

16.11.2020

Tampereen kaupunki
Liikenneinsinööri Timo Seimelä
Liikennejärjestelmäsuunnittelu
PL 487
33101 TAMPERE

LAUSUNTO TAMPEREEN YDINKESKUSTAN PYSÄKÖINNIN YLEISSUUNNITELMASTA

Kiinteistöliitto Pirkanmaasta

Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry on kiinteistönomistajien edunvalvoja ja kiinteistöalan asiantuntijaorganisaatio Pirkanmaalla. Yhdistykseen kuuluu yli 3 000 jäsenkiinteistöä, pääasiassa asunto-osakeyhtiötyyppisiä asuinkerros- ja rivitaloyhtiöitä, joissa asuu yli 180 000 pirkanmaalaista. Jäsenistöön kuuluu sekä omistus- että vuokrataloikiinteistöjä. Yhdistys on valtakunnallisen Suomen Kiinteistöliiton jäsenyhdistys.

Tampereen kaupunki on pyytänyt Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry:ltä lausuntoa koskien Tampereen ydinkeskustan pysäköinnin yleissuunnitelman luonnosta. Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry kiittää tästä mahdollisuudesta ja antaa seuraavanlaisen lausunnon.

Lausunto Tampereen kaupungin ydinkeskusta muuttuu tällä hetkellä ennen näkemättömällä nopeudella ja rakentamisen volyyymilla. Kiinteistöjen uudis- ja korjausrakentaminen sekä joukkoliikenteen uudistaminen luo keskustassa liikkumiselle ja pysäköinnille merkittäviä haasteita.

Auto- ja pyöräpysäköintiä koskevien linjausten tulisi olla sellaisia, että niitä koskevat muutokset ja investointipäätökset ovat kestäviä. Pysäköintiratkaisuilla on suuria vaikutuksia niin keskusta-asumiseen, liike-elämään kuin Tampereen kaupungin vetovoimaan matkailukohteena. Liikkumisen osalta muuttujia on monia; asukasmäärän muutos, joukkoliikenteen muutos, yksityisautoilun kehitys sekä kevyen liikenteen inframuutokset ja kasvu. Monen muuttujan vaikutuksia onkin syytä arvioida riittävän lyhyin syklein, esimerkiksi valtuustokausittain.

Yleissuunnitelmaluonnoksessa auto- ja pyöräpysäköinnin osalta on arvoitu muutoksia sekä passiivisen (=autoistuminen) että aktiivisen (=kestävä kasvu) toimintamallin kautta. Passiivisen mallin ennuste siitä, että tiivistyvässä kaupunkirakenteessa autoilu, samoin kuin pysäköintipaikkojen tarve lisääntyy, on kestävä.



Pysäköintipaikkojen lisääminen merkitsisi rakenteellisen pysäköinnin järjestämistä, joka ei ole kiinteistönomistajien intresseissä. Aktiivinen pysäköintimalli, jossa pysäköintipaikkojen määrä pyritään keskustan asukas- ja asiakasmäärien kasvusta huolimatta pitämään ennallaan, on tavoiteltavampi vaihtoehto. Tähän pääseminen edellyttää useita erilaisia pysäköinnin tehostamista edistäviä toimenpiteitä sekä kevyen ja joukkoliikenteen suosion kasvua.

Kiinteistöliitto Pirkanmaa on aiemmin lausunut Tampereen pysäköintipolitiikkaan liittyen, että kevyttä ja joukkoliikennettä suosivat ja toisaalta yksityisautoilua vähentävät liikenteelliset ratkaisut vaikuttavat yhtä lailla ydinkeskustan asuinkiinteistöjen asukasrakenteeseen, kuin myös yritysten palvelurakenteeseen. Muutokset nopeuttavat kehitystä, jossa ydinkeskustaan hakeutuu asukkaiksi erityisesti opiskelijoita ja seniori-ikäistä väestöä, joille auto ei ole välttämättömyys. Keskusta-asumisen kynnys kohoaa esimerkiksi työkäisille autoa käyttäville sekä lapsiperheille autopaikoituksen saamisen vaikeutuessa ja pysäköinnin kallistuessa. Kaupan ja palveluyritysten osalta muutos johtanee ydinkeskustassa pelkistetympään palvelutarjontaan.

Kadunvarsi- ja pintapysäköintipaikkojen vähentäminen ja pysäköinnin siirtyminen pysäköintilaitoksiin nostaa vääjäämättä pysäköinnin hintaa. Myös keskustan asukas- ja asiakasmäärien kasvu tekee pysäköinnistä hintoja nostavan niukkuustekijän. Hintojen nousu kohdistuu yhtä lailla tilapäispysäköintiin, pysäköintipaikkojen vuokriin kuin autopaikkojen myyntihintoihinkin.

Pysäköinnin hinnalla on vaikutusta asumiskustannuksiin ja liikkeiden asiakasvirtoihin. Nykyinen pysäköintipolitiikka eriyttää pysäköinnin omaksi palvelukseksi, jolla tulee olla oma kustannuksia vastaava hintansa. Periaatteena on ”joka käyttää, se maksaa”. Usealle kaupunkiasukkaalle pysäköinti on kuitenkin asumiseen liittyvä välttämättömyys, jonka kustannus yhdistyy suoraan asumiskustannuksiin. Vastaavasti keskustan liikkeenharjoittajille koko ajan kallistuva asiakaspysäköinti merkitsee korkeampaa asiakkaiden asiointikynnystä. Tästä johtuen myös pysäköintikustannusten kehitystä tulisi laskelmin seurata ja arvioida.

Ydinkeskustan pysäköinnin toimivuutta koskevat ratkaisut ovat hyvin pitkälle kaupungin ohjattavissa. Tämä edesauttaa kokonaisvaltaisen ja yhtenäisen järjestelyn aikaansaamista. Vaikutusmahdollisuudet yksityisten kiinteistönomistajien tonttipysäköintiin sen sijaan ovat rajalliset. Oletettavaa onkin, että pysäköintiä koskevia muutoksia tapahtuu näillä tonteilla hyvin hitaasti. Pysäköinnin tehostamistoimille, kuten esim. vuorottelupysäköinnin käyttöönotolle voi olla vaikeaa löytää tahtotilaa yksityiskiinteistöissä. Taloyhtiöympäristössä autopaikoitus on usein saatettu ”betonoida” yhtiöjärjestyksiin sisältyviin oikeuksiin, jolloin muutosten tekeminen edellyttää jopa yksityisten osakkeenomistajien suostumuksia.

Useissa 1960- ja 1970-luvuilla rakennetuissa keskusta-alueen taloyhtiöissä on nykyisin käyttämättömiä pysäköintipaikkoja. Näiden paikkojen saamista tehokkaampaan käyttöön voisi taloyhtiöiden osalta porkkanoida mahdollisuus



älykkäiden pysäköintisovellusten avulla tapahtuvaan vuokraukseen ja lisätuloihin. Muutoinkin ydinkeskustan saavutettavuus ja pysäköinnin tehokkuus tarvitsee toimiakseen helppokäyttöisiä järjestelmiä.

Kaupungin ydinkeskusta on lisä- ja täydennysrakentamisen osalta parasta potentiaalia. Näiden hankkeiden yhtenä merkittävimpänä haasteena on autopaikkojen pysäköintijärjestely, joka joko mahdollistaa tai estää hankkeen toteutumisen. Autopaikkanormin lieventäminen tai autopaikkojen korvaaminen muilla keinoin (esim. yhteiskäyttöauto, vuorottaispysäköinti) voi edistää hankkeita.

Yleissuunnitelma nojaa erittäin vahvasti pyöräilyn kasvuun ydinkeskustassa. Pyöräilyn yleistymisen pullonkaulaksi voi tulla pyöräilypaikkojen luominen. Olemassa olevissa kiinteistöissä on usein melko niukasti tiloja pyörille. Yksityisillä kiinteistöillä pyöräpaikkojen lisäämiseen ei välttämättä löydy investointihalukkuutta edes suurissa korjaushankkeissa, ellei rakennuslupa sitä edellytä. Vaikka paikkoja haluttaisiinkin lisätä, on niiden toteuttaminen tilasyistä monissa kiinteistöissä haasteellista. Näin ollen pyöräpysäköintipaikkojen volyymin lisääminen vaatinee useiden yleisten pyöräpysäköintipaikkojen järjestämistä. Tämä järjestely jäänee pitkälti kaupungin ja pysäköintioperaattoreiden varaan.

Voimassa olevassa pysäköintinormissa todetaan, että ”Pyöräpaikkoja edellytetään toteutettavaksi kaikissa rakennushankkeissa.” Maininta on tulkinnanvarainen ja kaipaa täsmennystä, tarkoitetaanko kaikilla rakennushankkeilla lisä- ja täydennysrakentamishankkeita vai muitakin korjaushankkeita niiden laajuuteen ja laatuun katsomatta.

Ydinkeskustan pysäköintijärjestelyissä joudutaan pysäköintiä järjestämään yhä enemmän muualla kuin omalla tontilla. Kasvavat etäisyydet vaikuttavat pysäköintipaikkojen käytettävyyteen ja haluttavuuteen. Ennen kaikkea pyöräpysäköintipaikkojen tulisi sijaita mahdollisimman lähellä asuntoa tai työpaikkaa. Velvoitepaikkojen osalta tulisi pystyä käyttämään tapauskohtaista harkintaa pysäköintinormista joustamisesta, jottei kiinteistönomistajien kustannettavaksi tulisi kaukana olevia, epäkäytännöllisiä ja kalliita velvoitepaikkoja.

KIINTEISTÖLIITTO PIRKANMAA RY

Jorma Koutonen
toiminnanjohtaja