata, Räikkä)
- Joukkoliikenne- ja kävelyvyöhykkeiden vahvistaminen sekä kestävän liikkumisen priorisoiminen suunniteltujen pysäkkien ympäristössä
  - Esim. jalankulkuverkon tiheys, pyöräliikenteen liityntäyhteydet ja laatukäytävät sekä pyöräpysäköinti

Kohteiden tehokas operointi

- Sääntelyn tarkentamisen ensimmäisen ns. kevyen vaiheen kokeilu pysäköinnin valvonnan mahdollistamiseksi Hiedanrannassa ja Matkatiellä (yöpysäköintikielto klo 02-04 ja 12 h aikarajoitus)
- Pysäköintioperaattori-mallin edistäminen, jonka ensimmäisessä vaiheessa pysäköintioikeus määritetty sovelluspohjaisesti. Tavoitetilanteessa kohteiden alennettu hinta tai maksuttomuus on sidottu joukkoliikennelippuun, joka vaatii integraation Nyssen lippujärjestelmään.

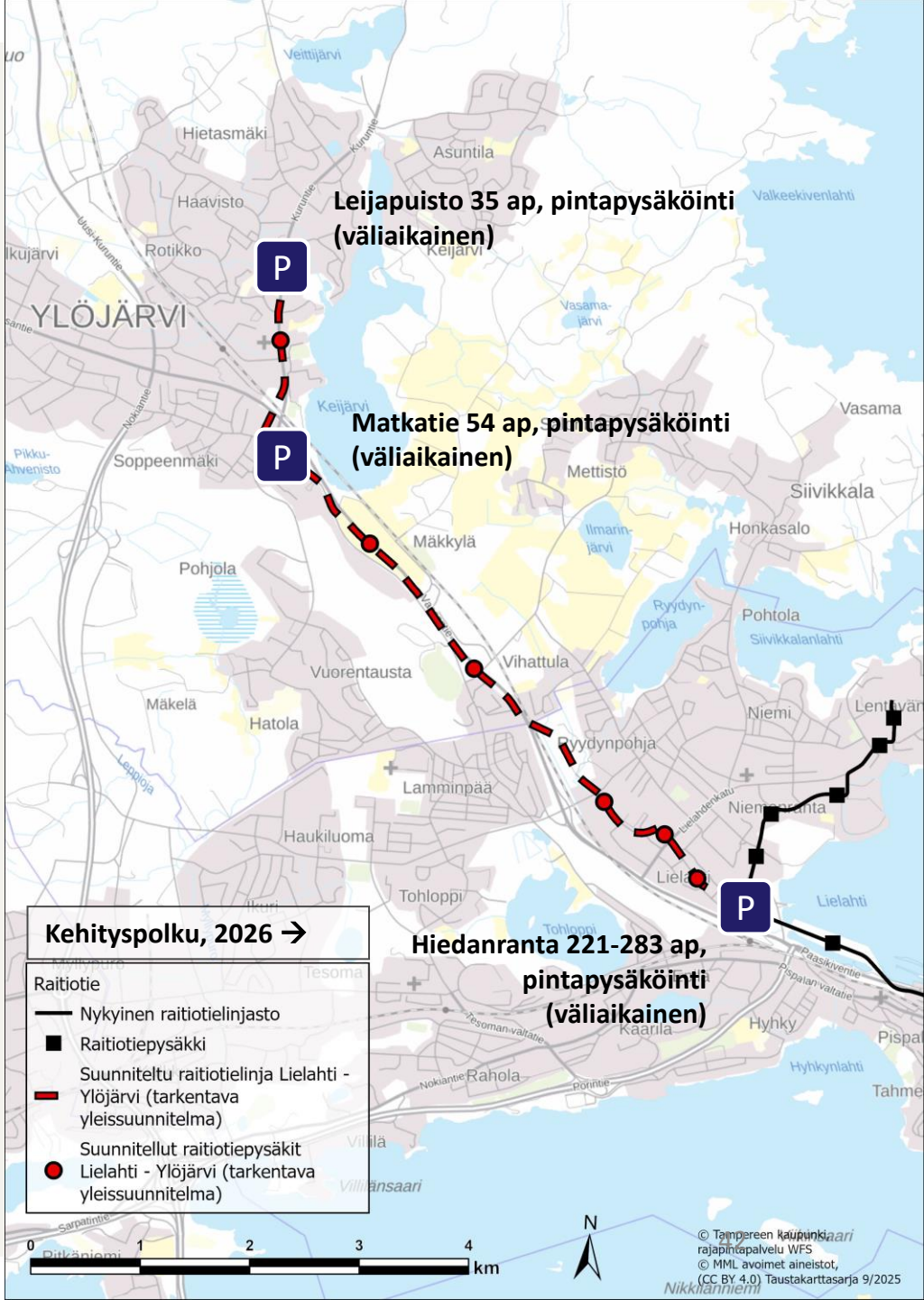
Joukkoliikenne

- Maksuvyöhykkeiden ja raitiotien liityntälinjojen tarkastelu raitiotien suunnittelun yhteydessä
- Nyssen lippujärjestelmän kehittäminen siten, että liityntäpysäköinnin pysäköintioikeus on mahdollista sitoa tulevaisuudessa joukkoliikennelippuun

Liikkumisen ohjaus

- Kestävää liikkumista priorisoivan yhdyskunta- sekä liikennejärjestelmäsuunnittelu
  - Esimerkiksi joukkoliikenteeseen tukeutuva kaupunkikehitys, pysäköinnin strateginen suunnittelu sekä liikenneverkon toiminnallisen jäsentelyn tarkentaminen
- Liityntäpysäköintipaikoista viestiminen tuoden vahvemmin esille myös joukkoliikennekäytävän kauempia kohteita. Lisäksi suunniteltavan raitiotien myötä uusista kehitettävistä liityntäpysäköintikohteista viestiminen.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI



e. Kehityspolku, v. 2032-2036

Keskipitkä aikaväli (käynnistys mahdollisen raitiotien rakentamisen aikana)

Infratoimenpiteet

- Uudet liityntäpysäköintikohteet ensivaiheessa pintapysäköintinä raitiotien rakentamisen yhteydessä
    - Hiedanrannan alueen liityntäpysäköinnin kehittyminen riippuu muista hankkeista (kt 65 ja maankäyttö), mutta oletettavasti pintapysäköinti voi säilyä niiden alkamiseen asti
    - Liityntäpysäköinti siirtyy Soppeenmäestä Mäkkylään
    - Leijapuiston kehittämisvaihtoehdon valinta ja sen toteuttaminen (pintapysäköinti vai rakenteellinen)
- Dynaaminen opastusjärjestelmä keskeisistä saapumissuunnista (kt 65)

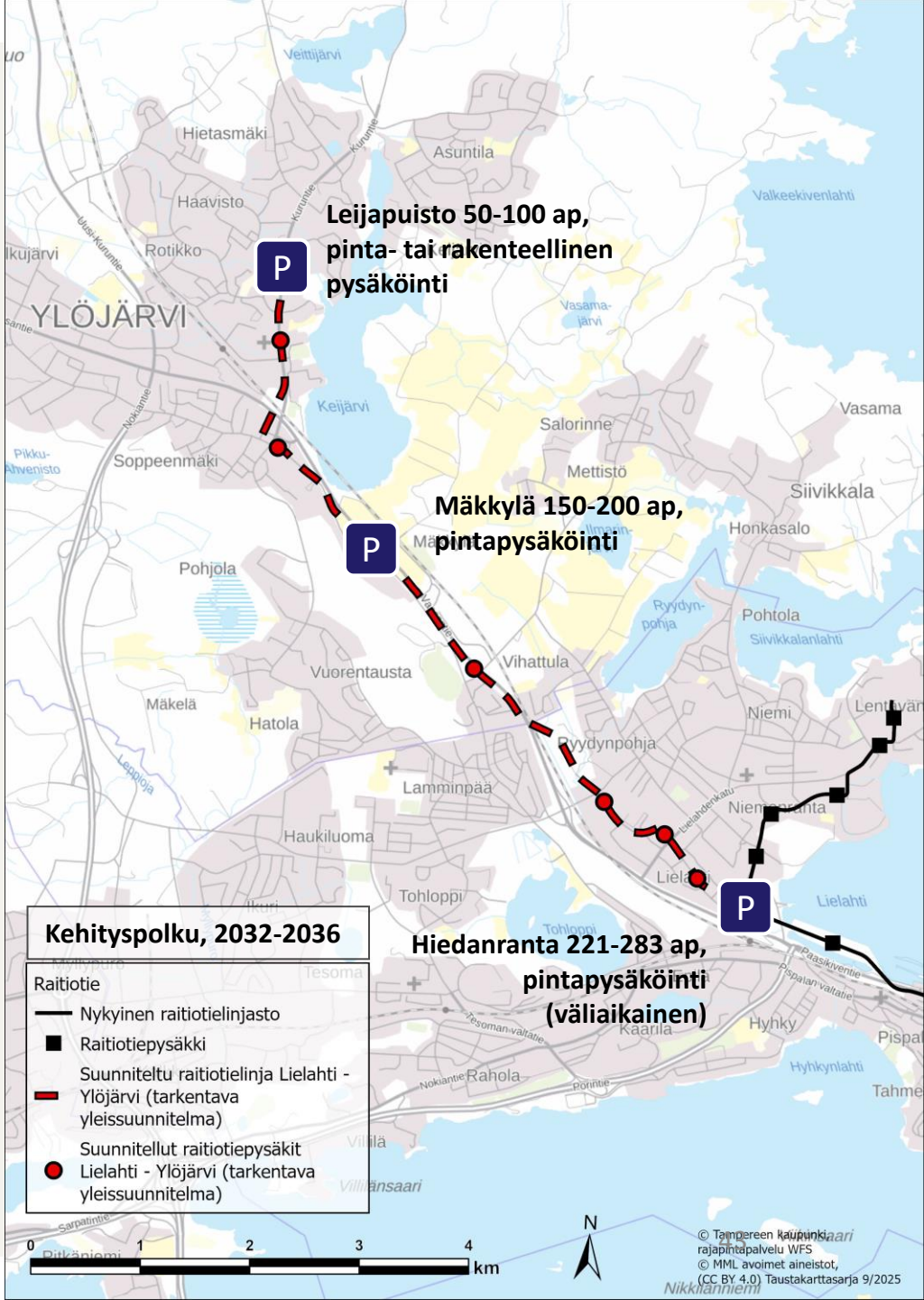
Kohteiden tehokas operointi

- Liityntäpysäköintikohteiden vyöhykkeittäin porrastettu sääntely ja hinnoittelu toteutettuna esim. pysäköintisovelluksen avulla (Pysäköintioikeuden sitominen joukkoliikenteen lippujärjestelmään, jos teknisesti mahdollista, mutta mahdollista toteuttaa myös ilman.)
    - Hiedanrannan alueella kysyntään perustuva hinnoittelu ja Ylöjärven puolella ainakin aluksi maksutonta
    - Pysäköintituotteiden ajallinen porrastaminen (Hiedanranta 10 h ja Ylöjärvi 12 h)
    - Mahdollisuus pidentää pysäköintiaikaa tuntiveloituksella ja tarvittaessa luopua yöllisestä pysäköintikiellosta

Liikkumisen ohjaus

- Pysäköinnin hinnoittelun laajentaminen Tampereella keskustassa sekä raitiotiekäytävän alakeskustoissa
- Liityntäpysäköinneistä viestimisen painottaminen erityisesti uusiin kohteisiin
- Jalan ja pyörällä taitettaviin liityntämatkoihin kannustaminen sekä olosuhteiden kehittäminen

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI



e. Kehityspolku, v. 2036 →

Pitkä aikaväli (suunnitteilla oleva raitiotie valmistunut tai liikennöinyt Leijapuistoon jo joitakin vuosia)

Infratoimenpiteet

- Hiedanrannan alueen liityntäpysäköinnin kehityspolut riippuvat muista hankkeista (kt 65 ja maankäyttö) sekä maanomistajien ratkaisuista.
- Hiedanrannan paikkamäärä riippuu vahvasti siitä, kuinka paljon keskustapysäköintiä halutaan ohjata lähimpiin liikenteellisiin solmupisteisiin.

Maankäytön kehittyminen pysäkkien ympäristössä

- Mahdollinen siirtymä kohti rakenteellista pysäköintiä erityisesti Hiedanrannan alueella (Enqvistinkatu/Hiedanranta) sekä mahdollisesti jollain pidemmällä aikavälillä Mäkkylässä

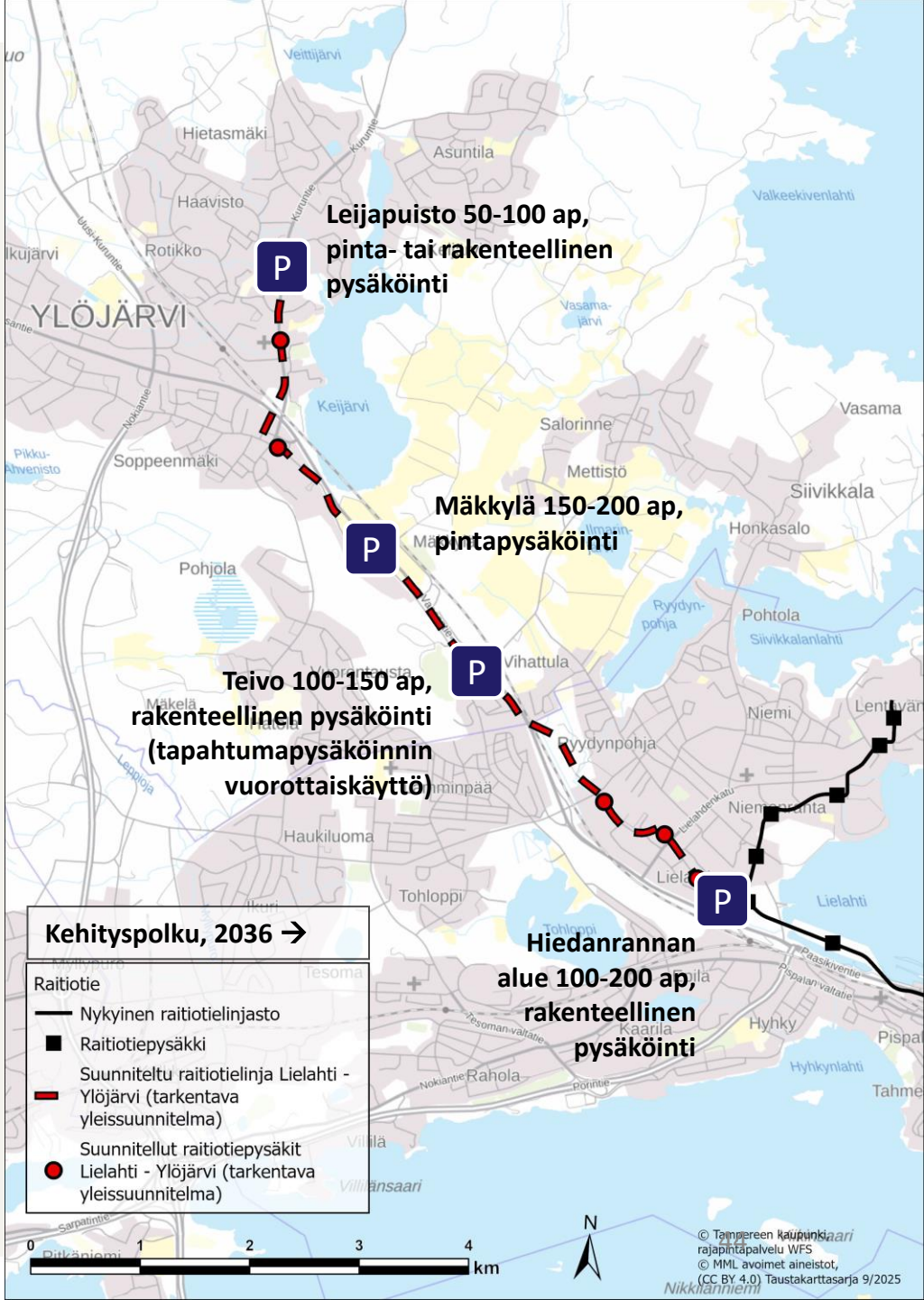
Kohteiden tehokas operointi

- Operointimallin kehittäminen ja käyttöönotto siten, että pysäköintioikeus tai alennettu pysäköintimaksu on sidottu joukkoliikennelippuun

Liikkumisen ohjaus

- Tampereen keskustassa sekä raitiotiekäytävän alakeskustoissa pysäköinnin sääntely siten, että ohjataan liityntäpysäköintiin vahvemmin
- Jalan ja pyörällä taitettaviin liityntämatkoihin kannustaminen sekä olosuhteiden kehittäminen
- Liityntäpysäköintikohteiden vaikutusten arviointi.

Tampereen Ratikka TAMPERE YLÖJÄRVI



Tampereen Ratikka

// Muutakin kuin matka //