

Lempäälän kunnan pysäköintiohjelma



Tiivistelmä

Työssä on toteutettu Lempäälän kuntaan pysäköintiselvitys, jonka avulla luodaan yhtenäiset periaatteet moottoriajoneuvojen pysäköinnille osana kunnan maankäytön suunnittelua ja rakentamista. Työ on osa kunnan strategista kehitystä ja sen tavoitteena on parantaa kuntakeskusten liityntäpysäköintipaikkojen toimivuutta ja yhtenäistää aluekohtaisia pysäköintiperiaatteita. Ohjelman tavoitteena on kehittää ja tehostaa Lempäälän kunnan pysäköintiä osana kaavoitusta ja matkaketjuja - tukien joukkoliikenteen ja kunnan saavutettavuutta sekä paikallisen elinkeinoelämän tarpeita. Erityinen huomio on kohdistettu kuntakeskuksen sekä Sääksjärven seudullisille muutospainalueille.

Nykytilanteessa Lempäälän kuntakeskuksessa on toiminnassa pysäköintihalli sekä kaksi maantasoon osoitettua liityntäpysäköintialuetta. Kaikkiaan keskustan alueella on noin 500 pysäköintipaikkaa, joista noin 250 on liityntäpysäköintipaikkoja. Valtatie 3:n eritasoliittymän rampeilla Valkeakoskentiellä sijaitsee opastettu liityntäpysäköintialue. Sääksjärvellä on myös toiminnassa valtatie 3:n liityntäpysäköintialue (60 ap). Muu pysäköinti Sääksjärvellä on pitkälti kadunvarsipysäköintiä. Pysäköinti ei ole käyttäjälle maksullista nykyisen pysäköintilaitoksen ulkopuolella.

Tampereen kaupunkiseudun kuntiin on laadittu seudulliset pysäköintiperiaatteet kuntien oman pysäköintipolitiikan tueksi. Lempäälän pysäköintiohjelman lähtökohtana käytetään seudullisia pysäköintiperiaatteita kaavoituksessa käytettävän pysäköintinormin sekä vyöhykejaon osalta. Kuntakeskuksen sekä Sääksjärven alueelle on luotu kadunvarsipysäköinnin vyöhykkeet, joiden avulla pysäköinnin hallintaa voidaan toteuttaa järjestelmällisesti alueiden maankäytön tiivistyessä. Ohjelman ydinsisältö on jaoteltu toimeenpanon kannalta tärkeimpiin painopisteisiin sekä tavoitteisiin. Lempäälän pysäköintiohjelmaa tulee päivittää tarpeen mukaan valtuustokausittain.

Pysäköintiohjelman laatineeseen projektiryhmään kuuluivat Lempäälän kunnalta sekä Lempon Parkki Oy:stä:

Valtteri Partanen (pp/pj.)

Maija Villanen

Jukka Markkanen

Lari Laakso

Riitta Järvenpää

Lisäksi projektiryhmään kuului Hämeen ammattikorkeakoulun opiskelija Hanna Kervinen

Työn ohjausryhmänä toimi kuntakeskuksen sekä Sääksjärven kehittämisryhmä

Lempäälässä, joulukuu 2025



Sisällys

Liitteet:

Liite 1	Nykytilanteen kartoitus ja tutkimuskatsaus
Liite 2	Pysäköintivyöhykkeiden kartat
Liite 3	Kuntatyöpajan materiaali (ei julkinen)
Liite 4	Kuntatyöpajan kysymykset ja vastaukset (ei julkinen)
Liite 5	Lempäälän kuntakeskuksen pysäköintiratkaisujen vaiheet (ei julkinen)



- Pysäköintiohjelman taustaa (s. 5)
- Pysäköintiohjelman syntyprosessi (s. 6)
- Miksi pysäköintiohjelma? (s. 7)
- Pysäköinnin vaiheet Lempäälässä (s. 8)
- Pysäköinnin nykytila (s. 9)
- Lempäälässä toteutuneita toimenpiteitä (s. 10)
- Pysäköintilinjaukset ja kehittämistarpeet teemoittain (s. 11)
- Pysäköintivisio 2030 (s. 27)
- Ohjelman painopisteet ja tavoitteet (s. 28)
- Vaikutusten arviointi ja seuranta (s. 40)
- Käsitteitä (s. 41)
- Lähteet (s. 42)

Lempäälän kunnan pysäköintiohjelma perustuu seuraavissa suunnitelmissa esitettyihin linjauksiin ja päätöksiin:

- Keskustan yleissuunnitelma (Aihio Arkkitehdit Oy, 2014)
 - Selvitys keskustan pysäköintilaitoksen liiketoimintamalleista (Ramboll, 2016)
 - Lempäälän keskustan liikenne- ja pysäköintiselvitys (Ramboll, 2016)
 - Keskustan liikenteen yleissuunnitelma (Ramboll, 2019)
 - Selvitys pysäköinnistä Lempäälän kunnan nauhataajaman alueelta (WSP, 2019)
 - Sääksjärven seisakkeen liityntäpysäköinti (FCG, 2019)
 - Sääksjärven keskustan yleissuunnitelma (INARO, 2023)
 - Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma (Destia, 2025)
 - Lempäälän pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma (Sweco, 2025)
-
- Lempäälän kuntastrategia 2022-2030
 - Lempäälän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (Sweco, 2023)
 - Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteet (2021) tai viimeisin seutuhallituksessa hyväksytty julkaisu
 - Päätökset KV, KH ja yhd.ltk

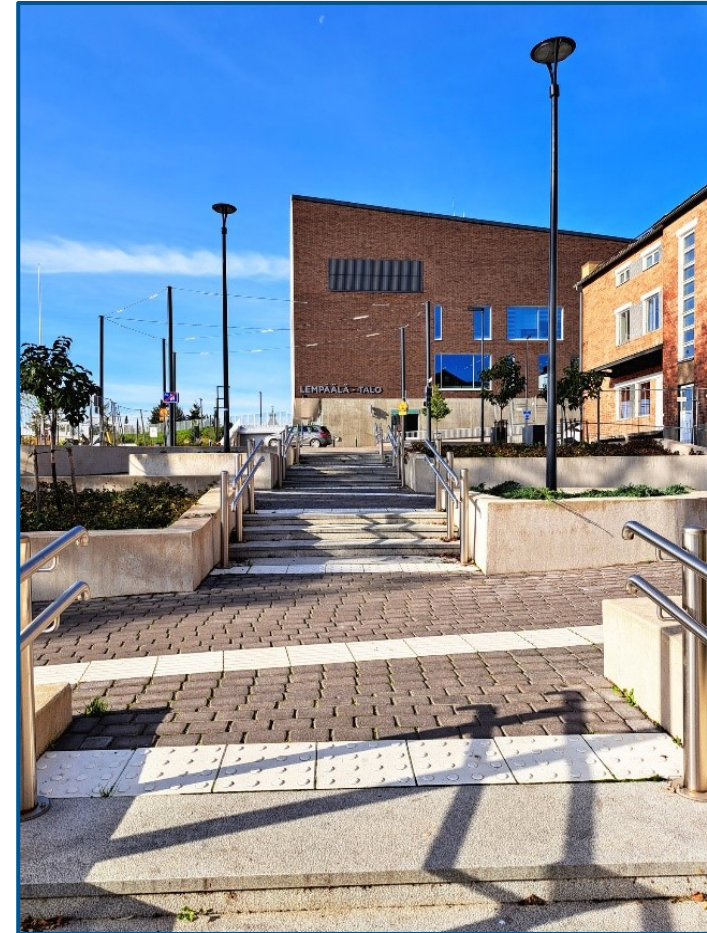
Pysäköintiohjelman taustaa

Lempäälän pysäköintipolitiikka tuli ensimmäisen kerran ajankohtaiseksi laadittaessa keskustan asemakaavojen muutoksia yleissuunnitelman ja osayleiskaavan pohjalta. Keskustan pysäköinnin periaatteita oli luonnosteltu osana keskustan yleissuunnitelmaa.

Yleissuunnitelmassa taajamarakenteeksi valikoitui hyvin tiivis korttelirakenne rautatieaseman ympäristöön. Yleissuunnitelmassa pysäköinti oli pääosin sijoitettu rakenteellisena. Pintapaikkoja sijoitettiin suunnitelmassa vain pienimääräisenä lyhytaikaisina asiointipaikkoina katujen varsille.

Pysäköinti on merkittävä osa taajamarakennetta kun alueen rakentamisen tehokkuus lisääntyy. Väljästi rakennetuilla alueilla pysäköinnin ratkaisulla ei ole suurta kustannuksia lisäävää vaikutusta. Tiiviillä alueella pysäköinnin kustannukset pysäköintipaikkojen rakentamisesta, ylläpidosta, hallinnoinnista sekä maanarvosta korostuvat entistä näkyvämmiksi.

Yhden autopaikan rakennuskustannukset vaihtelevat välillä 5 000 – 70 000 euroa, jolloin koko pysäköintialueen kustannukset ovat merkittävät. Tämän lisäksi käytetyllä maapinta-alalla on suuri arvo keskustoissa. Kunnan rooli pysäköintikokonaisuuden ohjaamisessa ja luomisessa on tiivistyvillä alueilla suuri. Muuttuva keskustarakenne tuo mukanaan tarpeen tarkastella pysäköintiä yhtenä kokonaisuutena. Tähän paras tapa on muodostaa alueellinen pysäköintipolitiikka eli periaatteet sille, kuinka pysäköinti alueella toteutetaan ja siitä, kuinka kustannukset ohjataan oikeudenmukaisesti pysäköintitilaa tarvitsevien keskuudessa.



Pysäköintiohjelman syntyprosessi

Lempäälän pysäköintiohjelman laatiminen käynnistyi loppuvuodesta 2024 alkaneella suunnitteluprosessilla. Työn laatimista varten nimettiin kunnan sekä pysäköintiyhtiön asiantuntijoista koostunut sisäinen projektiryhmä.

Projektiryhmä kokoontui työn aikana 4 kertaa, ohjausryhmässä työtä käsiteltiin 2 kertaa. Pysäköintiohjelman sisältöä varten järjestettiin viranomaisten sekä luottamushenkilöiden yhteinen työpajatilaisuus marraskuussa 2025.

Pysäköintiohjelmasta kertovan raportin lisäksi ohjelman toimeenpanon tueksi on laadittu liiteaineistona:

- Karttakuvat kuntakeskuksen ja Sääksjärven kadunvarsipysäköinnin vyöhykkeistä
- Tutkimuskatsaukseen pohjautuvat selvitykset pysäköinnin nykytilasta kuntakeskuksessa ja Sääksjärvellä
- Pysäköintityöpajan materiaali sekä kysymykset
- Kunnan pysäköintiyhtiön selvitys kuntakeskuksen pysäköinnin vaiheista

Lempäälän pysäköintiohjelman hyväksymisestä päättää kunnanvaltuusto kunnanhallituksen sekä yhdyskuntalautakunnan esityksen perusteella alkuvuodesta 2026.



Miksi pysäköintiohjelma?

Pysäköintiohjelmalla määritellään Lempäälän kuntaan yhteinen tahtotila pysäköinnin kehittämisestä tarvittavine toimenpiteineen. Pysäköintijärjestelmän käytön tehostaminen ja käyttäjälähtöinen kehittäminen mahdollistavat viihtyisän elinympäristön toteuttamisen sekä parantavat keskustojen elinvoimaisuutta.

Kestävän liikumisen edistämiseen pohjautuvat kehittämistarpeet keskusta-alueilla ohjaavat pysäköintiä entistä enemmän keskitettyihin sekä rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin. Pysäköintiohjelma antaa edellytykset tiiviille kaupunkikehitykselle kuntakeskuksessa sekä Sääksjärvellä.

Oikealla pysäköintimitoituksella ja oikea-aikaisella pysäköintiratkaisujen toteuttamisella parannetaan täydennysrakentamisen houkuttelevuutta rakentajien, asukkaiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta. Pysäköinti on tärkeä osa alati kasvavan Lempäälän kunnan palvelujen ja matkaketjujen suunnittelua. Liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisella voidaan myös tehokkaasti ohjata asetettuja liikennepoliittisia tavoitteita. Valtakunnallisena tavoitteena on, että henkilöautoilun kasvu kaupunkiseuduilla taittuu väestönkasvusta huolimatta. Koko maan osalta on arvioitu, että henkilöautoliikenteen kasvu hidastuisi merkittävästi vuosina 2020–2030.



Pysäköinnin vaiheet Lempäälässä

Aiemmissa Lempäälän keskustan pysäköintiselvityksissä on tuotu esiin pysäköintitarkoitusten yhdistämisen olevan kannattavin ja kustannustehokkain ratkaisu keskustaympäristön kehittämisessä. Pysäköintilaitos mahdollistaa pitkäaikaisen asukaspysäköinnin velvoitepaikkojen sekä nimeämättömien sopimuspaikkojen kautta. Lyhytaikainen asiakaspysäköinti on myös järjestettävissä pysäköintipaikkojen vuorottaispysäköinnin myötä. Keskusta-alueen eri toiminnot tarvitsevat pysäköintiä eri aikaan vuorokaudesta, jolloin yksittäisen pysäköintipaikan käyttöaste nousee.

Pysäköintilaitos toimii junaradan meluntorjuntaa torjuvana rakennuksena sekä mahdollistaa tiiviimmän ja viihtyisämmän ydinkeskustan rakentumisen Pysäköinti järjestetään vuorottaispysäköintinä, jotta toteutettujen pysäköintipaikkojen käyttöaste maksimoidaan – tavoitteena käyttäjä maksaa – periaate. Pysäköintilaitoksen käyttäjien houkuttelemiseksi kadunvarsipysäköinnin sekä muun pintapysäköinnin tulee keskusta-alueella olla rajoitettua ja/tai maksullista. Pysäköinnin muutokset edellyttävät kunnallisen pysäköinninvalvonnan käyttöönottoa (KH 17.10.2016 § 245).

Pysäköinnin kehittämisen tärkeimmät tapahtumat ja vuosiluvut:

- Keskustan osayleiskaava lainvoimainen (2013)
- Keskustan yleissuunnitelman hyväksyminen kunnanhallituksessa (2015)
- Ydinkeskustan asemakaava lainvoimainen (2016)
- Pysäköintilaitos aloittaa toimintansa (2020)
- Sääksjärven osayleiskaava hyväksytty (2024)
- Länsipuolen pysäköintihallin asemakaava lainvoimainen (2024)

Pysäköinnin nykytila

Lempäälän kunnan pysäköintijärjestelyt ovat viime vuosina kehittyneet keskustan alueella, mutta edelleen on tarvetta yhtenäistää ja tehostaa pysäköinninhallintaa. Keskustan alueella pysäköinti on pääosin rajoittamatonta pintapysäköintiä, mikä on johtanut monenlaisiin rajoituksiin, jotka eivät ohjaa pysäköintiä toivotulla tavalla. Tällä hetkellä alueella on runsaasti erilaisia aikarajoituksia ja pysäköintikäytäntöjä, jotka vaikeuttavat pysäköintipaikkojen tehokasta käyttöä. Kuntakeskuksen ensisijaisena pysäköintiratkaisuna toimii pysäköintilaitos, joka vastaa puitteiltaan monipuolisiin pysäköintitarpeisiin.

Keskustan alueella on tärkeää rajoittaa pysäköintiä aikarajoituksin, jotta pitkäaikainen pysäköinti ohjautuu pois kadunvarsilta ja vieras- sekä asiointipysäköinnille jää riittävästi tilaa. Liityntäpysäköintialueiden rajoituksia tulee kehittää, jotta ne palvelevat paremmin liityntäpysäköinnin tarpeita ja asukas- sekä pitkäaikaispysäköinti ohjautuu niille varatuille alueille. Rajoittamattomia pysäköintipaikkoja löytyy nykytilanteessa alle 500 metrin säteeltä ydinkeskustasta. Pysäköinnin opastus on koettu paikoittain epäselväksi, esimerkiksi pysäköintitalon sisäänajon tai kadunvarsikieltojen osalta.

Sääksjärven alueella pysäköinti on myös pääosin rajoittamatonta pintapysäköintiä. Kadunvarsilla on jo nyt paljon asukaspysäköintiä, eikä uudisrakentaminen paranna tilannetta. Erityisesti koulujen ja päiväkotien läheisyydessä pysäköintirajoitusten tarkistaminen on tarpeen, jotta saattoliikenteelle voidaan varmistaa riittävä määrä pysäköintipaikkoja.

Kokonaisuudessaan Lempäälän pysäköinnin nykytilanne vaatii selkeämpää ohjausta ja yhtenäisiä käytäntöjä, jotta pysäköinti tukee alueen elinvoimaisuutta, liikenteen sujuvuutta ja palveluiden saavutettavuutta. Pysäköintirajoitusten kehittäminen ja yhtenäistäminen ovat keskeisiä toimenpiteitä, joilla voidaan parantaa sekä keskustan että Sääksjärven pysäköintijärjestelmää ja vastata kasvavan kunnan tarpeisiin.



Lempäälässä toteutuneita toimenpiteitä

Lempäälän kunta on viime vuosina kehittänyt pysäköintijärjestelmiään toimenpiteillä, jotka tukevat sekä keskustan että kuntakeskuksen elinvoimaisuutta ja asiointin sujuvuutta. Merkittävimpiä uudistuksia on ollut Lempon Parkkikiinteistöt Oy:n pysäköintilaitos Lempäälä-talon yhteydessä. Kyseinen pysäköintihalli on Suomen ensimmäinen puomiton pysäköintihalli, joka tarjoaa asiakasystävällisen ja kustannustehokkaan pysäköintipalvelun. Pysäköinnin opastusta on toteutettu pysäköintilaitoksen reaaliaikaista pysäköintitietoa näyttävillä alueopasteilla sekä pysäköintitalon viitoituksella.

Liityntäpysäköinnin kehittämiseksi Lempon parkissa on otettu käyttöön Moovy-palvelun kautta -25 % alennus liityntäpysäköinnistä. Lisäksi Lempäälän kunnassa asioiville on tarjolla pysäköintilaitoksessa tunnin ilmainen pysäköinti, joka on ollut erittäin suosittu ja käyttöasteeltaan korkea.

Pysäköintilaitosta ympäröivien kiinteistöjen velvoitepaikat on järjestetty B-osakkeina, ja sopimuspysäköintipaikkoja on osoitettu asukkaille, yrittäjille, huoltoajolle sekä kuntakonsernin työntekijöille.

Lempäälä-talon ympäristössä on käytössä pysäköintikiekolla 30 minuutin ja 2 tunnin pysäköintipaikkoja, joiden käyttöaste on nykytilanteessa melko korkea.





Keskustapysäköinnin kehittämislinjaukset Lempäälässä

Pysäköinnin sijoittuminen osoitetaan asemakaavoissa. Ydinkeskusta-alueen pysäköinti sijoittuu pääosin keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Kadunvarren pysäköintipaikat osoitetaan lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin. Korttelialueiden pysäköintipaikkoja ei voida osoittaa kadulle. Pysäköinnin järjestäminen muulla tavoin vaatii asemakaavamuutoksen.

Pysäköinti keskusta-alueella sijoitetaan pääosin radan varren pysäköintihalleihin osaksi alueen meluntorjuntaa. Hallien toteuttaminen on tämän vuoksi ajoitettava alueen rakentamisen alkuvaiheeseen, jolloin meluntorjunnan puuttuminen ei estä asuinkortteleiden rakentumista. Hallit ovat merkittävä osa keskustarakenteen perusinfraa, jonka syntymisestä kunta on vastuussa. Hallien toteuttaminen on mahdollista toteuttaa eri tavoilla. Erillisiä pysäköintilaitoksia hallitsevat useimmiten pysäköintiyhtiöt. Pysäköintihallien rakentaminen on alueen alkuinvestointina suuri kuluerä. Investoinnin takaisinmaksu on riippuvainen siitä, kuinka kunta onnistuu järjestämään pysäköinninvalvonnan ja järjestämään pysäköinnin oikean sijoittumisen. Pysäköintimaksut ovat keino kohdentaa pysäköinnin kustannukset siitä hyötyville.

Perinteisesti on pidetty tärkeänä, että keskustoihin pääsee asioimaan helposti autolla ja että pysäköintipaikkoja on riittävästi. Ensimmäisenä rajoituksia alettiin toteuttaa aikarajoituksilla, jotta paikat olisivat tehokkaammassa käytössä. Keskustojen maa on arvokasta, joten pysäköinnille ei ole perusteltua antaa tarpeettoman paljon tilaa. Tämä korostaa tarvetta pysäköinnin suunnitteluun ja ohjaukseen. Monet keskuksat kamppailevat edelleen pysäköintiratkaisujen kanssa. Rakenteellista pysäköintiä pidetään tarpeellisenä, mutta sen toteuttamiseen liittyvät kustannukset herättävät vastarintaa, eikä maksuhalukkuutta ole riittävästi. Uusimmat pysäköintipolitiikat pyrkivät jo huomioimaan koko liikennejärjestelmän ja tukemaan sitä kohti kestävämpää liikkumista.



Keskustapysäköinnin kehittämislinjaukset Lempäälässä

Seudullisen linjauksen mukaan pysäköinti ei saa hallita kaupunkikuvaa tai tilankäyttöä liikaa erityisesti pääkatujen varressa vaan on harkittava tehokkaita tai puolitehokkaita rakenteellisia ratkaisuja joko piilotettuina tai kaupunkikuvallisesti korkeatasoisissa pysäköintilaitoksissa, joiden maantasoon voidaan ohjata elävää toimintaa. Vuorottaispysäköinti ja rakenteellisen pysäköinnin kytkentä asuinkerrostalojen velvoitepysäköintiin ovat jo Lempäälässä toteutuneita toimia, joita tulee noudattaa edelleen tulevaisuudessa.

Kunnan omistaman pysäköintiyhtiön on mahdollista saada pysäköintipaikat omistukseensa ilman alkuinvestointeja tarjoamalla alueen kiinteistö- ja asunto-osakeyhtiöille pysäköintipaikkojen vapaaksiosto-oikeutta. Tällöin asunto- tai kiinteistöosakeyhtiö ostaa itsensä vapaaksi pysäköinnin järjestämisen veloitteesta maksamalla pysäköintipaikkojen rakentamiskustannukset. Kiinteistöosakeyhtiöt eivät kuitenkaan saa suoraa oikeutusta tiettyihin pysäköintipaikkoihin, vaan asukkaiden ja työntekijöiden on solmittava sopimukset pysäköintiyhtiön kanssa muiden pysäköinnin käyttäjien tavoin ja maksettava pysäköintipaikoista sopimuksen mukaisesti. Vapaaksiostoperiaatteen käyttöönottoa on syytä selvittää seuraavien pysäköintihallien suunnittelun yhteydessä.

Nykyisiä maantason pysäköintialueita voidaan harkiten kehittää rakentamisalueina tai kehittää viihtyisinä materiaalien, valaistuksen ja viherratkaisuiden avulla. Kuntakeskusten alue on pääosin hyvin kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen saavutettavissa, joten mitoitettavien pysäköintipaikkojen määrä voidaan pitää melko alhaisena. Pyöräpysäköinnin rooli erittäin merkittävä, jonka toteutusta laadukkaasti on hyvä ohjata kaava- ja rakennuslupavaiheissa.



Keskustapysäköinnin kehittämislinjaukset Lempäälässä

Nimeämättömien pysäköintipaikkojen maksullisuudella pyritään siihen, että pysäköintipaikkojen käyttöaste on mahdollisimman korkea ja pysäköintipaikkojen kierto nopeaa. Mitä useampi autoilija kerkeää päivän aikana pysäköidä pysäköintipaikalle, sitä enemmän paikallisella liiketoiminnalla on potentiaalisia asiakkaita. Maksullisuudella ohjataan myös ihmisten liikkumiskäyttäytymistä ja katetaan osa pysäköintipaikan kiinteistä ja muuttuvista kustannuksista. Maksullisuus, aikarajoitteet ja pysäköintiluvat mahdollistavat pysäköinnin tehokkaan operoinnin.

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

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



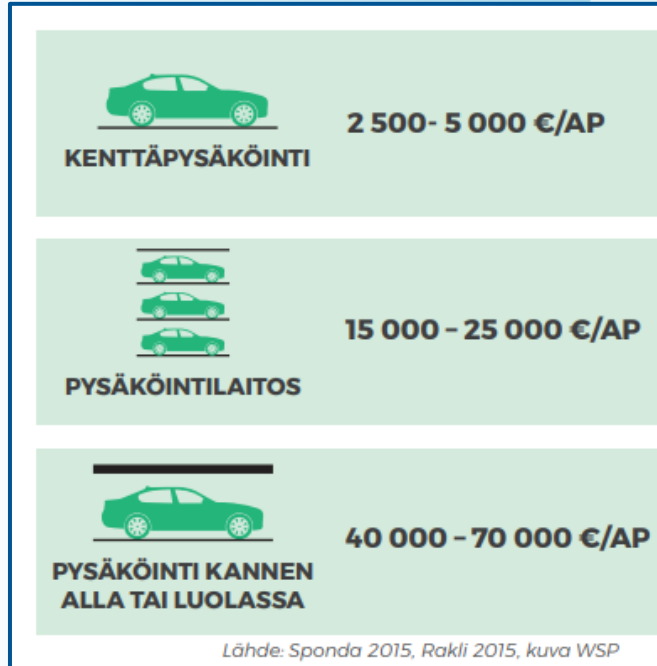
Keskustapysäköinnin kehittämislinjaukset Lempäälässä

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

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

Tilankäyttöä voidaan entisestään tehostaa, jos pysäköintipaikat toteutetaan rakenteellisina pysäköintilaitoksiin tai maan/rakennusten alle. Tällöin maapinta-alaa jää enemmän rakentamiselle ja muille toiminnoille. Keskitetty rakenteellinen pysäköinti mahdollistaa maankäytön tehostamisen, mutta pysäköinnin kustannus on rakennusvaiheessa suurempi kuin maanpintapysäköinnillä. Pienempi ajoneuvojen sekä pysäköintitarpeen määrä tiiviissä kaupunkiympäristössä mahdollistaa viihtyisämmän kävely-ympäristön kehittämisen.

Pysäköinnin kustannukset ja ohjauskeinot



Pysäköinnin järjestämisen kustannuksia
(Pysäköinti 2.0, 2019)

Ilmaista pysäköintiä ei ole olemassa, maksutonta on. Pysäköinnin kustannukset ovat aina jonkun maksettavana tai osana muita tuotteita.

Pysäköintipaikan kustannukset muodostuvat rakentamisesta, operoinnista, ylläpidosta ja kunnossapidosta. Yhden pysäköintipaikan kustannukset voivat olla jopa 70 000 euroa, joten on yhteiskuntataloudellisesti tärkeää arvioida pysäköintipaikkojen aito tarve.

Optimaalisesti pysäköintipaikan kustannukset maksaisi käyttäjä, mutta käytännössä ne jakautuvat muille. Asuinrakentamisessa pysäköinnin kustannukset sisällytetään asuntojen hintoihin riippumatta siitä, omistaako asukas auton. Keskustan kadunvarsipysäköinti rahoitetaan pääosin verovaroin, sillä asiointipysäköinnin maksut harvoin kattavat rakentamisen ja ylläpidon. Esimerkiksi usean yleisen pintapysäköintialueen talvikunnossapito maksaa noin 10 000 €/kk ja 60 000 €/vuosi.

Push & Pull -hankkeessa (EU-hanke 2017) tarkasteltiin pysäköintiä liikkumisen ohjauksen osana rahoitusnäkökulmasta. Autoilijoita ohjataan kohti kestävää liikkumista pysäköinninhallinnan keinoin, ja pysäköinnistä saadut tulot käytetään kestäväen liikkumisen edistämiseen. Näin pysäköinninhallinta toimii sekä ohjauskeinona että rahoitusmekanismina.

Pysäköintinormi

Pysäköintipolitiikka on merkittävä tekijä siinä, miten kaupunkiympäristöä kehitetään. Useat Suomen kaupungit ovat päivittäneet pysäköintinorminsa viime vuosina väljentämällä miniminormeja ja lisäämällä sallittuja huojennusperusteita. Normien päivitystarve kohdistuu erityisesti tiivistettävillä alueilla, missä kehitetään myös hyvän palvelutason joukkoliikennettä sekä laadukkaita jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä.

Pysäköintipolitiikassa on hyvä määrittää pysäköinnin kehittämisen tavoitteet, linjaukset ja periaatteet sekä pysäköinnin kehittämistoimenpiteet. Pysäköintipolitiikan yhteydessä tyypillisesti hyväksytetään asemakaavoituksessa käytettävät pysäköintinormit, ellei niitä ole aiemmin hyväksytetty. Pysäköintinormit luovat yhtenäisen lähtökohdan pysäköinnin suunnitteluun asemakaavoituksessa.

Normit toimivat kaavoituksen apuna ja määrittävät yleistä periaatetta keskusta-alueella. Normiperiaatteesta pidetään kiinni rakennusliikkeiden kanssa neuvoteltaessa, ellei kaavaprosessissa muuten päädytä pysäköintiä osoittamaan. Pysäköintinormit luovat yhtenäisen lähtökohdan pysäköinnin suunnittelulle asemakaavoituksessa. Normiin voidaan sopia joustoista muun muassa pyöräpysäköintipaikkojen määrän lisäämisen tai laadun parantamisen, yhteiskäyttöautojen, vuorottaispysäköinnin, keskitetyn pysäköinnin sekä paikkojen nimeämättömyyden perusteella. Lisäksi asumisen tyyppi määrittää pysäköintinormia. Vuokra-asumisella ja erityisasumisella on pienempi pysäköintipaikkavaatimus.

Markkinaehtoinen pysäköinti tarkoittaa, että pysäköinti on tavallinen yksityishyödyke, joka maksaa itse itsensä. Rakennettavien paikkojen määrä perustuu markkinalogiikkaan, jossa kysyntä ja tarjonta määräävät pysäköinnin hinnan.



Pysäköinninhallinta

Pysäköinninhallinnan keinoilla voidaan pyrkiä vaikuttamaan pysäköintipaikkojen käyttöön ja liikkumistottumuksiin. Mitä suurempi kysyntä pysäköintipaikoilla on, sitä voimakkaammin niiden käyttöä tulee ohjata. Ilman pysäköinnin hallintaa, kuten aikarajoituksia tai maksullisuutta, pysäköinti voi aiheuttaa haittaa alueen asukkaille ja palveluille. Aikarajoitusten avulla voidaan esimerkiksi ohjata palveluiden läheisyydessä olevia paikkoja asiointipysäköintiin pidempiaikaisen autojen säilyttämisen sijaan. Ilman aikarajoituksia pysäköintipaikat pysyvät varattuina pitkään, jolloin vapaan paikan löytäminen on vaikeaa.

Pysäköinti on osa liikennejärjestelmää ja vaikuttaa kulkutavan valintaan. Päätös kulkutavasta tehdään jo kotiovelta, joten pysäköintiratkaisulla lähtöpisteessä ja määränpäässä on suuri merkitys. Kulkutavan valintaan vaikuttavat muun muassa muiden kulkumuotojen saavutettavuus ja laatu sekä pysäköinnin sijainti ja hinnoittelu.

Pysäköinnin ratkaisujen tulee tukea keskustojen kehittämistä ja kestävästä liikkumisesta. Pysäköinti vaikuttaa laajasti rakentamiseen, asumisen hintaan, kuntatalouteen, liikenteen sujuvuuteen, kilpailukykyyn ja päästöihin, joten nämä on huomioitava pysäköinnin kehittämisessä.

Yksi keino pysäköinnin tehostamisessa on vuorottaispysäköinti, jossa paikkoja ei nimetä, vaan samaa paikkaa voi käyttää useampi auto eri vuorokaudenaikoina. Tehokkain ratkaisu syntyy, kun asumisen ja työssäkäynnin pysäköinti yhdistetään, jolloin käyttöajat limittyvät. Lisäksi pysäköintiä tulee tehostaa aika- ja maksuperusteisilla rajoituksilla.



Kadunvarsipysäköinti

Pysäköinti on keino ohjata ihmisten liikkumiskäyttäytymistä. Pysäköinnin ohjaavaa vaikutusta kasvatetaan asteittain kunnan kasvaessa ja kestävien kulkumuotojen kilpailukyvyyn parantuessa.

Rakenteellista pysäköintiä suosimalla mahdollistetaan kaupunkitilan kehittäminen, vuorottaispysäköinti ja yksinkertaisempi sekä käyttäjäystävällisempi liikennejärjestelmä. Kadunvarsipysäköinti on tärkeä osa pysäköintijärjestelmää ja se palvelee lyhytaikaista pysäköintiä. Nykyisiä kadunvarsipaikkoja on mahdollista vähentää ilman suurempia vaikutuksia. Kun pysäköinti keskitetään rakenteellisiin ratkaisuihin, vähenee tarve hajautetuille kadunvarsipaikoille.

Kadunvarsilla suositetaan nopeaa kiertoa, joten pitkäaikainen asukaspysäköinti ohjataan tonteille ja pysäköintilaitoksiin. Aikarajoitukset tehostavat paikkojen käyttöä ja vapauttavat kadunvarsipaikat lyhytaikaiselle asiointi- ja vieraspysäköinnille. Pysäköintilaitoksissa asukaspysäköinti mahdollistaa vuorottaiskäytön ja pyöräpysäköinnin sijoittamisen lähelle autoja.



Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin kehittämisen taustalla on mm. seudulle suuntautuvan autoliikenteen kasvun hillitseminen ja kestävien kulkumuotojen edistäminen. Tampereen liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelmassa 2040 on tunnistettu tarve etelän pääsuunnan sisääntuloväylän liityntäpysäköinnin kehittämiseksi.

Liityntäpysäköinnin laadukkaat sekä tehokkaat ratkaisut parantavat matkaketjujen sujuvuutta ja antavat hyvät edellytykset joukkoliikenteen käytölle päivittäisissä matkoissa. Liityntäpysäköintipaikkojen uudistaminen on huomioitu osana asemanseutujen kehittämistä valtion sekä kaupunkiseudun kuntien välisessä MAL 5 –sopimuksessa.

Sääksjärven aseman valmistuminen ja lähijunaliikenteen käynnistyminen lyhentävät matka-aikaa Tampereen keskustaan merkittävästi ja tekevät liityntäpysäköinnistä houkuttelevan. Analyysin mukaan asema voisi houkutella jopa 1 800 liityntäpysäköitsijää. Alueen kehittäminen tulisi huomioida seudun liikennejärjestelmässä merkittävänä autoliikenteen synnyttäjänä sekä sisällyttää tarkempaan suunnitteluun asemakaavoituksen yhteydessä.



Liityntäpysäköijät ovat lähialueen asukkaita ja pendelöiviä työmatkalaisia.

- Muodostavat 90% kaikista pysäköijistä
- Pysäköivät rutiininomaisesti arkipäivisin
- Asuvat alle 30 min matkan päässä liityntäpysäköintialueesta (85% pysäköijistä)
- Tulevat kotoa ja menevät työ- tai opiskelupaikalle
- Saapuvat aamulla klo 6-9 ja pysäköivät keskimäärin 8 tunniksi

Liityntäpysäköijän määritelmä (Eteläisen Tampereen liityntäpysäköintiselvitys, 2024)

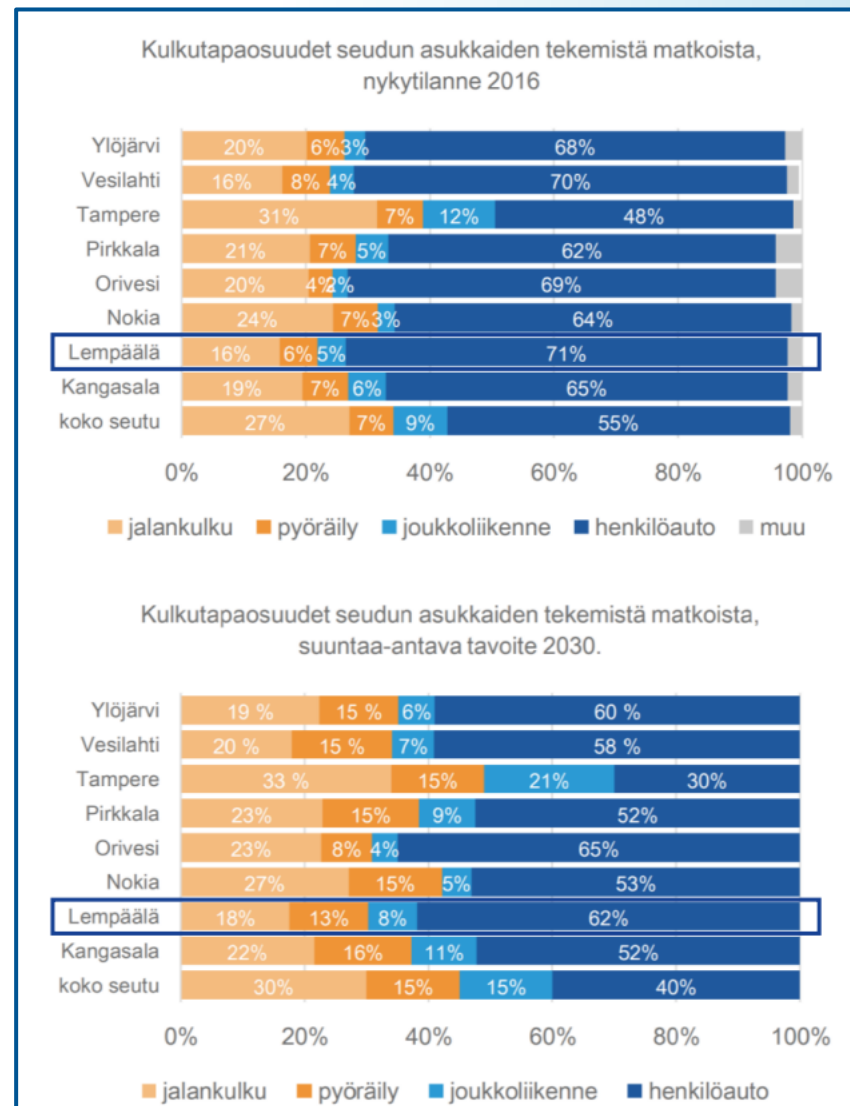


Pyöräpysäköinti

Hyvin suunnitellut liityntäpyöräpysäköintiratkaisut kannustavat ihmisiä pyöräilemään vähintään osan matkaa, mikä vähentää henkilöautoliikennettä ja sen ympäristövaikutuksia. Panostaminen liityntäpyöräpysäköintiin voi myös merkittävästi parantaa liikkumisen sekä matkaketjujen tehokkuutta ja laatua, samalla kun se tukee ympäristöystävällisiä liikkumismuotoja. Lempäälän kunta on osa yhtenäistä Tampereen kaupunkiseudun työssäkäyntialuetta, minkä vuoksi matkaketjujen laadukkaan toteutuksen varmistaminen on tärkeää aina paikalliselta tasolta seudulliselle tasolle.

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa (2021) on esitetty kuntakohtaiset kulkutapaosuustavoitteet, jotka mahdollistaisivat seudun ilmasto - ja energiastrategiassa linjatut päästövähennystavoitteet vuoteen 2030 mennessä. Ohjelmassa on karkeasti arvioitu, että jalankulun kasvutavoite olisi 1,1 -kertainen, pyöräliikenteen 2,1 -kertainen ja joukkoliikenteen 1,7 -kertainen.

Nykytilanteessa Lempäälässä tehdään päivittäisistä matkoista 71 % henkilöautolla. Lempäälässä autottomien asutokuntien prosenttiosuus on 19 % kaikista asutokunnista, joka on kaupunkiseudun kunnista 3. pienin (SYKE & Tilastokeskus, 2025). Henkilöauton päivittäinen käyttö ja omistus on siis Lempäälässä vielä melko korkealla tasolla seudun muihin kuntiin verrattuna, mikä tarkoittaa sitä, että suurempi tarve kestävien ratkaisujen tukemiseen.



Kulkutapaosuudet seudun asukkaiden tekemistä matkoista nykytilanteessa ja tavoitetilassa (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, 2016)

Sähköajoneuvojen latauspisteet

Sähköautojen määrä Suomessa on kasvussa, ja kasvun ennustetaan vauhdittuvan tulevaisuudessa. Tiedossa kuitenkin on, että ei voida olla varmoja, mikä vaihtoehtoisista polttoaineista tulevaisuudessa on voittava teknologia.

Kaupungeilla on tärkeä olla joustavat keinot edistää sähköautoilua. Tontinluovutusehtojen avulla kaupunki voi ketterästi edistää sähköautoilua. Sähkölatausasemien kriteerejä ei kannata asettaa kaavoituksessa, sillä kaavoitus muuttuu hitaasti. Tontinluovutusehtoja puolestaan voidaan muokata sitä mukaan, kun latauspisteiden tarve ja tekniikka kehittyvät. Kriittisin sähköautoilua hidastava tekijä on asumiseen liittyvien latauspisteiden puute. Lempäälän kunnan rakennusjärjestys edellyttää sähköautopaikkojen rakentamista osalle autopaikoista.

Maaliskuusta 2021 alkaen Suomessa on sovellettu rakennusten energiatehokkuusdirektiiviä (Energy Performance of Buildings Directive, EPBD), joka velvoittaa rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla.

Lain vaatimukset koskevat sekä asuinkäytössä olevia että myös ei-asuinkäytössä olevia rakennuksia. Latauspisteiden ja latauspistevalmiuksien vaatimukset vaihtelevat rakennuksen ja pysäköintipaikkojen määrän mukaan.

Lempäälässä voidaan tutkia myös mahdollisuutta sähköajoneuvojen latauspisteiden toteuttamissuunnitelman laatimiselle koskien katuja ja yleisiä alueita. Nykyiset sähköajoneuvojen latauspaikat keskustan pysäköintitalossa mahdollistavat normaalitehoisen latauksen. Suurempitehoisten latauspaikkojen toteuttaminen tuo enemmän kustannuksia. Nykyiset normaalitehoiset latauspisteet riittävät liityntäpysäköintiin, sillä keskimäärin liityntäpysäköinnin pituus on 8 tuntia. Latauspaikkojen toteuttaminen vaatii myös muuntamovarauksia rakennettaville alueille asemakaavoitusvaiheessa.



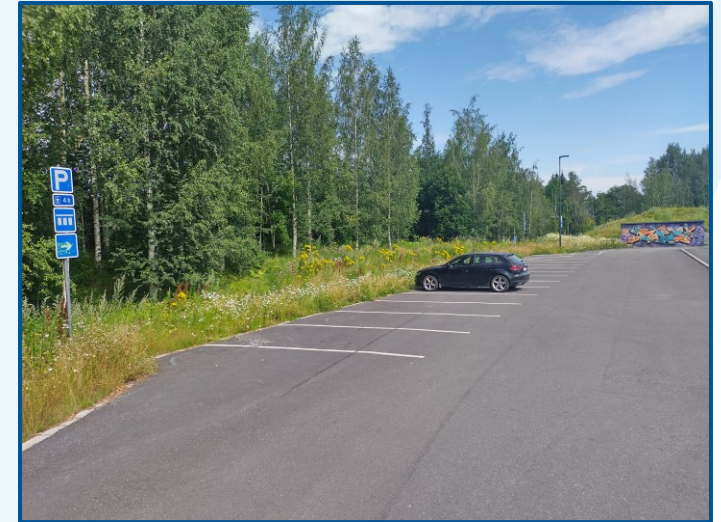
Pysäköinninvalvonta

Lempäälän kunta on kasvava kunta Tampereen kaupunkiseudulla. Kunnan asukasmäärä on ollut 22 536 vuonna 2015 ja 25 036 vuonna 2025. Asukasmäärä on edelleen kasvussa ja asuintaloja on rakennettu erityisesti keskustan ja asemanseudun alueelle. Rakentaminen vaikuttaa liikenteeseen ja pysäköintiin. Keskustan kehittymisen myötä erityisesti asiointipysäköinnin tarve lisääntyy, minkä vuoksi on tärkeää, että pysäköintipaikat ovat tehokkaassa käytössä.

Liikennekäytössä olevien moottoriajoneuvojen määrä oli Lempäälässä vuoden 2023 lopussa 15 738 ja vuoden 2015 lopussa 13 053. Tällä hetkellä lempääläläisistä yli 60 %:lla on ajoneuvo käytössään. Liikenteen ja ajoneuvojen määrien voidaan odottaa lisääntyvän kehittyvän maankäytön sekä kasvavan asukasluvun myötä. Tuoreimpien selvitysten mukaan autonomistuksen määrä oli kuitenkin Lempäälässä kääntynyt laskusuuntaan.

Nauhataajaman alueella tapahtuu yhdyskuntarakenteen tiivistymistä, mikä aiheuttaa keskustakehän lisäksi pysäköintipaikkojen määrän vähentymistä koko Lempäälän nauhataajamassa. Väärinpysäköidyistä ajoneuvoista on nauhataajaman alueella haittaa muun muassa katujen aurauksen ja muun kunnossapidon sujuvuudelle. Kuntalaisilta tulee säännöllisesti palautteita väärinpysäköidyistä ajoneuvoista sekä haitallisesta kadunvarsipysäköinnistä.

Pysäköinninvalvonta on keskeinen osa pysäköinnin hallintaa ja liikennejärjestelmän toimivuutta. Valvonta kohdistetaan ensisijaisesti alueille, joissa pysäköinnin ohjausmenetelmiä on käytössä, jotta niiden vaikuttavuus voidaan varmistaa. Lempäälässä pysäköinninvalvonta toteutetaan yhteistyössä Kangasalan kaupungin kanssa. Kunnan alueella määrätään vuosittain noin 800–1100 pysäköintivirhemaksua. Vuonna 2020 käyttöön otettu kunnallinen pysäköinninvalvonta on parantanut kuntakeskuksen pysäköintitilannetta. Maankäytön kehittyessä ja pysäköinninhallinnan vaatimusten kasvaessa valvontaresurssien lisääminen on pitkällä aikavälillä tarpeen, jotta liikenneympäristö säilyy turvallisena ja sujuvana.



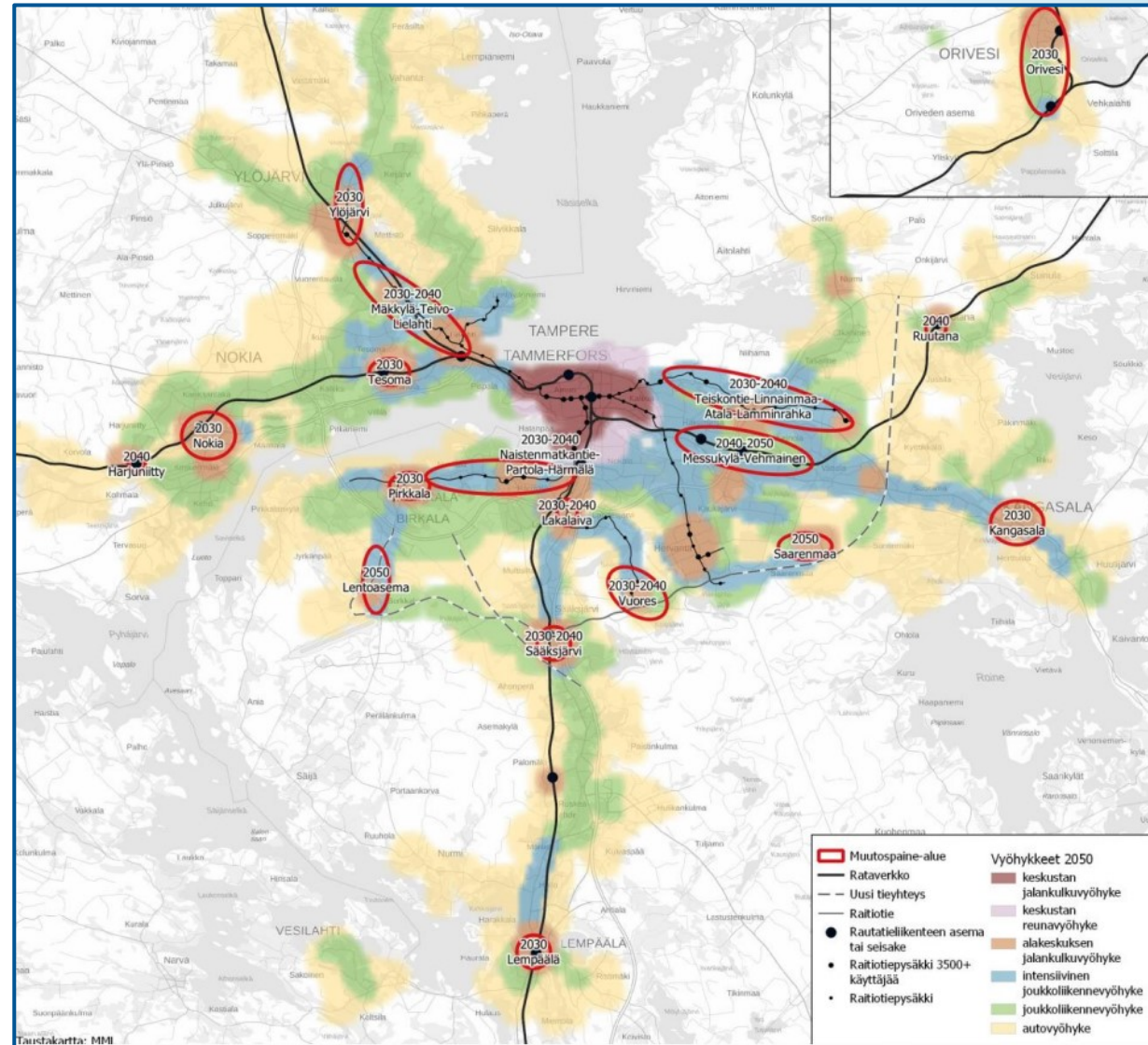
Pysäköintivyöhykkeet: Tampereen kaupunkiseutu

Tampereen kaupunkiseudun kasvaminen tuo muutospainetta kaikkien ympärystäkuntien keskustoihin tulevien vuosikymmenten aikana. Muutospainetta syntyy myös kehittyviin alakeskuksiin.

Kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteita on tarkasteltu vyöhykekarttojen avulla. Kartat kuvaavat, millaista kehitystä suunnitelmat ennakoivat vuosille 2030–2050 ja millaisia muutoksia pysäköinnissä tämä tuo mukanaan. Pysäköintivyöhykkeet on muodostettu SYKE:n vyöhykejaon pohjalta.

Lempäälässä tunnistetut muutospainevyöhykkeet sijoittuvat kuntakeskukseen sekä Sääksjärvelle. Tässä pysäköintiohjelmassa muutospainevyöhykkeistä on luotu omat keskustapysäköinnin alueensa, joihin on annettu tarkentavia linjauksia keskustan kadunvarsipysäköinnin rajoittamisen suhteen (s. 25).

Muut Lempäälän alueet käsitellään seudun vyöhykejaossa esitettyjen toimenpidesuosituksen mukaisesti.



Tampereen kaupunkiseudun pysäköintivyöhykkeet ja tunnistetut muutospainealueet (Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteet, 2021)

Seudulliset toimenpidesuositukset vyöhykkeittäin

 Tampereen keskustan jalankulkuvyöhyke	 Kuntakeskukset, Tampereen alakeskukset	 Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke ja muut alakeskukset	 Joukkoliikennevyöhyke	 Autovyöhyke
Seudullisesti merkittävät - Pysäköintinormin päivitys - Pyöräpysäköinnin määrä- ja laatuvaatimukset - Rakenteellinen, keskitetty pysäköinti + velvoitepysäköinti - Kadunvarsipysäköinti lyhyt-aikaista asiointipysäköintiä - Pääasiallisesti maksullinen pysäköinti - Tehostettu pysäköinninvalvonta - Reaaliaikainen pysäköintitieto - Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat - Pyörien liityntäpysäköinti Paikallisesti harkittavaksi - Joustot vahvasti mukana normissa: yhteiskäyttö-autoista/vuorottaispysäköinnistä/keskitetystä ja nimeämättömästä pysäköinnistä - Autottomat/vähäautoiset korttelit	Seudullisesti merkittävät - Pysäköintinormi 1/110-120 - PP-normi 1/40 (asuminen) - Keskitetty pysäköinti (nimeämättömät paikat) - Kadunvarsipysäköinti lyhytaikaista asiointipysäköintiä (aikarajoitettu) - Tehostettu pysäköinninvalvonta - Pyörien liityntäpysäköinti Paikallisesti harkittavaksi - Rakenteellinen pysäköinti ja velvoitepysäköinti - Joustot normissa - Pysäköinnin hinnoittelu (maksullinen pysäköinti) - Reaaliaikainen pysäköintitieto - Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat - Autojen liityntäpysäköinti erityisesti asemien yhteydessä - Autottomat/vähäautoiset korttelit	Seudullisesti merkittävät - Pysäköintinormi 1/100-120 - PP-normi 1/40 - Aikarajoitettu pysäköinti - Pysäköinninvalvonta - Pyörien liityntäpysäköinti - Kadunvarsipysäköinti lyhytaikaista asiointipysäköintiä - Keskitetty pysäköinti Paikallisesti harkittavaksi - Rakenteellinen pysäköinti ja velvoitepysäköinti - Reaaliaikainen pysäköintitieto - Autojen liityntäpysäköinti erityisesti asemien yhteydessä helposti saavutettavissa joukkoliikenteen runkoyhteyden varressa - Joustot normissa - Pysäköinnin hinnoittelu	Seudullisesti merkittävät - Pysäköintinormi 1/80-90 - PP-normi 1/40 - Pyörien liityntäpysäköinti Paikallisesti harkittavaksi - Rakenteellinen ja/tai keskitetty pysäköinti - Puolitehokkaita osittain rakenteellisia ratkaisuja - Aikarajoitettu pysäköinti	Seudullisesti merkittävät - Autopysäköinnin normi tapaus ja asuntotyyppi kohtaisesti esim. 1,5/as Paikallisesti harkittavaksi - Pyöräpysäköinnin normi - Liiketila ja työpaikka-alueille tapauskohtaisesti / markkinaehtoisesti

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

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

Tampereen kaupunkiseudun pysäköinnin toimenpidesuositukset vyöhykkeittäin (Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteet, 2021)

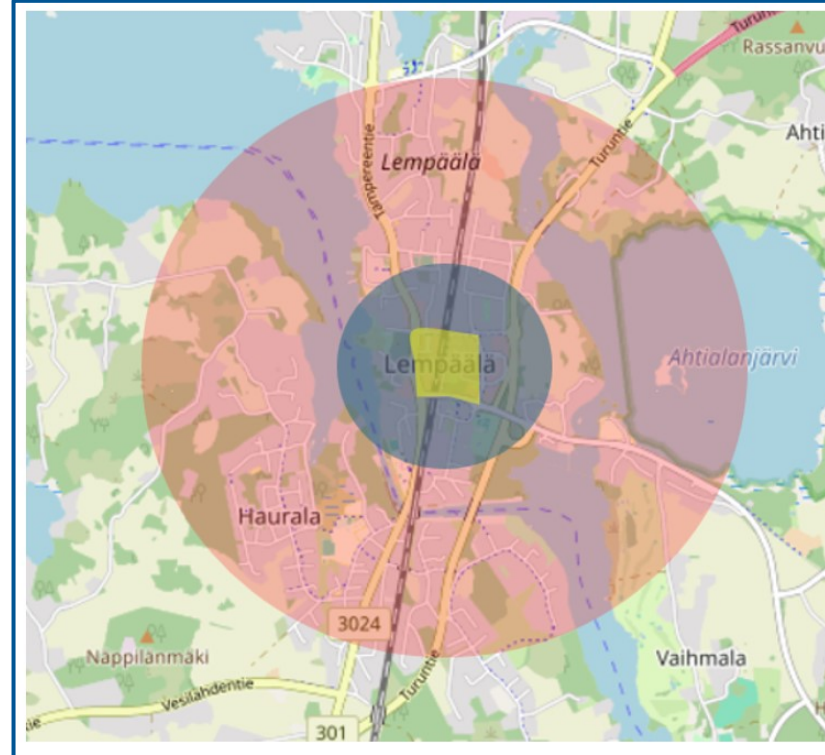
Pysäköintivyöhykkeet: Lempäälän keskustapysäköinnin alue

Lempäälän keskustan pysäköintialueilla asumiseen liittyvä pysäköinti järjestetään ensisijaisesti omille tonteille tai keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin, kuten LPA-alueille. Velvoitepaikat suositellaan sijoitettavaksi yhteisille keskitetyille pysäköintialueille.

Lyhytaikainen asiointipysäköinti priorisoidaan kadunvarsipaikoilla palveluiden läheisyydessä. Tavoitteena on, että asiointipysäköinti on lähellä kohteita, kun taas pitkäaikainen auton säilytys ohjataan kauemmas keskustan keskeisiltä alueilta.

Vyöhykkeellä sijaitsevat kiinteistöt ja muiden alueiden (esim. terveyskeskus) sisäiset rajoitukset käsitellään erikseen tarkemman suunnittelun kautta, mutta samoja pysäköinninhallinnan periaatteita noudattaen.

Maksullisen kadunvarsipysäköinnin mahdollisuutta on syytä tutkia maankäytön sekä nauhataajamarakenteen tiivistyessä. Periaatteena voidaan käyttää Hämeenlinnan kaupungin kadunvarsipysäköinnin käytäntöjä, joiden mukaan pysäköinti keskustan katutasossa on lyhytaikaista ja kalliimpaa kuin pitkäaikainen pysäköinti laitoksissa.



Lempäälän keskustan kadunvarsipysäköinnin vyöhykkeet
(Lempäälän pysäköintiselvitys, 2025)

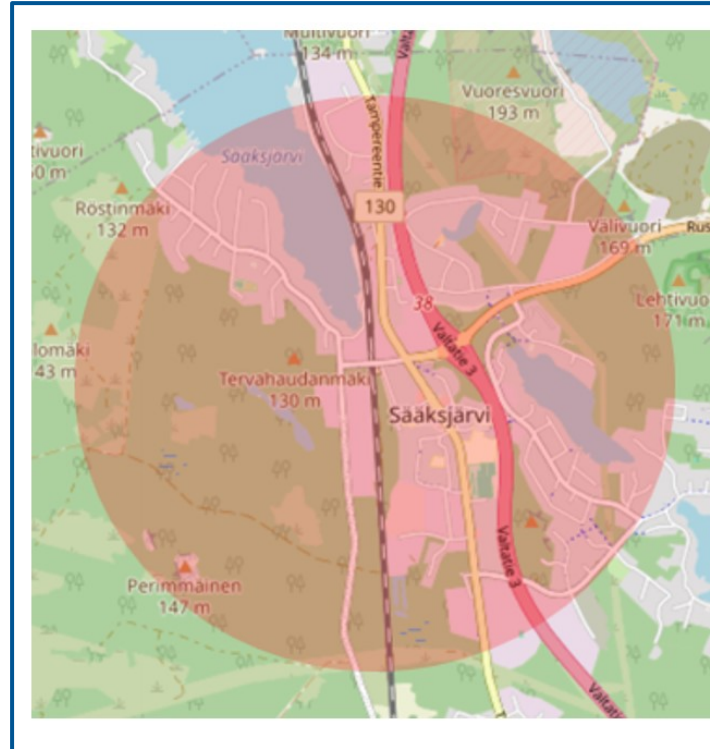
Lempäälän keskustan kadunvarsipysäköinnin vyöhykkeet

- Keltainen
 - 150 m / 1h
- Sininen
 - 500 m / 2-4 h klo 8-18 arkisin
- Punainen
 - 1,5 km / 4-8 h klo 8-18 arkisin

Pysäköintivyöhykkeet: Sääksjärvi

Sääksjärven kehittämistä koskevat pysäköinnin tiivistämisen tavoitteet kuten kuntakeskuksessakin, sillä alue on tunnistettu seudulliseksi muutospainealueeksi seuraavan 15 vuoden aikana. Sääksjärven aseman saavutettavuus autolla paranee, kun Tampereen 2- kehään, valtatie 3 parantamiseen sekä Sääksjärven osayleiskaavan liittyvät liikenne yhteydet on toteutettu. Pysäköinnin rakenteelliset ratkaisut ovat pitkällä aikavälillä välttämättömiä, sillä tiivistyvän keskusta-alueen tavoitteelliseksi asukasmääräksi on myös asetettu yleissuunnitelmassa noin 1500 uutta asukasta ja kilometrin etäisyydellä asemasta lähes 4000 asukasta. Sääksjärven yleissuunnitelmassa tavoitteena on kuitenkin ollut myös pintapysäköinti ja edullisemmat kaksitasoiset maastonmuotoihin perustuvat halliratkaisut.

Tampereen kaupunkiseudun kasvaminen ja kehittyminen luo painetta tiivistää maankäyttöä ja tehostaa pysäköintiä kaupunkiseudun eri alueilla. Seudulla on suunnitelmia laajentaa raitiotiejärjestelmää sekä lähijunaliikennettä. Sääksjärven maantieteellinen sijainti lisää alueen potentiaalia Tampereen eteläisen tulosuunnan liityntäpysäköintikohteena merkittävästi. Sääksjärvelle toteutuvan juna-aseman myötä alue tulee profiloitumaan seudullisen joukkoliikenteen solmukohtana.



Sääksjärven alueen kadunvarsipysäköinnin vyöhykkeet

- Punainen
 - 1,5 km / 4-8 h klo 8-18 arksin
- Rajoituksia tarkastellaan alueen kehittyessä tarkemmin

Sääksjärven kadunvarsipysäköinnin vyöhykkeet (Lempäälän pysäköintiselvitys, 2025)

Pysäköinti on käyttäjälleen helppoa sekä sujuvaa käyttötarkoituksesta huolimatta – pysäköintipaikkojen saavutettavuus huomioidaan uusien pysäköintialueiden suunnittelussa

Pysäköintiohjelma tukee kuntakeskuksen ja Sääksjärven elinympäristön viihtyisyyttä, elinvoimaisia palveluita sekä houkuttelee täydennysrakentamista

Pysäköinnin käyttöastetta seurataan aktiivisella seurantajärjestelmällä ja käyttäjälle annettava tieto pysäköintiä koskevista rajoituksista sekä opastuksesta on selkeää

Kuntakeskuksen ja Sääksjärven liityntäpysäköintipotentiaali hyödynnetään käyttäjälähtöisellä toteutuksella

Pysäköintivisio 2030

Rakenteellinen pysäköinti toimii tehokkaana ja joustavana toteutustapana tiivistyvillä jalankulkuvyöhykkeillä

Kestävän liikkumisen edistämiseen kannustavan pysäköintinormin noudattaminen maankäytön suunnittelussa sekä rakentamisessa vahvistaa Lempäälän asemaa Tampereen kaupunkiseudun elinvoimaisena kasvukuntana

Pysäköintilaitokset palvelevat useita eri pysäköintitarpeita sopimuspysäköintien sekä ympäröivien kiinteistöjen veloitapaikkojen ja vapaaksiostopaikkojen kautta

Pysäköinninvalvonta on tehokasta ja asiakaspalveluhenkistä



Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Ohjelman painopisteet tuodaan kuntakeskuksen ja Sääksjärven alueille ja muiden vyöhykkeiden tarkempi suunnittelu voidaan tarvittaessa toteuttaa myöhemmin. Pysäköintiohjelmalla luodaan tahtotila myönteiselle kuntakehitykselle ja tuetaan kuntastrategiaa sekä muita ohjelmia. Pysäköintiohjelman tavoitteena on tukea tehokasta maankäyttöä ja eheää kaupunkirakennetta joustavilla pysäköintiratkaisuilla. Ohjelma edistää kestävästä liikkumisesta, joka on keskeinen osa pysäköintipolitiikkaa. Keskustojen kehittämisessä suositetaan keskitettyjä pysäköintiratkaisuja, jotka tukevat täydennysrakentamisen houkuttelevuutta ja elinkeinoelämän tarpeita. Yhteiset tavoitteet pysäköintijärjestelmän kehittämiselle muodostavat pitkän aikavälin pysäköintivision.

Pysäköintivision toteutuminen edellyttää kaikkien teemojen edistämistä ja aktiivista seurantaa. Visio määrittää Lempäälän pysäköinnin tavoitetilan, ja sen toteutus perustuu ohjelman toimenpiteisiin ja painopisteisiin. Näiden avulla kunta voi edistää pitkän aikavälin pysäköintipolitiikkaa tiivistyvässä kaupunkirakenteessa, huomioiden kestävästä liikkumisesta ja elinvoimaisen kasvun tavoitteet.



Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Kadunvarsipysäköinti:

- Nykyisten saatavilla olevien pysäköintipaikkojen käyttöastetta tulee kasvattaa, jolloin kadunvarsipaikkoja on mahdollista vähentää, esimerkiksi uusien pyörävylien tai pyöräpysäköintipaikkojen toteuttamiseksi.
- Aikarajoitukset tulee tarkistaa ja pitkällä aikavälillä siirtyä kohti ohjelmassa esitettyä tiukempaa pysäköinninhallintaa.
- Kuntakeskuksen sekä Sääksjärven keskustapysäköinnin vyöhykkeillä noudatetaan liitteessä 1 osoitettuja rajoituksia. Muilla alueilla rajoituksia käytetään pysäköinninhallinnan vyöhykemallia

Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Pysäköintinormi:

- Kuntakeskuksen ja Sääksjärven alueilla virallisena pysäköintinormina käytetään Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteissa määritettyjä kuntakeskusten autopaikkakorpeja sekä pyöräpaikkakorpeja. Muilla nauhataajaman alueilla sekä kunnan autovyöhykkeillä voidaan käyttää seudullisia toimenpidesuosituksia näitä vastaavilla vyöhykkeillä.
- Normiin voidaan sopia joustoista muun muassa pyöräpysäköintipaikkojen määrän lisäämisen tai laadun parantamisen, yhteiskäyttöautojen, vuorottaispysäköinnin, keskitetyn pysäköinnin sekä paikkojen nimeämättömyyden perusteella.
- Normien lisäksi erilaisten aluetyyppien ja niiden ominaisuuksien tunnistaminen on tärkeää (sekoittunut, asuminen, työpaikka, vapaa-aika). Esimerkiksi autottomien tai vähäautoisten korttelien luominen edellyttää vähäautoisemman elämäntavan tosiasiallisesti mahdollistavien yhdyskuntarakenteen vyöhykkeiden tunnistamista pysäköintinormin keventämisen pohjaksi (maankäytön tiiveys ja sekoittuneisuus, lähipalveluverkko, asuntokuntien autonomistus, liikkumisvaihtoehdot). Lempäälässä voidaan harkita kokeiluluontoisesti toteutettavia autottomia kortteleita muutospainealueilla.



Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Pysäköinti palveluna:

- Pysäköintipaikoista ja niiden rajoituksista annettava informaatio tulee olla käyttäjälleen selkeää, esimerkiksi moottoriajoneuvoliikenteen parempi opastus pysäköintilaitoksiin sekä pintapysäköintialueille.
- Digitaalisilla ratkaisuilla pyritään tehostamaan pysäköintiä ja parantamaan palvelun laatua.
- Digitaalisten ratkaisujen pohjana toimii seudullinen pysäköintitietokanta, josta saadaan tietoa pysäköintipaikkojen sijainnista, käytettävyydestä, rajoituksista sekä kapasiteetista. Reaaliaikainen pysäköintitieto on oleellinen osa pysäköintipaikkojen käytön tehostamista, pysäköinnin käyttöasteen seurantaa sekä käyttäjille tarjottavia digitaalisia palveluita.
- Sähköautojen latauspisteiden tarpeiden selvittäminen yleisillä alueilla sekä osana uusia pysäköintilaitoshankkeita.
- Jalankulunopasteiden kehittäminen joukkoliikenteen solmukohdissa sekä nousijamääriltään suosituimmilla joukkoliikennepysäkeillä.
- Velvoitepaikkojen vapaaksiosto-oikeuden käytön lisääminen (asunnot, toimitilat, työpaikat, liiketilat) keskitetyistä pysäköintilaitoksista.



Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Liityntäpysäköinti:

- Kuntakeskuksen liityntäpysäköintialueilla selvitetään mahdollisuutta ottaa käyttöön käyttäjälleen maksuton rekisterikilpitunnistus alueiden käyttötarkoituksen varmistamiseksi.
- Liityntäpysäköintipaikkojen korkean käyttöasteen selkeyttämiseksi ja vapaiden pysäköintipaikkojen turvaamiseksi keskustapysäköinnin alueilla selvitetään mahdollisuutta liityntäpysäköintipaikkojen vuorottaispysäköintikäyttöön osana keskustan pysäköinninhallintaa.
- Liityntäpysäköintiä tulee edistää seudun liityntäpysäköintilinjausten mukaisesti ja kytkeä se mahdollisesti muuhun pysäköintijärjestelmään digitaalisesti, jolloin liityntäpysäköintipaikat saadaan tehokkaimmin oikeiden käyttäjien käyttöön.
- Lippuyhteistyössä tulee korostaa seudullisen joukkoliikenneviranomaisen (Nysse) roolia järjestelmän toimivuuden edistämiseksi. Tunnistautuminen joukkoliikenteen käyttäjäksi parantaa liityntäpysäköintialueiden käyttötarkoitusta.
- Kuntakeskuksen ja Sääksjärven jalankulkuvyöhykkeillä sijaitsevien nykyisten liityntäpysäköintialueiden hallinnollinen vastuu annetaan nopean aikavälin toimenpiteenä pysäköintiyhtiölle pysäköintijärjestelmän kokonaisvaltaisen kehittämisen turvaamiseksi.



Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Pysäköinnin hallinta:

- Kadunvarsipysäköinnin tulee kuntakeskuksen ja Sääksjärven jalankulkuvyöhykkeillä olla lyhytaikaista, rajoitettua ja tarkkaan valvottua. Rajoittamaton pysäköinti siirtyy vaiheittain kauemmaksi jalankulkuvyöhykkeiden ydinkeskustasta.
- Pysäköinnin lyhytaikaisuuden varmistamiseksi selvitetään erilaisia kustannustehokkaita seurantakeinoja.
- Muilla vyöhykkeillä rajoituksia käytetään tarkastellaan tapauskohtaisesti soveltaen keskustapysäköinnin vyöhykeperiaatetta. Pysäköinti voi olla vapaammin rajoitettua, sillä asukastiheys tai ajoneuvojen määrä ei ole näillä alueilla yhtä suurta kuntakeskuksiin verrattuna.
- Kunnan myöntämien pysäköintilupien nykyistä järjestelmää tarkastellaan ja siirtymistä sähköiseen lupapalveluun edistetään kaikkien kunnan myöntämien pysäköintilupien osalta (henkilökunta, kiinteistöt, kotihoito, tapahtumat). Pysäköintilupajärjestelmä ei saa heikentää asukkaiden halukkuutta hankkia pysäköintipaikka taloyhtiöltä tai keskitetystä pysäköintilaitoksesta.



Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Pyöräpysäköinti:

- Kiinteistöjen sekä yleisten alueiden pyöräpysäköintiä toteutetaan seudullisen pyöräpaikkanormin mukaisesti. Toteutuksessa huomioidaan Lempäälän pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmassa esitetyt kehittämislinjaukset.
- Pyöräpysäköintiä kehitetään ja sen tarpeet huomioidaan kunnassa systemaattisesti aina kaavahankkeista kiinteistöjen ja katujen saneeraushankkeisiin asti.
- Pyöräpysäköinnissä huomioidaan valtakunnallisten suunnitteluohjeistusten laatuvaatimukset esimerkiksi sijoittelun, kattamisen sekä lukittavuusmahdollisuuden osalta.
- Erityinen huomio pyöräpysäköinnin kehittämiseksi annetaan joukkoliikenteen solmukohdissa sekä rautatieasemien läheisyydessä. Laadukasta pyöräpysäköintiä tulee esimerkiksi sijaita moottoriajoneuvojen liityntäpysäköintialueen sekä asemalaitureiden välittömässä läheisyydessä.
- Pyöräpysäköinnin toteuttamista ensisijaisena liityntäpysäköinnin muotona voidaan tarkastella esimerkiksi Helsingin kaupungissa vuonna 2025 luotujen liityntäpysäköinnin periaatteiden taustoittamana.

Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Pysäköinninvalvonta:

- Pysäköinninvalvonnan toiminta-aikojen tarkempi määrittely nykytilanteen käyttöastetta vastaaviksi.
- Pysäköinninvalvonnan priorisointialueiden uudelleenmäärittely uusien infrakohteiden toteutuessa.
- Pysäköinninvalvonnan resurssien tehostaminen pysäköintijärjestelmän sekä maankäytön kehittämisen yhteydessä.
- Kamerapohjaisen tunnistusjärjestelmän lisääminen liityntäpysäköintialueille, jotta maanpäällisten liityntäpysäköintikohteiden käyttötarkoituksesta voidaan varmistua.
- Kuntakeskuksen ja Sääksjärven jalankulkuvyöhykkeillä sijaitsevien liityntäpysäköintialueiden vastuun hallinnan siirtämistä pysäköintiyhtiöille selvitetään, jotta voidaan varmistua pysäköintijärjestelmän kokonaisvaltaisesta kehittämisestä.

Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Pysäköinnin käyttöasteen seuranta:

- Kunnan hallinnoimien pintapysäköintialueiden käyttöasteen seuraaminen esimerkiksi käyttäjäryhmittäin.
- Kehitetään prosessi pysäköintilaitoksen paikkojen käyttöasteen aktiiviselle seurannalle, jotta toimintaa voidaan kehittää ja käyttäjäryhmien tarpeet huomioida paremmin.
- Lempäälän pysäköintitietokannan perustaminen seudullisia linjauksia noudattaen. Tiedot paikoista ja niiden käyttöasteista voidaan kerätä esimerkiksi sähköisen lupajärjestelmän, mobiilimaksamisen tai kameratunnistuksen kautta. Tarvittaessa käyttöastetta voidaan seurata pistemäisillä maastolaskennoilla.

Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Pysäköintivähykkeet: Kuntakeskus ja Sääksjärvi

- Alueet ovat pääosin hyvin kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen saavutettavissa, joten mitoitettavien pysäköintipaikkojen määrä voidaan pitää melko alhaisena. Pyöräpysäköinnillä on erittäin merkittävä rooli, ja sen laadukasta toteutusta on tärkeää ohjata sekä kaavoitus- että rakennuslupavaiheissa
- Katualueilla voidaan arkena harkita maksullista ja kontrolloitua lyhytaikaista pysäköintiä elinkeinoelämää, vierailua ja matkailua palvelevalla sopivalla tavalla sekä yöaikaisia asukaspysäköintiratkaisuja.
- Pysäköintiratkaisut tukevat alueen kehitystä tiiviinä, toiminnoiltaan sekoittuneena ja eläväisenä keskuksena. Nykyisiä maantason pysäköintialueita voidaan harkiten kehittää rakentamisalueina tai kehittää viihtyisinä materiaalien, valaistuksen ja viherratkaisuiden avulla.
- Pysäköinti ei saa hallita kaupunkikuvaa tai tilankäyttöä liikaa erityisesti pääkatujen varressa vaan on harkittava tehokkaita tai puolitehokkaita keskitettyjä ratkaisuja joko keskustanäkymässä häivytettyinä tai kaupunkikuvallisesti korkeatasoisissa pysäköintilaitoksissa, joiden maantasoon voidaan ohjata elävää toimintaa. Vuorottaispysäköinti ja rakenteellisen pysäköinnin kytkentä asuinkerrostalojen velvoitepysäköintiin selvittämisen arvoista uusien hankkeiden yhteydessä.



Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Pysäköintivyöhykkeet: Marjamäki

- Marjamäen alueelle tulee tulevaisuudessa määritellä kuntakeskuksen ja Sääksjärven kadunvarsipysäköinninvyöhykkeitä vastaava malli, joissa otetaan huomioon alueen tiiveys, palveluiden saavutettavuus ja liikkumistarpeet. Vyöhykkeillä voidaan soveltaa aikarajoituksia ja tarvittaessa maksullisuutta, jotta pysäköintipaikkojen kierto ja käyttöaste pysyvät korkeina.
- Lähtökohtaisesti kadunvarsipysäköinnin tulee olla lyhytaikaista ja rajoitettua, jotta se palvelee alueen tarpeita mahdollisimman laajasti. Aikarajoitukset tehostavat pysäköintipaikkojen käyttöä ja vapauttavat tilaa vieras- sekä asiointipysäköinnille. Pysäköinninvalvonnan tavoitteena on sujuvoittaa asiointia ja varmistaa, että paikat ovat asiakkaiden käytössä mahdollisimman tehokkaasti ilman pitkäaikaista pysäköintiä.
- Ideaparkin kauppakeskuksen pysäköintialueet sekä niiden yhtenäisyys pysäköinninhallinnan linjausten kanssa tulee huomioida osana kunnan pysäköintiohjelman vyöhykejärjestelmää.
- Pysäköintiratkaisut tukevat Marjamäen alueen kehittämistä sekä lisääntyviä palveluita, jossa maankäyttö on tehokasta ja palvelut saavutettavissa myös kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Rakenteellisten pysäköintiratkaisujen merkitystä on hyvä harkita alueen kasvaessa ja tiivistyessä. Marjamäen alueen merkitys seudullisen bussiliikenteen liityntäpysäköintikohteena tulee myös huomioida pysäköintiratkaisuja suunnitellessa.



Ohjelman painopisteet ja tavoitteet

Pysäköintivyyhykkeet: Muut alueet

- Kadunvarsipaikkojen määrä katsotaan aluekohtaisesti, jotta katujen liikenneturvallisuus ja kunnossapito (esim. aeraus) eivät vaarannu. Aikarajoituksia voidaan käyttää tarvittaessa, erityisesti vilkkailla kaduilla tai palveluiden läheisyydessä.
- Vieraspysäköinnin tarvetta kaduilla voidaan toteuttaa pysäköinnin voimassaoloaikojen myötä, jolloin pysäköinti on kiellosta huolimatta sallittua 4 tuntia pysäköintikiekolla arkisin klo 8-18. Muuna aikana pysäköintikielto ei ole voimassa, joka sallii asukaspysäköinnin yön yli sekä viikonloppuisin.
- Asuinalueiden suurista aluepysäköintikielloista (liikennemerkkit C39 ja C40) pyritään pääsemään eroon liikennesuunnittelun kautta, jolloin pysäköinnin rajoittamisen tarpeet tarkastellaan katukohtaisesti, mutta kuitenkin suurempana aluekokonaisuutena. Pysäköintinormit perustuvat tonttikohtaiseen autopaikkavelvoitteeseen, joka määritellään asemakaavassa. Normeissa voidaan soveltaa joustoja esimerkiksi autottomien tai vähäautoisten kotitalouksien osalta, jos alueen palvelut ja liikkumisvaihtoehdot sen mahdollistavat.
- Vieraspysäköinti järjestetään ensisijaisesti tonteille tai erikseen osoitetuille vieraspaikoille. Vieraspaikkojen tarve arvioidaan alueen asukasmäärän ja palveluiden mukaan. Pysäköinninvalvonta kohdistetaan erityisesti alueille, joilla väärinpysäköinti aiheuttaa haittaa liikenteelle tai kunnossapidolle. Kuntalaisilta saadut palautteet otetaan huomioon pysäköintijärjestelyiden kehittämisessä.



Vaikutusten arviointi ja seuranta

Lempäälän pysäköintiohjelman vaikutusten arviointi ja seuranta perustuvat järjestelmälliseen seurantaan ja jatkuvaan toiminnan kehittämiseen. Näin varmistetaan, että pysäköintiratkaisut tukevat kunnan kasvua, kestävästä liikkumisesta ja palveluiden saavutettavuutta. Pysäköintiohjelma antaa suunnan pysäköinnin määrätietoiselle kehittämiselle osana Lempäälän kunnan tavoitteita elinvoimaisena sekä kestäviin liikkumismuotoihin painottuneena kasvukuntana.

Pysäköintiohjelma toimii kunnassa yleissuunnitelmatasoisena strategiana sekä kunnan maankäytön ja rakentamisen työkaluna. Ohjelmassa esitetyille toimenpiteille tulee tarkemmassa suunnitteluvaiheessa määrittää vastuutahot sekä seurantamittarit, jotta tavoitteiden toteutumisesta voidaan varmistua. Pysäköintiä koskevia tärkeimpiä sidosryhmiä (yrittäjät, asukkaat, luottamushenkilöt) tulee osallistaa ja kuulla suunnittelussa tarpeen mukaan.

Pysäköintiohjelmaa suositellaan päivitettäväksi valtuustokausittain. Vyöhykejakoja voidaan seudullisten periaatteiden tukemana tarkentaa sekä laajentaa muille kunnassa kehitettävillä alueilla, kuten Marjamäkeen. Muita nauhataajaman alueita koskevia pysäköintilinjauksia tulee tarkentaa tilanteen vaatiessa.

Ohjelman toteutuminen parantaa olemassa olevan sekä tulevan pysäköinti-infran hyödynnettävyyttä palvelutason säilyessä entisellään. Kunnan pysäköintiohjelman tavoitteena on tukea tiiviimpää ja toimivampaa kaupunkirakennetta joustavien pysäköintiratkaisujen kautta. Pysäköintipolitiikka painottaa kestävien liikkumismuotojen tukemista, esimerkiksi sovittamalla yhteen moottoriajoneuvojen ja polkupyörien liityntäpysäköintiä joukkoliikennepysäkkien läheisyydessä. Käyttäjälleen sujuvat liityntäpysäköintiratkaisut tukevat seudullisen joukkoliikenteen kehitystä matkaketjupalveluiden näkökulmasta. Tiiviisti rakennetuissa kuntakeskuksissa rakenteelliset pysäköintiratkaisut luovat edellytykset viihtyisän kaupunkiympäristön luomiselle sekä luonnon monimuotoisuuden säilyttämiselle. Lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin osoitetut kadunvarsipaikat palvelevat paikallisten yrittäjien liiketoimintaa ja tukevat elinkeinoelämän tarpeita. Joustavien pysäköintiratkaisujen tarjoaminen parantaa täydennysrakentamisen houkuttelevuutta ja kannustavat rakennuttajia kestävästä liikkumisesta toimenpiteisiin. Pysäköintipalvelun parantaminen selkeän opastuksen sekä asiakaspalveluhenkilön pysäköinninvalvonnan kautta edesauttaa pysäköintipaikkojen saavutettavuutta ja käyttöastetta. Näillä toimenpiteillä luodaan kuntaan viranhaltijoiden sekä luottamushenkilöiden välille yhteinen tahtotila, joka tukee Lempäälän kuntastrategiaa edistäen kokonaisvaltaista ja myönteistä yhdyskuntarakenteen kehittymistä.



Käsitteitä

Asiakaspysäköinti = Toimitila-, liike- ja julkishallintorakentamisen auto- ja pyöräpysäköintipaikat, jotka on tarkoitettu kohteissa ja tontilla asiointia varten lyhytaikaiseen pysäköintiin.

Asukaspysäköinti = Pysäköintiä, joka on tarkoitettu erillisellä tunnuksella kiinteistökohtaiseen pitkäaikaiseen pysäköintiin tontilla tai sen lähiympäristössä.

Joustava pysäköintinormi = Pysäköintinormille voidaan määrittää periaatteet, joilla rakennettuja voi saada auto- tai pyöräpaikkamäärään vähennyksen. Joustavan normin on tarkoitus olla kestävää liikkumista ja tehokasta pysäköintiä tukevien ratkaisujen toteutukseen kannustava.

Liityntäpysäköinti = Pysäköinti joukkoliikenneaseman tai -pysäkin yhteyteen järjestetyllä pysäköintipaikalla joukkoliikenteen palvelun käyttämisen ajaksi.

Nimikoimaton tai nimeämätön pysäköintipaikka = Kiinteistökohtainen tai kadun varrella sijaitseva pysäköintipaikka, jota ei ole yksilöity kenellekään nimenomaiselle käyttäjälle

Pysäköinnin hallinta = pysäköintipaikkojen sekä yksityisautoilun kysynnän ja ruuhkan hallinta pysäköinnin rajoitusten kautta

Pysäköintinormi = asemakaavoituksessa määrättävä auto- tai pyöräpaikkavelvoite, jonka mukainen paikkamäärä tulee toteuttaa tai järjestää muualta suhteessa tontin kerrosalaan tai asuntojen määrään.

Pysäköintipaikka = Yleiseen tai kiinteistökohtaiseen pysäköintiin tarkoitettu autopaikka. MRL 156 §, 1. ja 3. mom: Kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätty autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaus- ja muutostyötä.

Pysäköintipolitiikka = Periaatteet autojen pysäköinnin järjestämiseksi velvoitepaikoilla ja muilla pysäköintipaikoilla.

Täydennysrakentaminen = Rakentamista tontille, jolla on jo asuinrakentamista ja koskee myös rakennuksia/tontteja, joiden alkuperäinen pääasiallinen käyttötarkoitus on ollut asuminen, mutta jotka ovat välillä olleet muussa käytössä mutta halutaan palauttaa asuinkäyttöön.

Vapaaksiosto = Maankäyttö- ja rakennuslain 156 § 2 mom:n mukainen menettely, jossa kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan.

Velvoitepaikka = Asemakaavassa kerrosneliömetrien tai asuntojen mukaan määrätty yhden autopaikan rakentamisvelvoite, sisältää myös veloitteeseen kuuluvat vieraspaikat.

Vieraspysäköinti = Asuntokohteiden lyhytaikaista vierailua varten varatut autojen pysäköintipaikat, jotka eivät ole tarkoitettu ko. tontin asukkaiden pitkäaikaiseen pysäköintiin.

Vuorottaispysäköinti = Nimeämättömien pysäköintipaikkojen yhteiskäyttöjärjestelmä esim. samassa kiinteistössä tai korttelissa olevien työpaikkojen ja asuntojen tai liiketilojen ja työpaikkojen kesken



Lähteet

Vaismaa, K., Karhula, K., Huhta, R., Lahtinen, T., Gruzdaitis, L., Bäckström, J. & Jaakola, H. (2019). Pysäköinti 2.0. WSP Finland Oy. Saatavilla <https://pysakointi20.com/>

Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteiden täydennys ja toimeenpano. (2021). Saatavilla https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2023/06/s-8-Tampeen-kaupunkiseudun-pysakointiperiaatteet_raportti.pdf

Eteläisen Tampereen liityntäpysäköintiselvitys. (2024). Saatavilla lempaala.fi/wp-content/uploads/2025/05/liite-4-tampereen-etelaisen-tulosuunnan-liityntapysakointi.pdf

Lempäälän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. (2023). Saatavilla https://www.lempaala.fi/wp-content/uploads/2025/07/lempaalan_kavelyn_ja_pyorailyn_edistamisohjelma_20230428.pdf

Sääksjärven keskustan yleissuunnitelma. (2023). Saatavilla tampereenseutu.sharepoint.com/:b:/s/www.lempaala.fi/ESIL_WdK_rJOrNjVbjlYMIEBy0hjxyRD-CWHFTnp9yzUGA?e=tfQdfB

Kuvat: Hanna Kervinen ja Lempäälän kunta. (2025).





LEMPÄÄLÄ - TALO



www.lempaala.fi

**L^M
PÄÄ
LÄ**
KUNTA
JOKA
SANOO
KYLLÄ!