

Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköinti Pirkanmaalla

Kehittämissuunnitelma

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma
Pirkanmaan maakuntakaava 2040



Pirkanmaan liitto

ISBN 978-951-590-304-4

Kansikuva: Jouko Aaltonen

Taitto: Lili Scarpellini

Painos: 200 kpl

Paino: Grano Oy



Tiivistelmä

Liityntäpysäköinnin nykytila

Pirkanmaalla liityntäpysäköinnin käyttö on vakiintunutta pääasiassa vilkkaimpien rautatieasemien yhteydessä olevilla liityntäpysäköintipaikoilla. Tarjolla olevia liityntäpysäköintipaikkoja ei ole aktiivisesti markkinoitu eikä informaatiota tarjolla olevista paikoista ole ollut helposti saatavilla. Liityntäpysäköinnin järjestelmällistä kehittämistä on haitannut selkeän vastuutahon ja osapuolia sitouttavan kehittämissuhteen puute. Seudun liityntäpysäköinnin tilaa voidaan helposti kehittää sekä laatutason että paikkatarjonnan osalta.

Tampereen työssäkäyntialueen laajeneminen ja työmatkaliikkumisen kasvu luovat edellytyksiä liityntäpysäköinnin kysynnän lisääntymiselle. Kasvavat liikennemäärät ja ruuhkien leviäminen yhdistettynä joukkoliikenteen palvelutason kehittämiseen saavat aikaan kasvavan siirtymisen yksityisautoilusta joukkoliikenteen käyttäjiksi. Tämä edellyttää kuitenkin sujuvaa ja luotettavaa vaihtoa kulkumuodosta toiseen.

Tehokkaampaa liikennejärjestelmän käyttöä

Koko työssäkäyntialueella liityntäpysäköinnin avulla on edellytyksiä parantaa saavutettavuutta ja kasvattaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta päivittäisessä liikkumisessa. Liityntäpysäköinnin avulla voidaan tarjota tyydyttävä joukkoliikenteen palvelutaso myös kuntakeskuksien ulkopuoliselle hajaantuneen maankäytön alueille, joille joukkoliikennelinjoja ei voida muuten kannattavasti tarjota. Tällaisia alueita Pirkanmaalla on useita. Eteläisellä Pirkanmaalla liityntäpysäköinnin potentiaalia kasvattaa erityisesti HHT-käytävän (Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-käytävän) kilpailukykyinen joukkoliikennetarjonta ja siihen liittyvä kaksisuuntainen pendelöinti.

Järjestelmällisellä liityntäpysäköinnin käytöllä on tunnistettu olevan merkittävää vaikutusta väyläverkon ruuhkautumista hidastavana tekijänä. Tyypillinen liityntäpysäköinnin käyttäjä on päivittäin matkansa tekevä työmatkapedelöijä, jolloin liityntäpysäköintimatka tarkoittaa heti pienempää ajoneuvomäärää ruuhkassa. Yhdeltä kaupunkiseudun sisään-tuloväylältä yksi liityntäpysäköintimatka vähentää kaksi ajoneuvomatkaa tieverkon ruuhkaisimmista ajankohdista. Tällä on vaikutusta väyläkapasiteetin riittävyyteen.

Yhdessä valmisteltu esitys

Työn tavoitteena on ollut jakaa tietoa Pirkanmaan liityntäpysäköinnin nykytilasta sekä arvioita liityntäpysäköinnin vaikutuksista liikennejärjestelmän toimintaan. Keskeisenä tavoitteena on tukea Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 laatimisprosessia tuomalla esiin tarpeita ja tavoitteita eri kulkumuotojen yhteensovittamiseksi. Liityntäpysäköinti tulee mieltää entistä selvemmin osaksi joukkoliikenteen palvelutasoa ja joukkoliikennetarjonnan kehittämistä. Työssä käydyn laajan viranomais- ja sidosryhmäkeskustelun tuloksena annetaan ehdotus keskeisten liityntäpysäköintipaikkojen ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen sijainnista Pirkanmaalla.

Tavoitetila ja kiireelliset toimenpiteet

Kehittämissuunnitelman tuloksena on tehty ehdotus liityntäpysäköintialueiden ja merkittävien joukkoliikenteen vaihtopaikkojen tavoitetilaksi vuonna 2040. Pirkanmaan liityntäpysäköintikohteet on jaettu kolmeen erilaiseen aluetyyppiin riippuen alueen asemasta suhteessa liikennejärjestelmän tavoitetilaan. A-tyypin alueet ovat seudullisesti merkittäviä lähinnä raideliikenteeseen liittyviä kohteita, B-tyypin alueet paikallisesti merkittäviä kohteita ja C-tyypin alueet ovat pienehköjä bussiliikenteeseen liittyviä maantieverkon kohteita. Lisäksi työssä on tehty esitys maakunnan keskeisten joukkoliikenteen vaihtopaikkojen (V) sijainnista. Yhteensä vuoden 2040 tavoitetilanteessa Pirkanmaalla on noin 100 liityntäpysäköintialuetta, joissa on yhteensä noin 4 000 liityntäpysäköintipaikkaa.

Pirkanmaan liityntäpysäköinnin kehittämisessä kiireellimmät toimenpiteet ovat liityntäpysäköinnin kehittämisen systematisointi ja kehittämisvastuullisen tahon osoittaminen. Muita tunnistettuja kehittämiskohteita ovat mm. kohdekohtaisen liityntäpysäköintiopastuksen ja -informaation tarjonnan parantaminen sekä erityisesti pyöräpysäköinnin osalta tarjonnan määrä- ja laatutason puutteiden korjaaminen.

Esipuhe

Arjen sujuvuutta edistävät liikennepalvelut ja kestävä liikkuminen ovat nousseet liikennesuunnittelun ja -politiikan ytimeen. Suunnittelussa pyritään edistämään erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuutta ihmisten arkieliikumisessa. Näiden tavoitteiden edistämiseen pyritään myös Pirkanmaan maakuntakaavan valmistelussa.

Kun matkaketjut toimivat hyvin eri liikennemuotojen välillä, voi joukkoliikenteestä tulla mahdollisimman monelle pirkanmaalaiselle todellinen vaihtoehto henkilöautoilulle. Tämä edellyttää kuitenkin, että vaihdot kulkumuodosta toiseen onnistuvat saumattomasti. Hyvillä vaihtoyhteyksillä ja -paikoilla sekä liityntämatkojen ja -järjestelyiden toimivuudella ja turvallisuudella voidaan oleellisesti vaikuttaa liikkumisen sujuvuuteen.

Tämän selvityksen tuloksena on saatu kattava listaus Pirkanmaan vaihto- ja liityntäpysäköintipaikoista sekä niiden kehittämispotentiaalista. Selvitys on kuitenkin vasta ensiaskel ja pirkanmaalaisissa kunnissa ja toimijoilla noussut hyvä liityntäpysäköinnin edistämisen henki täytyy nyt realisoida teoiksi, joilla asukkaiden arkea helpotetaan. Pirkanmaan liitto ja Pirkanmaan ELY-keskus haluavat olla etulinjassa edistämässä kestävästä liikkumisesta. Yksittäisillä teoilla jotka palvelevat yhteistä kokonaisuutta saadaan liikennejärjestelmästä toimiva ja tehokas. Oikein suunnattuina pienetkin resurssit voivat tuottaa suuria hyötyjä, kun ne yhdistetään palvelemaan samaa päämäärää.

Tampereella kesäkuussa 2014



Esa Halme
Maakuntajohtaja
Pirkanmaan liitto



Juha Sammallahti
Johtaja
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Tiivistelmä	3
Esipuhe	4
1 Tehokkaampaa joukkoliikennettä kehittämässä	6
1.1 Työntavoitteet	6
1.2 Työn toteutus	6
2 Pirkanmaa tänään	7
2.1 Väestömäärät kasvussa	7
2.2 Liikkumisesta on tietoa	11
2.3 Tampereen sisääntuloväylät ruuhkautumassa	14
2.4 Junat ovat nopeita, mutta niitä kulkee harvoin	16
3 Miksi liityntäpysäköintiä Pirkanmaalle?	20
3.1 Pirkanmaan liityntäpysäköinti tänään	20
3.2 Liityntäpysäköinnin kysyntä ja kasvupotentiaali	22
3.2.1 Ruuhkautuminen kasvattaa kysyntää	22
3.2.2 Tuhansia liityntäpysäköijä Pirkanmaalle	23
3.3 Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja vaikutukset	26
3.3.1 Tavoitteena sujuvat matkaketjut	26
3.3.2 Edetään vyöhykkeittäin	27
3.3.3 Vuorottaispysäköinnistä tehokkuutta	28
3.3.4 Liityntäpysäköinnillä helpotusta sisääntuloväylien ruuhkiin	28
4 Pirkanmaa 2040	30
4.1 Maakuntakaavan maankäytön perusratkaisu	30
4.2 Monentyyppistä liityntäpysäköintiä	33
4.3 Yli 100 vaihto- ja liityntäpaikkaa	35
4.4 Tärkeimmät kohteet maakuntakaavaan	35
5 Miten tästä eteenpäin?	42
5.1 Kiireelliset toimet	42
5.2 Jatkuvat toimet	42
5.3 Vastuutahot	42

1 Tehokkaampaa joukkoliikennettä kehittämässä

1.1 Työntavoitteet

Joukkoliikenteen kehittäminen on nostettu keskeiseksi toimeksi Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmas-
sa ja sen aiesopimuksessa. Kehittämistoimiin on kirjat-
tu mm. joukkoliikenteen tarjonnan lisääminen, kaupun-
kiraitiotien ja lähijunaliikenteen suunnittelu ja bussien
laatukäytävöiden piteet. Pysäkkien ja terminaalien
kehittämiseen liittyen keskeisiä aiesopimuskaudella
2012 - 2016 edistettäviä asioita ovat poikittaisytkey-
sien joukkoliikennepysäkit, lähijunaliikenteen asemat,
pikavuoropysäkit sekä liityntäpysäköintialueet.

Matkaketjujen sujuvoittaminen on yksi keskeisistä
arjen sujuvuutta parantavista tavoitteista. Sujuvat mat-
kaketjut eri liikennemuotojen välillä lisäävät joukkoli-
kenteen houkuttelevuutta. Sujuva matka "ovelta ovel-
le" edellyttää toimivia vaihtoja kulkumuodosta toiseen.
Tässä tärkeässä roolissa ovat hyvin suunnitellut vaih-
toyhteydet, asemat ja pysäkit sekä liityntämatkojen ja
-järjestelyiden toimivuus ja turvallisuus.

Tämän työn tavoitteena on löytää matkaketjujen
keskeiset solmupisteet eli luontevat vaihtopaikat sekä
liityntäpysäköintiin soveltuvat paikat. Maakunnan tasol-
la vaihtopaikkoina voidaan nähdä matkakeskukset, rau-
tatieasemat sekä muut keskeiset terminaalit ja pysäkit.
Työn toisena tavoitteena on selkeyttää ja vahvistaa
liityntäpysäköinnin roolia osana liikennejärjestelmää
sekä muodostaa yhteinen näkemys liityntäpysäköinnin
kehittämisestä Pirkanmaalla. Työssä käsitellään kaikkia
joukkoliikennemuotoja, eli kauko- ja paikallisliikennettä
sekä junia, raitioiteita ja busseja. Liityntäpaikkojen osal-
ta keskitytään niihin paikkoihin, joissa on henkilöauto-
jen liityntäpysäköintiä, eli vain liityntäpyöräilyä palvele-
vat pienet kohteet on rajattu tämän työn ulkopuolelle.

Työssä kartoitetaan Pirkanmaan liityntäpysäköinnin
nykytila sekä määritetään vaihto- ja liityntäpaikkojen
tavoitetilanteet vuosille 2020 ja 2040 siten, että liityntä-
paikat jaotellaan merkittävyytensä mukaan kolmeen eri
tyyppiin. Maakunnallisesti merkittävät vaihto- ja liityntä-
paikat merkitään myös Pirkanmaan maakuntakaavaan
2040.

1.2 Työn toteutus

Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköinti Pir-
kanmaalla -selvitys on yksi Pirkanmaan maakuntakaava-
van 2040 taustaselvityksistä. Työn tärkeimpänä tavoit-
teena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä maakunnassa
parantamalla matkaketjujen sujuvuutta. Joukkoliiken-
teestä pyritään saamaan mahdollisimman monelle pir-
kanmaalaiselle todellinen vaihtoehto henkilöautoilulle.

Työn ohjauksesta on vastannut työryhmä, johon ovat
kuuluneet seuraavat henkilöt:

• Arja Aalto	Liikennevirasto
• Kari Korpela	Pirkanmaan ELY-keskus
• Tero Myyriläinen	Tampereen kaupunki
• Jurkka Pöntys	Hämeenkyrön kunta
• Päivi Valkama	Oriveden kaupunki
• Karoliina Laakkonen-Pöntys	Pirkanmaan liitto (pj.)
• Anne Mäkynen	Pirkanmaan liitto
• Ilpo Tammi	Pirkanmaan liitto
• Johanna Järvinen	Pirkanmaan liitto (->06/2013)
• Ruut Rissanen	Pirkanmaan liitto (02/2014->)
• Tero Rahkonen	Sito (10/2013->)
• Antti Haukka	Sito (10/2013->)

Työ on aloitettu liiton omana työnä keväällä 2013. Syk-
syllä 2013 mukaan otettiin konsultiksi Sito, jossa työstä
ovat vastanneet Tero Rahkonen projektipäällikkönä,
Antti Haukka projektisihteerinä sekä Anna Korpinen ja
Janne Tuominen paikkatietosuunnittelijoina.

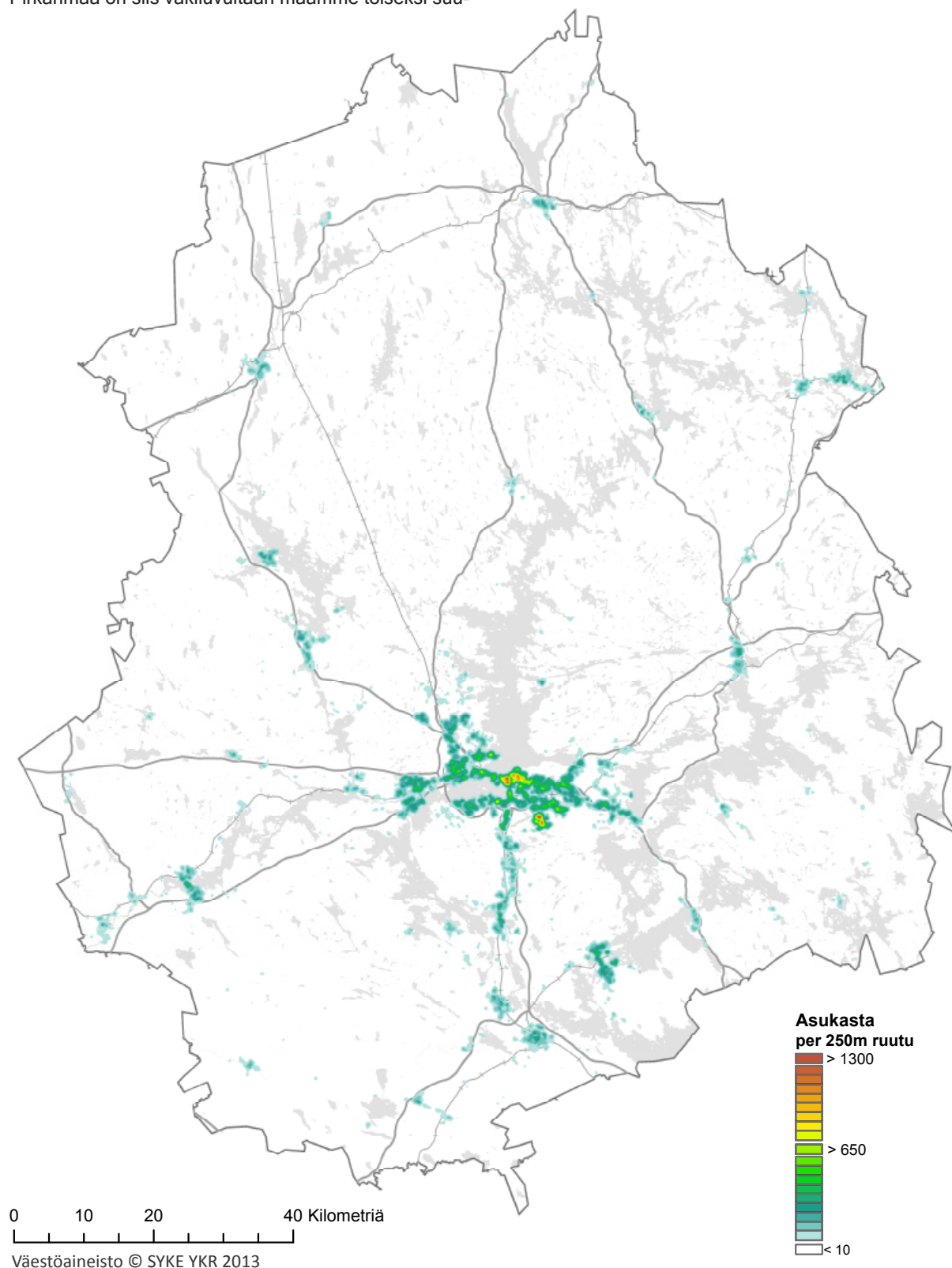
Työn aikana on kuultu sekä kuntien, liikenteenhar-
joittajien että kaupan edustajien näkemyksiä. Sidos-
ryhmäseminaari järjestettiin syksyllä 2013 ja kunnilta
pyydettiin kommentteja sekä työn alussa että lopussa,
kun kohdelistasta oli käytettävissä luonnosesitys. Työ
on herättänyt laajaa kiinnostusta niin Pirkanmaalla kuin
sen ulkopuolellakin.

2 Pirkanmaa tänään

2.1 Väestömäärät kasvussa

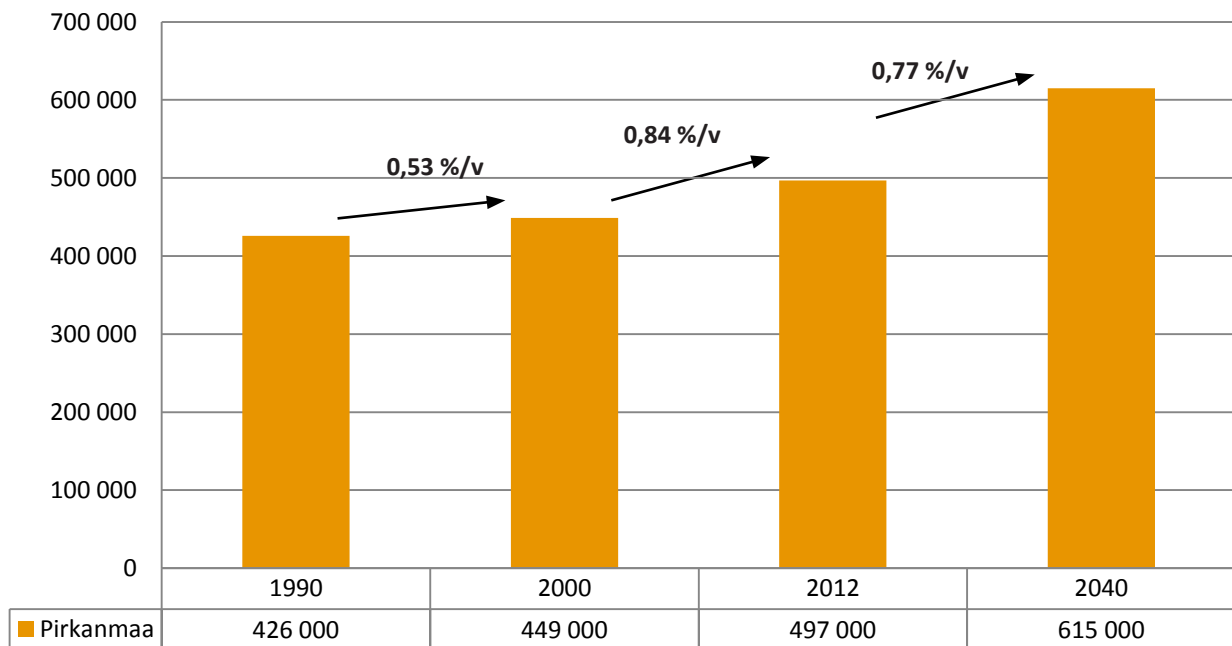
Pirkanmaan väkiluku oli vuoden 2012 lopussa noin 497 000, mikä on reilut 9 % koko Suomen väestöstä. Pirkanmaa on siis väkiluvultaan maamme toiseksi suu-

rin maakunta Uudenmaan jälkeen. Väestötiheys on suurinta Tampereen seudulla ja eteläisellä Pirkanmaalla, kun taas maakunnan pohjoisosassa on pääasiassa harvaan asuttua aluetta.



Kuva 1. Pirkanmaan väestötiheys vuonna 2011.

Pirkanmaan väestökehitys ja -suunnite 1990-2040



Kuva 2. Pirkanmaan väestökehitys- ja suunnite vuoteen 2040 saakka (Pirkanmaan liitto).

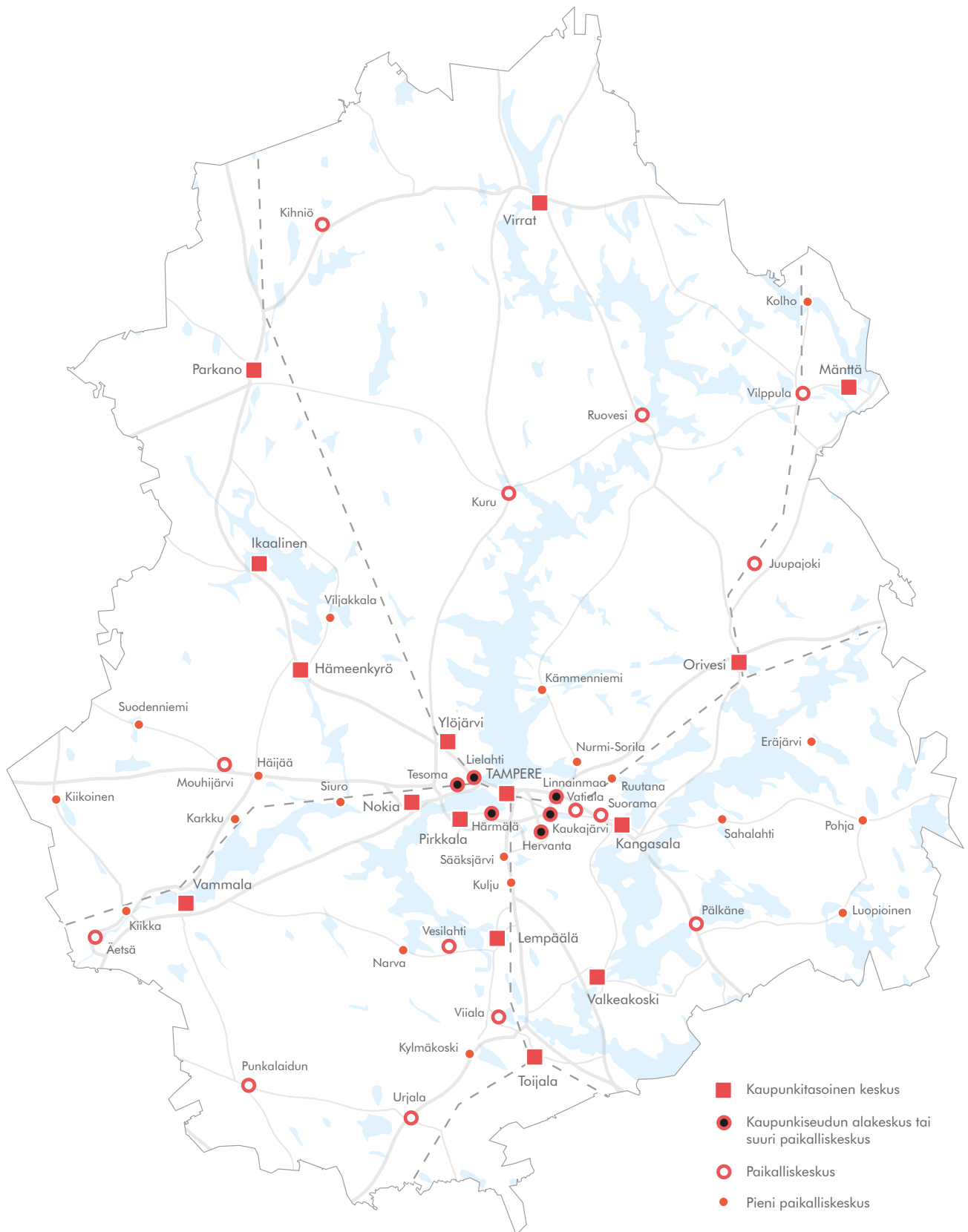
Pirkanmaan liiton laatiman väestösuunnitteen tavoitteen mukaan Pirkanmaan väestö kasvaa noin 0,8 % vuosittain 2040 asti (kuva 2). Tämän mukaisesti Pirkanmaan väestösuunnite vuodelle 2040 on 615 000 asukasta. Väestökasvu keskittyy edelleen keskikaupunkiin Tampereelle ja sen kehyskuntiin.

Väestötiheys ja -määrä, sekä väestön sijoittuminen suhteessa käytettävissä olevaan väyläverkkoon määrittelee keskeisesti liikennejärjestelmän toiminnan ja sen lähtökohtaisen tehokkuuden.

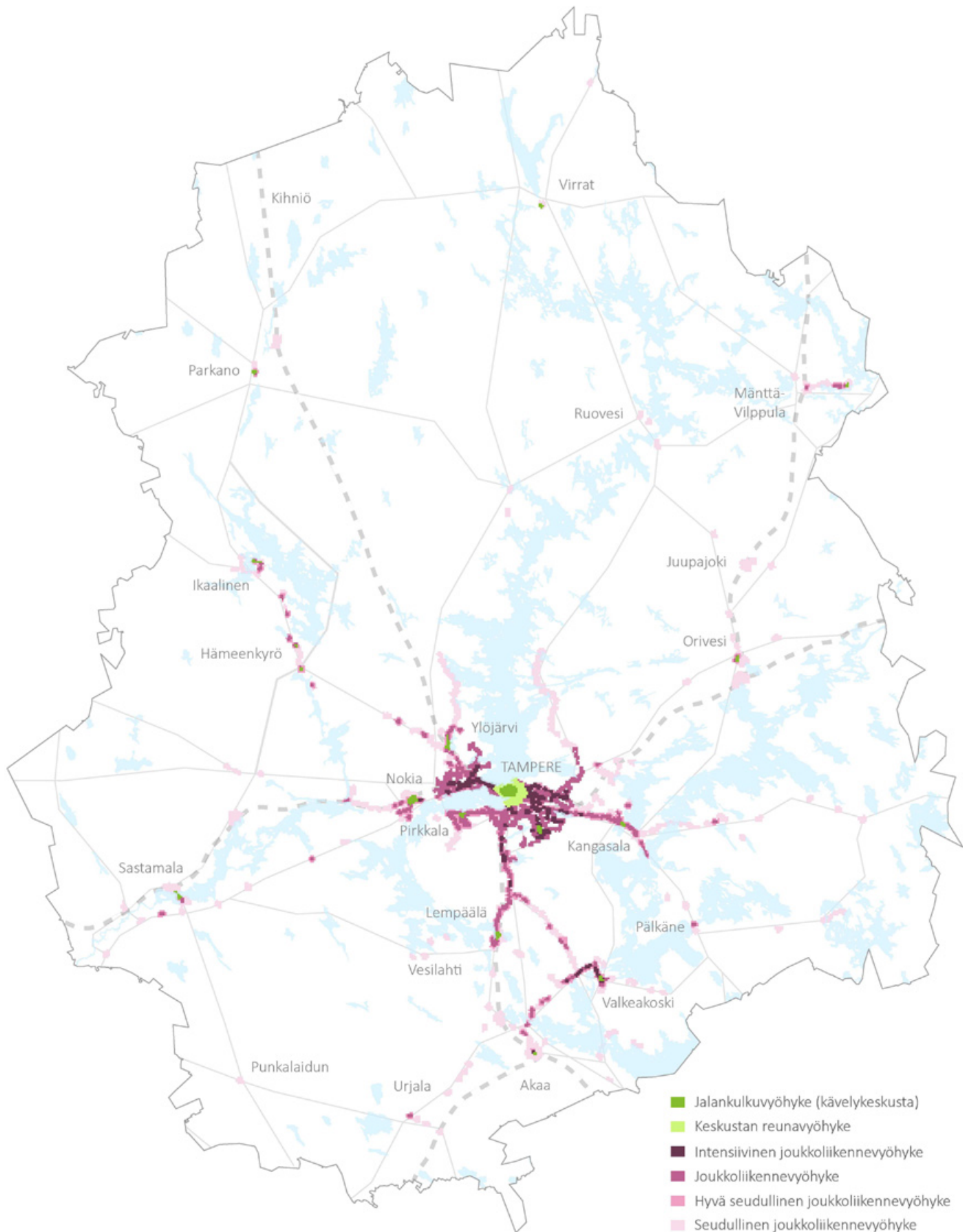
Joukkoliikennettä voidaan pitää taloudellisesti kannattavana alueilla, joiden asukastiheys on vähintään 20 asukasta/hehtaari. Nykyisin parhaat edellytykset kannattavalle joukkoliikenteelle on Tampereen kaupunkiseudun yhtenäisen taajaman alueella. Lempäälän

nauhataajama täyttää mainitun minimitiheyden vain paikoin, mutta Lempäälän keskustan ja Tampereen välinen hyvä joukkoliikennetarjonta tekee koko käytävästä joukkoliikennevyöhykkeen. Muualla Pirkanmaalla 20 asukkaan väestötiheys hehtaarilla täyttyy nykyisissä ja osin entisissä kuntakeskuksissa, joista parhaimmat edellytykset joukkoliikenteelle ovat Valkeakoskella ja Akaan Toijalassa sekä Sastamalan Vammalassa.

Joukkoliikennevyöhykkeiden sijoittuminen linkittyy vahvasti maakunnan palvelukeskusverkostoon, joka on esitetty kuvassa 3. Pirkanmaan palveluverkkoselvityksessä on tutkittu joukkoliikenteen nykyisiä vyöhykkeitä ja ne näkyvät kuvassa 4.



Kuva 3. Pirkanmaan nykytilan palvelukeskusverkko.



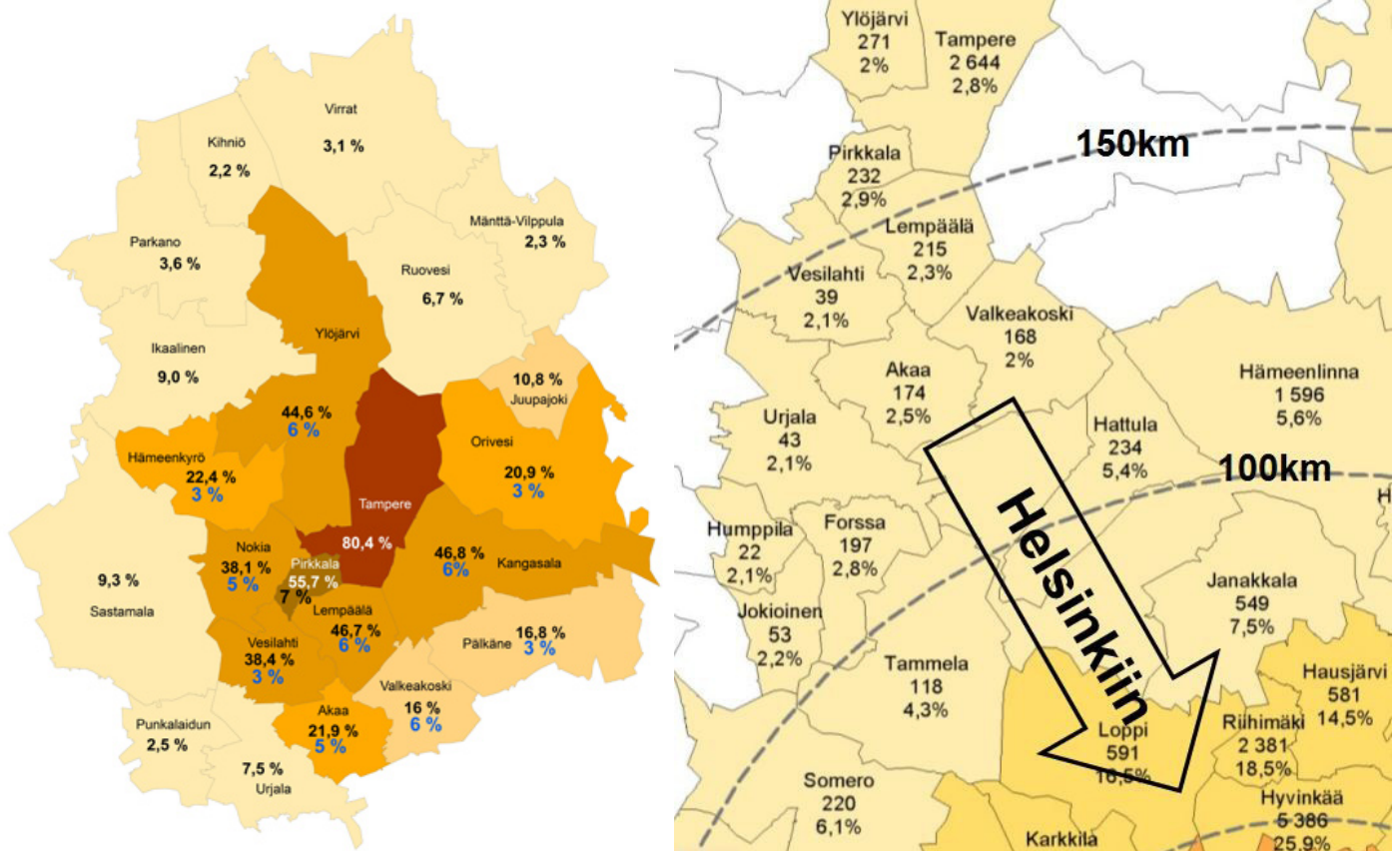
Kuva 4. Pirkanmaan jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeet. (Tiedot: Suomen ympäristökeskus, YKR 2013, Liikennevirasto 2013)

2.2 Liikkumisesta on tietoa

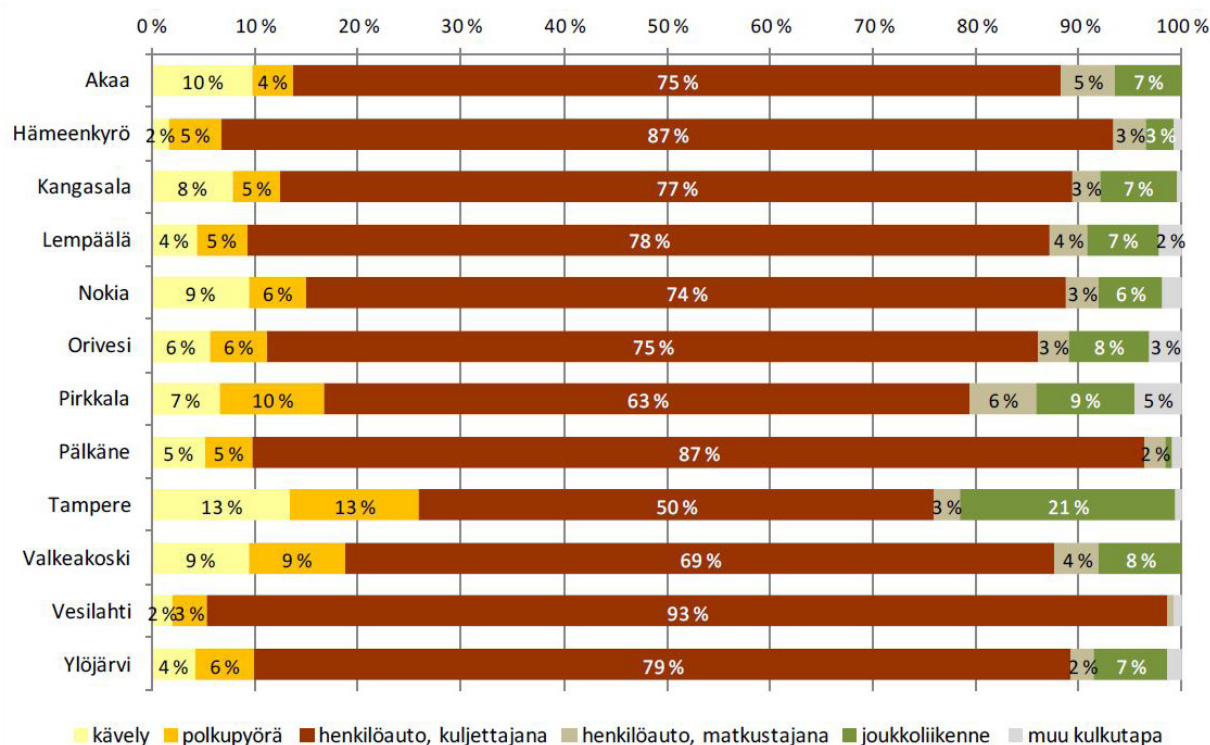
Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimuksessa vuonna 2012 selvitettiin ihmisten kulkutapoja ja -tottumuksia laajan haastattelututkimuksen avulla. Tutkimusalueeseen kuuluivat Akaa, Hämeenkyrö, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Pälkäne, Tampere, Valkeakoski, Vesilahti ja Ylöjärvi. Tutkimuksen tavoitteena on ollut tuottaa tietoa asukkaiden tekemien matkojen määrästä, eri kulkutapojen käytöstä ja matkojen suuntautumisesta.

Tämän työn kannalta olennaisia tietoja ovat työmatkoja koskevat tutkimustulokset, sillä liityntäpysäköintiä käytetään pääosin säännöllisillä, päivittäin toistuvilla matkoilla. Pirkanmaalaiset pendelöivät säännöllisesti

ennen kaikkea Tampereelle ja pääkaupunkiseudulle, joten HHT-käytävä on erittäin merkittävä liikenneväylä molempiin suuntiin sekä tie- että raideliikenteen osalta. Kuvassa 5 esitetään Pirkanmaalla Tampereelle pendelöivien työntekijöiden osuus ja kaupunkiseudulla sisinellä joukkoliikenteen osuus työmatkoista. Eteläisen Pirkanmaan osalta esitetään myös työmatkalaisten osuus Helsinkiin.



Kuva 5. Tampereelle ja pääkaupunkiseudulle kohdistuva pendelöinti vuonna 2009. Vasemmanpuoleisessa kuvassa sinisellä joukkoliikenteen osuus työmatkoilla. (Tiedot: Tilastokeskus, HSY)



Kuva 6. Työmatkojen kulkutapajakauma asuinkunnittain (Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012).

Kuvassa 6 on esitetty työmatkojen kulkutapajakauma asuinkunnittain koko tutkimusalueella. Seudun työmatkat ovat keskimäärin melko pitkiä, jolloin jalankulun osuus matkoista jää suhteellisen pieneksi. Joukkoliikenteen osuus tamperelaisten tekemistä työmatkoista on 21 % ja henkilöautolla (kuljettajana) tehtyjen työmatkojen osuus on 50 %. Pirkkalassa joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus työmatkoista on 9 % ja muissa Tampereen ympäryskunnissa 6-7 %.

Liikennetutkimuksessa (2012) selvitettiin myös vaihdollisten matkojen aikana käytettyjä kulkutapoja. Linja-autoa pääkulkutapanaan käyttäneet ilmoittivat yleisimmin liityntäkulkutavakseen jalankulun. Tampereen ympäryskunnissa myös polkupyörää ja henkilöautoa käytettiin linja-automatkoilla jonkin verran liityntäkulkutapana. Tampereen alueella vain 1 % ilmoitti käyttävänsä autoa liityntäkulkutapana linja-autoliikenteeseen.

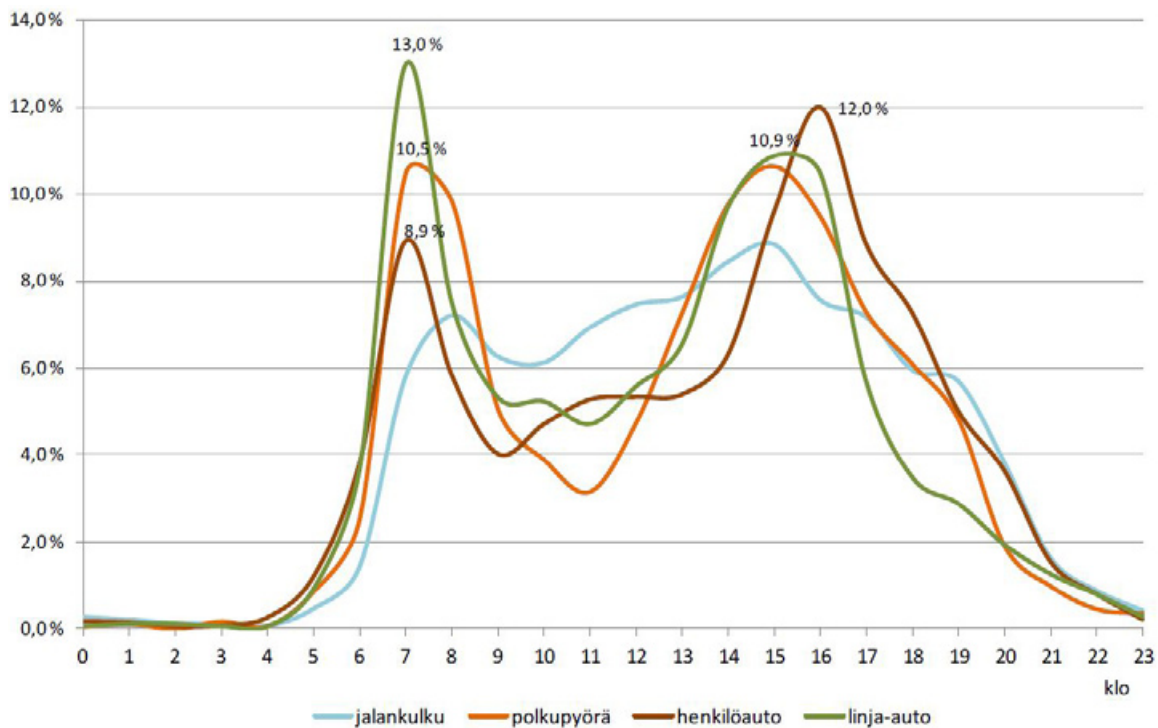
Liityntäkulkutapa	Tampere	Muut kaupunkiseudun kunnat
ei ilmoitettua liityntäkulkutapaa	24%	25%
jalankulku	72%	66%
pyörä	1%	4%
henkilöauto	1%	3%
mopo	0%	1%

Taulukko 1. Linja-automatkoilla käytetyt liityntäkulkutavat Tampereella ja muissa kaupunkiseudun kunnissa asuvilla. (Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012).

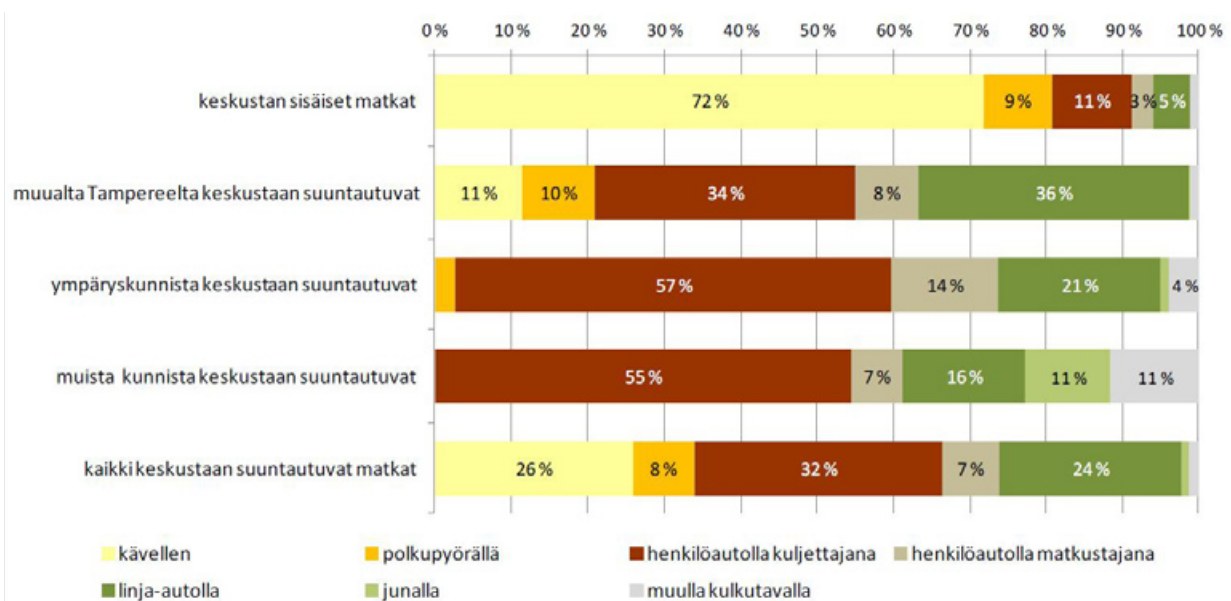
Päivittäistä liikkumista ja sen ajallista jakautumista vuorokauden eri tunneille on esitetty kuvassa 7. Suurin osa päivittäisistä matkoista alkaa arkisin klo 7-9 ja klo 15-18 välillä. Aikavaihtelut ovat suurimpia joukkoliikennematkoilla, joista 13 % alkaa aamulla klo 7-8 ja 11 % iltaapäivällä klo 15-16. Kaiken kaikkiaan noin 30% joukkoliikennematkoista alkaa iltaapäivällä klo 14-17. Henkilöautoliikenteen suurimmat ruuhkatunnit ovat klo 16-17, jolloin alkaa 12 % tehdyistä henkilöautomatkoista ja klo 15-16, jolloin alkaa noin 10 % henkilöautomatkoista. Aamuruuhkatunnin (klo 7-8) osuus matkoista on noin 9 %.

Sekä joukkoliikenteen että henkilöautoliikenteen matkat painottuvat vahvasti aamun ja iltaapäivän ruuhkatunneille. Liikennejärjestelmän kannalta tämä ruuhkatunti on väylien ja joukkoliikennetarjonnan mitoituksen määrittävä tekijä.

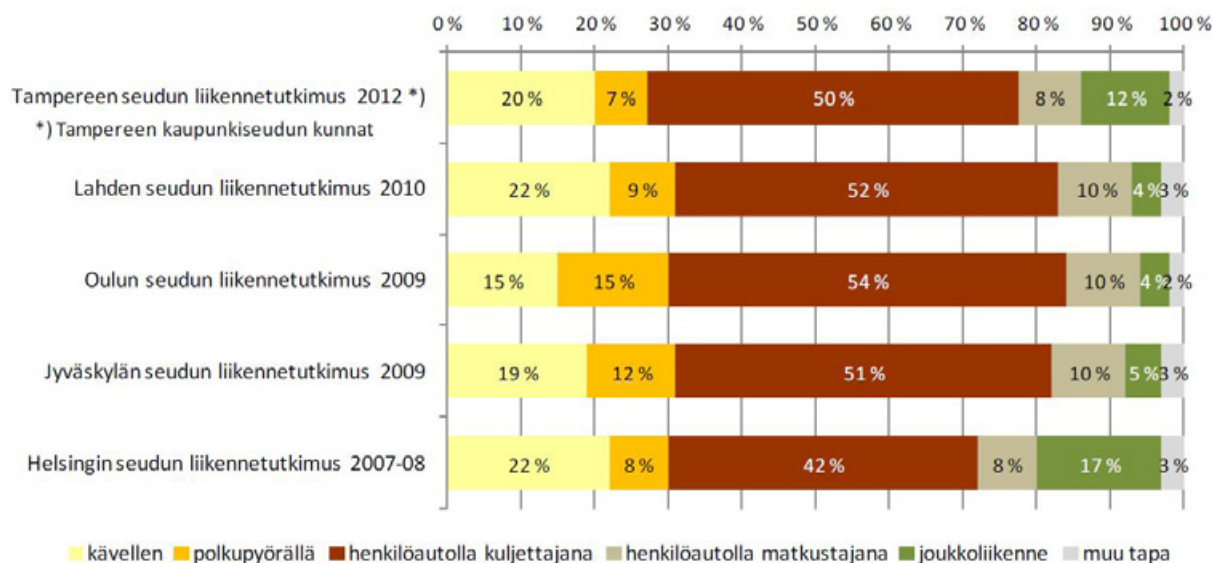
Kuvissa 8 ja 9 on esitetty kulkutapajakaumatietoja Tampereen seudulta ja vertailun vuoksi myös muilta suomalaisilta kaupunkiseuduilta. Tampereen seudulla joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus (12 %) on pienempi kuin Helsingin seudulla (17 %), mutta vastaavasti selvästi suurempi kuin muilla vertailun kaupunkiseuduilla (4-5 %).



Kuva 7. Matkojen tuntivaihtelu kulkutavoittain (Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012).



Kuva 8. Tampereen keskusta suuntautuvien matkojen kulkutapajakauma (Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012).



Kuva 9. Kulkutapajakaumat eri kaupunkiseuduilla (14 vuotta täyttäneet) (Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012).

Kaikilla Tampereen keskustaan suuntautuvilla matkoilla joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on yhteensä 25 % ja henkilöautolla kuljettajana ja matkustajana keskustaan saapuvien osuus on yhteensä 39 % (32 % + 7 %). Tampereen ulkopuoliselta alueelta Tampereen keskustaan suuntautuvilla matkoilla henkilöauton kulkumuoto-osuus (62–71 %) on selvästi muualta Tampereelta keskustaan suuntautuvia matkoja suurempi (42 %).

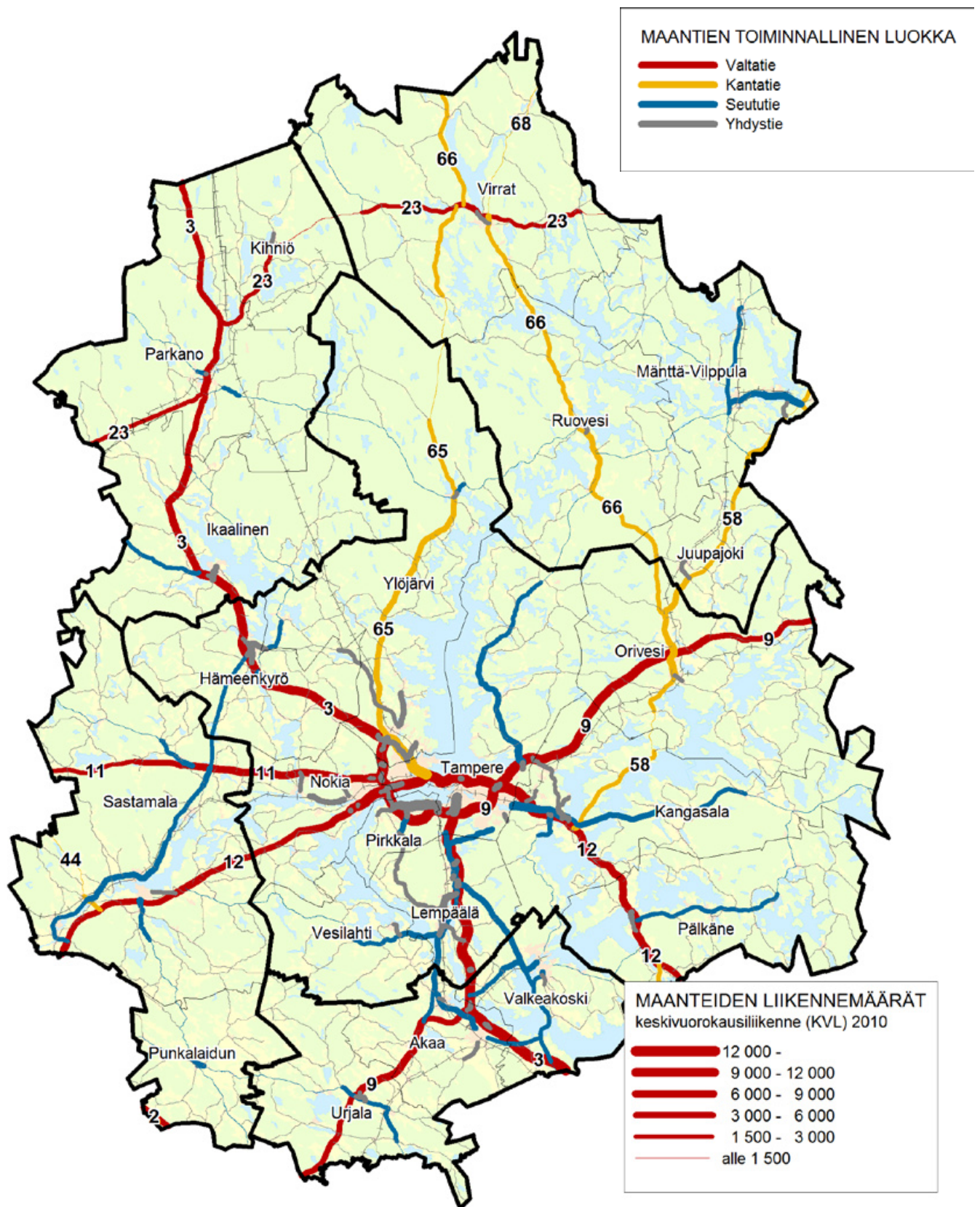
2.3 Tampereen sisääntuloväylät ruuhkautumassa

Pirkanmaan vilkkaimmat tieosuudet ovat Tampereen ympäristön sisääntulo- ja kehätiet. Suurimmat liikennemäärät ovat valtateillä 12 Tampereen Rantaväylällä (33 000–45 000 ajon/vrk) ja valtatiellä 3 Tampereen läntisellä kehätiellä (23 000–38 000 ajon/vrk). Muita runsasliikenteisiä tieosuuksia ovat mm. valtatie 9 Tampereen ja Oriveden välillä, valtatie 3 Tampereelta Helsingin suuntaan sekä valtatie 12 Nokian ja Tampereen välillä. Kuvassa 10 on esitetty Pirkanmaan päätieverkon liikennemäärät vuonna 2012.

Nykyisin ruuhkautuvat tieverkon osat ovat Tampereen sisääntuloväylät lähellä Tampereen keskustaa. Säännöllisiä aamu- ja iltahuipputunnin ruuhkia esiintyy Paasikiventiellä (vt 12), Teiskontiellä (vt 12), Lempääläntiellä (vt 3), Porintiellä (vt 12) sekä useilla keskustan katuverkon osilla.

Liikennemäärien on arvioitu Pirkanmaan päätieverkolla (valta- ja kantatiet) kasvavan vuoteen 2040 mennessä noin 1,6-kertaisiksi sekä yhdystieverkolla 1,2-kertaisiksi nykytilanteeseen verrattuna. Tampereen seudulla henkilöautoliikenteen on ennustettu kasvavan vuoteen 2030 mennessä noin 40 prosenttia. (Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma, 2012).

Mikäli liikennemäärien kasvu toteutuu ennustetusti, laajenee päivittäin ruuhkautuva tieverkko Tampereelta ulommas kohti kehyskuntia. Erityisesti muutos koskee suurimpia sisääntuloväyliä ja kehäteitä. Myös ruuhkien kestot pitenevät. Tieverkon tiettyjen osuuksien ylikuormituksessa liikenne hakeutuu korvaaville reiteille, mikä johtaa myös lopulta myös alemman tieverkon ja muiden rinnakkaisyhteyksien liikennemäärien kasvuun.



Kuva 10. Liikennemäärät Pirkanmaan päätieverkolla 2010 (Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2012).

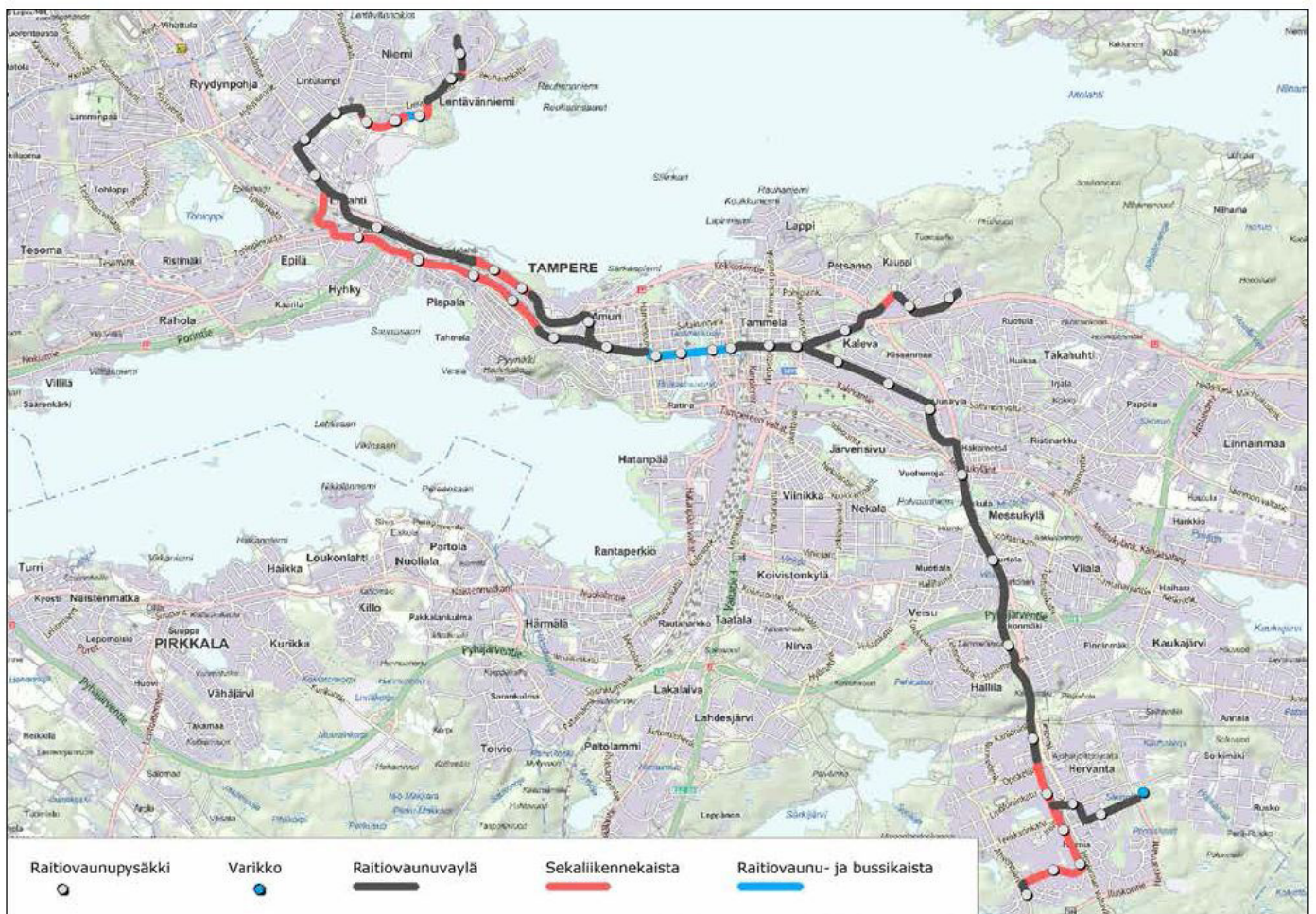
2.4 Junat ovat nopeita, mutta niitä kulkee harvoin

Joukkoliikenne painottuu Pirkanmaalla vahvasti Tampereelle ja sen ympäristöön, sillä suuressa osassa Pirkanmaan kuntakeskuksista maankäyttö ei ole riittävän tiivistä, jotta korkeatasoista joukkoliikennettä olisi kannattavaa järjestää. Tämä tarkoittaa hyvän palvelutason joukkoliikennetarjonnan keskittymistä vain tietyille yhteysväleille.

Junaliikenteen osalta Tampere on erittäin merkittävä valtakunnallinen risteysasema, josta on hyvät yhteydet kaikkiin suuntiin. Toinen merkittävä junaliikenteen solmupiste on Akaan Toijala, josta on hyvät yhteydet Tampereelle, Helsinkiin ja Turkuun. Juna tarjoaa muiltakin asemilta matka-ajaltaan erittäin kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle, mutta vuorotarjonnan vähyyks heikentää palvelutasoa. Tästä syystä lähijunaliikenteen kehittäminen on etenkin näille radanvarsitaajamille erittäin tärkeää.

Linja-autoliikenteen osalta Tampereen kaupungin sisäinen liikenne on hyvin toimivaa ja säteittäiset yhteydet kaikista lähimmistä kuntakeskuksista Tampereelle ovat hyvät. Myös pikavuoroliikenne Tampereelta kaikkiin tärkeimpiin suuntiin on vilkasta. Muun Pirkanmaan osalta linja-autoliikenne palvelee hyvin Valkeakosken ja Hämeenkyrön suuntia. Tampereen ulkopuolisten kuntien välistä poikittaista linja-autoliikennettä kulkee merkittävimmin Valkeakosken ja Akaan välillä. Paikallis- ja palveluliikennettä on Tampereen lisäksi pienemmässä mittakaavassa myös Sastamalassa ja Valkeakoskella.

Tampereen seudun kannalta tärkeitä ja suuria joukkoliikenteen kehityshankkeita ovat raitiotie sekä lähijunaliikenteen kehittäminen. Ensimmäinen raitiotielinja valmistuu alustavan aikataulun mukaisesti vuonna 2023 (kuva 11). Käynnissä olevassa Pirkanmaan maakunta-kaavassa sekä Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa on varauduttu myös raitiotieverkoston laajenemiseen.



Kuva 11. Tampereen kaupunkiraitiotien ensimmäinen vaihe, arvioitu valmistumisvuosi 2023. (Tampereen kaupunkiraitiotien yleissuunnitelma, 2014)

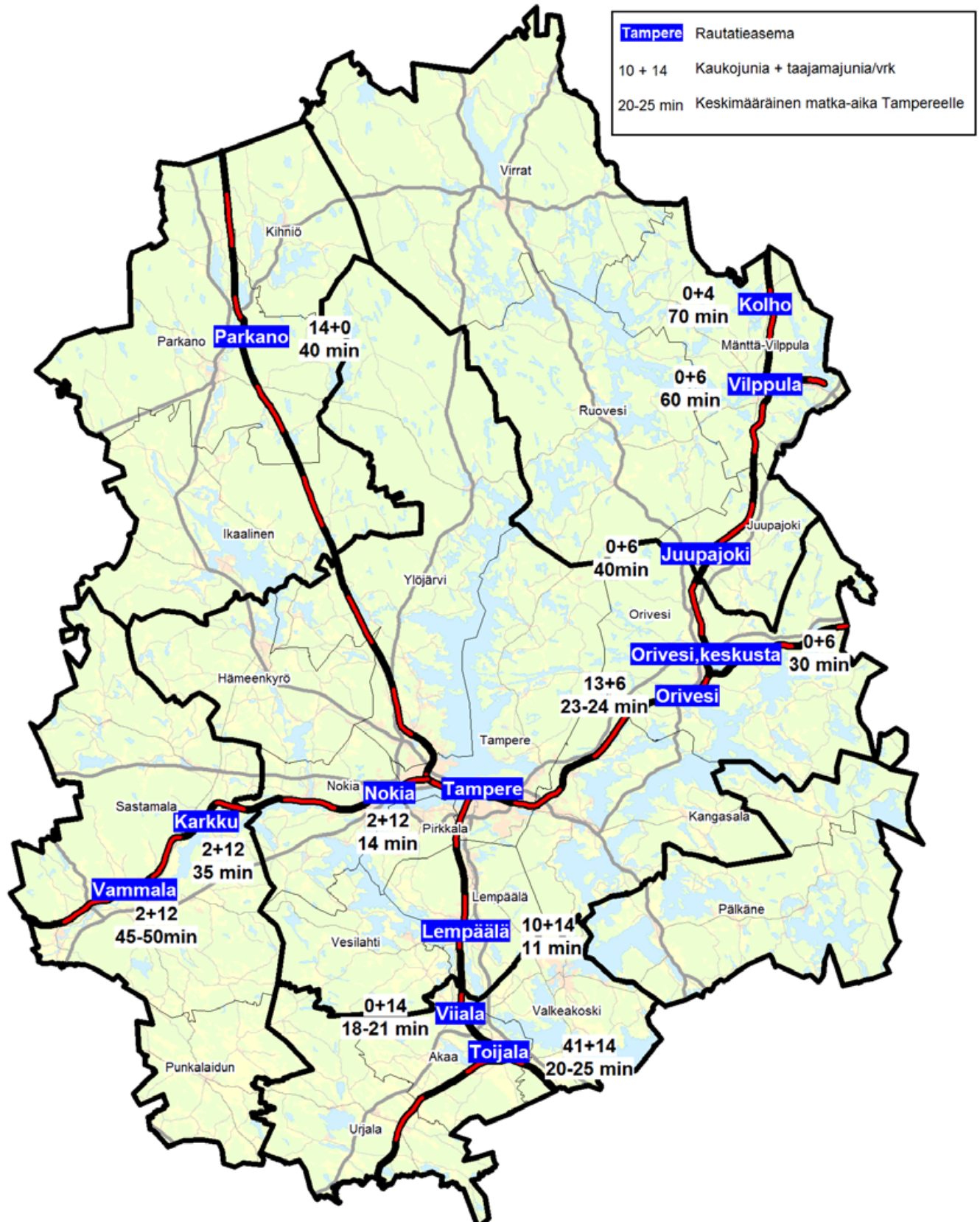
Lähijunaliikenteen osalta vuonna 2012 on valmistunut kehittämisselvitys, jossa on luotu lähijunaliikenteen visio 2030+ (kuva 12). Visio perustuu nykyiseen rata-verkkoon, eli uusia rataosia ei esitetä rakennettavaksi. Vision toteutumiseksi selvityksessä esitetään vaiheittainen toteutuspolku, joka koostuu ensimmäisessä vaiheessa vuorotarjonnan lisäämisestä sekä myöhemmissä vaiheissa uusien asemien ja lisäraiteiden rakentamisesta. Tavoitetilanteessa junia kulkee joka suuntaan kerran tai kahdesti tunnissa.

Junaliikenteen määrä ja matka-ajat sekä linja-autoliikenteen vuorotarjonta Pirkanmaalla vuonna 2012 esitetään kuvissa 13 ja 14.

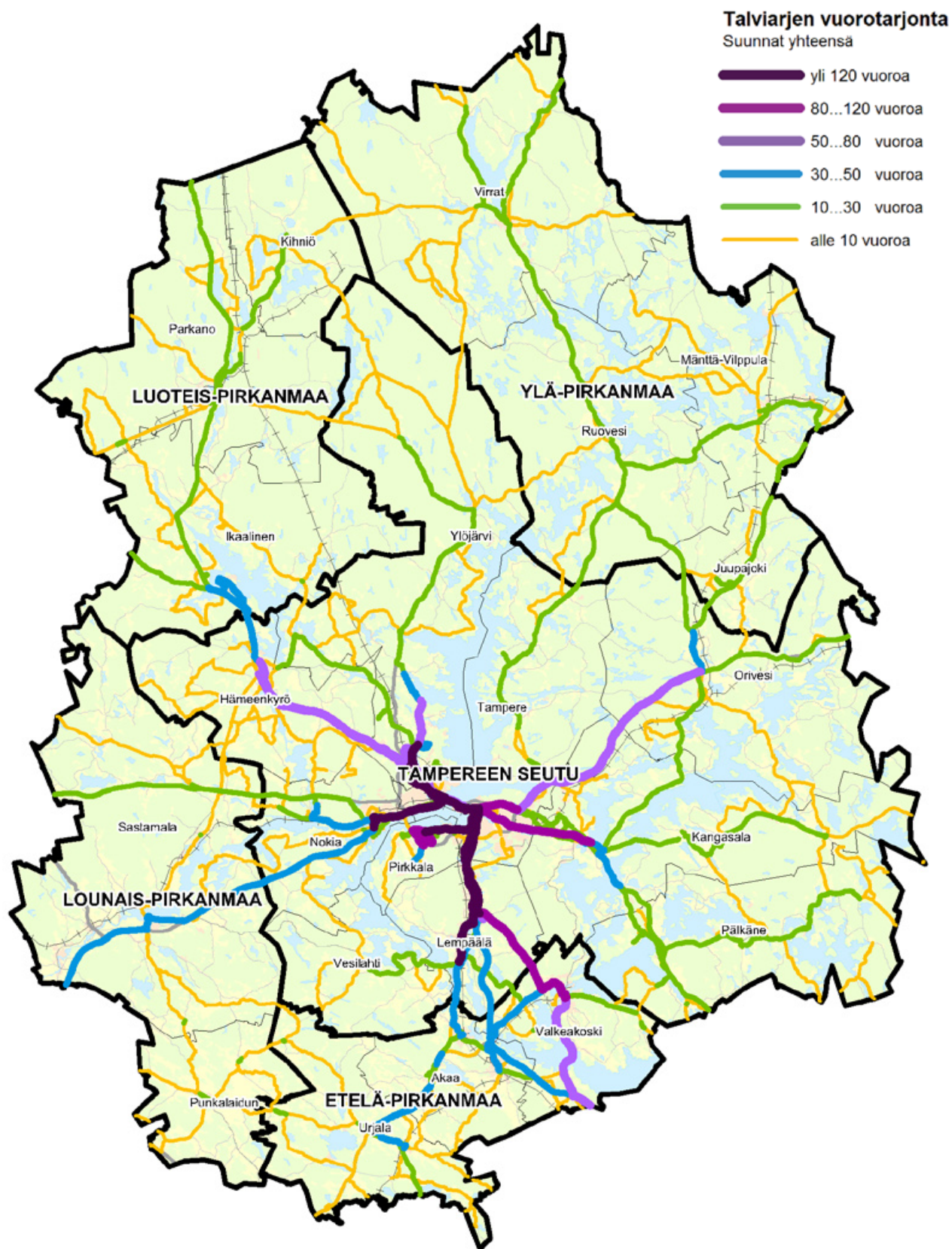
Lähijunaliikenteen visio 2030+



Kuva 12. Tampereen seudun lähijunaliikenteen visio 2030+. (Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämisselvitys, 2012)



Kuva 13. Junaliikenteen volyymit ja matka-ajat Pirkanmaalla. (Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2012)



Kuva 14. Linja-autojen vuorotarjonta, talviarki 2012. (Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2012)

3 Miksi liityntäpysäköintiä Pirkanmaalle?

3.1 Pirkanmaan liityntäpysäköinti tänään

Liityntäpysäköintipaikkoja on Pirkanmaalla nykyisin lähinnä rautatie- ja linja-autoasemien yhteydessä. Varsinaisten liityntäpysäköintialueiden kehittäminen on Pirkanmaalla ollut tähän asti vähäistä. Systemaattinen seudullinen liityntäpysäköinnin kehittäminen on puuttunut Pirkanmaalta lähes kokonaan. Päivittäin liityntäpysäköintiä käytetään kuitenkin erityisesti pitkämatkaisen työmatkaliikenteen tarpeisiin. Liityntäpysäköinnin informointi, opasteet ja markkinointi puuttuvat kuitenkin lähes kokonaan katukuvasta ja sähköisistä informaatiovälineistä.

Seudun nykyiset viralliset liityntäpysäköintialueet paikkamäärineen on esitetty kuvassa 15. Virallisia paikkoja on tarjolla yhteensä 700 autopaikkaa. Niistä noin 610 on rautatieasemien yhteydessä ja noin 90 linja-autoasemien ja -pysäkkien yhteydessä. Eniten liityntäpysäköintipaikkoja on tarjolla pääradan varren asemilla (mm. Tampere, Toijala, Parkano) ja vt 3:n eritasoliittymien yhteydessä.

Autopaikkojen lisäksi kaikilla rautatieasemilla ja monilla linja-autopysäkeillä erityisesti Tampereen alueella on tarjolla pyöräpysäköintipaikkoja liityntäpyöräilijöille. Seudun pyöräpysäköintipaikkojen kokonaismäärästä ei ole kerätty tietoa. Pirkanmaan rautatie- ja linja-autoasemilla pyöräpaikkoja on tarjolla yhteensä noin 400 kpl.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen on ollut Pirkanmaalla kuten koko Suomessa perinteisesti useiden toimijoiden vastuulla. Liityntäpysäköinnin toteutus vaatii aina yhteistyötä, jotta toimiva ratkaisu saadaan syntyään. Omaleimaista liityntäpysäköinnin kehittämiseksi on ollut tapauskohtainen sopiminen kustannus- ja toteutusvastuusta, vaikka peruseriaatteen siinä ovat olleissa. Järjestämistapaa tai -muotoa ei ole esim. lainsäädännön kautta vastuutettu yhdellekään taholle.

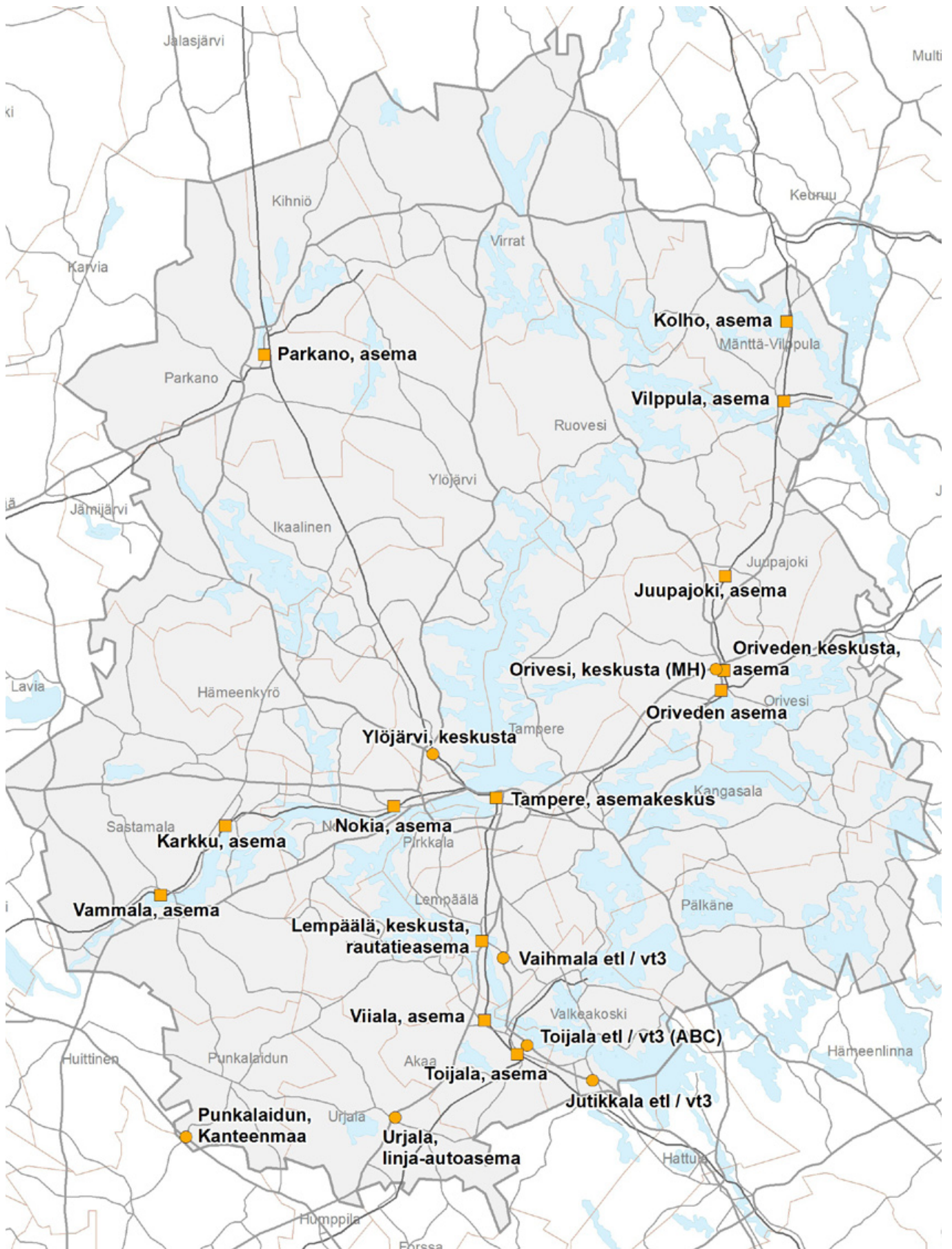
Päävastuu alueiden toteuttamisesta kuuluu tyypillisesti kunnille, mutta keskeisessä roolissa hankkeiden toteuttamisessa ovat myös ELY-keskus, Liikennevirasto ja maanomistajat. Suunnittelussa ja hankkeiden ohjelmoinnissa mukana ovat edellä mainittujen lisäksi myös Pirkanmaan liitto ja Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomainen.

Muita yhteistyötahoja ovat esimerkiksi operaattorit (mm. Matkahuolto, Linja-autoliitto, VR) sekä isot ja pienemmätkin kaupalliset toimijat, joiden kanssa yhteistyössä hankkeita voidaan edesauttaa.

Nykyisin ELY-keskus on rahoittanut maanteiden varsien bussipysäkkien yhteydessä olevat liityntäpysäköintipaikat, Liikennevirasto ja VR taas rautatieasemien yhteydessä olevat liityntäpysäköintialueet pääasiassa yhteistyössä kuntien kanssa. Kunnat ovat saattaneet toteuttaa kuntakeskuksiin liityntäpysäköintipaikkoja myös yksin.

Liityntäpysäköintipaikka	liityntätyyppi	autopaikkoja	pyöräpaikkoja
Jutikkala, vt3 etl	bussi	2	0
Juupajoki	juna	30	0
Kanteenmaa	bussi	20	20
Karkku	juna	10	7
Kolho	juna	15	0
Lempäälä	juna	23	18
Nokia	juna	24	20
Oriveden asema	juna	48	28
Oriveden keskusta, asema	juna	15	10
Orivesi, linja-autoasema	bussi	18	0
Parkano	juna	100	8
Soppeenmäki	bussi	25	10
Tampere	juna	134	56
Toijala, asema	juna	130	75
Toijala, vt3 etl	bussi	2	0
Urpala, linja-autoasema	bussi	10	20
Vaihmalta	bussi	13	0
Vammala	juna	22	20
Viiala	juna	16	18
Vilppula	juna	45	0

Taulukko 2. Nykyiset liityntäpysäköintipaikat Pirkanmaalla (vuonna 2013).



Kuva 15. Nykyiset liityntäpysäköintipaikat Pirkanmaalla.

3.2 Liityntäpysäköinnin kysyntä ja kasvupotentiaali

3.2.1 Ruuhkautuminen kasvattaa kysyntää

Liityntäpysäköinnin kysynnän kehittymiseen vaikuttavat muun muassa asukas- ja työpaikkamäärien kehitys, pysäköintipolitiikka kaupunkikeskustoissa, joukkoliikennelinjaston rakenne ja vuorotarjonta, tieverkon ruuhkautuminen, autoilun kustannusten ja joukkoliikenteen taksojen kehitys sekä ihmisten liikkumistarpeiden ja -tapojen kehittyminen. Myös liityntäpysäköinnin paikkatarjonnan kehittämisellä on keskeinen vaikutus liityntäpysäköinnin käytön kehittymiseen. Tulevaisuudessa mahdolliset tienkäyttömaksujen ja liikkumisen käyttöperusteisen verotuksen ohjausvaikutukset voivat lisätä liityntäpysäköinnin kysyntää selvästi.

Liityntäpysäköintialueen käyttöaste erityisesti autopaikkojen osalta ei saisi koskaan olla yli 90 %. Satunnaiselle liityntäpysäköinnin käyttäjälle tulisi aina löytyä vapaa paikka, sillä epävarmuus paikan saamisesta johtaa koko matkan tekemiseen henkilöautolla vain varmuuden vuoksi.

Liityntäpysäköintikulkumuodon potentiaaliin suhteessa muihin kulkutapoihin vaikuttavat sekä matkan lähtö- ja päätepisteiden olosuhteet, kuin myös itse kuljettavan matkan palvelutaso. Liityntäpysäköinnin potentiaali voidaan todeta olevan suurinta, kun:

- määräpaikassa on niukkuutta pysäköintipaikoista tai pysäköinti on maksullista
- henkilöauton nopeus on heikentynyt ruuhkaisuuden takia
- joukkoliikenneyhteys on sujuva ja kustannuksiltaan kilpailukykyinen
- liityntä joukkoliikennevälineeseen on sujuvaa, turvallista ja varmuus paikan saamisesta on olemassa
- henkilöautoa ei tarvita työpäivän aikana tai paluumatkan yhteydessä

Kolme ensimmäistä vaikuttavat Tampereelle suuntautuviin matkoihin/työmatkoihin, sillä työpaikat ovat edelleen keskittyneet voimakkaasti Tampereen keskustaan ja myös joukkoliikennetarjonta on parasta juuri Tampereen keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Osa päivittäin autoilevista työssäkäyvistä eivät pysty siirtymään joukkoliikenteen käyttäjiksi, sillä he tarvitsevat autoa työssään päivittäin. Tämä joukko on arviolta noin kolmasosa työssäkäyvistä.

Liityntäpysäköinnin piilevästä potentiaalista voidaan puhua, kun väestöpohjaltaan ja maankäytöltään potentiaalisella alueella liityntäpysäköinnin kysyntä ei jostain syystä pääse realisoitumaan todelliseksi kysynnäksi. Esteitä kysynnälle voivat muodostaa esimerkiksi puutteet joukkoliikennetarjonnassa, pysäköintipaikkatarjonnassa tai lippujärjestelmässä. Tämä on tyypillistä

bussiliikenteen varassa olevilla käytävillä, mutta sitä voidaan todeta myös radan varren taajamissa, jos asemia tai seisakkeita ei ole sopivan liityntämatkan päässä tarjolla.

Liityntäpysäköinnin todellista kysynnän määrää tietyllä alueella on vaikea selvittää ilman riittävää paikkatarjontaa. Autoilijoille ja joukkoliikenteen käyttäjille tarjotuin kyselytutkimuksin sekä vertaamalla ominaisuuksiltaan mahdollisimman lähelle osuvan vastaavan liityntäpysäköintialueen kysyntää voidaan tehdä arviointia liityntäpysäköinnin kysynnästä. Liityntäpysäköinnin kysynnän voidaan kuitenkin todeta olevan suhteessa joukkoliikenteen kysyntään: mikäli joukkoliikenteen kysyntä alueella on suurta, on liityntäpysäköintipaikkojen kysyntä myös todennäköisesti suurta ja päinvastoin.

Liityntäpysäköinnin kysynnän arviointiin on olemassa karkeita laskentamalleja. Liikenneviraston Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelmassa (2010) on esitetty liityntäpysäköintipaikkojen tavoitteelliseksi määräksi kaukoliikenteen asemilla 20 autopaikkaa ja lähiliikenteen asemilla (Helsingin seudun lähiliikennealue) 10 autopaikkaa sataa päivittäistä matkustajaa kohden.

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämisselvityksessä (2012) on arvioitu liityntäpysäköinnin kysyntää Tampereen lähijunaliikenteen visiotilanteessa 2030. Työssä esitetyt laskennalliset paikkamäärätavoitteet ovat osittain varovaisia

Myös HSL:n laatimassa Liityntäpysäköinnin suunnitteluohteessa (2010) autopaikkamäärän arviointiin annetaan Helsingin työssäkäyntialueelle estimoitu nyrkkisääntö-malli, joka huomioi mm. joukkoliikennetarjonnan ja lähialueen asukasmäärän.

3.2.2 Tuhansia liityntäpysäköijä Pirkanmaalle

Pirkanmaalla liityntäpysäköinnin määrällistä potentiaalia voi tarkastella monella tapaa. Lähtökohtana arvioinnissa tulee kuitenkin pitää tarkastelualueen joukkoliikenteen palvelutasoa sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kunnittain.

Liikenneviraston arviointiohjetta soveltaen Pirkanmaan asemakohteisiin saadaan taulukossa 3 esitettyjä paikkamääräsuosituksia (vuoden 2008) matkustajamäärätietojen perusteella. Ennustetilanteen matkustajamääriä ei ole asemittain käytettävissä, joten ennustetilannetta on arvioitu suurpiirteisesti olettamalla matkustajamääriin 50 % kasvu. Taulukossa on esitetty myös Tampereen lähijunaliikenteen kehittämisselvityksessä esitetty paikkamäärätavoitteet.

Liikenneviraston arviointiohjeen laskentakaava antaa suhteellisen realistisen kuvan Pirkanmaan liityntäpysäköinnin nykytilan kysynnästä kun suhteutetaan se junaliikenteen matkustajamääriin. Pääradan asemien osalta paikkamäärätavoite on monilla asemilla nykyistä paikkamäärää suurempi, mutta nykyisin useiden asemien liityntäpysäköintipaikkojen käyttöaste onkin jo 100 % (mm. Toijala, Lempäälä, Nokia). Toisaalta esimerkiksi Parkanon osalta tavoitepaikkamäärä on 60 autopaikkaa, vaikka todellisuudessa Parkanossa liityntäpysäköijien määrä on jo nykytilanteessa selvästi suurempi (noin 100). Parkanon liityntäpysäköintikysyntää selittää pitkämatkaisen junaliikenteen hyvä kilpailukyky suhteessa autoliikenteeseen ja Parkanoa voidaan tässä suhteessa pitää poikkeuksellisen kohteena.

Liityntäpysäköinnin kysynnän kasvu asemapaikoilla on seurausta matkustajamäärien kasvusta. Toisaalta liityntäpysäköinnin kysynnän kasvu lisää joukkoliikenteen matkustajia. Junaliikenteen houkuttelevuus kasvaa erityisesti junatarjonnan parantumisessa. Oletettu 50 % matkustajamäärien kasvu on osalla asemista hyvin realistista junatarjonnan parantumisessa tavoitteiden mukaisesti nykyisestä (1 juna/h) kaksinkertaiseksi (2 junaa/h).

Liityntäpysäköinnin potentiaalia Pirkanmaalla on tarkasteltu myös joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden ja Tampereella työssäkäyvien lukumäärän perusteella. Taulukossa 4 on esitetty kunnittain arvio liityntäpysäköinnin käyttäjämääristä, mikäli 5 tai 10 % autolla Tampereella työssäkäyvistä siirtyy liityntäpysäköinnin käyttäjiksi vuoteen 2040 mennessä.

Koko Pirkanmaan alueella liityntäpysäköinnin käyttäjiä voi olla 3 000-5 500 tavoitetilanteessa 2040. Tampereen seudun joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteisiin peilattuna realistinen tavoite on 4 000 liityntäpysäköijää. Liityntäpysäköinti voi tapahtua joko pyörällä tai autolla. Käytännössä esimerkiksi Tampereella suurin osa liityntäpysäköinnistä tulee tapahtumaan polkupyörällä.

Liityntäpysäköinnin potentiaalitarkasteluissa tulee muistaa myös muu kuin työmatkaliikenteeseen perustuva liityntäpysäköinti. Satunnaisempi keskustaan suuntautuva asiointi- tai vierailumatkailu voi olla houkuttelevaa liityntäpysäköiden, jolloin ydinkeskustan ruuhkassa ei tarvitse autoilla eikä maksaa keskustan pysäköintimaksuja.

Asema	Paikkamäärä 2012	Matkustajamäärä 2008 (matk./ar-kivrk)	LIVI 2008 tarvelaskelma (20/100)	LIVI 2008 +50 % tarvelaskelma	Treen lähijunaselvitys (2030)
Toijala	130	920	180	270	30
Parkano	100	290	60	90	-
Orivesi	48	190	40	60	-
Lempäälä	23	230	50	75	95
Nokia	24	200	40	60	120
Vammala	22	230	50	75	-
Vilppula	45	100	20	30	-
Lakalaiva	-	-	-	-	40
Hankkio	-	-	-	-	25
Lielähti	-	-	-	-	100

Taulukko 3. Pirkanmaan asemapaikkojen liityntäpysäköintimääriä eri selvitysten perusteella.

Yksi Tampereen alueen joukkoliikenteen käyttäjäryhmä ovat myös Pirkanmaan ulkopuolelle liityntäpysäköineet matkustajat. Heidän lukumäärästään ei ole tarkkoja tietoja, mutta Tampereen alueen työpaikkojen vetovoima voidaan todeta Pirkanmaan ulkopuolisten pendelöijien määrästä. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulta Tampereelle pendelöi noin 1 300 ja Hämeenlinnasta Tampereelle noin 600 työssäkävijää päivittäin. Osa tästä joukosta käyttää työmatkaansa liityntäpysäköintiä.

Pirkanmaan sisäisen liityntäpysäköintipotentiaalin jakautuminen eri tulosuuntiin on esitetty kuvassa 16. Kuva havainnollistaa tilannetta, jossa Pirkanmaalla on yhteensä noin 4000 liityntäpysäköinnin päivittäistä käyttäjää. Tässä luvussa on arvioitu Tampereen alueen sisäisiä liityntäpysäköijä olevan noin 1 700, joista valtaosa on pyöräpysäköinnin käyttäjiä. Tampereen seudun suurin liityntäpysäköintipotentiaali on valtatie 3 suunnassa eteläpuolella (500-600 käyttäjää/vrk) sekä kantatie 65/valtatie 3 tulosuunnassa pohjoispuolella (500-600 käyttäjää/vrk) Tampereen. Lähes yhtä merkittävä laskennallinen potentiaali voidaan todeta löytyvän

	Nykytila 2012			Tavoite 2040	
Asuinkunta	Tampereelle päivittäin töihin ajavat (lkm)	Joukkoliikenteen osuus työmatkoissa (%)	Joukkoliikenteen osuus työmatkoissa (lkm)	Liityntäpysäköintiä käyttävien osuus autoilijoista (-5%)	Liityntäpysäköintiä käyttävien osuus autoilijoista (-10%)
Akaa	1 041	7	108	52	104
Hämeenkyrö	751	3	29	38	75
Ikaalinen	204			10	20
Juupajoki	64			3	6
Kangasala	4 344	7	439	217	434
Kihniö	15			1	1
Lempäälä	3 069	7	306	153	307
Mänttä-Vilppula	87			4	9
Nokia	3 439	6	310	172	344
Orivesi	531	8	63	27	53
Parkano	77			4	8
Pirkkala	2 580	9	410	129	258
Punkalaidun	22			1	2
Pälkäne	355	2	9	18	36
Ruovesi	110			6	11
Sastamala	733			37	73
Tampere	34 238	21	15 978	1 712	3 424
Urjala	120			6	12
Valkeakoski	753	8	97	38	75
Vesilahti	591	0		30	59
Virrat	56			3	6
Ylöjärvi	4 331	7	426	217	433
Yhteensä:	57 511			2 878	5 750

Taulukko 4. Arvio liityntäpysäköintiin siirtyvien autoilijoiden määrästä 2040 mennessä.

myös valtatie 12 Nokian (400-500 käyttäjää/vrk) sekä Kangasalan (400-500 käyttäjää/vrk) suunnista. Vt9:llä Oriveden ja Mänttä-Vilppulan suunnassa liityntäpysäköinnin potentiaali on pienempää (noin 100 käyttäjää/vrk) johtuen pääosin tulosuunnan verrattain pienestä asukasmäärästä.

Merkittävimpien Tampereen sisääntuloväylien huipputunnin liikennemäärät ovat:

- Vt 3 etelä n. 2500 (mitattu 1700-2900)
- Kt 65/vt3 pohjoinen n. 1600 (mitattu 1200-1800)
- Vt 12 (Nokia) n. 1100 (ei mitattu)
- Vt 12 (Kangasala) n. 1000 (mitattu 800-1200)
- Vt 9 pohjoinen n. 1500 (mitattu 1100 - 1800)

Kun huomioidaan myös Pirkanmaan ulkopuolelta lähtevä Pirkanmaalle suuntautuva liityntäpysäköinti, nostaa HHT-käytävän liityntäpysäköinnin kysyntä eteläisen tulosuunnan selvästi potentiaalisimmaksi liityntäpysäköintisuunnaksi Pirkanmaalla.

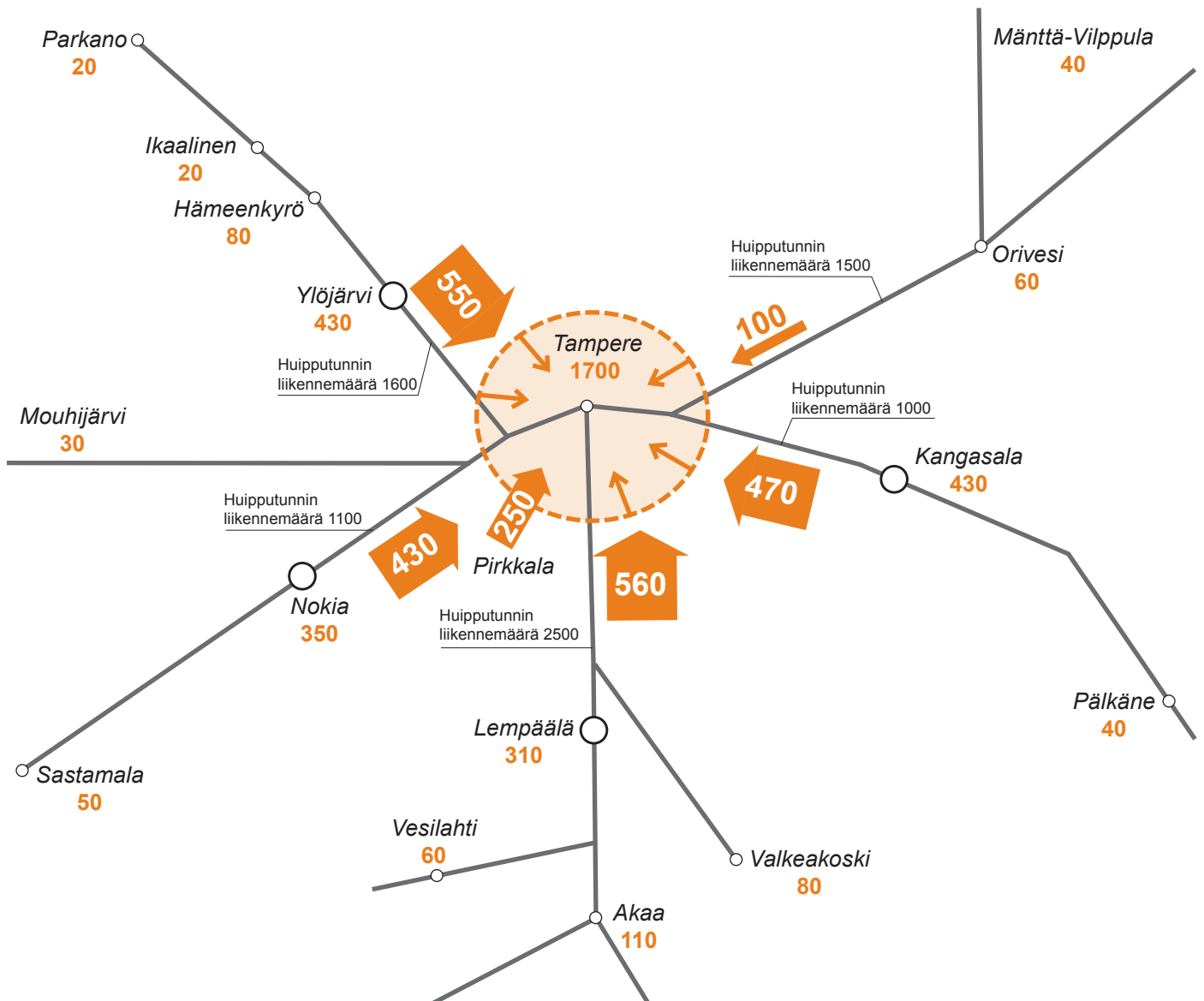
Pirkanmaan liityntäpysäköinnin käyttöä rajoittavat:

- Rajallinen paikkakapasiteetti
- Monin paikoin heikko joukkoliikennetarjonta

Liityntäpysäköinnin kysyntää kasvattavat:

- Tieverkon ruuhkautuminen liikennemäärien kasvaessa
- Bussi ja raitiotieliikenteen kehittäminen
- Lähijunaliikenteen kehittäminen

Realistinen tavoite on, että Tampereen työssäkäyntialueella yhteensä noin 4 000 autoilijaa on siirtynyt pyörä- tai autoliikennän käyttäjäksi vuoteen 2040 mennessä.



Kuva 16. Pirkanmaan arvioitu liityntäpysäköintipotentiaali tulosuunnittain 2030+ tilanteessa (käyttäjää/arkivrk).

3.3 Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja vaikutukset

3.3.1 Tavoitteena sujuvat matkaketjut

Suurimmalla osalla henkilöliikenneasemista on ollut perinteisesti pysäköintipaikkoja tarjolla junamatkustajille joko VR:n, Liikenneviraston tai kunnan omistamalla maalla. Lisäksi Helsingin seudulla on laadittu seudullisia liityntäpysäköintistrategioita useampaan kertaan, viimeksi vuonna 2012. Muualla Suomessa seudullisen erityisesti työmatkaliikenteelle tarkoitettun liityntäpysäköinnin kehittäminen on ollut vähäisempää. Uudellamaalla merkittävimmät liityntäpysäköintipaikat ja joukkoliikenteen keskeiset vaihtopaikat on merkitty 2. vaihemaakuntakaavaan. Pirkanmaalla tavoitteena on, että parhaillaan laadittavaan maakuntakaavaan 2040 merkitään tärkeiden vaihtoterminaalien lisäksi myös maakunnallisesti merkittävät liityntäpysäköintipaikat.

Hallitusohjelmassa liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen on esitetty yhtenä keinona kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä sekä vähentää yksityisautoilua. Liityntäpysäköinti liittyy vahvasti myös joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Liikennepoliittisessa selonteossa matkojen ja kuljetusten toimivuus suurimmilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla on nostettu erityiseksi painopisteeksi. Yhtenä keskeisenä keinona on tuotu esiin liityntäpysäköinnin järjestämistapojen ratkaiseminen. Suurten kaupunkien raideliikenneinvestointeihin tulee aina sisällyttää liityntäliikenteen järjestelyt.

Keskeisten vaihtopaikkojen kartoittamisella ja vaihtojen toimivuuden kehittämisellä voidaan parantaa matkaketjujen sujuvuutta. Tärkeässä roolissa on myös joukkoliikennejärjestelmän suunnittelu yhtenä kokonaisuutena, jotta joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista, kulkumuotojen välisistä siirtymisistä, pysäköinnistä sekä informaatio- ja maksujärjestelmistä saadaan mahdollisimman toimivia.

Liityntäpysäköinnin kehittämisellä tuetaan joukkoliikenteen matkustajamäärien kehittymistä niillä alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelutaso ei itsessään houkuttele riittävää kysyntää. Tärkeää liityntäpysäköintimahdollisuuden järjestäminen on sellaisilla joukkoliikenteen asemilla ja pysäkeillä, joilla ympäröivä maankäyttö ei luo edellytyksiä tiheästi liikennöivälle joukkoliikenteelle tai asutus ei pääsääntöisesti sijaitse kävelyetäisyydellä joukkoliikennelinjoista. Toisaalta kattava liityntäpysäköintitarjonta voidaan osoittaa - maankäytöstä riippumatta - mille tahansa alueelle, jossa joukkoliikenteen palvelutaso on erittäin hyvä, ja joka on autoilijalle helpposti saavutettavissa. Tällaisia kohteita voi syntyä esimerkiksi suurimpien sisään tuloväylien varsille.

Liityntäpysäköinti tulee nähdä osana joukkoliikenteen kokonaispalvelutasoa. Tämän vuoksi liityntäpysäköinnin kehittäminen on joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisen kannalta tärkeää.

Erityisesti kaupunkiseudun keskuskaupungin pysäköintipaikkojen tarve vähenee liityntäpysäköinnin käytön lisääntymisen myötä. Liityntäpysäköinnin strateginen suunnittelu tulisi olla osa kaupunkiseudun pysäköintipolitiikkaa. Samalla myös muut ajoneuvoliikenteen haittavaikutukset taajamassa vähenevät.

Keskustaan suuntautuvan ajoneuvoliikenteen haittavaikutuksina voidaan mainita suorien ympäristövaikutusten (mm. melu- ja päästöhaitat) lisäksi myös kasvanut tilantarve sekä väylien että pysäköintipaikkojen osalta. Erityisesti pendelöintiin liittyvää pysäköintipaikkatarvetta voidaan pitää keskustarakenteessa "ylimääräisenä" toimintona, joka olisi siirrettävissä pois väljemmän maankäytön alueille. Autoliikenteen vaatima tila on pois keskustojen muilta toiminnoilta, kuten asumiselta ja virkistyksestä. Keskustojen sääntelemätön henkilöautoliikenne myös hajauttaa yhdyskuntarakennetta ja toisaalta hajautuneessa rakenteessa ei tule enää toimeen ilman omaa autoa.

3.3.2 Edetään vyöhykkeittäin

Liityntäpysäköinnin kehittäminen voidaan jakaa vyöhykkeisiin sen perusteella, miltä etäisyydeltä keskustaan nähdessä asiaa tarkastellaan, eli matkaketjun pituuden mukaan. Myös liityntäpysäköinnin houkuttelevuuden ja kilpailukykyyn näkökulmasta kehittäminen tulisi aloittaa keskuskunnasta lähtien ja edetä vyöhykkeittäin ulommas seudun muihin osiin samalla kun työssäkäyntialue muutenkin laajenee.

Pirkanmaalla valtaosa nykyisistä liityntäpysäköintipaikoista on raideliikenneasemien yhteydessä. Monet näistä asemista ovat suhteellisen kaukana Tampereen keskustasta. Lähijunaliikenteen kehittäminen ja uusien asemapaikkojen ja seisakkeiden rakentaminen toteutuu vasta pidemmällä aikavälillä, eikä näin ollen vastaa lyhyellä aikajänteellä liityntäpysäköintitarpeeseen ratakäytävien vaikutusalueen ulkopuolella.

Hyvän palvelutason ja tiheän vuorotarjonnan alue tarkoittaa linja-autoliikenteen osalta yleensä samaa kuin suhteellisen tiheään asutun taajaman rajaama alue. Pirkanmaan alueella tämä tarkoittaa käytännössä Tampereen kaupunkiliikenteen aluetta ja nauhamaisia käytäviä mm. Kangasalan ja Lempäälän suuntiin. Liityntäpysäköintiin soveltuukin parhaiten aluekeskusten välinen seudullinen joukkoliikennetarjonta, joka pysyy kilpailemaan sujuvuudessa henkilöautoliikenteen kanssa. Käytännössä riittävän kilpailukykyinen linja-autoliikenteen tarjonta ulottuu noin 30-40 km säteelle Tampereen keskustasta.

Pirkanmaalla linja-autoliikenteeseen tukeutuvan liityntäpysäköintitarjonnan kehittäminen tulee kyseeseen erityisesti seuraavien osin tai kokonaan linja-autoliikenteen varassa olevien säteittäisväylien yhteydessä:

- vt 3, Ikaalinen-Ylöjärvi
- vt 9, Orivesi-Tampere
- vt 11, Mouhijärvi-Nokia
- vt 12, Sastamala-Tampere
- vt 12, Pälkäne-Tampere
- kt 65, Ylöjärvi-Tampere
- mt 130, Lempäälä-Tampere
- mt 339, Kangasala-Tampere

Liittyminen raideliikenteeseen palvelee erityisesti pitkämatkaisessa työmatkaliikenteessä ja kaukoliikenteessä. Pirkanmaalla kilpailukykyinen raideliikenneyhteys ulottuu noin 50 km säteelle Tampereen keskustasta. Poikkeuksena on Parkano, joka on noin 70 km etäisyydellä Tampereesta, mutta on hyvän junaliikenteen palvelutason vuoksi silti selvästi Tampereen työssäkäyntialueella.

Pyöräily on tehokkainta ja helpoimmin toteutettavissa lähimpänä ydinkeskustaa sekä muualla tiiviin maankäytön alueilla. Pyöräliityntäpaikkojen kehittäminen on myös kustannustehokkuuden ja tilantarpeen mielessä luontevaa liityntäpysäköintijärjestelmän kehittämisen alussa. Pyöräliityntä tulee aina olla ensisijainen liityntäpysäköinnin kehittämisvaihe mikäli mahdollista.



Kuva: Inna Berg

Henkilöautoilu toimii jatkossakin luontevana liityntämuotona harvemmin asutuilla ja pitkien välimatkojen alueilla. Näitä alueita Pirkanmaalla ovat kaikki kuntakeskusten ulkopuoliset asumisen alueet.

3.3.3 Vuorottaispysäköinnistä tehokkuutta

Pysäköintipaikkojen käytön tehokkuutta on mahdollista lisätä pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytöllä kahden eri pysäköintitarpeen välillä. Näin pystytään myös jatkamaan pysäköintipaikkojen investointiin ja ylläpitoon liittyvät kustannukset ja molemmat osapuolet hyötyvät yhteistyöjärjestelyistä.

Kaksi pysäköintitarvetta, jotka sopivat vuoropysäköintimielessä suhteellisen hyvin yhteen liityntäpysäköinnin kanssa, ovat asiakas- sekä asukaspysäköinti.

Liityntäpysäköintipaikat ovat pääosin käytössä päivisin ja tyhjinä iltoisin, sillä valtaosa liityntäpysäköinnin käytöstä osuu arkinen aikavälille klo 8.00-17.00. Kaupallisilla toimijoilla pysäköintipaikkojen tarve on taas tyypillisesti lähes päinvastainen: paikat ovat vajaakäytöllä päivisin ja suurin tarve paikoille on iltoisin ja viikonloppuisin.

Seuraavassa on listattu pysäköintipaikkojen yhteiskäytöstä ja vuoropysäköinnistä koituvia tunnistettuja hyötyjä eri osapuolien näkökulmasta. Yhteiskäytöstä sopiminen ei automaattisesti tuo ratkaisua pysäköinti-ongelmiin. Jotta eri osapuolien hyödyt saadaan maksimoitua, tulee yhteiskäyttöinen pysäköinti suunnitella alusta asti yhteistyössä toimijoiden kesken.

Yksityisen tahon näkökulma, tunnistettuja hyötyjä mm.:

- **Lisäasiakkuudet:** mahdollisuus lisäasiakkuuksiin ja tasaisempaan asiakasvirtaan
- **Palvelunäkökulma:** asiakkaille (ja kaupan työntekijöille!) tarjotaan laadukasta joukkoliikennepalvelua lähellä ja vaihtoehtoisia kulkutapa-muotoja
- **Vuorottaiskäytön edut:** säästö pysäköintipaikoissa ja tilassa
- **Imagohyödyt:** osallistuminen joukkoliikenteen edistämiseen

Julkisen tahon näkökulma, hyötyjä mm:

- **Liikennejärjestelmän toiminta:** henkilöautoliikenteen väheneminen pääväylillä ja keskustal-alueella, lisää käyttäjiä joukkoliikenteeseen, väylänpidon kustannusten väheneminen
- **Imagohyödyt:** laadukkaammasta pysäköintiympäristöstä ja mukavammista vaihtoista parempi joukkoliikenteen palvelutaso
- **Toteutusajankohta:** muutoin toteutuksen ulkopuolelle jäävä liityntäpysäköintihanke voi toteutua yhteistyön ansiosta
- **Vuorottaispysäköinnin edut:** kustannus- ja tilasäästöt
- **Investoinnit:** liityntäpysäköinti on halpaa verrattuna uusien väylien ja kaistojen rakentamiseen, hyvä tapa välttää/lykätä uusia väyläinvestointeja

Käyttäjän näkökulmat: kaupan asiakas / matkustaja

- Ajanhallinta helpottuu ja aikaa säästyy, kun kaupassa käynnin ja palveluissa asiointin voi yhdistää suoraan työmatkaan
- Polttoaineen ja ajokilometrien säästyminen
- Joukkoliikenteen käyttäjä ei ole liityntälinjojen varassa

Pirkanmaalla ei ole kohteita, joissa liityntäpysäköinti-alueiden yhteiskäytöstä esimerkiksi kaupan kanssa olisi virallisesti sovittu. Keskusteluja alueiden käytöstä on kuitenkin käyty eri toimijoiden välillä. Todellisuudessa on useampia kaupan alueita ja huoltoasemia, joilla on tunnistettua ”epävirallista” liityntäpysäköintiä päivittäin. Osa näistä alueista toimii ilman ongelmia, mutta osassa pysäköintipaikkoja on rajallisesti ja epävirallinen liityntäpysäköintikäyttö on aiheuttanut ongelmia pysäköinti-alueen omistajan näkökulmasta.

Pääkaupunkiseudulla on käytössä jo useampia pieniä ja suuria liityntäpysäköinnin yhteiskäyttökohteita, joissa yksityinen ja julkinen taho ovat sopineet jollakin tavalla pysäköintipaikkojen käytöstä ja kustannuksista. Kaikissa kohteissa yhteistyöstä on kuitenkin sovittu tapauskohtaisesti, eikä yhteisiä pelisääntöjä ole muodostunut.

Jo käytössä olevien pysäköintialueiden osalta yhteiskäytöstä sopiminen on koettu ongelmalliseksi. Käytännössä yhteiskäytöstä on mahdollista sopia uusien ja suunnitteluvaiheessa olevien liityntäpysäköintialueiden osalta. Tämä tulee huomioida maankäytön suunnittelussa riittävän aikaisessa vaiheessa, jotta yhteistyö on molempien osapuolien näkökulmasta mahdollisimman kannattavaa.

3.3.4 Liityntäpysäköinnillä helpotusta sisääntuloväylien ruuhkiin

Liityntäpysäköinti on myös yksi keino vähentää ruuhkia kaupunkiseudulla aamuisin ja iltapäivisin. Kaupunkiseutujen sisääntuloväylien liikennemäärät vähenevät, kun henkilöautoilijoita siirtyy joukkoliikenteen käyttäjiksi. Liikennemäärien kasvun hidastuminen voi parhaimmillaan jopa siirtää tienpitäjän investointitarpeita kauemmas tulevaisuuteen.

Liikennejärjestelmän kapasiteetti mitoitetaan arkipäivän huipputunnin liikumistarpeiden mukaiseksi. Päivittäisen liityntäpysäköinnin käytön tehokkuus perustuu liikennejärjestelmän näkökulmasta sen ajoneuvoliikennettä vähentävään vaikutukseen juuri väyläverkon mitoitussajankohtana.

Liityntäpysäköinnin vaikutusta kaupunkiseudun sisääntuloväylän kapasiteettiin on havainnollistettu kuvassa 17, jossa on esitetty laskentaesimerkki nykytilanteesta valtatieltä 3 Lempäälän kohdalta. Voidaan olettaa, että nykyisin moottoritien (vt 3) liikenteellisen huipputunnin aikana autoja olisi ruuhkasuuntaan noin

200 enemmän, jos kaikki nykyiset liityntäpysäköinnin käyttäjät ajaisivat koko matkan omalla autolla Tamperelle saakka.

Vastaavasti voidaan todeta, että mikäli oletetaan sisään-tuloväylän liikennemäärien kasvavan keskimäärin 1,2 % vuosittain, niin 500 liityntäpysäköintiä käyttävää autoilijaa vastaa liikennemäärien 11-12 vuoden liikennemäärien kasvua huipputunnin osalta. Toisin sanoen, mikäli liityntäpysäköinnin avulla haluttaisiin pysäyttää liikennemäärien kasvun vaikutus väylän ruuhkautumiseen, tulisi yhden sisään-tuloväylän vaikutusalueelta saada vuosittain 40-50 uutta liityntäpysäköinnin käyttäjää.

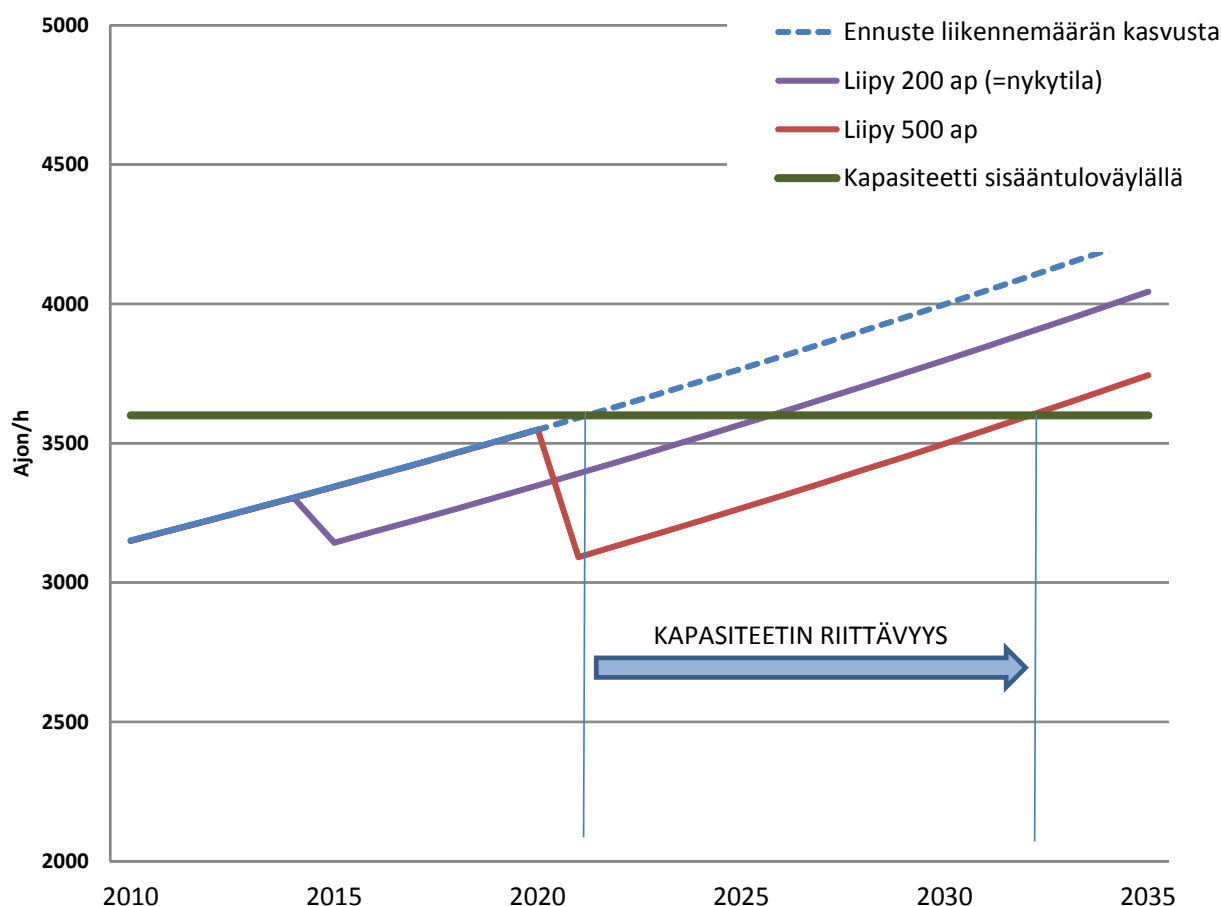
Liikennejärjestelmän näkökulmasta tavoitteena liityntäpysäköinnissä on aina pyöräliitynnän suosiminen suhteessa autoliityntään ja kun pyöräliityntä ei ole vaihtoehto niin tavoitteellaan mahdollisimman lyhyttä autoliityntämatkaa. Kaikkiaan liityntäpysäköintimahdollisuus pyritään tarjoamaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa matkaa.

Liityntäpysäköinti ei saisi kilpailla olemassa olevan joukkoliikenteen, jalankulun tai pyöräilyn kanssa. Liityntäpysäköinnillä voidaan kuitenkin korvata osa runkolinjoja palvelevasta tehottomasti toimivasta syöttöliikenteestä. Tällöin liityntäpysäköintijärjestelyjen laatuun ja liitynnän sujuvuuteen tulee kuitenkin erityistä huomiota.

Pirkanmaalla liityntäpysäköinnin kehittämisen ykköstavoite on saada liityntäpysäköinnin potentiaali hyödynnettyä osana joukkoliikenteen runkolinjastoa.

Laadukas liityntäpysäköintitarjonta:

- Luo käyttäjälle sujuvan matkaketjun
- Kasvattaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta
- Vähentää ruuhkia ja liikenteen haittavaikutuksia
- Keventää tie- ja katuverkon kuormitusta
- Vähentää tarvetta väyläinvestointeihin ja keskustojen pysäköintipaikkojen lisäämiseen



Kuva 17. Liityntäpysäköinnin vaikutus väyläkapasiteetin riittävyyteen. Esimerkkinä 2+2 -kaistainen valtatie 3 Lempäälän kohdalla. Keskimääräinen arkivuorokauden liikennemäärä (KVL) oli kyseisellä paikalla 41 000 vuonna 2012. Laskelmassa on oletettu, että huipputunnin osuus on noin 11% KVL:stä ja ruuhkasuunnan osuus noin 70% huipputunnin liikenteessä.

4 Pirkanmaa 2040

4.1 Maakuntakaavan maankäytön perusratkaisu

Liityntäpysäköinnin ja merkittävien joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittämiseen ja tavoitetilanteen määrittelyyn vaikuttaa keskeisesti se, miten maankäyttöä kehitetään. Maakuntakaavan pohjana toimivat maankäytön perusratkaisut ovat muotoutuneet synteisinä neljän erilaisen maankäyttövaihtoehtotarkastelun tuloksista. Kyse on maakunnallisen tason maankäytön ja liikenteen kasvun ja kehityksen painopistesuunnista pitkällä aikavälillä. Tarkastellut maankäyttövaihtoehdot olivat Aurinko 1 (ydinkaupunkiseutua ja seutukeskuksia korostava keskittävä ja tiivistävä malli), Aurinko 2 (ydinkaupunkiseutua ja eteläistä kasvusuuntaa painottava keskittävä malli), Planeetat (asemanseutuja ja ydinkaupunkiseutua painottava raideliikennemalli) ja Tähdet (seutu- ja paikalliskeskuksia korostava monikeskusmalli).

Maakuntakaavan valmistelussa tukeudutaan pääosin Aurinko 2 -vaihtoehtoon, joka tiivistyvän ydinkaupunkiseudun ja seutukeskusten lisäksi painottaa maakunnan eteläistä, pääradan suuntaista kasvusuuntaa. Aluekehityksen ajurina on Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -kehitysvyöhykkeen kasvu ja potentiaali. Ydinkaupunkiseudulla edistetään kahden uuden alakeskuksen syntymistä pääraatan tukeutuen Tampereen ja Lempäälään välisellä alueella. Maankäytön suunnittelussa varaudutaan läntisen ratayhteyden toteuttamiseen ja järjestelyratapihan siirtoon. Myös Puskiaisen oikaisun (vt 3) ja 2-kehän toteuttamiseen valmistaudutaan.

Ydinkaupunkiseutu

Ydinkaupunkiseudulla maankäytön ja liikenteen kehittämisen punaisena lankana on tiivistää yhdyskuntarakennetta, vahvistaa nykyisiä kuntakeskuksia sekä edistää vahvoihin joukkoliikennevyöhykkeisiin perustuvaa liikkumista. Elinkeinoelämän kehittäminen tukeutuu erityisesti valtatie 3, kehäteiden ja lentokentän alueen ympäristöön. Kaupunkiseudun kehittämisen lähtökohdaksi otetaan myös lentokentän alueen kansainväliset yhteydet sekä sen tarjoamat logistiset ja monipuolisen yritystoiminnan mahdollisuudet.

Eteläinen Pirkanmaa

Myös eteläisellä Pirkanmaalla tukeudutaan maankäytön valinnoissa Aurinko 2 -vaihtoehtoon, jossa kehittämisen tavoitteena on vahvistaa ja tiivistää alueen kuntakeskuksia. Kehittämisen painopiste on pääradan asemanseuduilla Akaan Toijalassa ja Viialassa. Valkeakoskea kehitetään alueen seutukeskuksena. Maantie 130 välillä Marjamäki-Valkeakoski on myös aluekehityksen painopistealuetta. Pälkäneen kehittyminen tukeutuu valtatiehen 12 ja Kangasalaan.

Lounainen ja luoteinen Pirkanmaa

Lounaisen Pirkanmaan maankäyttöä kehitetään Tähdet- ja Aurinko-vaihtoehtojen pohjalta. Vahvana seutukeskuksena kehitetään Sastamalan Vammalan keskustaajamaa. Alueen joukkoliikenne tukeutuu erityisesti linja-autoliikenteeseen, mutta jossain määrin myös rautatiehen.

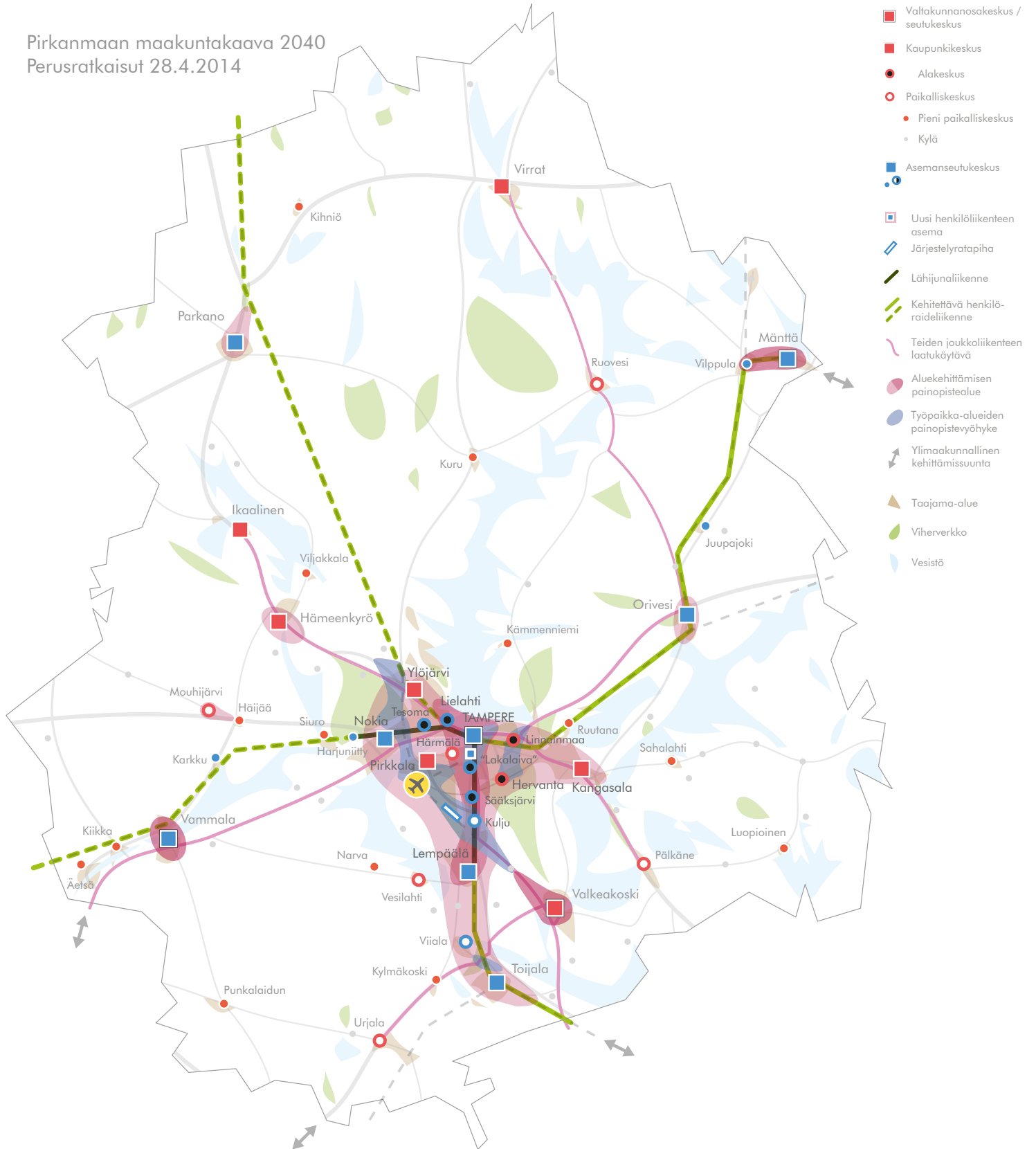
Luoteisen Pirkanmaan kehittäminen nojaa Aurinko 2- ja Planeetat -vaihtoehtojen yhdistelmään. Alueen elinkeinojen kehittämisen ajuri on valtatie 3 perustuva kehitysvyöhyke, jossa ratkaisevana liikennehankkeena on Hämeenkyrön ohitustien toteutuminen osana HHT-käytävän jatkokehittämistä. Parkanoa kehitetään raide-liikenteeseen tukeutuvana seutukeskuksena. Hämeenkyrön ja Ikaalisten keskustaajamien vahvistuminen on riippuvaista paljon valtatie 3 ratkaisusta.

Pohjoinen Pirkanmaa

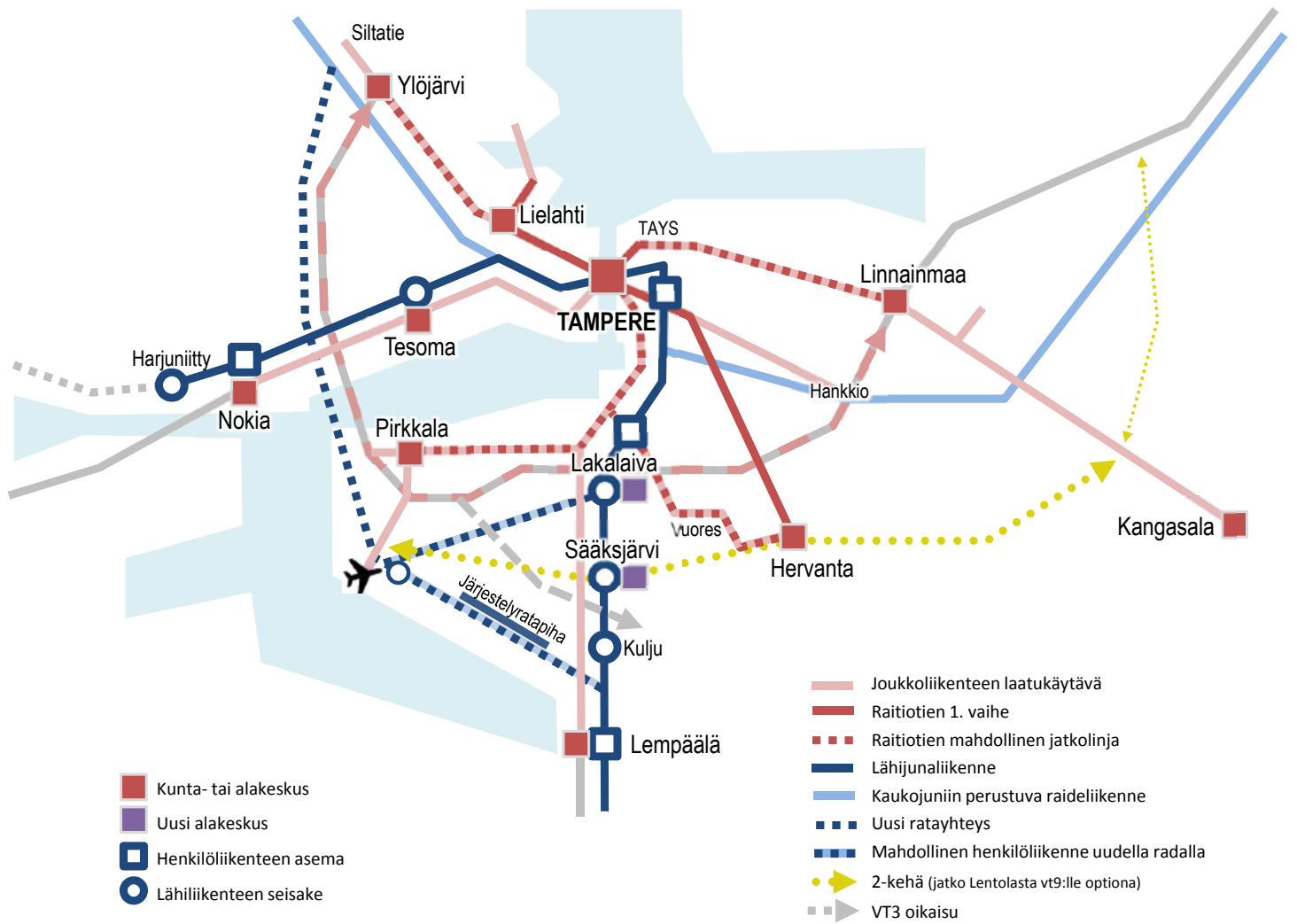
Pohjoisen Pirkanmaan maankäytön kehittäminen perustuu Tähdet- ja Planeetat-vaihtoehtojen yhdistelmään, jossa hyödynnetään olemassa oleva raideinfrastruktuuri ja monikeskuksinen yhdyskuntarakenne. Seutukeskuksena kehitetään Mänttä-Vilppulaa, jossa joukkoliikennettä ohjataan vahvemmin rautatiehen perustuvaksi. Oriveden roolina korostuu toimiminen raide- ja maantieliikenteen terminaalipaikkana. Kehitettävänä päätienä on valtatie 9. Muuten pohjoisella Pirkanmaalla tukeudutaan olemassa olevaan liikenneverkkoon ja tuetaan sen ylläpitoa. Kuntakeskuksia vahvistetaan profiloituneina palvelukeskuksina ja maaseudun kehitysedellytykset turvataan.

Maankäyttövaihtoehtojen vaikutuksia liikennejärjestelmään on kuvattu laajasti Pirkanmaan maankäyttövaihtoehdot ja vaikutusten arviointi -raportissa (Pirkanmaan liitto 2014). Koko maakunnan perusratkaisun karttaesitys on kuvassa 18 ja Tampereen kaupunkiseudun tarkempi liikennejärjestelmäkartta esitetään kuvassa 19.

Pirkanmaan maakuntakaava 2040
Perusratkaisut 28.4.2014



Kuva 18. Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 perusratkaisu (Pirkanmaan liitto 2014)



Kuva 19. Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 liikenteellinen perusratkaisu Tampereen kaupunkiseudulla. (Pirkanmaan liitto 2014)

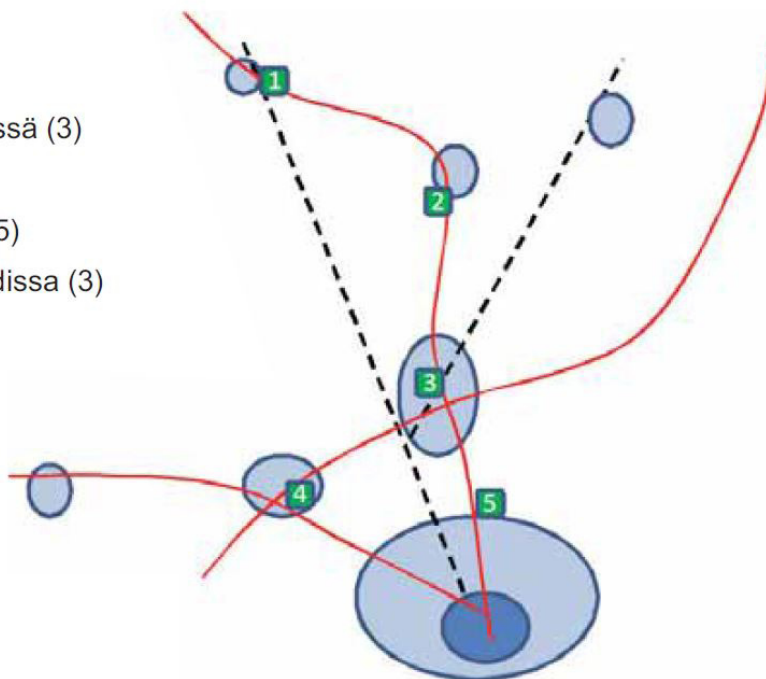
4.2 Monentyyppistä liityntäpysäköintiä

Joukkoliikenteen solmukohtien, liityntäpysäköintialueiden ja rautatieasemien luokitteluun on käytössä useampia tapoja riippuen siitä, mistä näkökulmasta asiaa tarkastellaan. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen organisoinnista vastaava HSL (Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä) on esittänyt vuonna 2010 valmistuneessa Liityntäpysäköinnin suunnitteluohjeessa liityntäpysäköintialueiden tyypittelyn suhteessa alueen sijaintiin yhdyskuntarakenteessa (kuva 20).

Liikenneviraston ehdotuksessa Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin toimintastrategiaksi (Liikennevirasto 17/2010) on liityntäpysäköinnin kehittämishankkeet jaettu toteutuksen suhteen viiteen erityyppiseen kohteeseen:

- katujen tai maanteiden parantamiseen liittyvät kohteet
- asema-alueiden parantamiseen liittyvät kohteet
- liityntäpysäköinnin kehittäminen yhteysvälihankkeina tai alueellisina kokonaisuuksina nykyisillä väylillä
- suurten väylähankkeiden yhteydessä tehtävät liityntäpysäköintialueet
- liityntäpysäköinti laitoksissa, kiinteistöissä tai muissa yksityisten toimijoiden tai operaattoreiden kanssa toteutettavissa yhteishankkeissa

- kuntakeskuksissa (1)
- haja-asutusalueella (2)
- kaupallisten palvelujen tai matkakeskusten yhteydessä (3)
- esikaupunkialueilla (4)
- keskuskaupungin rajalla (5)
- liikenteellisissä solmukohtissa (3)



Kuva 20. Liityntäpysäköintialueen tyypittely sijainnin mukaan (HSL 2010).

Jaottelu perustuu viime vuosina käytössä olleisiin erilaisiin toteutustapoihin. Kuhunkin toteutustyyppiin liittyy myös erilainen suunnittelu- ja toteutusvastuu. Viime vuosina määrällisesti eniten liityntäpysäköintipaikkoja on toteutettu osana suuria väylähankkeita.

Pirkanmaan liityntäpysäköintialueiden tyypittely on toteutettu pääkaupunkiseudulla käytössä olevaa (HSL, 2012) aluetypittelyä mukaillen. Tyypittely perustuu liikennejärjestelmänäkökulmaan ja liityntäpysäköintialueiden kytkentään joukkoliikennelinjastoon ja väyläverkkoon. Joukkoliikenteen vaihtopaikkoja ei ole tässä työssä lähdetty jakamaan eri tyyppisiin, vaan huomiota on otettu ainoastaan suuret joukkoliikenneterminaalit ja muut seudullisesti merkittävät vaihtopaikat, joissa tapahtuu paljon vaihtoja joukkoliikennevälineestä toiseen.

Pirkanmaan tavoitetilanteessa 2040 kohteet on jaettu erityyppisiin alueisiin:

- **A:** seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet (erittäin hyvät joukkoliikennedytykset, liityntäpysäköinnistä saatava hyöty jakautuu monelle taholle)
- **B:** paikallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet (säännöllistä joukkoliikennettä, käyttäjät melko läheltä)
- **C:** pienimuotoiset liityntäpysäköintialueet (maanteiden pysäkkijärjestelmään liittyvät alueet tai esim. pyöräpysäköintialueet)
- **V:** seudullisesti merkittävät vaihtopaikat (suuret joukkoliikenneterminaalit ja muut huomattavan vilkkaat joukkoliikenteen solmupisteet)

Liityntäpysäköintialueiden tyypit Pirkanmaalla			
	A	B	C
Kuvaus	Seudullisesti merkittävä alue	Paikallisesti merkittävä alue	Pienimuotoinen liityntäpysäköintialue
Rooli liikennejärjestelmässä	Liittyy erittäin hyvin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin, alueet houkuttelevat käyttäjiä läheltä ja kaukaa, sujuva yhteys päätieverkolta	Säännöllisten joukkoliikennepalveluiden aluetta, suositaan pyöräpysäköintiä, katuverkolta hyvä yhteys	Maantie- ja katuverkon pysäkkijärjestelmään liittyviä kohteita
Imago	Tehokas, toimiva liityntä joukkoliikenteeseen	Luotettavuus, paikallisuus	Joukkoliikenteen saavutettavuus, helppous
Sijoittumisen pääkohdealueet	Pääteiden ja joukkoliikenteen solmukohdat pääosin keskustojen ulkopuolella	Rautatieasemat ja linja-autoasemat, keskeiset pysäkit, mahdollisesti kauempana pääväylistä	Maanteiden pysäkit
Kokoluokka	50-300 autopaikkaa, runsaasti pyöräpaikkoja	20–100 autopaikkaa, runsaasti pyöräpaikkoja	5–30 autopaikkaa, pysäkkien yhteydessä joitakin pyöräpaikkoja
Toteutus	Kohtuullisen isoja alueita, koska halutaan saada merkittävä määrä autoilijoita pois päätieverkolta	Käyttäjät tulevat enimmäkseen läheltä, pyöräpysäköinnillä ensisijaisuus	Useita pienehköjä kohteita, lähellä pysäkkejä
Paikkatarjonta	Riittävä paikkatarjonta, jotta voidaan houkutella uusia käyttäjiä	Riittävä paikkatarjonta, joka kasvaa maankäytön myötä	Riittävä paikkatarjonta yhteyden varrella
Käyttöasteen seuranta	Kohtuullisen tiheää, sillä varmistetaan paikkojen riittävyys ja pohja markkinoinnille	Säännöllisesti, käyttö on suhteellisen vakiintunutta	Harvakseltaan paikkojen riittävyyden varmistamiseksi

Taulukko 5. Liityntäpysäköintialueiden tyypit Pirkanmaalla.

4.3 Yli 100 vaihto- ja liityntäpaikkaa

Vaihto- ja liityntäpaikkojen sijoittumisesta on pyydetty kommentteja mm. kuntien, kaupan ja liikenteenharjoittajien edustajilta, ja näiden perusteella työryhmä on luonut esityksen tavoitetilanteesta vuodelle 2040, jolloin Pirkanmaalla on vaihto- ja liityntäpaikkoja yhteensä 111 kpl seuraavasti jakautuen:

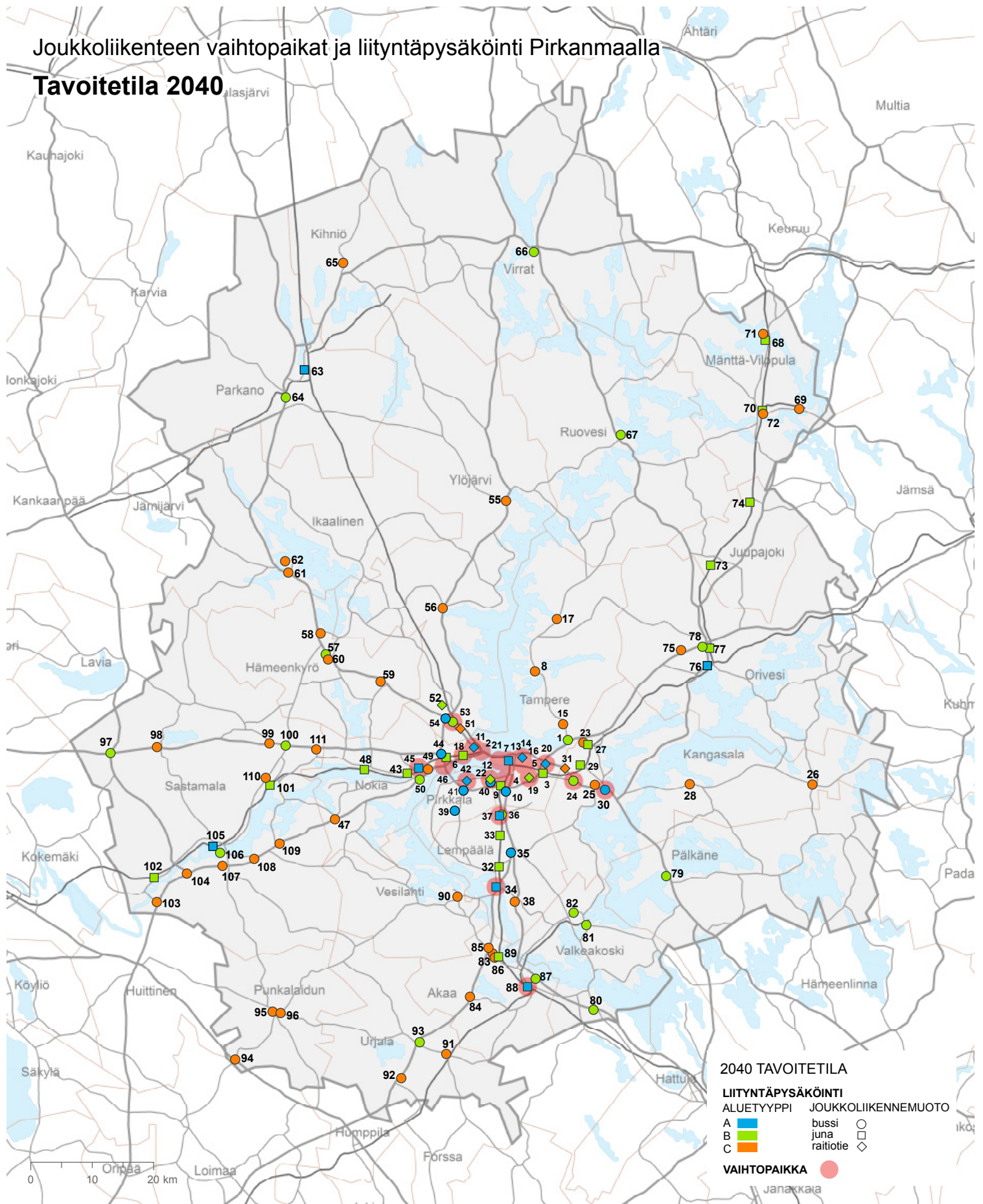
- 8 kpl seudullisesti merkittävää vaihtopaikkaa (V)
- 9 kpl seudullisesti merkittävää liityntä- ja vaihtopaikkaa (A+V)
- 5 kpl paikallisesti merkittävää liityntä- ja vaihtopaikkaa (B+V)
- 11 kpl seudullisesti merkittävää liityntäpaikkaa (A)
- 35 kpl paikallisesti merkittävää liityntäpaikkaa (B)
- 43 kpl pienimuotoista liityntäpaikkaa (C)

Vuoden 2040 tavoitetilanteen vaihto- ja liityntäpaikat esitetään koko Pirkanmaan osalta kuvassa 21 sekä tarkemmin Tampereen kaupunkiseudun osalta kuvassa 22. Tämän lisäksi on muodostettu välitavoitetilanne vuodelle 2020, jolloin lopullisen tavoitetilanteen kohteista on toteutettu noin kaksi kolmannesta eli 71 kpl. Kartat vuoden 2020 tavoitetilanteesta löytyvät kuvista 23 ja 24. Kaikki kohteet esitetään kohdelistana taulukossa 6.

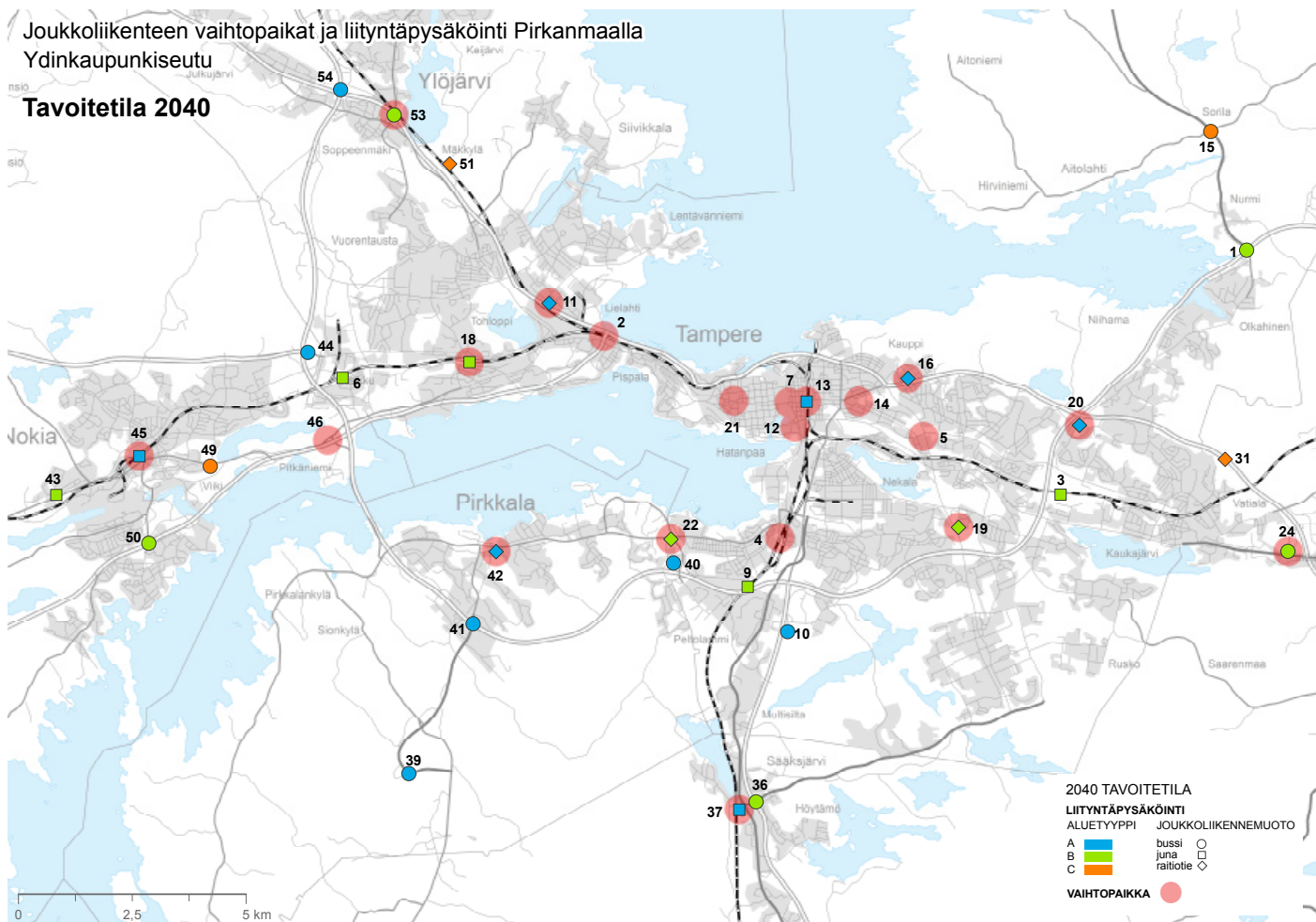
Suuri osa kohteista keskittyy Tampereen seudulle ja loput tärkeimpien valtateiden ja rautateiden varsille. Kohteiden toteutus riippuu oleellisesti tehtävistä joukkoliikenneinvestoinneista, kuten raitioteistä sekä lähijunaliikenteestä. Vuoden 2040 tavoitetilanteessa on oletettu, että Tampereen seudun raitiotieverkko ulottuu Hervantaan, Pirkkalaan, Ylöjärvelle sekä Kangasalle ja että lähijunaverkosto tarjoaa hyvää palvelutasoa Lempäälän-Akaan ja Nokian-Sastamalan suunnille. Raitioteiden tavoiteverkko perustuu Pirkanmaan maakuntakaavan maankäyttövaihtoehtoihin sekä Tampereen seudun rakennesuunnitelmaan.

4.4 Tärkeimmät kohteet maakuntakaavaan

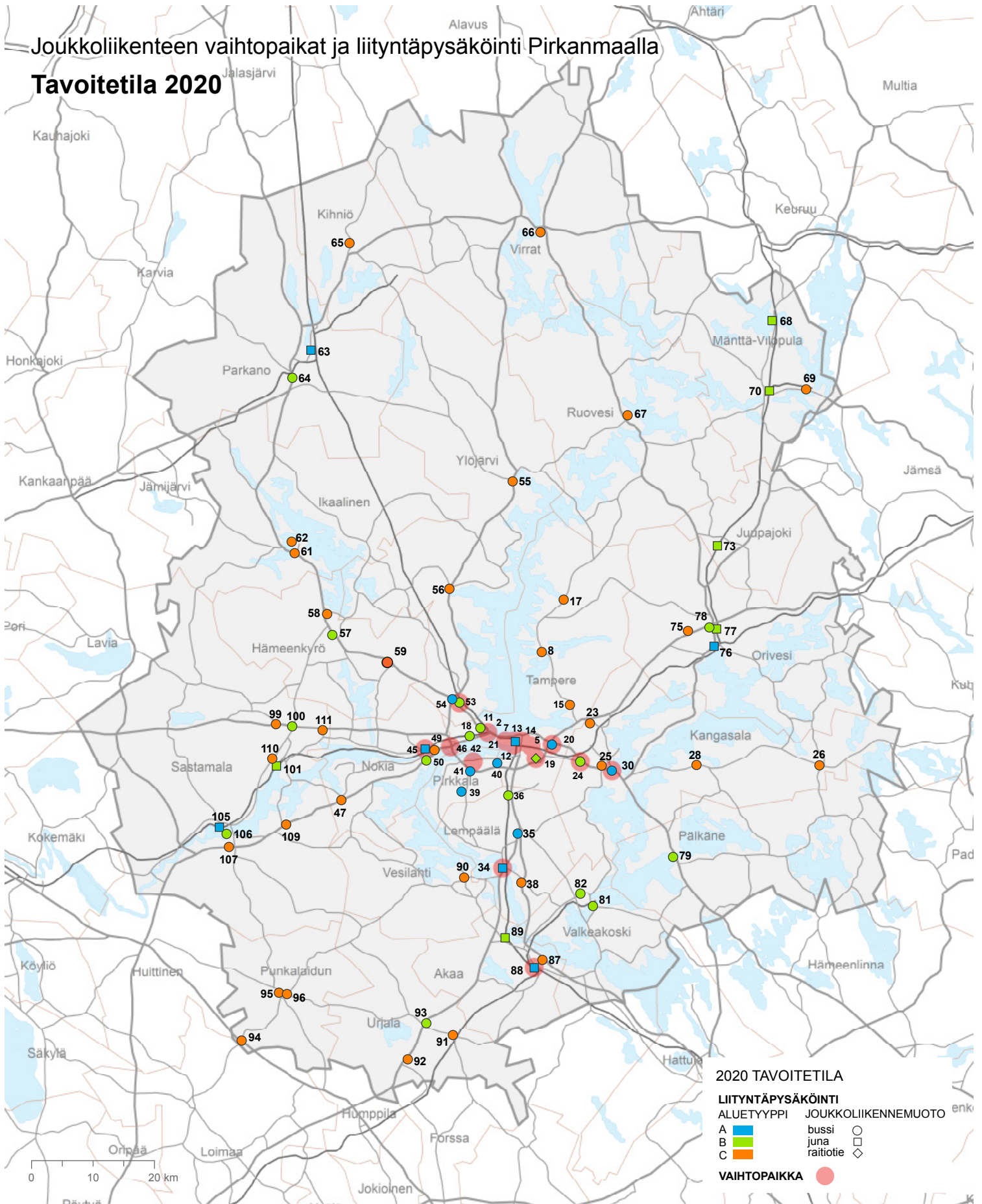
Maakuntakaavaan esitetään merkittäväksi ensisijaisesti seudullisesti merkittävät kohteet (A ja V). Kaupunkiseudun ulkopuolella voi kuitenkin olla tarpeen pohtia myös alempiluokkaisten kohteiden esittämistä. Kohteiden merkintätavasta päätetään maakuntakaavatyön edetessä.



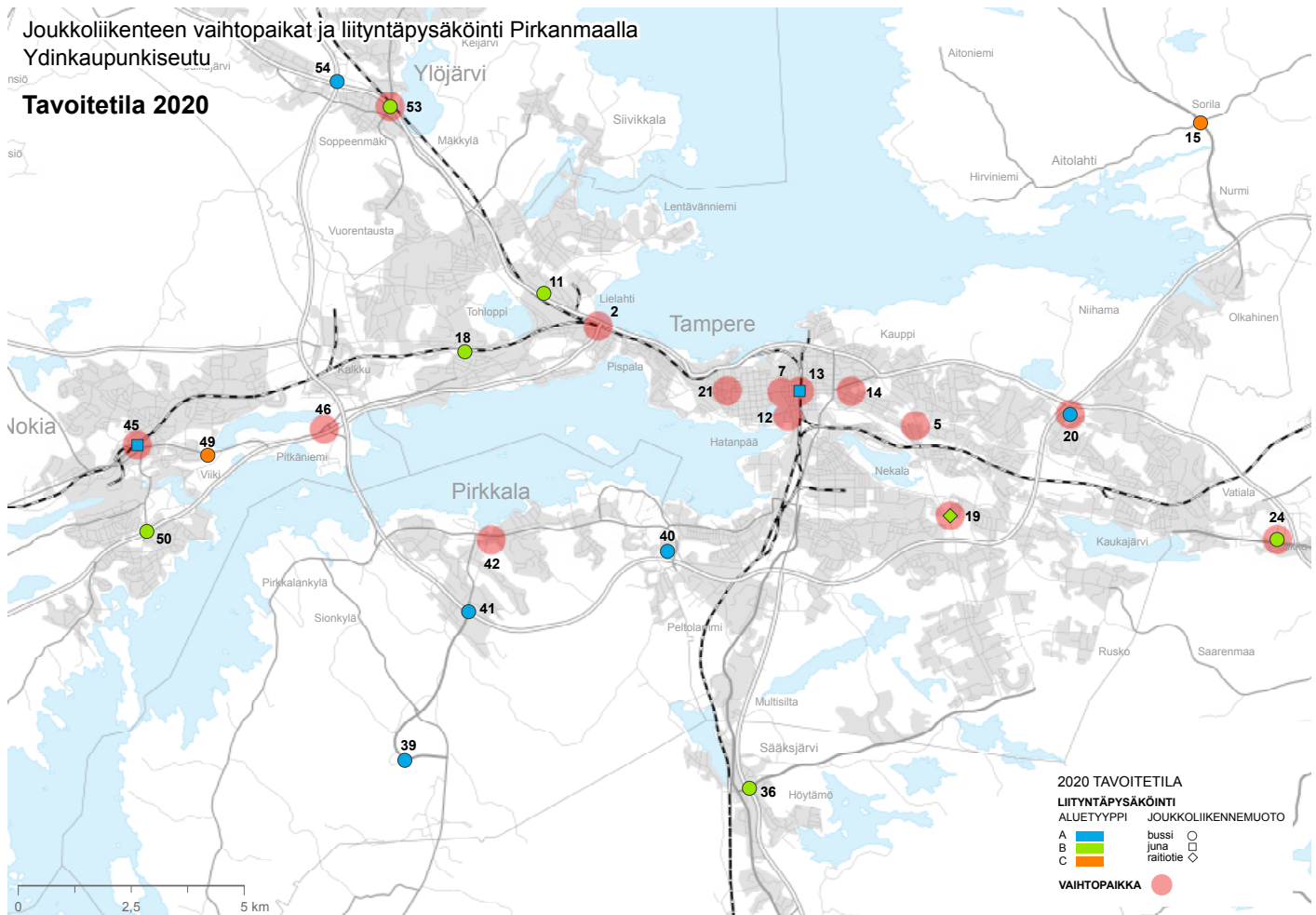
Kuva 21. Vaihto- ja liityntäpaikkojen tavoitetilanne 2040.



Kuva 22. Vaihto- ja liityntäpaikkojen tavoitetilanne 2040 Tampereen kaupunkiseudulla.



Kuva 23. Vaihto- ja liityntäpaikkojen välitavoitetilanne 2020.



Kuva 24. Vaihto- ja liityntäpaikkojen välitavoitetilanne 2020 Tampereen kaupunkiseudulla.

Taulukko 6. Vaihto- ja liityntäpysäköintipaikkojen kohdelista.

			Tavoiteaikataulu		
Id	Nimi	Kunta	Tyyppi	Joukkoliikenne 2020	2040 HUOM!
1	Aitovuorentie etl / vt9	Tampere	B	bussi	x
2	Epilä / Vaitinaron liittymä		V	ratikka	x riippuu raitiotiestä
3	Hankkio, asema		B	juna	x riippuu ympäröivästä maankäytöstä
4	Hatanpää, asema		V	juna	x riippuu lähijunista
5	Kaleva (Prisma)		V	ratikka	x
6	Kalkku, asema		B	juna	x riippuu lähijunista
7	Koskipuisto		V	ratikka	x
8	Kämmenniemi		C	bussi	x
9	Lakalaiva, asema		B	juna	x riippuu lähijunista
10	Lakalaiva-Lahdesjärvi, palvelut		A	bussi	x alue kehittyy jo vuoteen 2030 mennessä
11	Lielähti, palvelut		A+V	ratikka	x riippuu raitiotiestä ja alueen kehityksestä
12	Tampere, linja-autoasema		V	bussi	x merkitys riippuu asemakeskuksen kehityksestä
13	Tampere, asemakeskus		A+V	juna	x
14	Sampola (Kalevan kirkko)		V	ratikka	x
15	Sorila		C	bussi	x
16	TAYS		A+V	ratikka	x A edellyttää raitiotietä
17	Terälahti		C	bussi	x
18	Tesoma, asema		B+V	juna	x riippuu lähijunista, V jo vuonna 2020
19	Turtola (CM)		B+V	ratikka	x
20	Linnainmaa / vt9		A+V	bussi	x
21	Pyynikintori		V	ratikka	x
22	Pereentie		B+V	ratikka	x V edellyttää raitiotietä Pirkkalaan
23	Laureeninkallio, Ruutanantien th	Kangasala	C	bussi	x
24	Lentola (Prisma)		B+V	bussi	x
25	Pikkola, Kangasalanatie		C	bussi	x
26	Pohja		C	bussi	x
27	Ruutana, asema		B	juna	x riippuu lähijunista
28	Sahalahti		C	bussi	x
29	Kangasala, asema		B	juna	x riippuu lähijunista
30	Kangasala, linja-autoasema		A+V	bussi	x
31	Lamminrahka etl / vt12		C	bussi	x
32	Hakkari, asema	Lempäälä	B	juna	x riippuu lähijunista
33	Kulju, asema		B	juna	x riippuu lähijunista
34	Lempäälä, keskusta/rautatieasema		A+V	juna	x
35	Marjamäki (Ideapark)		A	bussi	x
36	Sääksjärvi etl / vt3		B	bussi	x
37	Sääksjärvi, asema		A+V	juna	x riippuu lähijunista
38	Vaihmalä etl / vt3		C	bussi	x
39	Tampere-Pirkkalan lentoasema	Pirkkala	A	bussi	x
40	Partola, palvelut		A	bussi	x A edellyttää keskustelua kaupan kanssa
41	Lentoasemantie / vt3		A	bussi	x A edellyttää keskustelua kaupan kanssa
42	Pirkkala, keskusta		A+V	ratikka	x A edellyttää raitiotietä Pirkkalaan
43	Harjuniitty	Nokia	B	juna	x 2020 jo bussiliityntä C
44	Kolmenkulma, palvelut		A	bussi	x
45	Nokia, asema		A+V	juna	x
46	Pitkäniemi		V	bussi	x
47	Sarkolan th / vt12		C	bussi	x
48	Siuro, asema		B	juna	x riippuu lähijunista
49	Yrittäjäkatu		C	bussi	x
50	Keho etl / vt12 (CM)		B	bussi	x
51	Mäkkylä-Teivaala	Ylöjärvi	C	ratikka	x riippuu raitiotiestä
52	Siltatie		B	ratikka	x riippuu raitiotiestä
53	Ylöjärvi, keskusta		B+V	bussi	x
54	Elovainio		A	bussi	x
55	Kuru		C	bussi	x
56	Kyrönlahti th / kt65 (St1)		C	bussi	x

Tavoiteaikataulu					
Id	Nimi	Kunta	TyyppiJoukkoliikenne 2020 2040 HUOM!		
57	Härkikuja (S-market)	Hämeenkyrö	B	bussi	x
58	Kyröskoski, keskusta (MH/Shell)		C	bussi	x
59	Sasi-Palkontie / vt3		C	bussi	x
60	Viljakkalantie / vt3		C	bussi	x
61	Karhoistentie / vt3 (Neste)	Ikaalinen	C	bussi	x
62	Wanha Kauppa		C	bussi	x
63	Parkano, asema	Parkano	A	juna	x
64	Parkano, linja-autoasema		B	bussi	x
65	Kihniö, keskusta (MH/Siwa)	Kihniö	C	bussi	x
66	Virrat, keskusta (MH)	Virrat	B	bussi	x
67	Ruovesi, keskusta (MH)	Ruovesi	B	bussi	x
68	Kolho, asema	Mänttä-Vilppula	B	juna	x
69	Mänttä, linja-autoasema		C	bussi	x
70	Vilppula, asema		B	juna	x
71	Kolho, Postitie/Keuruuntie		C	bussi	x
72	Vilppula, Mäntäntie		C	bussi	x
73	Juupajoki, asema	Juupajoki	B	juna	x
74	Lyly, asema		B	juna	x
75	Oritupa (ABC)	Orivesi	C	bussi	x
76	Oriveden asema (matkakeskus)		A	juna	x
77	Oriveden keskusta, asema		B	juna	x
78	Orivesi, keskusta (MH)		B	bussi	x
79	Pälkäne, keskusta (MH)	Pälkäne	B	bussi	x
80	Jutikkala etl / vt3	Valkeakoski	B	bussi	x
81	Valkeakoski, keskusta		B	bussi	x
82	Vanhankylän oppilaitokset		B	bussi	x
83	Krossarin pysäkki	Akaa	C	bussi	x
84	Kylmäkoskitalo		C	bussi	x
85	Viiala th / mt 190 (ABC)		C	bussi	x
86	Palokatu (SEO)		C	bussi	x
87	Toijala etl / vt3 (ABC)		B	bussi	x
88	Toijala, asema		A	juna	x
89	Viiala, asema		B	juna	x
90	Vesilahti th / mt 301 (S-market)	Vesilahti	C	bussi	x
91	Huhti (Siwa)		C	bussi	x
92	Nuutajärventie / vt9 (Kalaniemen grilli)		C	bussi	x
93	Urjala, linja-autoasema	Punkalaidun	B	bussi	x
94	Punkalaidun, Kanteenmaa		C	bussi	x
95	Punkalaidun, keskusta (MH)		C	bussi	x
96	Punkalaidun, keskusta (koulukeskus)		C	bussi	x
97	Kiikoinen / vt11 (ABC)	Sastamala	B	bussi	x
98	Putaja th / vt11		C	bussi	x
99	Mouhijärvi th / vt11		C	bussi	x
100	Häijää / vt11		B	bussi	x
101	Karkku, asema		B	juna	x
102	Äetsä, asema		B	juna	x
103	Äetsä th / vt12		C	bussi	x
104	Kiikka th / vt12		C	bussi	x
105	Vammala, asema		A	juna	x
106	Vammala, linja-autoasema		B	bussi	x
107	Punkalaidun th / vt12		C	bussi	x
108	Varila th / vt12		C	bussi	x
109	Stormi / vt12 (Shell)		C	bussi	x
110	Harsu / mt 249		C	bussi	x
111	Salmi th / vt11		C	bussi	x

5 Miten tästä eteenpäin?

5.1 Kiireelliset toimet

Pirkanmaan liityntäpysäköinnin kehittäminen alkaa vastuutahojen organisoitumisella ja olemassa olevien ja käyttöä rajoittavien palvelutasopuutteiden korjaamisella. Seuraavassa on listattu tämän taustaselvityksen aikana todettuja liityntäpysäköinnin kehittämistarpeita:

- **Liityntäpysäköinnin kehittämisestä ja seurannasta vastaava koordinoitiryhmä**

Liityntäpysäköinnin kehittämisen seuranta vastuuetaan työryhmälle, joka valmistelee Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaryhmälle tilannekatsauksen kokouksiin. Aihe lisätään myös eri kaavoittajaryhmien asialistalle edistettäväksi toimenpiteeksi.

- **Selvityksessä esiin nousseiden kohteiden suunnitelmallinen edistäminen**

Kukin kunta nimeää liityntäpysäköinnin yhdyshenkilön, jonka kanssa koordinoitiryhmä käy keskustelua hankkeiden edistämisestä.

- **Erityisesti tarkasteltavat kehittämiskohteet:**

- **Liityntäpysäköinti-informaatio**

Tieto liityntäpysäköintipaikoista tulee koota helposti saavutettavaksi yhteen muun joukkoliikenneinformaation kanssa.

- **Opastus**

Liityntäpysäköintipaikkojen opastus ja viitoitus alueille tulee toteuttaa kaikilla virallisilla liityntäpysäköintialueilla.

- **Pyöräpysäköinnin laatu**

Pyöräpysäköintipaikkojen määrää ja laatua tulee kehittää useissa kohteissa.

5.2 Jatkuvat toimet

Pidemmän aikavälin kehittämistoimenpiteiden ohjelmointi ja toteutus voidaan aloittaa heti lähivuosina, mutta ne eivät ole kertaluonteisia vaan jatkuvia toimenpiteitä.

- **Paikkamäärien kasvattaminen**

Erityisesti niillä alueilla, joilla käyttöaste on jo nykyisin yli 100 %.

- **Uusien alueiden perustaminen**

Erityisesti niillä alueilla, joilla on tunnistettu potentiaalia mutta paikkatarjontaa ei ole.

- **Pysäköintipaikkojen käytön seuranta**

Systemaattinen ja määrävälein toistuva seuranta tulee aloittaa.

Pidemmän välin toimenpiteisiin vaikuttavat Tampereen seudun tie- ja rataverkon kehittämistoimet, kuten raitiotiet, lähijunat, 2-kehä sekä Puskiaisen oikaisu. Näiden vaikutukset seudun joukkoliikenteelle tulee ottaa huomioon kaikessa jatkosuunnittelussa.

5.3 Vastuutahot

Liityntäpysäköinnin vastuutahojen kirjo on laaja ja tämän vuoksi on tarvetta koordinoitulle ja suunnitelmalliselle kokonaisvaltaiselle kehittämiselle. Kehittämisen tulee olla kuntarajoista riippumaton ja sen tulee vastata käyttäjien tarpeisiin nyt ja tavoitevuonna.

On syytä huomata, että liityntäpysäköinti ja sen kehittäminen on ollut isännätöntä myös Helsingin seudulla, jossa liityntäpysäköinnin paikka- ja käyttäjämäärät ovat noin kymmenkertaiset Tampereen seutuun nähden. Helsingin seudun kuntien MAL-aiesopimuksessa 2012-2015 on kirjattu yhdeksi toimenpiteeksi, että liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta sovitaan aiesopimuskauden loppuun mennessä. Tämä sopiminen tulee osaltaan selkeyttämään tilannetta myös valtakunnallisesti.

Työn edetessä nousi esiin mm. seuraavia asioita Pirkanmaan liityntäpysäköinnin kehittämisen vastuista:

- Jo kaavoitusvaiheessa kuntien tulee luoda edellytykset liityntäpysäköinnille ja toimiville terminaaleille, tarkempi käytettävyys suunnitellaan toteutuksen yhteydessä.
- Liityntäpysäköinti nostetaan osaksi maakunnallista liikennejärjestelmätyötä, jolloin se pysyy keskustelussa ja sen etenemistä seurataan.
- Käytännön toteutuksesta vastaavat kunnat, ELY-keskus sekä osin myös Liikennevirasto.
- Tampereen seudulla myös MAL-sopimuksen toimenpiteet edistävät tehokkaita matkaketjuja ja toimivaa liityntäpysäköintiä.



PIRKANMAA

Nalkalankatu 12, PL 76, 33201 Tampere
Puh. (03) 248 1111 (vaihde)
faksi (03) 248 1250
pirkanmaan.liitto@pirkanmaa.fi
www.pirkanmaa.fi

TEEMME MUUTOSTA YHDESSÄ

