

Lappeenrannan keskusta-alueen pysäköintiselvitys ja pysäköintinormisuositus

29.4.2021

ESIPUHE

Työn tavoitteena on ollut selvittää Lappeenrannan keskusta-alueen pysäköinnin nykytilanne sekä määrittää keskusta-alueelle uusi pysäköintinormisuositus ja muita pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä. Pysäköintiselvitys on osa kaupungin käynnistämää keskustan kehittämissuunnitelmaa.

Pysäköinnin nykytilanteen selvittämiseksi työssä toteutettiin laajat pysäköintilaskennat Lappeenrannan keskustan alueella. Lisäksi työssä toteutettiin pysäköintikyselyt keskusta-alueen taloyhtiöille ja yrityksille, rakennusliikkeille ja kaikille kaupunkilaisille. Kyselyillä kerättiin eri ryhmien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

Maarit Pimiä	Lappeenrannan kaupunki
Matti Veijovuori	Lappeenrannan kaupunki
Timo Kalevirta	Lappeenrannan kaupunki
Olli Hirvonen	Lappeenrannan kaupunki
Alexandru Simut	Lappeenrannan kaupunki

Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö Williparkki on niin ikään osallistunut aktiivisesti työhön. Työn aikana Williparkin edustajia, Mikko Hietamiestä ja Marko Markkasta, on haastateltu ja he ovat kommentoineet raporttia. Pysäköintiyhtiö on myös tuottanut tietoa omistamistaan pysäköintilaitoksista työssä hyödynnettäväksi.

Konsulttina työn laadinnassa on toiminut Trafix Oy/ WSP Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Leena Gruzdaitis, Kaisuliina Vihanti, Juho Kero, Juhani Bäckström.

Työ käynnistyi toukokuussa 2018 ja valmistui maaliskuussa 2021. Työ on laadittu pääosin vuoden 2018 aikana. Nykytilanteen selvitykset kuten pysäköintinormitarkastelut ja kuormitusastelaskennat on toteutettu niin ikään vuonna 2018 vastaten silloista tilannetta. Tässä työssä esitettyjä pysäköintinormeja on jo käytetty viimeisimmissä asemakaavoissa Lappeenrannan keskustan alueella.

Raporttia on päivitetty kaupungin toimesta suojelurakennusten pysäköintinormin osalta vuonna 2021.

Pysäköintiselvitys ja pysäköintinormisuositus hyväksytään kaupunkikehityslautakunnassa keväällä 2021.

SISÄLTÖ

ESIPUHE	1
1 JOHDANTO.....	3
1.1 Työn tausta, tavoitteet, rajaus	3
1.2 Menetelmät.....	3
2 PYSÄKÖINNIN NYKYTILANNE	4
2.1 Pysäköintipaikkojen määrä, maksullisuus ja aikarajoitukset.....	4
2.2 Kuormitusasteet	7
2.3 Kyselytulokset.....	8
2.3.1 Avoin kysely kaupunkilaisille	8
2.3.2 Kysely taloyhtiöille.....	14
2.3.3 Kysely rakennusliikkeen edustajille	12
3 NYKYISET PYSÄKÖINTINORMIT JA NIIDEN TOIMIVUUS.....	13
3.1 Kaavanmukainen pysäköintinormi	13
3.2 Toteutuneiden pysäköintipaikkojen määrän ja nykynormin vertailu	14
3.3 Paikkojen riittävyys taloyhtiöissä	16
4 PYSÄKÖINTINORMIT MUULLA JA PYSÄKÖINTITARVE TULEVAISUUDESSA.....	17
4.1 Vertailu muihin kaupunkeihin	17
4.2 Pysäköintipaikkojen tarve tulevaisuudessa.....	20
5 PYSÄKÖINTINORMISUOSITUS.....	23
5.1 Suositus asumisen uudeksi pysäköintinormiksi	23
5.2 Suositus toimisto- ja liiketilojen uudeksi pysäköintinormiksi.....	23
5.3 Suositus muiden toimintojen pysäköintinormiksi	23
5.4 Suojelukohteet	24
5.5 Pysäköintinormin soveltaminen	24
5.6 Pysäköintinormin seuranta.....	25
6 PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISTOIMENPITEET	26
6.1 Kärkitoimenpiteet.....	26

1 JOHDANTO

1.1 Työn tausta, tavoitteet, rajaus

Lappeenrannan kaupunki kehittää aktiivisesti keskusta-aluetta, ja pysäköintiin liittyvät kysymykset nousevat esille toistuvasti. Kaupunki on käynnistänyt keskustan kehittämissuunnitelman laadinnan. Keskustan maankäytön kehittämisen ja kaavoituksen tueksi kaivataan tämän päivän ja tulevaisuuden tarpeita vastaavia pysäköintinormeja, jotka mahdollistavat keskustan kehittämisen viihtyisänä ja houkuttelevana kohteena sekä takaavat uusien hankkeiden käynnistymisen ja joustavuuden pysäköinnin toteutuksessa. Lisäksi pysäköintitoimenpiteillä halutaan lisätä pysäköinnin tehokkuutta, vaikutusten ja kustannusten läpinäkyvyyttä sekä helppokäyttöisyyttä ja laatua palveluna.

Työn tavoitteena on ollut selvittää Lappeenrannan keskusta-alueen pysäköinnin nykytilanne sekä määrittää keskusta-alueelle uusi pysäköintinormisuositus ja muita pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä. Lisäksi työssä on kartoitettu pysäköintiin liittyviä kehityskulkuja ja tulevaisuudennäkymiä. Pysäköintiselvitys on osa kaupungin käynnistämää keskustan kehittämissuunnitelmaa.

Työssä tarkastelut on rajattu koskemaan Lappeenrannan keskusta-aluetta. Aluerajaus on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Pysäköintiselvityksen tarkastelualueen rajaus.

1.2 Menetelmät

Lappeenrannan keskusta-alueen pysäköinnin nykytilanteen selvittämiseksi työssä toteutettiin laajat pysäköintilaskennat sekä pysäköintikyselyt taloyhtiöille, yrityksille, rakennusliikkeille ja kaupunkilaisille.

Pysäköintipaikkamäärän ja kuormituksen selvittämiseksi työssä toteutettiin laajat pysäköintilaskennat. Maanpäällisten paikkojen laskemiseksi tehtiin drone-kuvaukset lauantaina 19.5.2018 (klo 13–14) ja tiistaina/keskiviikkona 22.5.2018/23.5.2018 (klo 5–6, 13–14 ja 16.30–17.30). Drone-kuvauksen lisäksi maastossa laskettiin pysäköintilaitokset tms. lauantaina 19.5.2018 (klo 13–14) ja tiistaina 29.5.2018 (klo 5–6, 13–14 ja 16.30–17.30). Pysäköintipaikkojen tiedot koottiin paikkatietomuotoon.

Työssä toteutettiin lisäksi kyselyt viidelle eri kohderyhmälle seuraavasti:

- keskustassa asioivat ja liikkuvat kaupunkilaiset
- keskusta-alueen taloyhtiöt:
 - asukkaat
 - kiinteistöissä toimivat yrittäjät
 - omistajat, isännöitsijät sekä taloyhtiöiden hallituksen jäsenet ja puheenjohtajat
- rakennusliikkeet, joilla on Lappeenrannassa rakennushankkeita.

Kaupunkilaisille avoin kysely toteutettiin kartta-pohjaisena nettikyselynä, jonka linkki julkaistiin kaupungin nettisivuilla ja sosiaalisen median kanavissa. Taloyhtiöiden ja rakennusliikkeiden kyselyt olivat niin ikään nettikyselyitä, jotka toimitettiin keskusta-alueen taloyhtiöiden isännöitsijöille ja kiinteistöjen omistajille. Isännöitsijöitä pyydettiin välittämään kyselyä eteenpäin taloyhtiöiden asukkaille ja hallituksen jäsenille. Taloyhtiöiden kyselyn tuloksia täydennettiin puuttuvilta osin suorilla sähköpostitiedusteluilla, joilla pyydettiin isännöitsijöiltä lisätietoja pysäköinnin nykytilanteesta. Kyselyt toteutettiin syys-lokakuussa 2018.

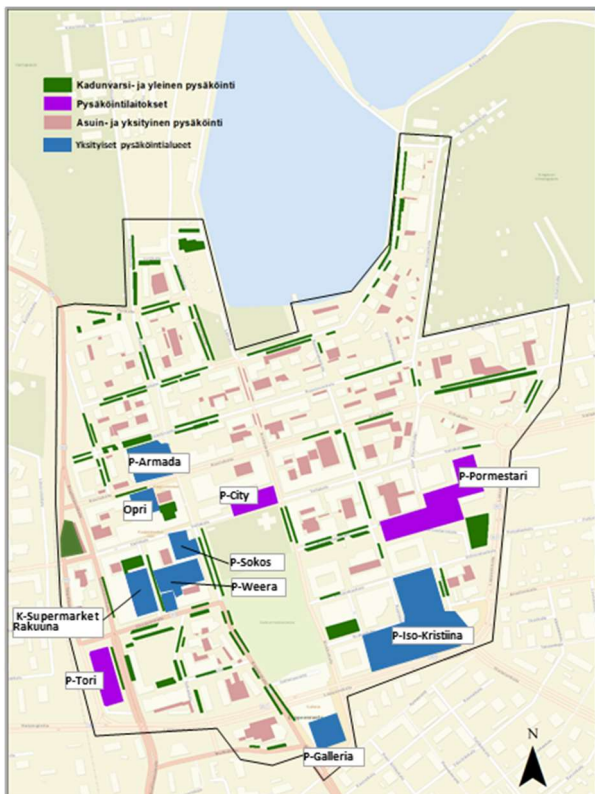
2 PYSÄKÖINNIN NYKYTILANNE

2.1 Pysäköintipaikkojen määrä, maksullisuus ja aikarajoitukset

Lappeenrannan keskusta-alueella on yhteensä arviolta noin 6 200 pysäköintipaikkaa (kuvan 1 alue-
rajaus). Paikoista noin puolet on taloyhtiöiden käytössä ja puolet keskustassa asioivien ja vierailevien käytössä. Nykytilanteen kuvaus vuoden 2018 tilannetta, jonka jälkeen ainakin Valtakadun eteläreunalle on tullut muutamia pysäköintipaikkoja lisää.

Kuvassa 3 on esitetty erilaisten pysäköintipaikkojen jakaantuminen keskusta-alueella, kuvassa 2 paikkojen jakautuminen tyypeittäin ja kuvassa 4 pysäköinnin maksullisuus ja aikarajoitukset.

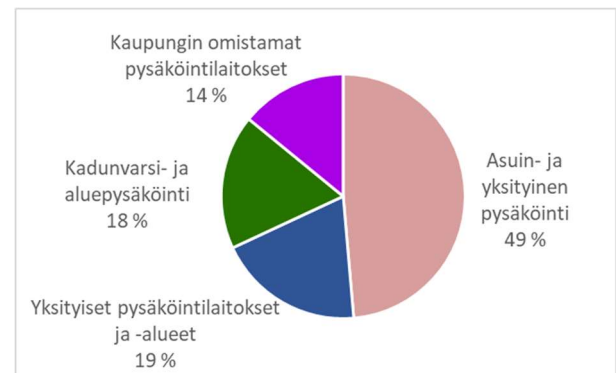
Lappeenrannan keskustassa on kolme kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön Williparkin pysäköintilaitosta: P-Pormestari, P-Tori ja P-City. Laitosten yhteenlaskettu pysäköintipaikkamäärä on noin 870 autopaikkaa.



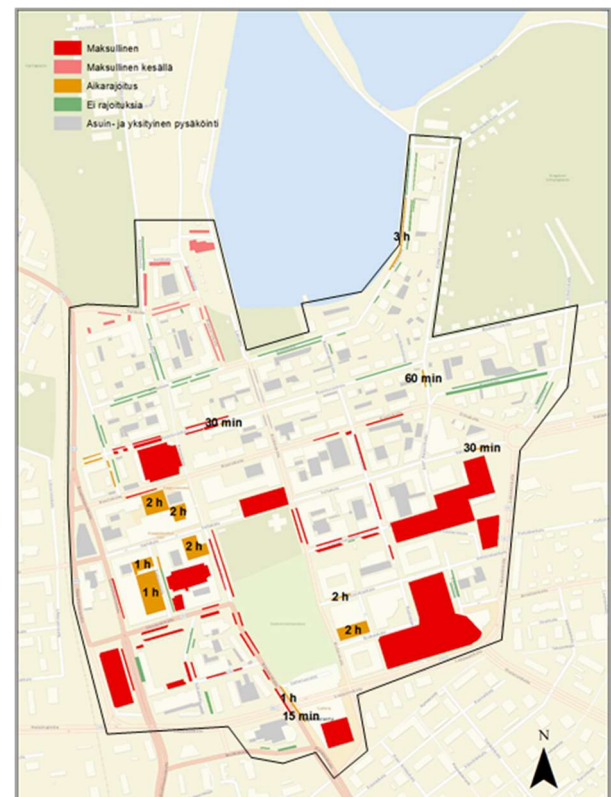
Kuva 2 Pysäköintipaikat tyypeittäin Lappeenrannan keskusta-
alueella.

Williparkin pysäköintilaitosten lisäksi keskustassa on noin 1 100 pysäköintipaikkaa kadunvarsilla ja yleisillä pysäköintialueilla. Paikat muodostuvat maksuttomista ja maksullisista inva-, kiekko- ja lip-puautomaattipaikoista. Yhteensä kaupungin järjestämien pysäköintipaikkojen osuus kaikista alueen pysäköintipaikoista on kolmannes.

Keskusta-alueella on lisäksi yksityisiä pysäköintilaitoksia ja -alueita kaupallisten palveluiden yhteydessä.



Kuva 3 Pysäköintipaikkojen jakautuminen rajatulla keskusta-
alueella.



Kuva 4 Pysäköinnin maksullisuus- ja aikarajoitusalueet.

Suurimmat yksityisten omistamat pysäköintilaitokset ja -alueet ovat P-Iso Kristiina, P-Galleria sekä Ostoskeskus Armadan kattopysäköinti. Yksityisten järjestämällä pysäköintialueilla on keskusta-alueella yhteensä noin 1 200 pysäköintipaikkaa.

Taulukossa 1 on esitetty rajatulla keskusta-alueella sijaitsevien pysäköintipaikkojen määrä ja hintatiedot tyypeittäin.

Taulukko 1 Tarkasteltavalla keskusta-alueella sijaitsevat pysäköintialueet sekä niillä sijaitsevien pysäköintipaikkojen määrä- ja hintatiedot. Taulukon hintatiedot on päivitetty vastaamaan vuoden 2021 tilannetta.

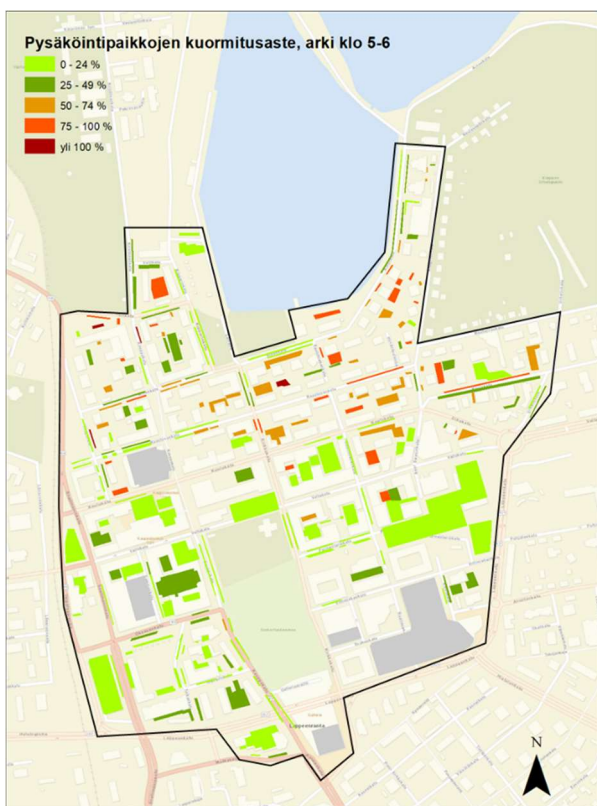
Pysäköintialue	Tyyppi	Pysäköintipaikkojen lukumäärä	Lyhytaikaisen pysäköinnin hinta	Sopimus-pysäköinti
Kaupungin omistamat pysäköintilaitokset (Williparkki) ja kadunvarsipysäköinti				
P-City	P-halli	150	<ul style="list-style-type: none"> 1 €/30 min Vuorokausi 10 € 	-
P-Pormestari	P-halli	410	<ul style="list-style-type: none"> 1 €/30 min Vuorokausi 10 € 	63,90 €/kk (sähköautopaikka +15 €/kk)
P-Tori	P-halli	320	<ul style="list-style-type: none"> 1 €/30 min Vuorokausi 10 € 	57,90 €/kk
Kadunvarsi- ja aluepysäköinti	maantaso	1 100	<ul style="list-style-type: none"> Maksullisia paikkoja 380 talvella ja 530 kesällä. 2,20 €/h arkisin klo 8-18, la klo 8-15 (Satamatorin pysäköintialue on maksullinen ajalla 1.5. - 15.9. ympäri vuorokauden) Loput paikat ovat aikarajoitettuja tai -rajoittamattomia 	-
Yhteensä		1 980		
Yksityisten järjestämät pysäköintilaitokset ja -alueet, jotka ovat kaupunkilaisten käytössä				
P- Iso Kristiina (Q-Park)	P-halli	550	<ul style="list-style-type: none"> 1,50 €/h; alkava 20 min 0,50 €. Kanta-asiakkaille ensimmäinen 1 h maksuton. Vuorokausi 10 € 	-
P- Galleria	P-halli	200	<ul style="list-style-type: none"> Ensimmäinen 1 h maksuton, jonka jälkeen 1 €/h. 	-
P-Armada (AutoParkki)	kattoparkki	140	<ul style="list-style-type: none"> Ensimmäiset 2 h maksuton, jonka jälkeen seuraavat tunnit 2 €/h. Vuorokausi 10 € 	40 €/kk
Kauppakeskus Opri	P-halli	110	<ul style="list-style-type: none"> Maksuton (2 h) kauppakeskuksen asiakkaille 	-
P-Weera (AutoParkki) (vuoden 2018 tilanne)	kattoparkki	95	<ul style="list-style-type: none"> Ensimmäinen 30 min maksuton, jonka jälkeen toinen 30 min 0,70 €, toinen tunti 1,40 € ja seuraavat tunnit 2 €/h. Maksulipuke lippuautomaatista. Kattoparkissa on 30 min maksutonta pysäköintiä Vuorokausi 6 € 	40 €/kk
K-Supermarket Rakuuna	P-halli	72	<ul style="list-style-type: none"> Maksuton (1 h) asiakkaille 	-
P-Sokos (vuoden 2018 tilanne)	kattoparkki	35	<ul style="list-style-type: none"> Maksuton (2 h) asiakkaille 	-
Yhteensä		1 200		
Asuin- ja yksityinen pysäköinti				Pysäköintipaikan vuokra kiinteistöillä
Kiinteistöillä sijaitsevat pysäköintipaikat: pihoilla, pysäköintihalleissa ja autotalleissa	piha-, katos- ja tallipaikat	noin 3000	Huom. Luvusta on vähennetty yllä esitetyt yleiset ja yksityiset pysäköintilaitokset. Osa taloyhtiöiden kyselyssä ilmoittamista pysäköintipaikoista voi sijaita kaupungin pysäköintilaitoksissa, tämä on otettu huomioon paikkamääräaviossa. Luvussa on mukana myös asiakaspysäköintiä, esim. hotelli-kiinteistöissä.	Keskimäärin 16 €/kk ulkopaikka, 39 €/kk autotalleipaikka (asukkaat ja kiinteistön työntekijät) *
Kaikki paikat yhteensä rajatulla keskusta-alueella		noin 6 200		

* työn yhteydessä tehdyn taloyhtiökyselyn vastauksista

2.2 Kuormitusasteet

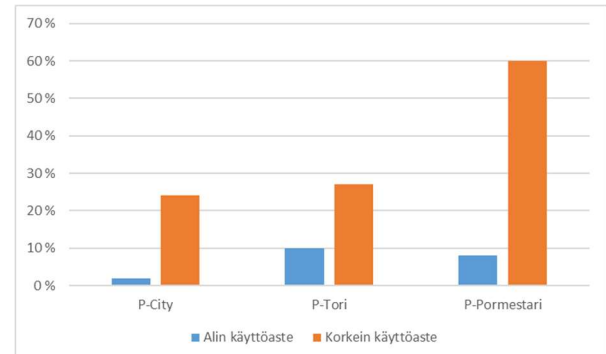
Pysäköintipaikkojen kuormitusastetta keskusta-alueella selvitettiin eri aikaan otettujen ilmakuvien ja maastolaskennan avulla toukokuussa 2018. Kuormitusasteet arkaamuna ja arki-iltana on esitetty kuvissa 5 ja 7. Asumispainotteinen kaupunginosa Raastuvankadun pohjoispuolella erottuu kuvissa selkeästi, sillä kuormitusaste on korkeahkot myös varhain aamulla klo 5–6 välillä. Yleisesti ottaen kuormitusasteet olivat kaikissa las-kentapoikkileikkauksissa melko alhaiset, muutamia yksittäisiä alueita lukuun ottamatta. Kuormituslaskentojen perusteella tarkastellulla keskusta-alueella on nykyisin runsaasti vapaata pysäköintikapasiteettia.

Kaupungin omistamista Williparkin pysäköintilaitoksista saatiin käyttöastetilastot toukokuun yhdeltä viikolta (20.–26.5.2018) (kuva 6). Matalin kuormitusaste kaupungin pysäköintilaitoksista oli P-Cityssä, jonka käyttöaste vaihteli välillä 2–24 %.



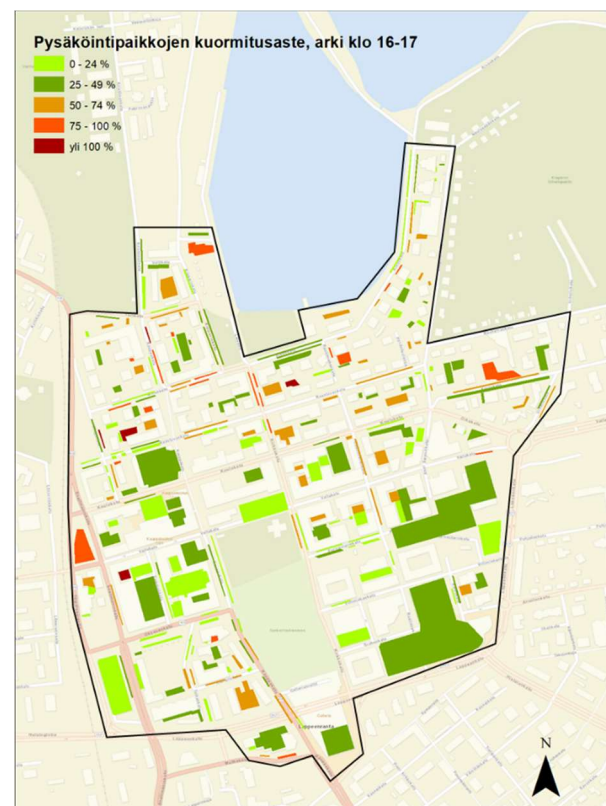
Kuva 5 Pysäköintipaikkojen kuormitusaste arkaamuna klo 5-6 toukokuussa 2018.

P-Torissa käyttöaste vaihteli välillä 10–27 % ja P-Pormestarissa käyttöaste oli 8–60 %. Kaikissa pysäköintilaitoksissa käyttöaste oli korkeimmillaan arkipäivinä klo 8:00–16:00 välillä ja matalimmillaan yöllä.



Kuva 6 Kaupungin pysäköintilaitosten alin ja ylin käyttöaste viikon ajalta 20.-26.5.2018

Vuoden 2019 arkipäivien keskimääräiset kuormitusasteet olivat P-Cityssä 26 %, P-Torissa 30 % ja P-Pormestarissa 59 %. Tarkastelussa on viikkojen keskiarvot sisältäen vain arkipäivät. Viikon keskimääräiset käyttöasteet ovat vuoden 2018 ylimpien käyttöasteiden tasolla.



Kuva 7 Pysäköintipaikkojen kuormitusaste arki-iltana klo 16-17 toukokuussa 2018.

2.3 Kyselytulokset

2.3.1 Avoin kysely kaupunkilaisille

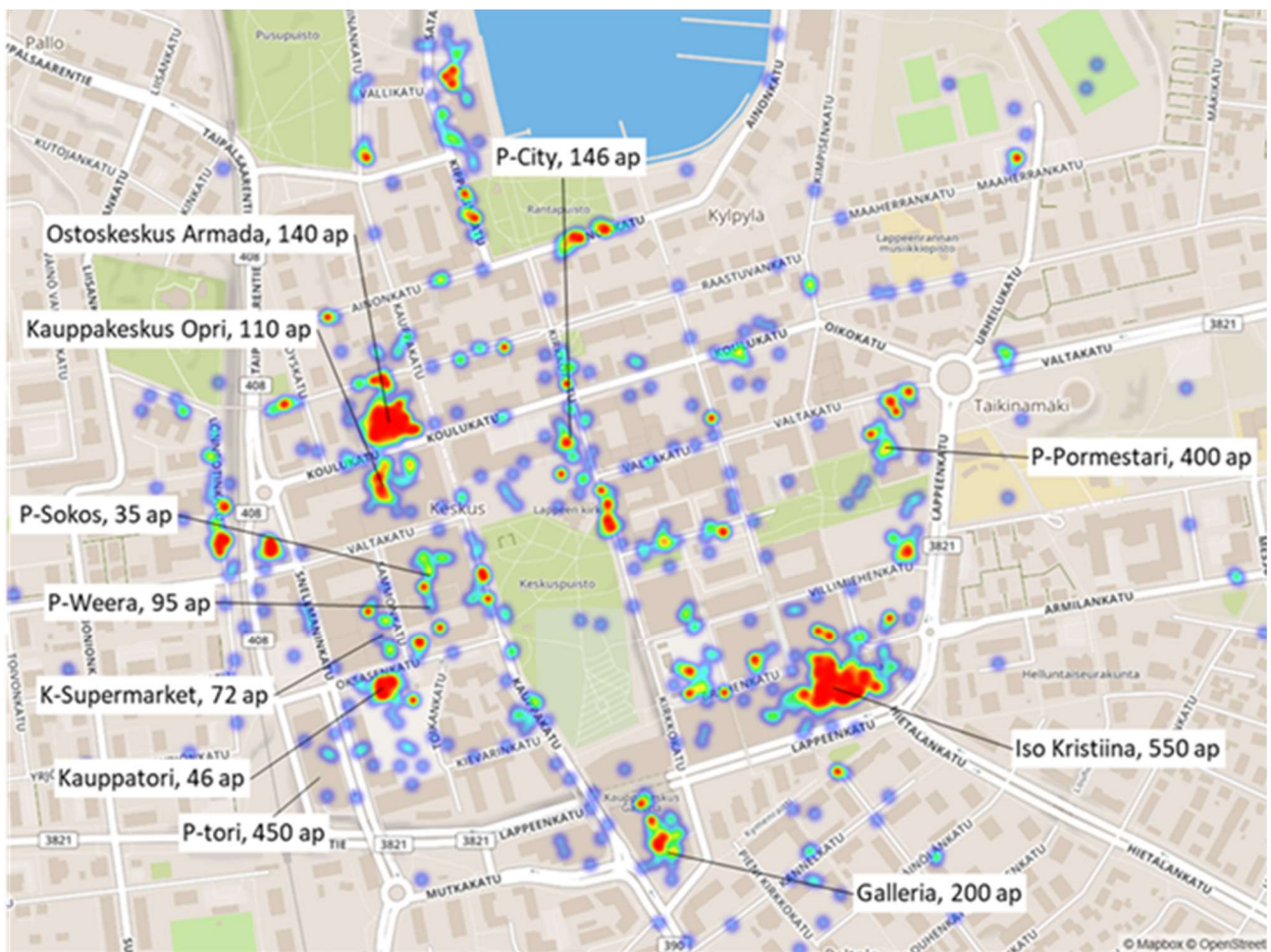
Avoin kysely Lappeenrannan asukkailla liittyen keskusta-alueen autojen ja polkupyörien pysäköintiin ja sen kehittämiseen toteutettiin nettikyselynä, joka oli avoinna 12.9.–30.9.2018 välisenä aikana Lappeenrannan kaupungin internetsivuilla. Kyselyyn vastasi kaikkiaan 440 henkilöä. Kyselyllä saatiin kattavasti tietoa muun muassa kaupunkilaisten käyttämistä pysäköintipaikoista ja pysäköinnin kehittämistarpeista.

Autojen pysäköinti keskustassa

Suosituimmat pysäköintipaikat rajatulla keskustan tarkastelualueella olivat kyselyn mukaan Iso Kristiinan kauppakeskuksen pysäköinti, Ostoskeskus

Armadan kattoparkkipaikka, Kauppakeskus Oprin parkkihalli, Kauppatorin viereinen pysäköintialue ja Kauppakeskus Gallerian parkkihalli (Kuva 8).

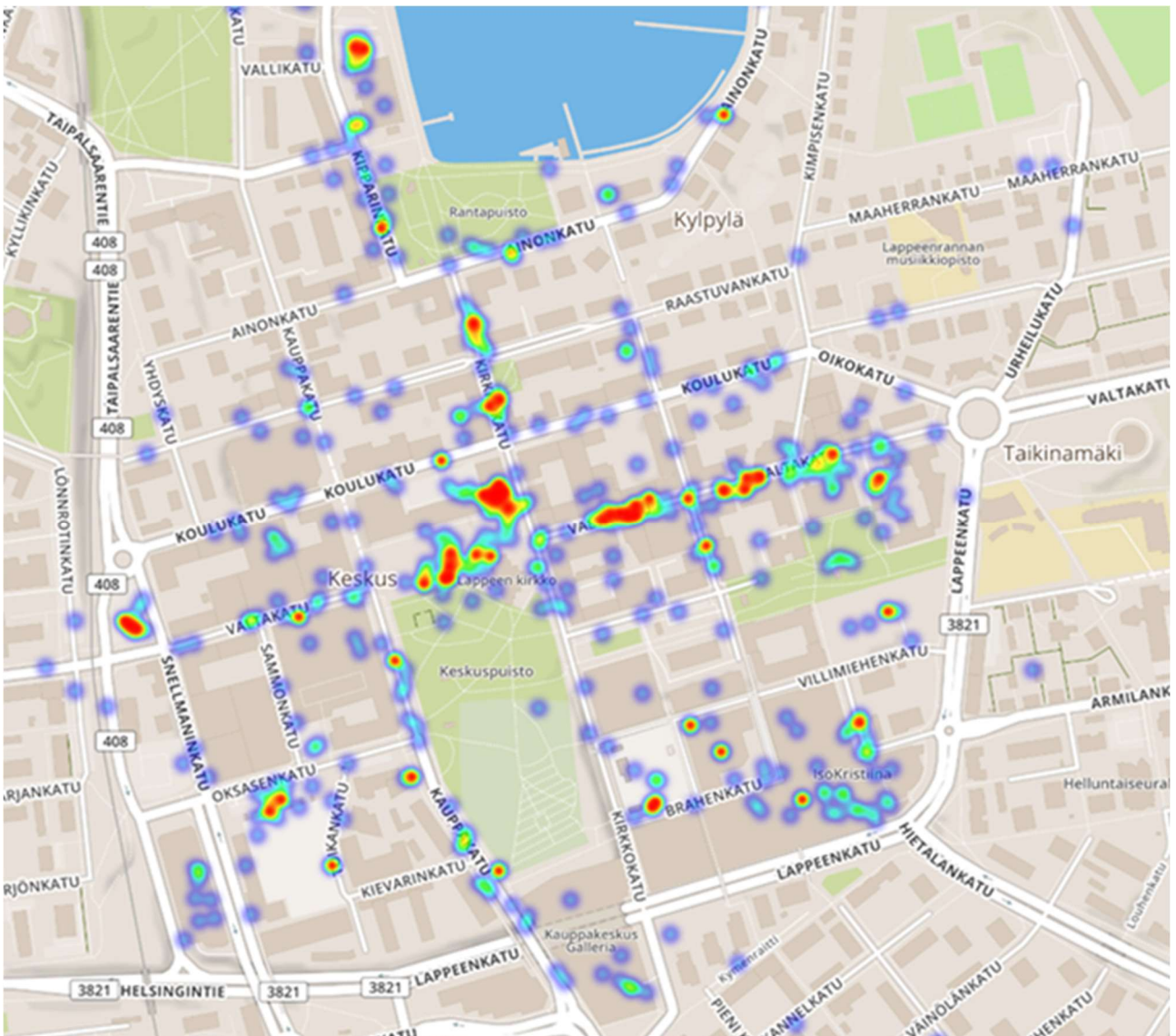
Pysäköintipaikan valintaan vaikutti erityisesti pysäköinnin keskeinen sijainti lähellä käytettäviä palveluja, maksuttomuus pysäköinnin alussa ja pysäköinnin edullisuus. Lisäksi vastaajat arvostivat helppoja ja tilavia yhteyksiä autolla saavuttaessa, vapaiden pysäköintipaikkojen löytymistä sekä paikan siisteyttä.



Kuva 8 Kyselyyn vastanneiden eniten käyttämät pysäköintipaikat keskusta-alueella (pois lukien kotipysäköinti) sekä suurimpien pysäköintilaitosten ja -alueiden pysäköintipaikkamäärät.

Lappeenrannan keskusta-alueen
pysäköintiselvitys ja pysäköintinormisuositus

Ongelmallisina pysäköinnin kannalta nähtiin erityisesti P-City (24 merkintää kartalla) sekä Valtakatu ja Marian aukio (yhteensä 83 merkintää kartalla) (kuva 9). Useat vastaajat kokivat muun muassa P-Cityn sisäänajon liian kapeaksi erityisesti Koulukadun suunnasta saavuttaessa. Valtakadun pysäköintikiellon koettiin hankaloittavan pienten asioiden hoitamista kadun varrella olevissa liikkeissä ja pääkirjastolla. Kadulle toivottiin maksutonta lyhytaikaista kiekkopysäköintiä. Lisäksi vastaajat toivoivat Marian aukion pysäköintipaikkojen palauttamista.



Kuva 9. Alueet, joilla vastaajat kokivat pysäköinnin hankalaksi pysäköintijärjestelyjen tai pysäköintipaikkojen puutteen vuoksi.

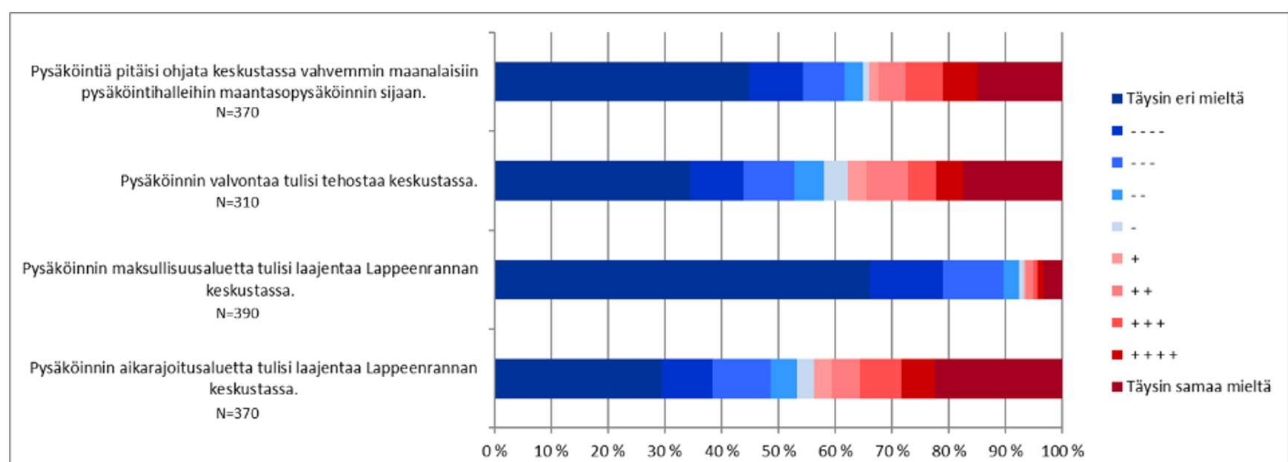
Lappeenrannan keskusta-alueen
pysäköintiselvitys ja pysäköintinormisuositus

Kuvassa 10 on esitetty vastaajien tärkeimmiksi koemat pysäköinnin kehittämistoimenpiteet Lappeenrannan keskustassa. Selvästi eniten kannatusta sai lyhytkestoisen pysäköinnin suosiminen palveluiden läheisyydessä ja pitkäkestoisen pysäköinnin ohjaaminen pysäköintilaitoksiin. Pysäköin-

tiin liittyvän informaation kehittäminen sekä pysäköintipaikkojen kunnossapidon ja talvihoidon parantaminen sai niin ikään kannatusta. Pysäköinnin maksullisuusalueen laajentamista ei pidetty toivottavana, ja selvästi myönteisemmin suhtauduttiin aikarajoitusalueen laajentamiseen (kuva 11).



Kuva 10 Kyselyssä tärkeimmiksi koetut keskustapysäköinnin kehittämistoimenpiteet.



Kuva 11 Kyselyyn vastanneiden kaupunkilaisten mielipiteet pysäköinnin kehittämistä varten.

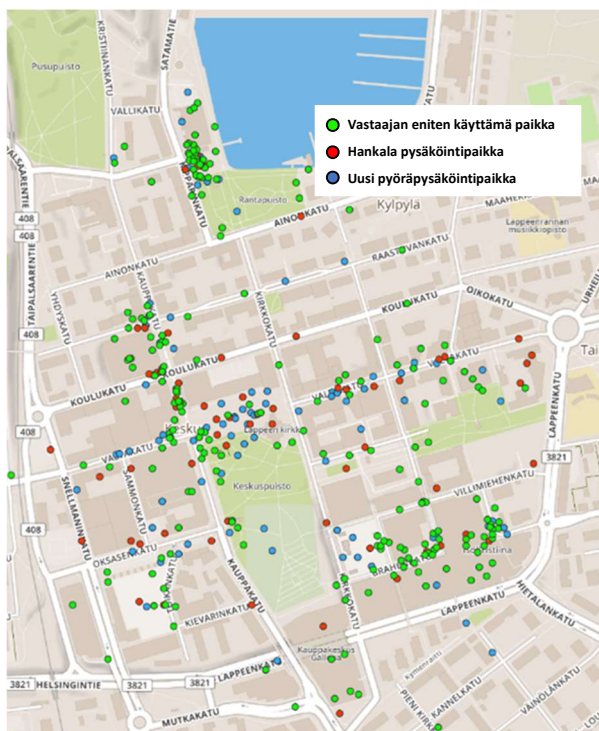
Lappeenrannan keskusta-alueen pysäköintiselvitys ja pysäköintinormisuositus

Pyöräpysäköinti keskustassa

Kyselyssä kartoitettiin myös kaupunkilaisten eniten käyttämiä pyöräpysäköintipaikkoja, huonoksi koettuja pyöräpysäköintipaikkoja ja paikkoja, minne toivottiin lisää pyöräpysäköintipaikkoja (kuva 12).

Eniten käytetyt pyöräpysäköintipaikat sijaitsivat Kauppakeskus Iso Kristiinan ympäristössä, Kauppakadulla Valtakadun ja Raastuvankadun välisellä osuudella sekä satamassa.

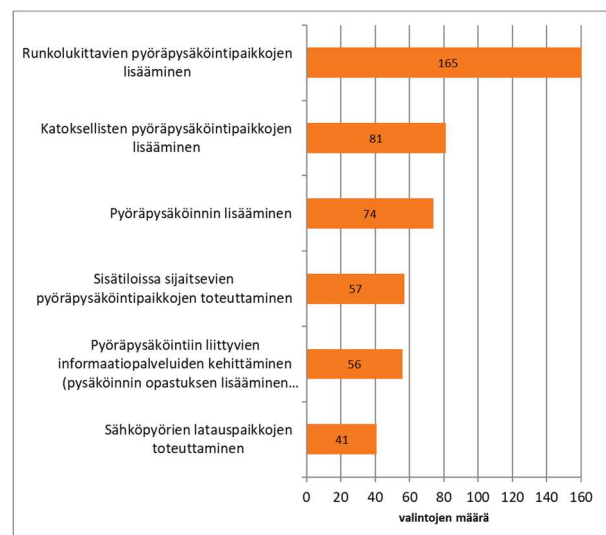
Lisää pyöräpysäköintipaikkoja toivottiin yleisesti kauppojen ja tapahtumapaikkojen läheisyyteen. Erityisesti lisää pyöräpaikkoja toivottiin Valtakadulle, ja Marian aukio nähtiin hyvänä paikkana pyöräpysäköinnin kehittämiseksi, koska alue sijaitsee keskeisellä paikalla ja pyörät toisivat alueelle toivottua liikettä. Myös Iso Kristiinan pääoville toivottiin lisää runkolukituspaikkoja, sillä nykyiset paikat ovat usein täynnä.



Kuva 12 Vastaajan eniten käyttämä pyöräpysäköintipaikka (kotipysäköinti pois lukien), hankalaksi koetut pyöräpysäköintipaikat ja paikat, joihin toivottiin lisää pyöräparkeja.

Uusien paikkojen sijoittamisessa tärkeänä pidettiin riittävää valvontaa ja saavutettavuutta pyörällä.

Kaiken kaikkiaan koko keskustan alueelle toivottiin lisää runkolukitus- ja katospaikkoja pyörille (kuva 13). Kyselyn vapaassa tekstikentässä neljännes vastaajista korosti pyörävarkauksien ehkäisemistä lisäämällä runkolukittavia pyöräpaikkoja ja valvontaa. Vastaajat pitivät myös tärkeänä, että pyöräpysäköinnin kehittäminen olisi osa laajempaa pyöräilyn kehittämistä keskusta-alueella, johon kuului myös pyöräväylien, pyöräilyn opasteiden ja kunnossapidon kehittäminen.



Kuva 13 Kyselyssä tärkeimmiksi koetut pyörien pysäköintiä koskevat kehittämistoimenpiteet (max. 3 valintaa per vastaaja).

2.3.2 Kysely taloyhtiöille

Taloyhtiöille lähetettyihin kyselyihin saatiin yhteensä 139 vastusta. Lähes 90 % vastuksista saatiin taloyhtiöiden omistajilta, isännöitsijöiltä ja hallituksen jäseniltä tai puheenjohtajilta. Kysely toteutettiin nettikyselyn avulla, mutta lopuksi tietoja täydennettiin suppeammalla sähköpostitiedustelulla. Lisäksi taloyhtiöiden pysäköinnistä saatiin tietoa kiinteistöissä toimiville yrityksille ja taloyhtiöiden asukkaille suunnatuilla erillisillä kyselyillä. Asukailta saatujen vastausten vähäisen määrän vuoksi niitä ei ole erikseen tarkasteltu tässä yhteydessä.

Kyselyissä kartoitettiin kiinteistön autopaikkojen määrää, tyyppiä, hinnoittelua ja paikkojen riittävyyttä. Myös pysäköinnin kehittämistarpeista saatiin tietoa. Pysäköintipaikkojen ilmoitettuja määriä on vertailtu kaavamääräyksen mukaisen asumisen pysäköintinormin edellyttämiin paikkamääriin luvussa 4.1.

Taloyhtiön edustajilta saadut vastukset

Taloyhtiön pysäköinnin kehittämiskohteista merkittävimmiksi nousivat sähköautojen latauspaikkojen järjestäminen (lähes kolmasosa kiinteistöistä) sekä pysäköintipaikkojen lisääminen vieras- tai asukaskäyttöön (yhteensä noin 40 % kiinteistöistä) (kuva 14). Kymmenesosa vastaajista piti

parhaimpana kehittämistoimenpiteenä taloyhtiön pyöräpaikkojen lisäämistä. Muita mainittuja kehittämistoimenpiteitä olivat mm.:

- Keskustan yleisten parkkipaikkojen lisääminen ja hinnan alentaminen kilpailukykyiseksi yksityisen pysäköinnin kanssa.
- Autopaikkojen vähentäminen, jos käytössä olisi yhteiskäytössä oleva (sähkö)auto.
- Pysäköintipaikkojen vuokraaminen esimerkiksi Williparkilta.
- Pysäköintipaikkojen lisääminen talossa työskenteleville.

Asukkaiden pysäköintipaikasta maksama hinta oli keskimäärin 16 €/kk ulkopaikasta ja 39 €/kk autotallipaikasta. Työntekijöiden kuukausivuokra oli keskimäärin 39 €/kk. Lähes 90 % taloyhtiöiden pysäköintipaikoista oli varattu ja nimetty tietyn asunnon käyttöön.



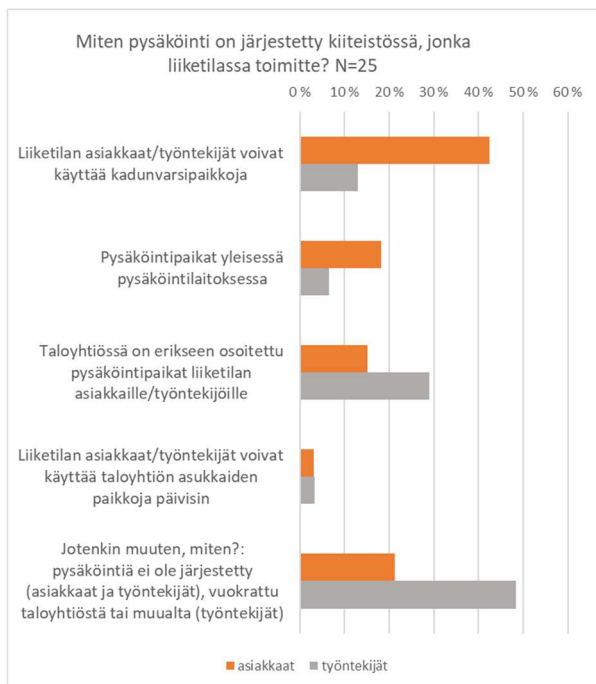
Kuva 14 Taloyhtiöiden pysäköinnin kehittämistoimenpiteiden tärkeys taloyhtiökyselyn vastausten perusteella.

Kiinteistöjen liiketiloissa toimivilta yrityksiltä saatiin yhteensä 25 vastausta eri toimialoilta. Mukana oli kattavasti erilaisia vähittäiskaupan ja palvelu-alojen yrityksiä sekä yhdistyksiä.

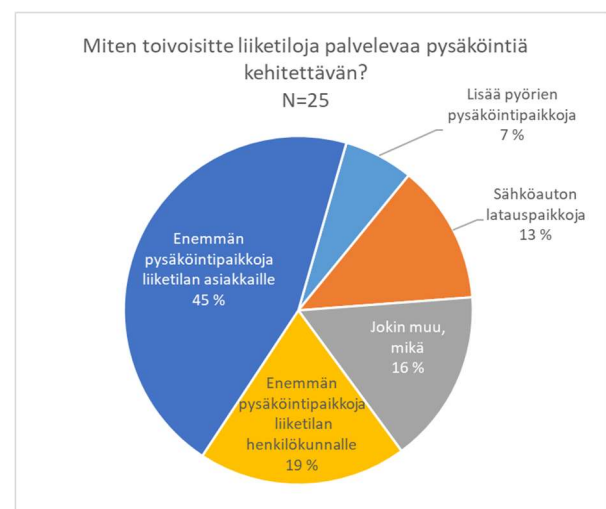
Vastausten perusteella suurin osa asiakaspysäköinnistä tapahtuu kadunvarsilla ja yleisissä pysäköintilaitoksissa (kuva 15). Kuvassa 15 kohta ”Jotenkin muuten, miten?” lukeutui myös useimmiten tähän kategoriaan. Kiinteistöjen työntekijöistä 29 %:lle oli osoitettu pysäköintipaikka kiinteistöltä, ja osalle paikka on vuokrattu tai ostettu muualta. Arviolta puolella vastanneista työntekijöistä ei ollut osoitettua pysäköintipaikkaa työnantajan puolesta.

Kaiken kaikkiaan henkilökunnan pysäköinnin arviointiin toimivan keskustassa hyvin. Kyselyissä kävi kuitenkin ilmi, että pysäköintipaikan puuttuminen aiheutti myös turhaa paikan etsimistä alueella tai auton jättämistä keskusta-alueen reunalle työpäivän ajaksi. Pysäköintilaitosten kuukausimaksua pidettiin korkeana, kun myös maksuttomia paikkoja on mahdollista löytää.

Yrityksiltä saatujen vastusten mukaan lyhytaikaisen pysäköinnin mahdollistavia kadunvarsipaikkoja on keskusta-alueella liian vähän, ja eniten toivottiinkin lisää pysäköintitilaa asiakkaille (kuva 16). Vastaajien mukaan asiakkaat eivät halua pysäköidä autoaan pysäköintilaitoksiin lyhyillä asiointikäynneillä. Aina asiakkaat eivät myöskään tiedä, mistä pysäköintipaikkoja löytyy, joten opasteita toivottiin kehitettävän ja asiakkaita tulisi entistä enemmän kannustaa käyttämään vieressä olevia pysäköintitaloja.



Kuva 15 Asiakaspysäköinnin ja työntekijöiden pysäköinnin järjestäminen keskustassa.



Kuva 16 Liiketilöiden pysäköinnin kehittäminen.

2.3.3 Kysely rakennusliikkeen edustajille

Lappeenrannassa toimiville rakennusliikkeille lähetettiin oma kysely, jonka kysymykset liittyivät muun muassa Lappeenrannan keskustassa käytössä olevaan pysäköintinormiin. Kyselyyn saatiin viisi vastausta.

Rakennusliikkeiden edustajien mukaan Lappeenrannassa on tiukemmat normit kuin muissa saman kokoluokan kaupungeissa (muun muassa Kouvola, Mikkeli, Lahti ja Joensuu). Lähiseudun kaupungeissa normeissa todettiin olevan myös enemmän joustoa. Lappeenrannan pysäköintinormin katsottiin tuottavan nykyisellään liikaa pysäköintipaikkoja ja hankaloittavan nykyisin kohteiden käynnistymistä. Normi koettiin määrittävän myös liikaa rakennettavien asuntojen kokoa.

Rakennusliikkeiden edustajien sopivaksi kokema asumisen pysäköintinormi ydinkeskustassa vaihteli välillä 1 ap / 100–200 k-m² ollen keskimäärin 1 ap / 154 k-m². Keskusta-alueella ydinkeskustan ulkopuolella vaihteluväli oli 1 ap / 90–200 k-m² ollen keskimäärin 1 ap / 136 k-m². Pysäköintipaikkatarpeen katsottiin olevan ydinkeskustan alueella huomattavasti pienempi kuin hieman ydinkeskustan ulkopuolella. Ydinkeskustan kohteisiin muutavat asukkaat ovat useammin autottomia kuin muualla Lappeenrannassa, ja heitä on muuttajien joukossa yhä enemmän.

Rakennusliikkeiden mukaan autopaikan tulisi sijaita asuinkerrostalokohteissa mielellään omalla tontilla, sillä sijainti voidaan nähdä ostotilanteessa kynnyskysymyksenä. Pysäköinnin sijaitessa keskitetystä pysäköintilaitoksessa hyväksyttävänä kävelyetäisyytenä asumiskohteista vastaajat pitivät maksimissaan 100 metriä (3 vastaajaa), 200 metriä (1 vastaaja) ja 400 metriä (1 vastaaja). Rakennusvalvonnan hyväksymä enimmäismatka velvoitepaikalle on 200 metriä.

Toteutuneissa kohteissa paikkoja on jäänyt myymättä ja kustannus näkyy rakennusliikkeen taaseessa pitkään. Erityisesti ydinkeskustassa pysäköintipaikkatarpeen katsottiin olevan nykynormia selvästi vähäisempi. Jatkossa kysynnän katsottiin pienenevän edelleen esimerkiksi yhteiskäyttöautojen yleistymisen myötä.

Tärkeimpinä huojennusperiaatteina pidettiin, yhteiskäyttöautoja, pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä, vajaalla käytöllä olevien pysäköintipaikkojen hyödyntämistä sekä pysäköintipaikkojen toteuttamista yleiseen pysäköintilaitokseen (kuva 17).



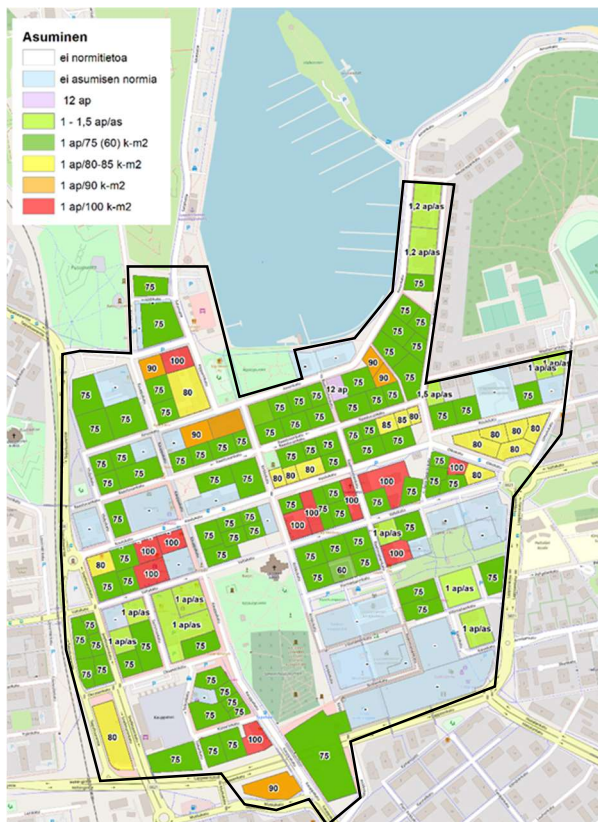
Kuva 17 Rakentamislaikeiden tärkeiksi kokemat pysäköintinormin huojennusperiaatteet.

3 NYKYISET PYSÄKÖINTINORMIT JA NIIDEN TOIMIVUUS

3.1 Kaavanmukainen pysäköintinormi

Pysäköintinormit on esitetty muodossa autopaikkaa per kerrosneliometri (ap/k-m²) tai autopaikkaa per asunto (ap/as). Tässä on tarkasteltu vuoden 2018 tilannetta.

Kuvassa 18 on Lappeenrannan keskusta-alueen asuintilojen pysäköintinormit, jotka on esitetty voimassa olevissa asemakaavoissa. Yleisin Lappeenrannan keskusta-alueella käytössä oleva asumisen normi on ollut 1 ap / 75 k-m², jota on käytetty kaavoissa viime vuosina. Asumisen normina on käytetty vaihtelevasti myös 1 ap / 80-100 k-m².



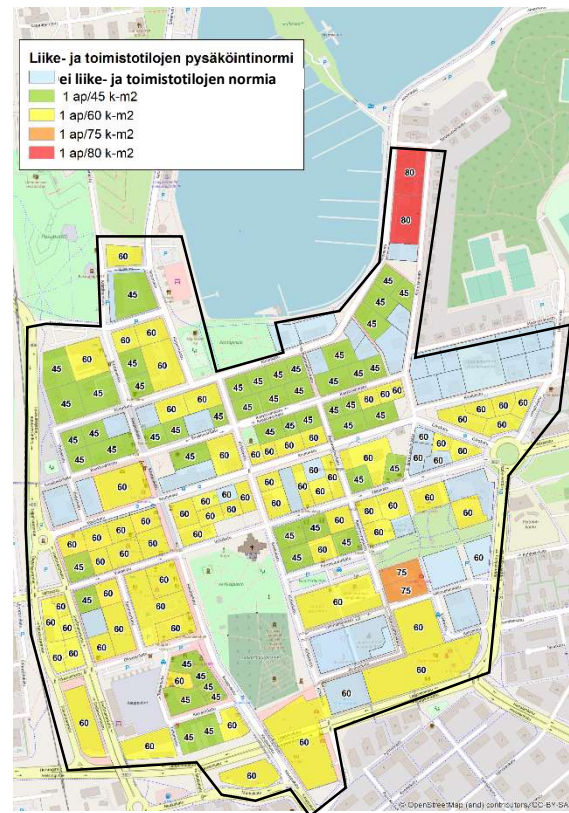
Kuva 18 Asuinrakennusten pysäköintinormit, yksi autopaikka 75–100 k-m²:ä kohti.

Kuvassa 19 on esitetty vastaavasti voimassa olevien asemakaavojen mukaiset pysäköintinormit liike- ja toimistotiloille, joita on sovellettu uudemmissa kaavoissa. Yleisin liike- ja toimistotiloille kaavassa käytetty normi Lappeenrannan keskustassa on ollut 1 ap / 60 k-m². Normia 1 ap / 45 k-m² on käytetty lähinnä asuinkortteleissa, joissa liiketiloja on vain vähän tai ei lainkaan.

Muita keskusta-alueella käytettyjä pysäköintinormeja on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2 Erilaisten toimintojen pysäköintinormeja Lappeenrannan keskustassa.

Toiminta	Kerrosneliöt, k-m ² /1 ap
Ravintola- ja kokoontumistila	1/70 ja 1/90
Palveluasuminen	1/180
Hotellitoiminta	1/70, 1/90 tai 1/1,5 hotellihuone
Yleishyödylliseen toimintaan tarkoitettu opiskelija- ja nuorisotasuminen	1/150 ja 1/180
Sosiaali- ja vapaa-aikatilat	1/100



Kuva 19 Liike- ja toimistotilojen pysäköintinormit, yksi autopaikka 45–80 k-m²:ä kohti.

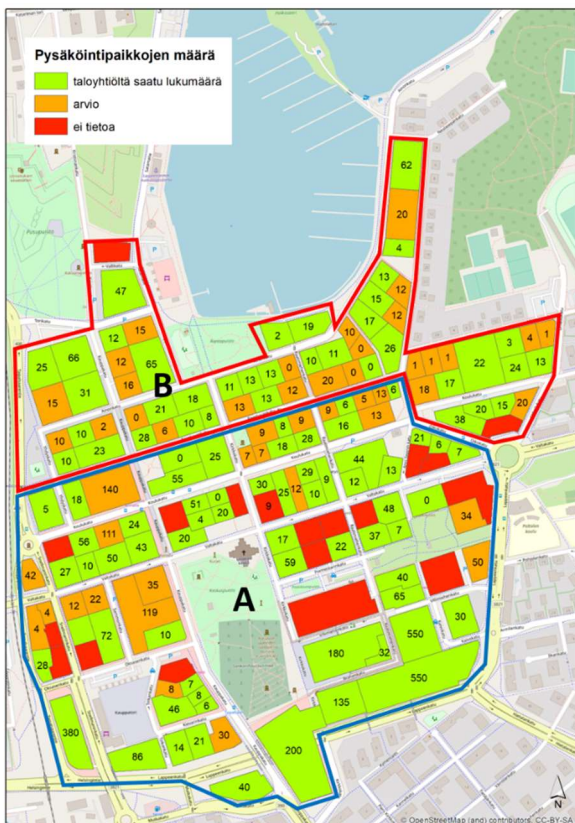
3.2 Toteutuneiden pysäköintipaikkojen määrän ja nykynormin vertailu

Taloyhtiöille suunnatun kyselyn avulla saatiin tietoon kiinteistöjen pysäköintipaikkojen määrä 63 %:sta tarkastelualueen kiinteistöistä (kuva 20). Tämän lisäksi 26 %:ssa kiinteistöistä paikkamäärää oli mahdollista arvioida ilmakuvien (dronekuvaus) ja Google Maps -karttapalvelun avulla. Joistakin kohteista tehtiin lisäksi paikkamäärälaskentoja maastossa. Arvioidusta paikkamäärästä puuttuvat mahdolliset pysäköintilaitoksiin sijoitetut kiinteistöjen pysäköintipaikat. Paikkamäärää ei saatu tietoon 12 %:ssa kiinteistöistä.

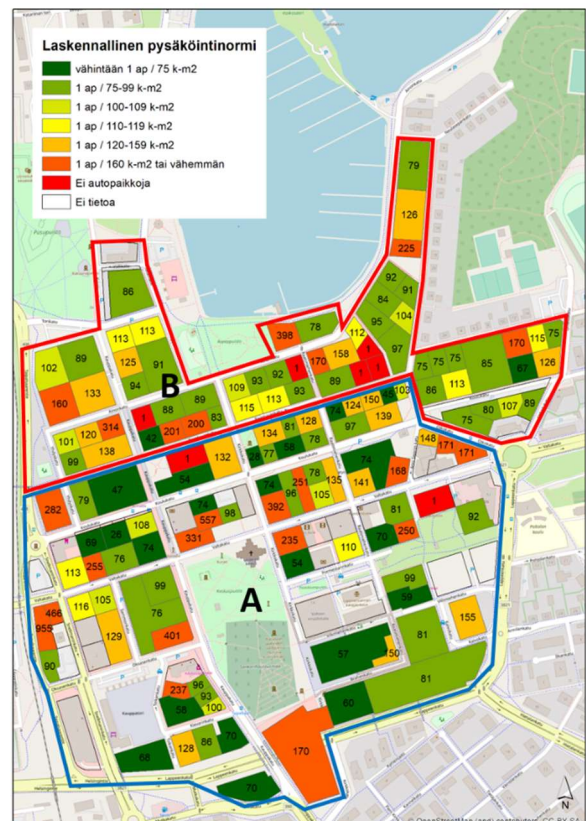
Pysäköintipaikkatiedon avulla johdettiin kiinteistöjen *laskennallinen pysäköintinormi*, eli toteutuneeseen rakennusoikeuteen ja pysäköintipaikkamäärään perustuva kerrosneliöiden suhde yhtä

autopaikkaa kohden (kuva 21). Koska laskennassa käytettiin osin pysäköintipaikkamäärän arviota, myös laskennallinen normi on näiltä osin arvio.

Tarkastelu osoittaa, että asemakaavan mukainen pysäköintinormi toteutuu vain pienessä osassa kiinteistöjä. Monet ovat vanhoja kiinteistöjä, ja kaavanmukainen paikkamäärä realisoituu vasta uuden rakennushankkeen myötä.



Kuva 20 Yksityisten pysäköintipaikkojen määrä kiinteistöissä ja tietolähde, johon paikkamäärä perustuu.



Kuva 21 Laskennallinen pysäköintinormi (1 ap / x k-m²), eli kiinteistön toteutunut rakennusoikeus jaettuna toteutuneella pysäköintipaikkojen määrällä.

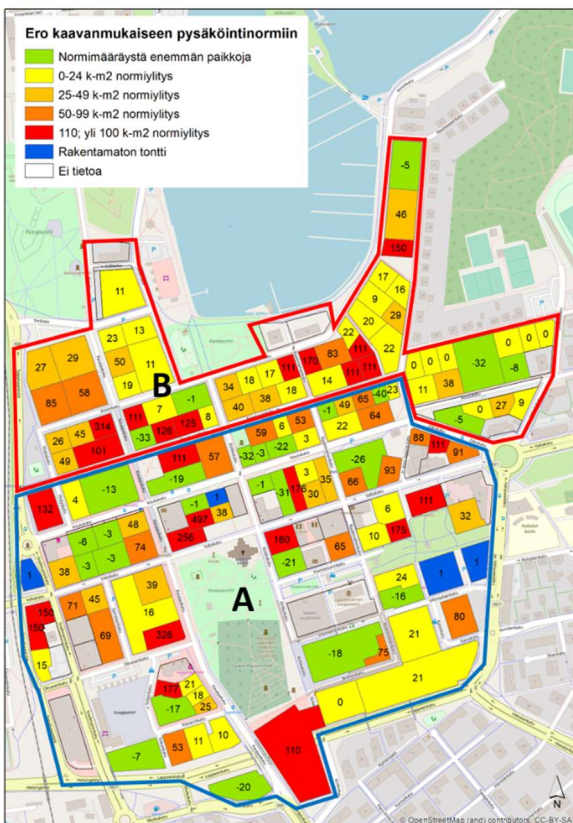
Kiinteistöt luokiteltiin asemakaavan maankäyttöluokituksen perusteella asuinkiinteistöihin ja kiinteistöihin, joissa maankäyttö oli pääosin jotain muuta. Laskennalliset normit tällä jaottelulla on esitetty taulukossa 3. Keskiarvoon ei ole otettu mukaan niitä kiinteistöjä, joissa autopaikkoja ei ollut lainkaan, tai arvioon perustuva luku poikkesi huomattavasti keskimääräisestä. Toteutunut autopaikkamäärä asuinkiinteistöissä Lappeenrannan ydinkeskustassa alueella A on 1 ap / 122 k-m² ja asuinkiinteistöpainotteisella alueella B 1 ap / 105 k-m².

Taulukko 3 Laskennallisten pysäköintinormien keskiarvot tarkastelualueilla A ja B.

	Alue A (1 ap / x k-m ²)	Alue B (1 ap / x k-m ²)
Keskiarvo	129	111
Asuinkiinteistöt	122	105
Liiketilat, yleiset tilat, ym.	146	172

Laskennallinen normi on tässä ns. yleisnormi, joka pitää suhteuttaa maankäyttöön ja asemakaavassa esitettyihin normeihin. Useissa kiinteistöissä on sekä asumista että liiketiloja, jolloin käytännössä esimerkiksi 4/5:een kerrosneliötä käytetään asumisen normia (yleisimmin Lappeenrannan keskustassa 1 ap / 75 k-m²) ja 1/5:een liiketilojen normia (1 ap / 60 k-m²). Tällöin kiinteistön keskimääräinen autopaikkatarve olisi 1 ap / 72 k-m².

Laskennallisia normeja verrattiin lopuksi kiinteistön nykyiseen normiin, joka valittiin kiinteistön pääasiallisen maankäytön mukaan. Kuvassa 22 on esitetty suuntaa antava normierotus (= laskennallinen normi – kaavan mukainen normi). Kaavan mukaisena normina käytettiin lähtökohtaisesti asumisen normia. Selvästi liikekiinteistöiksi ym. lukeutuvien kiinteistöjen kohdalla on käytetty näille toimintoille määrättyä normia. Liiketiloja sisältävien asuinkiinteistöjen osalta pysäköintipaikkoja pitäisi näin todellisuudessa olla hieman enemmän.



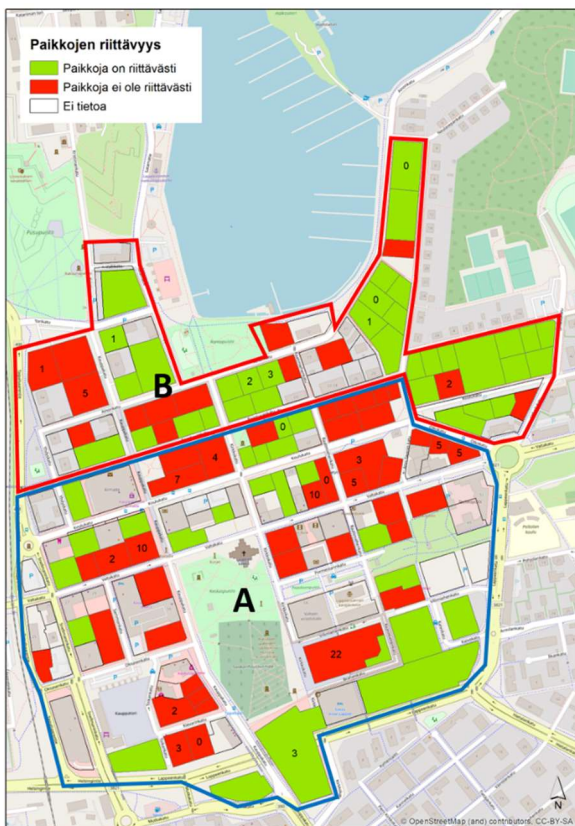
Kuva 22 Toteutuneen paikkamäärän ero kaavan pysäköintinormiin.

3.3 Paikkojen riittävyys taloyhtiöissä

Taloyhtiön edustajilta tiedusteltiin kyselyssä kiinteistön nykyisten pysäköintipaikkojen riittävyyttä ja pysäköintipaikkaa jonottavien määrää (kuva 23).

Paikkojen riittämättömyys tarkoittaa eri kiinteistöissä eri asiaa, paikoista saattoi olla joko krooninen pula, tai paikat saattoivat olla hetkittäin kaikki varattuja. Osasta kiinteistöistä saatiin tietää myös paikkaa jonottavien määrää. Kaikissa kiinteistöissä paikkaa ei ole mahdollista jonottaa, sillä pysäköintipaikat on myyty erikseen osakkeina.

Paikkojen riittävyyttä koskeva tieto yhdistettiin kiinteistön laskennalliseen pysäköintinormiin ja laskettiin näin laskennallisen normin keskiarvot erikseen kohteille, joissa paikkoja koettiin olevan riittävästi ja liian vähän.



Kuva 23 Koettu pysäköintipaikkojen riittävyys taloyhtiöissä.

Asuinkiinteistöissä, joissa pysäköintipaikkojen määrä koettiin riittävänä, laskennallinen normi oli 1 ap / 110 k-m² (alue A) ja 1 ap / 96 k-m² (alue B) (taulukko 4). Luvut ovat alle laskennallisen normin keskiarvon, mutta korkeampia kuin kaavanmukainen asumisen normi alueella (1 ap / 75 k-m²).

Asuinkiinteistöissä, joissa pysäköintipaikkojen määrän katsottiin olevan riittämätön, laskennallinen normi oli 1 ap / 130 k-m² (alue A) ja 1 ap / 151 k-m² (alue B).

	Alue A (1 ap / x k-m ²)	Alue B (1 ap / x k-m ²)
ASUINKIINTEISTÖT		
Paikat riittävät	110 (21)	96 (29)
Paikat eivät riitä	130 (31)	151 (15)
LIIKEKIINTEISTÖT YM.		
Paikat riittävät	102 (7)	-
Paikat eivät riitä	106 (8)	-

Taulukko 4 Laskennallinen pysäköintinormin keskiarvo kiinteistöissä pysäköintipaikkojen koetun riittävyyden mukaan. Sulkuihin on merkattu taloyhtiöiltä saatujen vastausten määrä kussakin vaihtoehdossa.

Liiketiloja ym. maankäyttöluokkia sisältävistä kohteista ei saatu luotettavaa keskiarvoa alueelta B vähäisen vastausmäärän vuoksi. Alueen A tulos ei kuvaa yhtä vahvasti paikkojen riittävyyden ja auto-paikkojen sekä kerrosneliöiden suhdetta. Tämä johtuu todennäköisesti siitä, että tilojen käyttötarkoitus ja asiakasmäärä vaihtelevat paljon, ja siten myös pysäköintipaikkojen määrän tarve. Liiketilojen kohdalla on voitu myös merkitä paikkojen määrä riittämättömäksi asiakaspysäköinnin näkökulmasta, jolloin on voitu käytännössä tarkoittaa kadunvarsipysäköintiä kiinteistön oman pysäköintin sijaan.

4 PYSÄKÖINTINORMIT MUULLA JA PYSÄKÖINTITARVE TULEVAISUUDESSA

4.1 Vertailu muihin kaupunkeihin

Työssä tarkasteltiin käytössä olevia pysäköintinormeja sekä Lappeenrannan kanssa saman kokoluokan verrokkikaupungeissa (Hämeenlinna, Vaasa, Rovaniemi, Joensuu ja Kouvola) että suuremmissa kaupungeissa (taulukko 5 ja kuva 24).

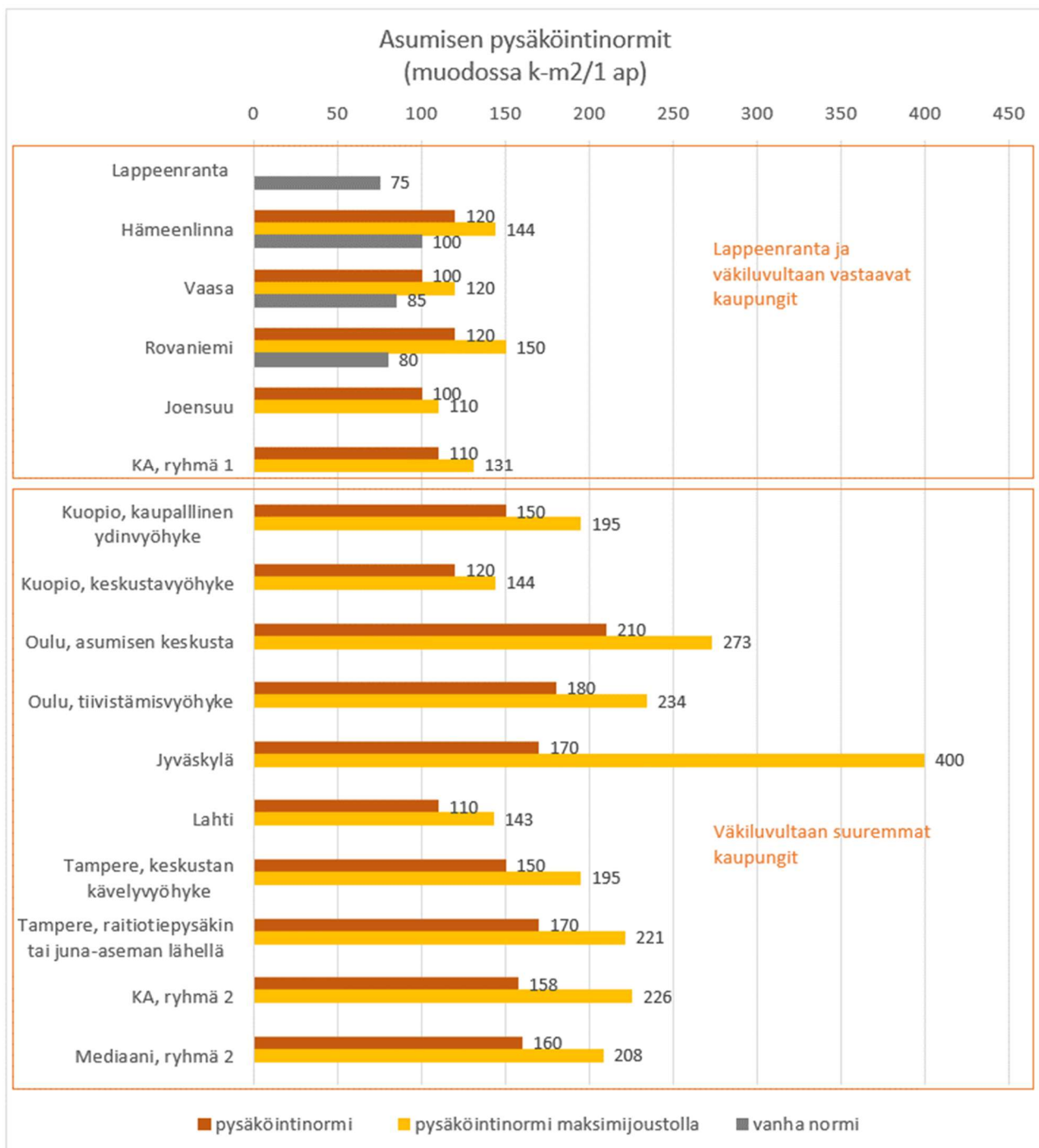
Pysäköintinormeja on päivitetty viime aikoina useissa kaupungeissa niin, että vaadittavaa paikkamäärää on vähennetty ja erilaisia huojennusperiaatteita lisätty.

Verrokkikaupungeissa asumisen pysäköintinormi oli keskusta-alueella tai vyöhykkeellisen normin keskeisimmällä vyöhykkeellä keskimääriin 110 k-m² ja suuremmissa kaupungeissa 160 k-m². Toteutuvaan normiin vaikuttaa kuitenkin myös käytössä olevan huojennuksen suuruus, joka vaihteli kaupungeissa välillä 0–30 %.

Taulukko 5 Asumisen pysäköintinormit Lappeenrannassa ja vertailukaupungeissa.

	Väkiluku 2017 (keskustaajama)	Vanha normi (ap/k-m ²)	Uusi normi (ap/k-m ²)	Huom.	Maksimietäisyys pysäköintilaitoksesta	Uusin normi vuodelta
Lappeenranta	73 000 (56 000)	1/75 (80, 90, 100)		osa kaavoista mahdollistaa huojennuksen: pysäköintilaitoksessa -30 %	300 m	
Hämeenlinna	68 000 (50 000)	1/100	1/120	Käytössä vapaaksiostomahdollisuus , jossa yleiseen pysäköintilaitokseen sijoitettavien autopaikkojen määrästä saa -20 % vähennyksen vuorottaiskäyttöön perustuen (ei nimettyjä autopaikkoja). Käytössä on asukas- ja yritys-pysäköintitunnusten ostomahdollisuus rajatulla keskusta-alueella, missä pulaa pysäköintipaikoista. Paikat eivät korvaa velvoitepaikkoja. Luvan piirissä on 30 % kadunvarsipaikoista.	300 m	2016/2019
Vaasa	67 000 (68 000)	1/85	1/100	Kun autopaikkoja vapaaksioston kautta sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen, mitoituslennuksena käytetään -20 %.	350 m	2018
Rovaniemi	62 000 (53 000)	1/80 tai 1/100	1/120	Maksimijousto omalla tontilla tai pysäköintilaitoksessa -25 %. Joustoa normiin saa seuraavista: laadukas pyöräpysäköinti, keskitetty pysäköintilaitos, nimeämättömät paikat, yhteiskäyttöautot, autottomuus.	-	2016
Joensuu	76 000 (68 000)		1/100	Mitoituksena 1/110 ap/k-m ² pysäköintilaitokseen sijoitettuna	200 - 300 m	2012
Kouvola	84 000 (48 000)		1/100-120	60 % määrätty tontille, 40 % sallitaan sijoittaa pysäköintilaitoksiin tai muille pysäköintialueille		2016
Esimerkkejä suuremmista kaupungeista:						
	Väkiluku	Kaupunkivyöhyke	Uusi normi (ap/k-m ²)	Huom.	Maksimietäisyys pysäköintilaitoksesta	Normi vuodelta
Kuopio	118 000 (89 000)	kaupallinen ydinvyöhyke	1 ap/2 as (1 ap/150 k-m ²)	enimmäiskevennys -30%	300 m	2000 ->
		keskustavyöhyke	2 ap/3 as (1 ap/120 k-m ²)	enimmäiskevennys -20 %		
Oulu	202 000 (200 400)	asumisen keskusta	1/210		400 m	2018
		pysäköintinormin tiivistämisvyöhyke	1/180	Tiivistämisvyöhyke kannustaa tiivistämään kaupunkirakennetta tarjoamalla mahdollisuuden edullisempiin pysäköinnin toteutuskustannuksiin ja edelleen asuntojen hintatasoon.		
				Joustoa normiin saa seuraavista: laadukas pyöräpysäköinti, keskitetty pysäköintilaitos, nimeämättömät paikat/vuorottaispysäköinti, yhteiskäyttöautot, autottomuus: • vuokratalokohteessa vähintään 60 % perusnormista • muissa kohteissa vähintään 75 % perusnormista		
Jyväskylä	140 000 (123 000)		1/170 1/400	omalla tontilla pysäköintilaitoksessa		2018
Lahti	120 000 (119 000)		1/110 1/150	enimmäisvähennys -30 % Joustava pysäköintinormi: autopaikkoja tulee toteuttaa	300 m	2020
Tampere	232 000 (334 000)	Keskustan kävelyvyöhyke Jos etäisyys tontin keskeistä linnuntietä alle 400 m raitiotiepysäkin keskelle tai juna-asemalle	1/170	lukumäärältään 70 % ja enintään 120 %. Joustoa voidaan soveltaa muun muassa seuraavia tekijöitä huomioiden: Pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen, yhteiskäyttöautot ja pysäköintipaikkojen sijoittaminen yleisiin pysäköintilaitoksiin.	300 m	2016/2019

Lappeenrannan keskusta-alueen
pysäköintiselvitys ja pysäköintinormisuositus



Kuva 24 Asumisen pysäköintinormit ja normin jousto vertailukaupungeissa.

Lappeenrannan keskusta-alueen
pysäköintiselvitys ja pysäköintinormisuositus

4.2 Pysäköintipaikkojen tarve tulevaisuudessa

Liikenteen toimintaympäristössä on ennustettu tapahtuvan runsaasti erilaisia muutoksia, jotka voivat vaikuttaa tulevaisuudessa merkittävästi auton omistukseen ja käyttöön sekä siten pysäköintipaikkamäärän tarpeeseen. Pysäköinnin muutostrendeistä on tunnistettu seuraavat kaksitoista (kuva 12): kaupungistumisen voimakas kasvu, ilmastonmuutoksen hillintä, digitalisoituminen, liikumisen uudet toimintamallit. liikenteen asteittainen automatisoituminen, käyttäjälähtöisen ajattelun yleistyminen, sähköautojen yleistyminen, IoT ja Big Data, ympäristötietoisuuden kasvu, pysäköinnin/tilan käytön tehostaminen, jakamistalouden kasvu sekä uusien sukupolvien muuttuvat tarpeet. Näille ilmiöille on yhteistä se, että niiden myötä nykymuotoinen pysäköintipaikkatarve tulee tulevaisuudessa varsin todennäköisesti pieneen.

Mahdollinen muutos pysäköintipaikkatarpeessa tulevaisuudessa on hyvä tiedostaa, ja siihen on hyvä jollain tasolla jo varautua. Pysäköintiin tulevat vaikuttamaan todennäköisesti ainakin ihmisten liikkumiskäyttäytymismuutokset, siirtyminen jakamistalouteen, erilaiset liikkumisen digitaaliset palvelut (esimerkiksi liikkuminen palveluna eli MaaS), kaupungistuminen ja automaattiset ajoneuvot. Toimistojen ja liiketilöiden pysäköintipaik-

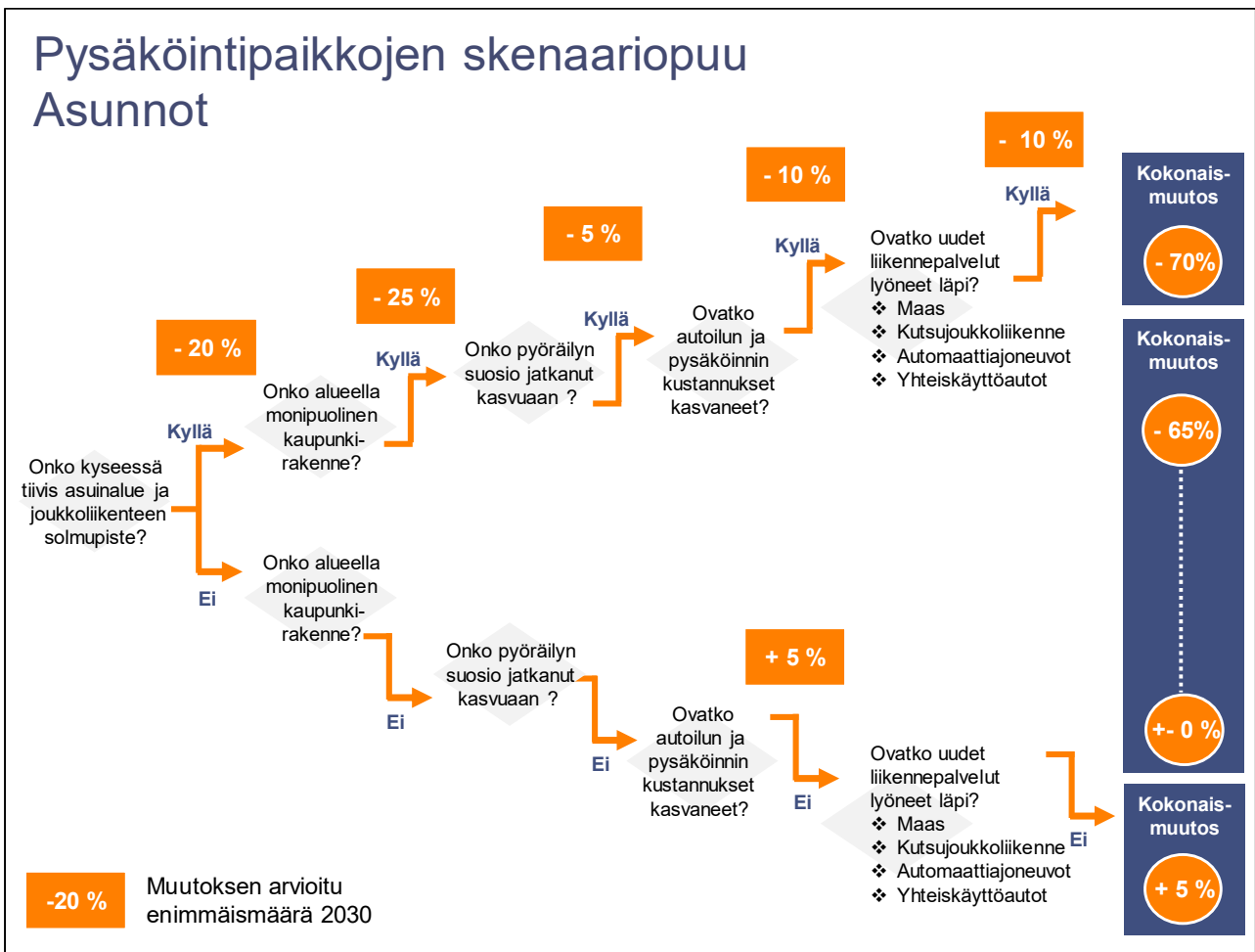
katarpeeseen vaikuttaa lisäksi muutokset työntö-össä (etätyö), verkkokaupassa ja jakelulogistii-kassa. Joustava pysäköintinormi ja muuntuvat pysäköintiratkaisut ovat hyviä keinoja varautua mahdolliseen muutokseen. Ilmiöiden ja muutosvoimien kehittymistä tulee seurata. Pysäköintinormin ja -ratkaisujen joustavuudella voidaan varautua tulevaisuuden muutoksiin.

Vuonna 2020 alkanut koronapandemia on vaikuttanut merkittävästi etätöiden lisääntymiseen. Yle on teettänyt Taloustutkimuksella kyselyn, jonka mukaan noin puolet maan yli miljoonasta etätyötä tekevästä haluaa ja pystyy tekemään työnsä etänä myös jatkossa. Pysäköintitarve voi tämän seurauksena kasvaa kotona ja vastaavasti vähentyä työpaikoilla.



Kuva 25 Pysäköinnin muutostrendit (Vaismaa, K., Karhula, K., Huhta, R., Lahtinen, T., Gruzdaitis, L., Bäckström, J. & Jaakola, H. (2019). Pysäköinti 2.0. WSP Finland Oy).

Kuvassa 26 on esitetty joitakin asumisen pysäköintipaikkamäärään ja -tarpeeseen vaikuttavia tekijöitä sekä asiantuntija-arvioita vaikutusten suuruudesta. Kuvassa on esitetty, kuinka paljon autoaika tarve enimmillään voisi vähetä, jos kaikki esitetyt tapahtumat toteutuisivat. Skenaariopuu on laadittu MAL-verkoston ja HSL:n tilaamassa Uudet pysäköintiratkaisut osana älykästä liikennejärjestelmää -työssä, jossa on selvitetty liikenteen ja liikkumisen murroksen vaikutuksia pysäköintipaikkatarpeeseen sekä ratkaisuja, joilla muutokseen voidaan varautua.



Kuva 26 Asumisen pysäköinnin skenaariopuu (laadittu osana MAL-verkoston ja HSL:n tilaamaa Uudet pysäköintiratkaisut osana älykästä liikennejärjestelmää -hanketta).

5 PYSÄKÖINTINORMISUOSITUS

5.1 Suositus asumisen uudeksi pysäköintinormiksi

Lappeenrannan keskusta-alueen uusi pysäköintinormi on määritetty kerrosneliömetripohjaisena. **Ehdotus uudeksi asumisen pysäköintipaikkannormiksi on 1 ap/ 100 k-m².**

Nykyisin on jo käytetty 30 % huojennusta, mikäli autopaikat osoitetaan yleiseen (kaupungin omistamaan/hallinnoimaan) pysäköintilaitokseen vapaaksiostoperiaatteella. Tämä huojennus ehdotetaan sisällytettäväksi pysäköintinormiin myös jatkossa. Huojennuksen jälkeen autopaikkamäärä vastaa normia 1 ap / 130 k-m².

Lisäksi taloyhtiöön toteutettavasta yhteiskäyttöautopalvelusta on mahdollista saada huojennusta pysäköintipaikkamäärään seuraavasti: enintään 5 autopaikkaa / yhteiskäyttöauto ja enintään 25 % kokonaisautopaikkamäärästä. Yhteiskäyttöautojen tulee sijoittua tontille.

Pysäköintipaikkojen toteutuksessa tulee pyrkiä paikkojen nimeämättömyyteen ja vuorottaiskäyttöön. Jos autopaikkoja sijoitetaan nimeämättöminä läheiseen kaupungin omistamaan tai hallinnoimaan pysäköintilaitokseen, voidaan niiden määrää siltä osin vähentää 30 %. Nimeämättömyys toteutuu jo nykyisin Williparkin pysäköintilaitoksissa.

Ehdotettua pysäköintipaikkannormisuositusta puoltavat seuraavat havainnot:

- pysäköintipaikkojen kuormitusasteet havaittiin vuoden 2018 laskennoissa varsin alhaisiksi ja keskusta-alueella on runsaasti vajaalla käytöllä olevaa pysäköintikapasiteettia
- havainnot taloyhtiöiden pysäköintipaikkojen riittävydestä tukee nykyistä tiukempaa pysäköintinormia
- liikenteen murros vaikuttaa pysäköintipaikkojen tarpeeseen tulevaisuudessa
- kehityssuuntaa vastaa myös muissa kaupungeissa tehtyjä normipäivityksiä

Asumisen pyöräpysäköintinormiksi ehdotetaan 1 pp/ 40 k-m². Pyöräpysäköinnissä määrän lisäksi laatu on keskeinen tekijä. Puolet pyöräpaikoista on toteutettava säältä suojattuun ja lukittuun tilaan. Loput pyöräpaikat tulee varustaa runkolukittavilla telineillä. Pyöräpaikat on sijoitettava esteettömästi saavutettaviksi, optimaalisesti sisäänkäyntien tuntumaan ja sujuvien kulkureittien varrelle. Pyöräpysäköinti tulee toteuttaa laadukkaasti ja pyöräpaikkaa kohden on varattava riittävästi tilaa (esimerkiksi RT-korttien suositusta noudatetaan).

5.2 Suositus toimisto- ja liiketilojen uudeksi pysäköintinormiksi

Lappeenrannan keskusta-alueen uusi pysäköintinormisuositus on määritetty kerrosneliömetripohjaisena. **Ehdotus uudeksi toimisto- ja liiketilojen pysäköintipaikkannormiksi on 1 ap / 90 k-m².** Toimistojen osalta tulee etsiä pysäköintiratkaisuja, jotka lisäävät pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä asumisen kanssa.

Ehdotettua pysäköintipaikkannormisuositusta puoltavat seuraavat havainnot:

- pysäköintipaikkojen kuormitusasteet havaittiin vuoden 2018 laskennoissa varsin alhaisiksi ja keskusta-alueella on runsaasti vajaalla käytöllä olevaa pysäköintikapasiteettia
- liikenteen murros vaikuttaa pysäköintipaikkojen tarpeeseen tulevaisuudessa
- kehityssuuntaa vastaa myös muissa kaupungeissa tehtyjä normipäivityksiä

Toimisto- ja liiketilojen yhteyteen tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä sekä työntekijöiden että asiakkaiden tarpeisiin.

5.3 Suositus muiden toimintojen pysäköintinormiksi

Myös muiden toimintojen osalta Lappeenrannan keskusta-alueen uusi pysäköintinormisuositus on määritetty kerrosneliömetripohjaisena. Ehdotukset uusiksi pysäköintipaikkannormeiksi on esitetty taulukossa 6.

Taulukko 6. Muiden toimintojen pysäköintinormisuuritus.

Toiminto	Ehdotus uudeksi pysäköintipaikkainormiksi
Hotellitoiminta*	1 ap / 250 k-m ²
Ravintolatilat	1 ap / 90 k-m ²
Palveluasuminen	1 ap / 180 k-m ² .
Yleishyödylliseen toimintaan tarkoitettu opiskeli- ja nuorisoasuminen	1 ap / 180 k-m ²
*) Sisältää hotellin käytössä olevat ravintola-, keittiö-, kokous- ja aulatilat	

Edellä esitettyjä muiden toimintojen pysäköintinormeja on käytetty ydinkeskustan uusimmissa asemakaavoissa.

5.4 Suojelukohteet

Edellä esitettyjä pysäköintinormeja ei sovelleta täysmääräisesti suojelukohteisiin, vaan suojeltavien rakennusten pysäköintinormit määritellään asemakaavoissa tapauskohtaisesti. Tällöin otetaan huomioon muun muassa pysäköintiin käytävissä oleva tila ja tontin muut olosuhteet sekä rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyvät arvot. Pysäköintinormin mukaisten pysäköintipaikkojen toteuttaminen täysimääräisenä voisi esimerkiksi edellyttää maanalaisen pysäköinnin toteuttamista, mikä olisi erittäin kallista, ellei jopa mahdotonta.

Periaatteena on, että suojelurakennusten kiinteistöiltä edellytetään aina pysäköinnin järjestämistä mahdollisuuksien mukaan. Minimitaso on vähintään 3 ap/ 1000 krs-m² eli 1 ap/ 333 krs-m².

Pysäköintipaikkavelvoitetta voidaan keventää tästä, jos:

- Tontin piha-alue on osa kulttuurihistoriallisesti merkittävää miljöötä eikä paikkoja ole mahdollista sijoittaa tontin alueelle ja
- Kiinteistö on pääosin muussa, kuin asuinkäytössä ja

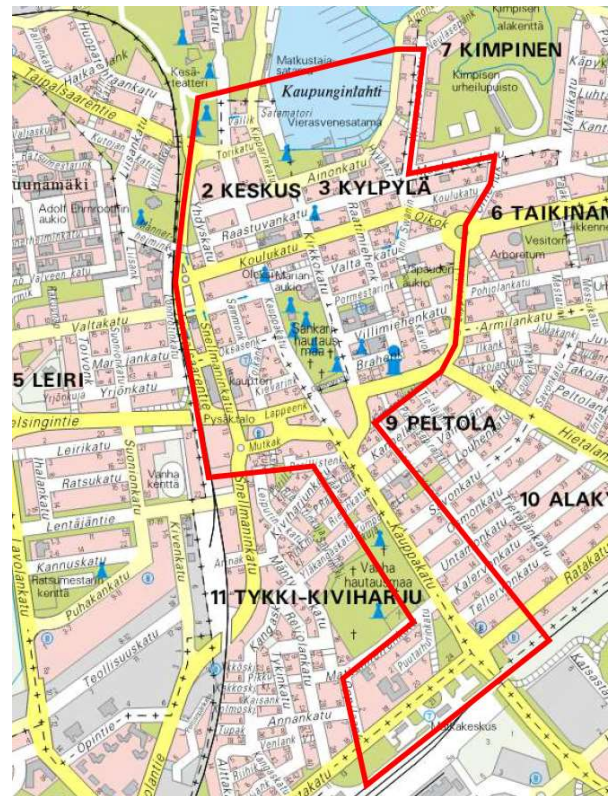
- Suojelurakennuksen yhteyteen ei tule uudisrakentamista, jonka yhteyteen auto-paikkoja voidaan sijoittaa.

Normin keventämisen tarkoitus on edistää rakennussuojelun toteutumista ydinkeskustassa.

5.5 Pysäköintinormin soveltaminen

Autopaikkojen lukumäärää määriteltäessä ulkoseinän 250 mm ylittävää osaa, kunkin porrashuoneen 15 kerros-m² ylittävää osaa ja aputilojen sekä autojen säilytykseen rakennetun rakennusosan kerrosalaa ei tarvitse ottaa huomioon. Porrashuonekäytävät määritetään osaksi porrashuonetta.

Edellä esitettyjä pysäköintinormeja sovelletaan kuvan 27 kartalla eritellyllä alueella Lappeenrannan keskusta-alueella.



Kuva 27 Pysäköintinormin soveltamisalue.

Pysäköintipaikkainormeja tullaan soveltamaan kaikissa ydinkeskustan tulevilla asemakaavoissa kuvan 27 rajatulla alueella.

Uudet pysäköintipaikkainormit voidaan saattaa voimaan myös vaiheasemakaavalla. Tällöin ydin-

keskustan alueelle laaditaan tarvittaessa yksinomaan pysäköintinormia koskeva asemakaava, joka hyväksytään jo vahvistuneita asemakaavoja täydentävänä asemakaavana.

5.6 Pysäköintinormin seuranta

Esitettyjen pysäköintinormien toteutumista tulee jatkossa seurata ja arvioida, toteutuuko se tarkoituksenmukaisella tavalla ja mahdollistaako se kaavoitus- ja rakentamishankkeiden toteutumisen Lappeenrannan keskusta-alueella. Mikäli havaitaan, että pysäköintinormi ei toimi halutulla tavalla, tai että se ei ole olosuhteiden muuttumisen vuoksi enää ajankohtainen, tulee sen sisältö päivittää. Nyt laadittu normi on vähimmäisnormi, jolla määritetään vähintään toteutettavien autopaikkojen määrät eri alueille. Jatkossa, tarpeen niin vaatiessa, on mahdollista ottaa käyttöön niin sanottu maksiminormi, joka määrää, miten paljon paikkoja saa enintään toteuttaa, tai normi, jossa on määritetty vaihteluväli paikkojen vähimmäis- ja enimmäismäärälle.

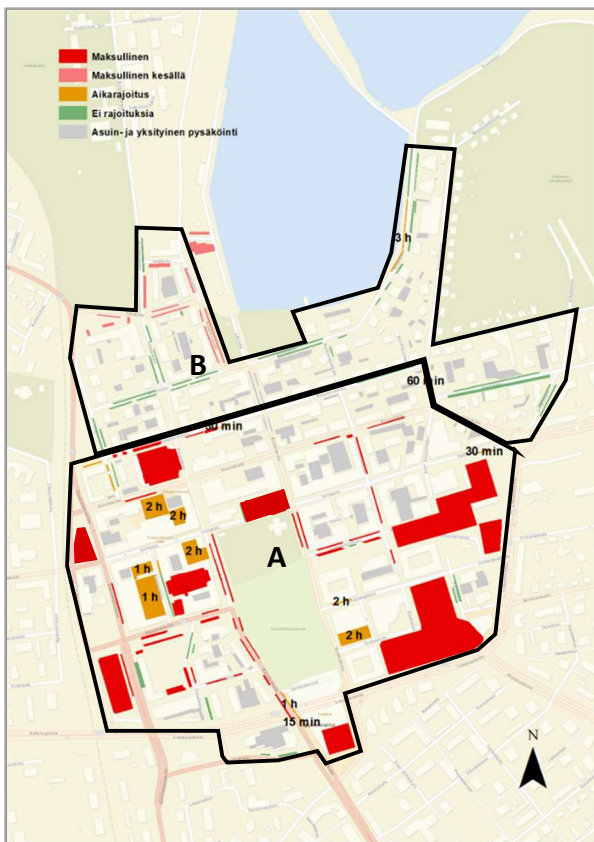
6 PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISTOIMENPITEET

6.1 Kärkitoimenpiteet

Työn aikana on noussut esille useita pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä, joilla voidaan tukea Lappeenrannan keskustan kehittämistä ja pysäköintipaikkojen tehokasta käyttöä. Kehittämistoimenpiteet on kuvattu alla tarkemmin.

Pysäköinnin maksullisuusalueen ja aikarajoitusten tarkistaminen

Pysäköinnin maksullisuuden periaatteiden olisi olla yhtenäiset keskustan niin, että kaikki yleinen pysäköinti alueella A on maksullista (kuva 26). Tulevaisuudessa maksullisuusalueen laajentamista tulee myös tarkastella, sillä pysäköinnin maksullisuus siirtää painetta alueen ulkopuolelle.



Kuva 28 Pysäköinnin maksullisuus- ja aikarajoitukset nykytilanteessa sekä ehdotetut yhtenäiset rajoitusalueet A ja B.

Pysäköinnin aikarajoitusten tulee tukea pysäköintipaikkojen käytön tehostamista ja lyhytaikaista asiointipysäköintiä keskusta-alueen maanpäällisillä kadunvarsien ja yleisten alueiden pysäköintipaikoilla. Pysäköinnin aikarajoitusten tulisi kattaa koko alue B niin, että kaikki yleinen pysäköinti on aikarajoitettua ko. alueella ja painopiste etenkin lyhytaikaisessa asiointipysäköinnissä.

Pysäköinnin hinnoitteluperiaatteet

Pysäköinnin hinnoitteluperiaatteita keskusta-alueen yleisessä pysäköinnissä tulee tarkistaa siten, että yleiset pysäköintilaitokset ovat houkuttelevia vaihtoehtoja maanpäälliseen pysäköintiin verrattuna. Näin myös lyhytaikaista asiointipysäköintiä saadaan ohjattua pysäköintilaitoksiin.

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö

Toiminnoiltaan sekoittunut maankäyttö mahdollistaa pysäköintipaikkojen tehokkaan käytön. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö edellyttää, että alueella on sopivassa suhteessa erilaisia toimintoja (asuminen, työpaikat, palvelut), joiden pysäköintitarve ajoittuu eri vuorokauden aikoihin. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytöllä voidaan vähentää pysäköintipaikkojen rakentamistarvetta.

Pysäköinnin opastus- ja informaatio

Autoilijat kaipaavat pysäköinnistä ensisijaisesti seuraavia tietoja: missä liityntäpysäköintialueet sijaitsevat (myös pyöräpaikat), mitkä ovat alueiden aikarajoitukset ja onko pysäköinti maksullista, onko alueilla vapaita paikkoja nyt ja/tai lähitulevaisuudessa. Pysäköinnin opastuksella helpotetaan vapaiden paikkojen löytymistä, vähennetään pysäköintipaikan etsimisestä aiheutuvaa liikennettä ja tehostetaan pysäköintipaikkojen käyttöä. Opastusta ja informaatiota voidaan kehittää monella tasolla.

Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Kaupunkilaisille avoimessa kyselyssä pyöräpysäköinnin kehittäminen keskusta-alueella. Keskusta-alueella tarvitaan pyöräpysäköinnin määrällistä ja laadullista kehittämistä.