

Keskustanpysäköinnin yleissuunnitelma**Kaupunkisuunnittelujohtaja Juha Romppanen
Kaupunkisuunnittelun tukipalvelut****Tiivistelmä:**

Kaupunkisuunnittelupalvelut on laatinut keskustapysäköinnin yleissuunnitelman. Suunnittelualueena on keskustan osayleiskaavan mukainen raja-alue. Suunnitelmassa on arvioitu keskustapysäköinnin nykytilaa laajasti selvittämällä pysäköintipaikkojen määrää ja niiden käyttöä, alueella asuvien asukkaiden käytössä olevien autojen määrää, pysäköintilupa-tilannetta sekä annettujen pysäköintivirhemaksujen määrää, syitä sekä sijaintia. Nykytilaselvityksen yhteydessä toteutettiin pysäköintikyselyä asukkaille, yrittäjille ja isännöitsijöille, sekä haastateltiin keskeisiä sidosryhmiä, kuten rakennusliikkeitä. Lisäksi työssä on selvitetty nykyisten pysäköintinormien ajanmukaisuutta, ja verrattu niitä muiden kaupunkien käytössä oleviin normeihin. Esityksenä on, että kaupunkirakennelautakunta merkitsee laaditun suunnitelman tiedoksi ja esittää selvitystyössä määritellyjä periaatteita kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi.

Johtopäätelmiä pysäköintinormien nykytilasta

Polkupyöräpysäköinnin osalta pysäköintipaikkojen rakentamista on ohjattu pääsääntöisesti rakennusjärjestyksen kautta, jossa määräyksenä on ollut kaksi pyöräpaikkaa yhtä asuntoa kohden. Kyseinen määräys ei ota huomioon sitä, että asuntokoon kasvaessa, myös asukkaiden, ja sitä kautta myös asukkaiden omistamien polkupyörien, määrä kasvaa. Näin ollen selvityksessä todettiin kerrosneliöihin perustuvan määräyksen tuottavan paremmin tarvetta vastaavan määrän polkupyöräpaikkoja.

Asumisen osalta autopysäköintinormin ajanmukaisuutta arvioitiin tarkastelemalla kortteleittain autojen määriä suhteessa kortteleissa oleviin asuntojen määriin. Lisäksi tarkasteluissa otettiin huomioon rakennusliikkeitä eri kaavahankkeiden yhteydessä saatu palaute ja liikkumisen murroksen vaikutus tulevaisuuden pysäköintitarpeeseen. Tarkastelussa todettiin, että nykyisin keskustassa käytössä oleva pysäköintinormi, kaksi autopaikkaa kolmea asuntoa kohden, tuottaa pääsääntöisesti tarvetta vastaavan määrän autopaikkoja.

Liike- ja toimistorakentamisen osalta pysäköintinormin ajanmukaisuutta arvioitiin lähinnä keskustan yleisten eli katujen varsilla, pysäköintilaitoksissa ja -alueilla olevien pysäköintipaikkojen käyttöasteen ja sen vaihtelujen perusteella. Lisäksi Kuopion keskustassa käytössä olevia pysäköintinormeja, yksi autopaikka kutakin 40 tai 60 kerrosalaneliömetriä kohden, verrattiin muiden kaupunkien käytössä oleviin normeihin. Tarkastelussa nousi esille, että kokonaisuutena keskustan yleisten autopaikkojen käyttöasteet ovat kohtuullisen matalia, ja käytettävissä olevaa kapasiteettia on runsaasti. Kuopion keskustassa käytössä oleva normi liike- ja toimistorakennusten osalta on vertailukaupunkien tiukin, lähimpänä Kuopion normia on Oulun 1 ap/50 K-m², mutta muiden vertailukaupunkien normit vaihtelevat 1 ap/80 K-m² ja 1 ap/120 K-m² välillä.

22.11.2017

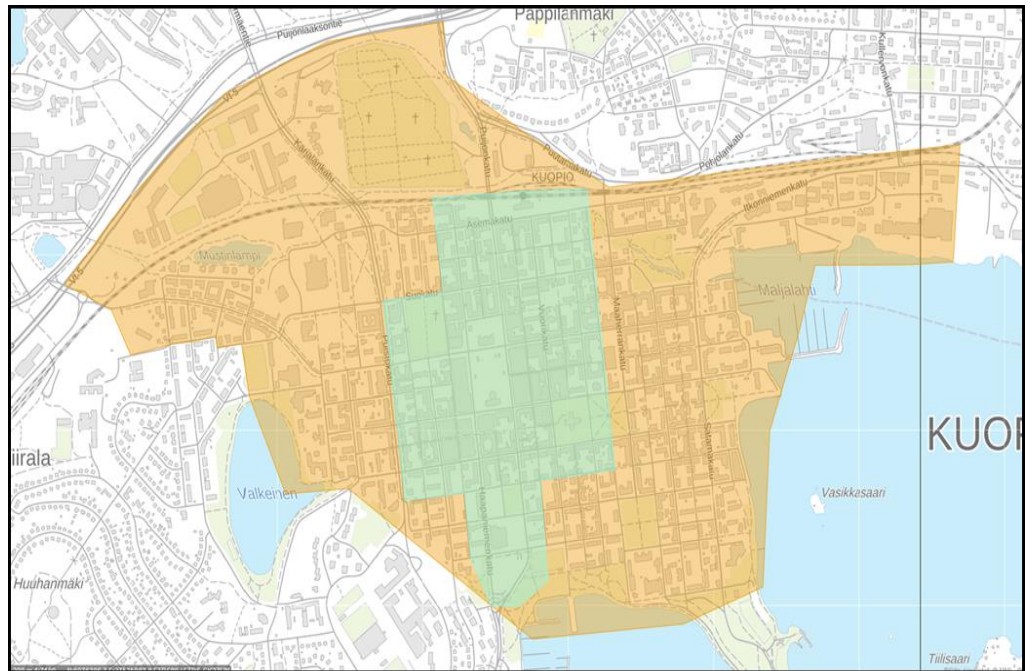
Polkupyöräpysäköinnin osalta todettiin, että polkupyöriä pysäköidään runsaasti myös telineiden ulkopuolelle. Pyörätelineiden puuttumisen lisäksi tähän vaikuttaa telineiden huono kunto tai käytettävyys. Keskustan alueella on vain muutama katettu pyöräpysäköintipaikka, minkä todettiin oleva ongelma, sillä niiden käyttöaste on hyvin korkea. Pysäköintikyselyyn vastanneista neljä viidestä toivoi keskustaan lisää katettuja pyöräpysäköintipaikkoja. Lisää polkupyöräpaikkoja vastaajat toivoivat erityisesti torille ja sen ympäristöön, kuten Sokoksen ja Vihtorin edustoille sekä Kirjastokadulle Sektorin viereen ja Kauppakadun kävelykatuosuudelle. Katoksellisia ja runkolukituksen mahdollistavia telineitä toivottiin erityisesti linja- ja rautatieasemille.

Autojen pysäköinnin nykytilan osalta todettiin, että keskustan n. 11 000 pysäköintipaikkaa riittävät hyvin määrällisesti, mutta kuitenkin keskustan laitamilla olevat, maksuttomat pysäköintipaikat ovat ajoittain kuormittuneita. Keskustan pysäköintitaloissa ja -laitoksissa on runsaasti käyttämätöntä kapasiteettia, kun taas katuvarsipysäköintipaikat ovat kohtalaisen käytettyjä, erityisesti maksullisuusajan ulkopuolella. Tunnuspysäköinnin osalta todettiin, että Kuopiossa on muihin vastaavan kokoisiin kaupunkeihin verrattuna käytössä verrattain paljon pysäköintitunnuksia: asukastunnuksia noin 450 kpl ja yritystunnuksia vajaa 100 kpl. Tunnusten suuren määrän lisäksi tunnusjärjestelmän heikkoudeksi havaittiin yksittäisten tunnusalueiden koko, jolloin pysäköintimahdollisuudet alueittain jäävät paikoin suppeiksi.

Kaupungin pysäköinninvalvonnan on todettu toimivan hyvin ja olevan edistysellistä. Pysäköintivirhemaksuprosessi hoidetaan paikkatietoanalyysin mahdollistavalla ohjelmistolla, joka on myös paikallisen poliisin käytössä. Vuonna 2015 keskustan alueella annetuista pysäköintivirhemaksuista noin kolmannes johtui vastoin liikennesääntöjä tai kiellettyyn paikkaan pysäköinnistä. Muista virhemaksuista valtaosa johtui aikarajoituksen ylityksestä tai pysäköintitunnuksen, -kiekon tai -maksun laiminlyönnistä.

Pysäköintinormien kehittämisehdotukset

Pysäköintitarve muodostuu pääosin maankäytön mukaan. Näin ollen yksi pysäköinnin tärkeimmistä periaatteista on keskustan pysäköintinormit maankäyttömuodoittain. Pysäköintinormilla tarkoitetaan asemakaavamääräystä, joka määrittelee auto- ja polkupyöräpysäköintipaikkojen vähimmäismäärän suhteessa tulevaan rakentamiseen. Keskustan alueelle esitetään vyöhykkeittäin muuttuvaa pysäköintinormia. Vyöhykkeet on määritelty kaupalliseksi ydinvyöhykkeeksi ja keskustavyöhykkeeksi. Kaupallisen ydinvyöhykkeen määrittelyn perustaksi on tarkasteltu olevan kaupunkirakenteen kaupallista tarjontaa ja huomioitu näköpiirissä oleva tarjonnan lisäys. Kaupalliselle vyöhykkeelle esitetään pienempää pysäköintinormia, koska kävelymatkat palveluihin ovat alueella hyvin lyhyitä, alueen keskipisteenä oleva tori toimii paikallisliikenteen lähtöpaikkana ja toripysäköinnissä on vielä runsaasti käyttämätöntä kapasiteettia. Kuvassa 1 on esitetty pysäköintinormin vyöhykejako.



Kuva 1. Pysäköintinormin vyöhykejako.

Esityksenä on, että autopsäköintinormeja kevennetään erityisesti liike- ja toimistorakentamisen osalta, ja osin myös asumisen osalta. Linjauksella pyritään edistämään keskustan palvelujen ja asuntotuotannon kehittämistä huomioiden kuitenkin riittävät pysäköintimahdollisuudet. Autopaikkainormin esitetään olevan joustava, mikä mahdollistaa autopaikkainormin mukaiseen paikkamäärään lisäkevennyksiä, mikäli kiinteistöllä toteutetaan autopaikkatarvetta vähentäviä tai autopaikkojen käyttöä tehostavia toimenpiteitä, esim. yhteiskäyttöauto tai laadukkaat pyöräpysäköinti- ja huoltotilat. Suojelukohteiden osalta autopaikkainormit määritellään tapauskohtaisesti. Taulukossa 1 on esitys uusiksi pysäköintinormeiksi autopaikkojen osalta vyöhykkeittäin.

Käyttötarkoitus	Kaupallinen ydinvyöhyke	Keskustavyöhyke
ASUMINEN		
Kerrostalo	1 ap/2 asuntoa (1 ap/150 k-m ²)*	2 ap/3 asuntoa (1 ap/120 k-m ²)*
Rivitalo ja kytketty pientalo	1 ap/110 k-m ² tai väh. 1 ap/asunto	1 ap/100 k-m ² tai väh. 1 ap/asunto
Erillispientalo	1,5 ap/asunto	1,5 ap/asunto
Opiskelija-asuminen	1 ap/250 k-m ²	1 ap/220 k-m ²
Tehostettu palveluasuminen	1 ap/450 k-m ²	1 ap/400 k-m ²
Palveluasuminen/senioriasuminen	1 ap/180 k-m ²	1 ap/140 k-m ²
TOIMISTOT		
	1 ap/120 k-m ²	1 ap/80 k-m ²
LIIKETILAT		
	1 ap/100 k-m ²	1 ap/80 k-m ²
ENIMMÄISKEVENNYS	30 %	20 %

Taulukko 1. Esitys uusiksi autojen pysäköintinormeiksi vyöhykkeittäin.

*Suluissa olevia arvoja käytetään, mikäli asuntojen lukumäärä ei asemakaavaa laadittaessa ole selvillä.

Esityksenä on, että autopaikkojen lisäksi asemakaavoissa vaaditaan kiinteistö- ja toteuttamaan pysäköinti- ja säilytystiloja polkupyörille. Tiloille ja alueille asetetaan laatu- ja sijaintivaatimuksia. asemakaavojen lisäksi vastaavat määräykset esitetään lisättävän päivitysvaiheessa olevaan rakennusjärjestykseen.

Käyttötarkoitus	Kaupallinen ydinvyöhyke ja keskustavyöhyke	Vaihtoehtoinen mitoitus
ASUMINEN		
Kerrostalo	1 pp/30 k-m ²	1 pp/asuinhuone
Rivitalo ja kytketty pientalo	1 pp/30 k-m ²	3 pp/asunto
Erillispientalo	1 pp/30 k-m ²	4 pp/asunto
Opiskelija-asuminen	1 pp/25 k-m ²	1 pp/asuinhuone
Tehostettu palveluasuminen	1 pp/80 k-m ²	
Palveluasuminen/senioriasuminen	1 pp/asunto	1 pp/40 k-m ²
TOIMISTOT		
	1 pp/50k-m ²	
LIIKETILAT		
≤ 2000 k-m ²	1 pp/50 k-m ²	
> 2000 k-m ²	1 pp/75 k-m ²	

Muut kehittämis ehdotukset

Pysäköintilaitosvarausten ja -hankkeiden osalta esitetään, että asemakaavoissa olevista laitosvarauksista luovutaan, ja että uusia yleisiä pysäköintilaitoksia voi muodostua isojen kehittämishankkeiden yhteydessä. Kussakin hankkeessa tarkastellaan erikseen kaupungin pysäköintiyhtiön rooli. Kaupunki ja Kuopion Pysäköinti Oy tekevät tiivistä yhteistyötä keskustan pysäköinnin kehittämisessä.

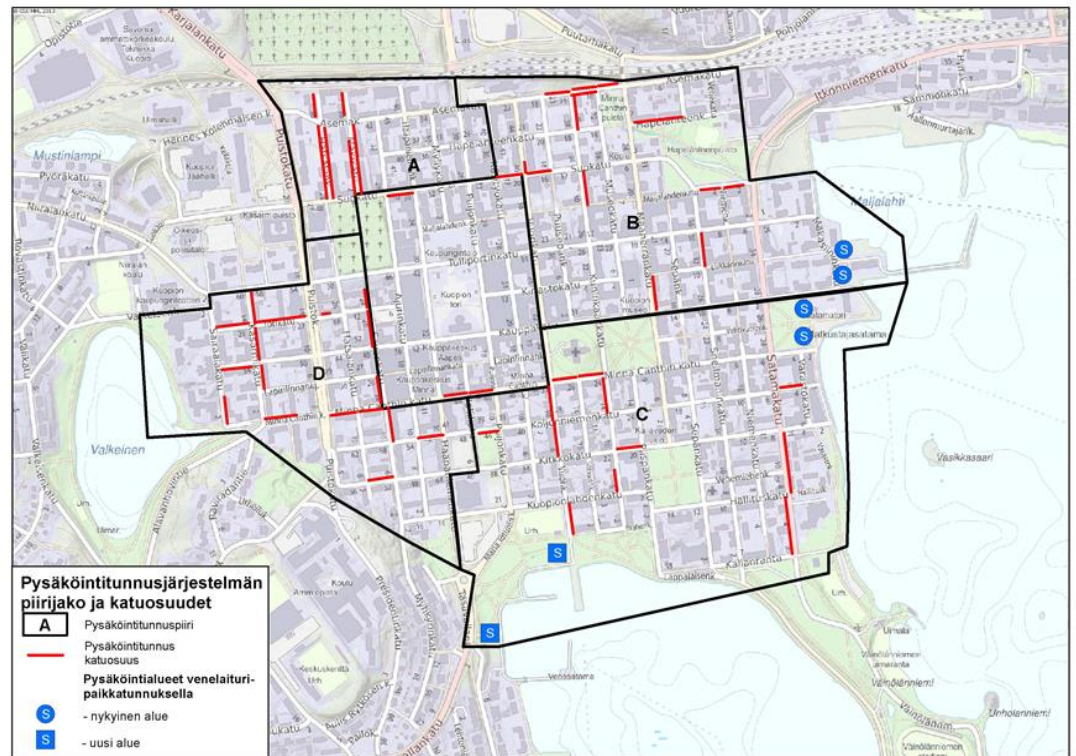
Nykyisen katuvarsipysäköinnin kehittämisen osalta esitetään, että katuvarsi-paikkoja pyritään varaamaan erityisesti lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin, minkä myötä pysäköintipaikkojen läheisyydessä olevien asiointipisteiden asiakkaille löytyisi riittävästi pysäköintipaikkoja. Asiakaspysäköintipaikkojen saatavuuden turvaamiseksi katuvarsipysäköinnin maksullisuus aikaa esitetään pidennettävän arkisin klo 19 saakka ja lauantaisin klo 16 saakka. Lisäksi esitetään, että katuvarsipysäköinnissä otetaan käyttöön progressiivinen hinnoittelu, jolloin lyhytaikainen pysäköinti katuvarressa on suhteessa halvempaa kuin pysäköintitalossa, mutta pysäköintiajan kasvaessa myös pysäköinnin tunti-hinta nousee. Lisäksi esitetään, että katuvarsipysäköinnin maksuvyöhykkeitä tarkistetaan siten, että em. kaupallisella ydinvyöhykkeellä kaikki katuvarsi-pysäköintipaikat ovat maksullisia.

Keskustan alueella on vielä muutamia maantasoisia pysäköintikenttiä, jotka eivät ole maksullisia. Esityksenä on, että erillisten pysäköintikenttien osalta maksullisuutta kehitetään samaan suuntaan katuvarsipysäköinnin kanssa, kuitenkin niin, että erillisillä kentillä pysäköinti on suhteessa halvempaa kuin katuvarsipysäköinnissä.

Katuvarsipysäköinnissä on otettu käyttöön mobiilimaksaminen, mutta rinnalla on edelleen perinteiset maksumenetelmät. Mobiilimaksamisen kehittymistä seurataan, ja sen yleistyessä voidaan vähitellen luopua häiriöalttiista maksu-automaateista.

Esityksenä on, että asukaspysäköintijärjestelmän tunnusalueiden määrää vähennetään nykyisestä 11 alueesta neljään alueeseen. Lisäksi esitetään, että torin ympäristön osalta palataan asukaspysäköinnin osalta alkuperäiseen ajatukseen, jossa asukaspysäköintijärjestelmä tukee keskusta-asumista niillä alueilla, joilla ei ole lähietäisyydellä riittävästi yleistä pysäköintitilaa kuten pysäköintilaitosta. Näin ollen esitetään, että torin ympärillä olevalla, Suokadun, Vuorikadun, Minna Canthin kadun ja Savonkadun rajaamalla alueilla ei ole käytössä asukaspysäköintitunnuksia. Uudet asukaspysäköintialueet on esitetty kuvassa 2.

22.11.2017



Kuva 2. Esitys uusiksi asukaspysäköintialueiksi.

Keskusta-alueen pysäköintiä esitetään lisäksi kehitettävän seuraavasti:

- Polkupyöräpysäköinnin kehittämisperiaatteet koko keskeisen kaupunki-alueen osalta linjataan pyöräilyn yleissuunnitelman laatimisen (v. 2018) yhteydessä.
- Sähköautojen latauspisteverkoston muodostuminen ja yhteiskäyttöautoilun mahdollistaminen ulottuvat keskustapysäköintiä laajemmalle alueelle ja liittyvät resurssiviisauteen, minkä vuoksi em. kysymyksiä selvitetään erillisen työn kautta.
- Katualueiden talvihoito ja keskustapysäköinti voidaan sovittaa yhteen vuoropysäköinnin ja/tai erillisen talviaikaisen kunnossapitopäivän keinoin.
- Mopoille ja moottoripyörille varataan mahdollisuuksien mukaan muutama pysäköintipaikka kävelykeskustan reunoilta. Moottoripyörien osalta varatut paikat ovat maksullisia.
- Matkailuautoille varataan pysäköintitilaa matkustajasataman kehitettäviltä alueilta. Varatut paikat ovat nykykäytännön mukaisesti maksullisia.
- Pysäköinti- ja liikenneinformaatiota kootaan kaupungin karttapalveluun. Pysäköintipalvelujen tietoja julkaistaan avoimena datana sovelluskehittäjien edelleen jalostettavaksi.

Vaikutusten arviointi

Esitettyjen autopaikkannormimuutosten arvioidaan edistävän keskustan kiinteistöjen kehittämistä ja edistävän kestävien liikkumismuotojen käyttöä. Polkupyöränormimuutoksen arvioidaan edistävän kestävien liikkumismuotojen käyttöä. Muutosesitykset katuvarsipysäköinnin maksullisuusaikeisiin ja -käytäntöihin arvioidaan parantavan lyhytaikaisen pysäköintipaikan saataavuutta, mikä parantaa erityisesti kivijalkakauppojen saavutettavuutta autolla.

22.11.2017

Maksullisuusajan pidentymisen puolestaan arvioidaan tehostavan olemassa olevien pysäköintilaitosten käyttöä. Asukaspysäköintijärjestelmän uudistaminen tehostaa toripysäköintiin toteutettujen pysäköintipaikkojen käyttöä ja lisää joustoa katujen varsilla toteutuvaan asukaspysäköintiin. Pysäköinti- ja liikenneinformaation kokoaminen ja julkaiseminen avoimena datana voi edistää sovelluskehittäjien toimintamahdollisuuksia. Kokonaisuutena esityksen arvioidaan olevan niin ympäristö- kuin yritysvaikutuksiltaanakin positiivinen.

Esitys

Esitän lautakunnalle, että se merkitsee tehdyn suunnitelman tiedoksi ja esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi esityksessä mainitut linjaukset ja periaatteet keskustapysäköinnin kehittämisestä.

Liitteet

- 13 5136/2016 Kuopion keskustapysäköinti toimenpiteet 11.10.2017
- 14 5136/2016 Kuopion keskustapysäköinti, nykytila ja lähtökohdat
- 15 5136/2016 Kuopion keskustapysäköinti, suunnitelmaraportti 2017 (ei jaeta, julkaistaan internetissä)

Valmistelija

Paula Liukkonen

etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

puh. +358 44 718 5304

Päätösehdotus

Palvelualuejohtaja Jarmo Pirhonen

Lautakunta hyväksyy kaupunkisuunnittelujohtajan esityksen.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

