

PIETARSAAREN PYSÄKÖINTISTRATEGIA

Liite 3: Toimenpideohjelman liitteet

Sisällysluettelo

- **Keskitetyn pysäköinnin edistäminen**
- **Pysäköintiyhtiön perustaminen**
- **Pysäköintinormien päivittäminen**



LIITE 3: TOIMENPIDEOHJELMAN LIITTEET

Keskitetyn pysäköinnin edistäminen -liitteet

	Mittari	Arvio
Liikenne ja tekniikka	Pysäköintitarve	Nykytilanne: Nykyisen osan käyttöaste on matala, mutta keskustasta on poistumassa runsaasti kadunvarsipaikkoja sekä pysäköintikenttiä 2020-luvulla. Nykyisin toinen kerros on varattu nimetyille paikoille pitkäaikaiseen pysäköintiin, mutta tavoitteena on vuorottaiskäyttö. Toriparkin itäinen sisäänajo voi vaikuttaa käyttöasteeseen käyttöastetta. Tulevaisuus: Toriparkin paikat vuorottaiskäytössä ja nimeämättömiä. Mahdollinen laajennus korvaisi ydinkeskustasta poistuvaa pysäköintikapasiteettia.
	Paikkamäärä	Nykyisin Ludvigissa yhteensä 218 ap. Lähistöltä poistumassa kadunvarsipaikkoja mm. Isokadulta yhteensä noin 75 ap, raatihuoneenkadulta/Asematieltä yhteensä noin 117 ap. Laajennuksen arvioitu paikkamäärä noin 150 ap.
	Liikenteellinen toimivuus	Nykyinen sisäänajo sijaitsee Kauppiaankadulla ja laajennuksen yhteydessä toriparkkiin toteutettaisiin toinen sisäänkäynti Raatihuoneenkadulle. Raatihuoneenkadun/Asematien sekä Kauppiaankadun liikennemäärän oletetaan kasvavan. Liikenteellisesti Ludvig sijaitsee ydinkeskustassa, joten sinne suuntautuva ajoneuvoliikenne voi heikentää keskustan viihtyisyyttä (melu, pöly, liikenneturvallisuus) ja vaikeuttaa katutilan kehittämistä. Sisäänajot eivät sijaitse lähellä keskustan alueellisten kokoojakatujen kehää vaan osin hitaan liikkumisen alueella, joka ei ole tavoiteltavaa.
	Muiden suunnitelmien yhteensovitus (LJS, KÄPY, JOLI jne.)	Sijaitsee hitaan liikkumisen alueella. Raatihuoneenkadulle on esitetty pyöräliikenteen tavoiteverkossa 2-suuntainen pyörätie ajoradan pohjoispuolelle. Lähistöllä keskustan merkittävin linja-autopysäkki ja tulevaisuudessa kehitystarpeita sen osalta (mobility hub?). <i>Voisiko JOLI hyödyntää Ludvigin sisäänajokatuja Kauppiaankatua ja Raatihuoneenkatua?</i>
	Saneeraustarve ja toteutettavuus	Nykyisen pysäköintilaitoksen osalta ei saneeraustarvetta. Raatihuoneenkadun ja Isokadun saneeraukset vaiheittain 2026-2028. Alustavia tarkasteluja toteutettavuudesta tehty kaupungin toimesta.
Kaavoitus	Sijainti	Sijainti on keskustan palveluiden saavutettavuuden näkökulmasta erinomainen, koska kattaa lähes koko ydinkeskustan 300 m säteellä.
	Kaavoitustilanne ja kaupunkikuva	Alue säilymässä torialueena ja asemakaavassa varaus maanlaiselle pysäköintilaitokselle (ma-LPY II). Alue kuuluu Pietarsaaren vanhaan asemakaava-alueeseen, joka on luokiteltu muinaisjäännökseksi. Sisäänajoluiska on melko huomattava muutos kaupunkikuvallisesti ja sijaitsisi RKY-alueella. Muuten ei kaupunkivallisia vaikutuksia.
Kustannukset	Autopaikkojen kustannusarvio	Rakenteellinen pysäköinti liikennöitävällä pihakannella (arvio 29 000-53 000 €/ap) 4,35-7,95 milj.€ (150 ap)

	Mittari	Arvio
Liikenne ja tekniikka	Pysäköintitarve	Nykytilanne: Alueen kadunvarsipaikoilla käyttöaste on korkea, keskimäärin jopa 75 %, ja etenkin lukion läheisyydessä koettiin kyselyn perusteella pulaa pysäköintipaikoista. Tulevaisuus: Keskustan pohjoisosasta (Kanavapuistikon pohjoispuolelta) on poistumassa noin 250 kadunvarsipaikkaa. Kadunvarsipaikkojen poistuttua voidaan arvioida alueelle tarve noin 200 keskitetyn pysäköinnin tarjoamalle korvaavalle pysäköintipaikalle.
	Paikkamäärä	Kaupungin toimittaman luonnoksen perusteella maanalaisessa pysäköintilaitoksessa voisi sijaita noin 200 ap. Strengberginkadulta on poistumassa noin 32 ap ja Koulukadulta noin 69 ap.
	Liikenteellinen toimivuus	Liikenteellisesti sijainti on melko lähellä keskustan kehän alueellisia kokoojakatuja, mutta maastonmuodot ja katutilan ahtaus rajaavat sisäänajoluiskan sijoittamismahdollisuuksia. Käytännössä sisäänajo olisi sijoitettava Kirkkokadulle, joka ei palvele Keskustan kehän kokoojakatuja tai keskustan katualueiden kehittämistä ja saattaa olla vaikeasti löydettävissä. Samalla voidaan arvioida, että Perämiehenkadun liikennemäärä saattaa kasvaa lännestä suuntautuvan liikenteen takia, joka ei ole toivottavaa.
	Muiden suunnitelmien yhteensovitus (LJS, KÄPY jne.)	Alue on osa keskustan rauhallisen liikkumisen aluetta ja alueen katuverkolle ei ole tarkoituksenmukaista ohjata liikennettä. Strengberginkatu, Koulukatu ja Victor Schaumanin puistikko on merkitty pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääreiteiksi.
	Saneeraustarve ja toteutettavuus	Strengberginkadun/Koulukadun saneeraus noin 2028-2029. Haastava toteuttaa arvokkaan puistoalueen takia.
Kaavoitus	Sijainti	Pysäköintilaitoksen sijaintina Koulupuisto on maantieteellisesti hyvä, sillä se sijaitsee lukion välittömässä läheisyydessä sekä riittävän lähellä ydinkeskustan palveluita sekä kaupungintaloa ja kirkkoa. Toisaalta se voisi palvella osittain myös Pohjoisnummen kehitystä.
	Kaavoitustilanne ja kaupunkikuva	Vaatii kaavamutoksen. Koulupuisto on asemakaavassa merkitty säilytettäväksi ja kaavaselostuksessa se on mainittu kaupungin tärkeimmäksi keskeiseksi viheralueeksi ja kokonaisuus on luokiteltu kansallisella tasolla kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi alueeksi. Alue on myös yleiskaavassa puistoa, mutta se ei estä asemakaavassa määritettyä maanalaista pysäköintiä. Kirkon ja puiston yhteys on maiseman ja kulttuuriympäristön kannalta tärkeä. Alueella kasvaa arvokasta kasvillisuutta, sillä siellä sijaitsee kasvitieteellinen muotopuutarha. Maanalainen pysäköinti voi johtaa siihen, että puisto kuolee, koska juuret vahingoittuvat. Kansirakenteen päällä on haastavaa saada kasvamaan puita liian ohuen kasvualustan takia. Pysäköintilaitoksen suunnittelussa on otettava huomioon saataisiinko se sijoitettua teknisesti riittävän syvälle kannen kasvillisuuden kannalta. Alueen käyttäminen maanalaiseen pysäköintiin saattaa edellyttää asemakaavamuutosta, jossa maanalaisen pysäköintialueen laajuus on määritelty. Suunnitelmista tulee myös keskustella maakuntamuseon kanssa. Sijaitsee RKY-alueella ja Kirkkokadun osalta muinaisjäännöksen alueella.
Kustannukset	Autopaikkojen kustannusarvio	Rakenteellinen pysäköinti liikennöitävällä pihakannella (arvio 29 000-53 000 €/ap). 5,8-10,6 mil.€ (200 ap)

	Mittari	Arvio
Liikenne ja tekniikka	Pysäköintitarve	Nykytilanne: Kaupungintalon takana Kristiinankadun, Taljasepänkadun ja Alholminkadun risteyksessä sijaitseva alue on tällä hetkellä pysäköintikäytössä. Asukaskyselyssä alue herätti kritiikkiä pysäköinninvalvonnan ja järjestelmällisyyden puutteen osalta. Väärin pysäköidyt autot saattavat tällä hetkellä estää myös pelastusajon. Tulevaisuus: Kehittäminen korvaisi Strengberginkatu-Koulukatu varrelta poistuvia paikkoja ja voisi välillisesti vaikuttaa myös lukion alueen pysäköintiongelmiin. Lisäksi pysäköintialueen vuorottaiskäyttö voisi palvella Pohjoisnummen alueen kehittämistä.
	Paikkamäärä	Nykyisten paikkojen määrä on noin 60-80 ap. Strengberginkadulta on poistumassa noin 32 ap ja Koulukadulta noin 69 ap. Ainakin osittain maanalainen pysäköintilaitos mahdollistaisi arviolta noin 50-80 autopaikkaa lisää yli yhteensä paikkoja olisi noin 150 ap.
	Liikenteellinen toimivuus	Alueen käyttäminen yleiseen pysäköintiin ei kasvattaisi keskustan läpi suuntautuvaa liikennettä, mutta riskinä on Strengberginkadun yksisuuntainen osuus, joka voi lisätä liikennettä Perämiehenkadulla ja/tai Pohjoisnummen alueella. Kristiinankatu ja Taljasepänkatu ovat kapeita eivätkä tule kestämaan kovin suuria liikennemääriä. Alue sijaitsee hieman ydinkeskustan ulkopuolella ja sen saavutettavuus etenkin pohjoisten sisääntuloväylien kannalta on hyvä idän suunnasta. Liikenteellisesti sijainti kaupungintalon takana on hieman haastava.
	Muiden suunnitelmien yhteensovitus (LJS, KÄPY jne.)	Strengberginkatu on pyöräliikenteen tavoiteverkossa merkitty pääreitiksi ja on yksi merkittävimmistä väylistä keskustan kannalta. Lisäksi se on osa keskustan alueellisten kokoojakatujen kehää, mutta on osittain yksisuuntainen ja siksi toivottavaa olisi saada ohjattua liikennettä kehälle. LJS 2040 –selvityksessä on esitetty ulomman kehän sujuvoittamisen vähentävän Strengberginkadun liikennemäärää. Strengberginkadun/Koulukadun suunnittelu on käynnissä.
	Saneeraustarve ja toteutettavuus	Strengberginkadun/Koulukadun saneeraus 2028-2029.
Kaavoitus	Sijainti	Alueen sijainti palvelee suhteellisen hyvin keskustan pohjoisosaa erityisesti Strengbergin- ja koulukadun aluetta. Toisaalta sijaitsee hieman piilossa kaupungintalon takana, joten vaatii erityistä huomiota jalankulkureittien ja opastuksen suunnittelussa.
	Kaavoitustilanne ja kaupunkikuva	Alue valtakunnallisesti arvokasta merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY) aluetta. Nykyisin alueella on pari huonokuntoista muita uudempaa rakennusta, mutta sen rakentamisessa on kuitenkin huomioitava vaikutukset kulttuuriympäristöön eli viereiseen vanhaan puutaloalueeseen sekä punatiiliseen kaupungintalon rakennukseen. Alueen eteläpuoleiset rakennukset on suojeltu asemakaavalla ja ympäristössä olevat korttelialueet on merkitty säilytettäväksi. Alue on asemakaavassa pysäköintiin osoitettu, mutta vain kahden korttelin käyttöön. Asemakaavassa alueelle on varattu myös maanalainen tila. Yleiskaavassa alue on palvelualueutta, mikä ei todennäköisesti estä sen osoittamista pysäköintiin asemakaavassa. Maankäytöllisesti alueiden käyttäminen keskitettyyn pysäköintiin siis todennäköisesti onnistuisi, mutta alueen muutokset on sovittava ympäristöön, joten myös vaikutukset kaupunkikuvaan tulee ottaa huomioon. Alueen käyttäminen keskitettyyn pysäköintiin vaatii kaavamuutoksen, jolla sallitaan yleinen pysäköinti ja osoitetaan maanalaiset tilat (nykyisin LPA-alue, joka osoitettu kortteille 2 ja 28). Suunnitelmista tulee myös keskustella maakuntamuseon kanssa.
Kustannukset	Autopaikkojen kustannusarvio	Erillinen pysäköintitalo (arvio 17 000 – 37 000 €/ap) 2,55-5,55 milj.€ (150 ap)

	Mittari	Arvio
Liikenne ja tekniikka	Pysäköintitarve	Nykytilanne: Maria Malmin maanpäällinen pysäköinti kentällä on hyvin suosittua. Keskustan palveluiden läheisyydessä sijaitsevien kadunvarsipaikkojen käyttöaste on etenkin arkinen päiväsaikaan suuri. Alueella myös koetaan asukaskyselyn mukaan pulaa pysäköintipaikoista. Tulevaisuus: Tontti on poistumassa pysäköintikäytöstä ja kadunvarsipysäköintiä on poistumassa. Alueelle suunnitteilla täydennysrakentamista.
	Paikkamäärä	Nykyisin autopaikkoja noin 250 kpl, jotka ovat niin ikään väliaikaisia ja poistuvat, kun rakentaminen alkaa. Kadunvarsipaikkoja poistumassa molemmiin puolin tonttia (Asematieltä/Raatihuoneenkadulta noin 77 kpl ja Kauppiaankadulta noin 46 kpl). Arvioitu pysäköintilaitoksen mahdollistavan noin 100 autopaikkaa, mutta tarvittaessa paljon enemmän (max n. 400 ap).
	Liikenteellinen toimivuus	Liikenteellisesti hyvin saavutettavissa idänpuoleisten sisääntuloväylien ja keskustan alueellisten kokoojakatujen kehän kannalta. Sisäänajot sijoittuvat Asematielle ja/tai Kauppiaankadulle. Ei pitäisi aiheuttaa liikenteellisiä haasteita. Autoliikennettä ei ohjaudu keskustan pienemmille kaduille ja siten ei suuria vaikutuksia viihtyisyyteen.
	Muiden suunnitelmien yhteensovitus (LJS, KÄPY jne.)	Pyöräliikenteen tavoiteverkossa Asematielle/Raatihuoneenkadulle on suunniteltu 2-suuntainen pyörätie ajoradan pohjoispuolelle, mutta sillä ei ole vaikutusta pysäköintilaitoksen toimivuuteen. Tontin länsi-/lounaspuolelle ajateltu bussiliikenteen aseman kehitystä, joka tulee ottaa huomioon. (mobilityhub?)
	Saneeraustarve ja toteutettavuus	Raatihuoneenkadun saneeraus noin 2027-2028. Tontti on tällä hetkellä rakentamaton. Pysäköintilaitoksen toteutuksessa huomioitava muut tulevat rakennukset.
Kaavoitus	Sijainti	Maria Malmin kenttä palvelisi sijainnilisest sekä ydinkeskustan aluetta palveluineen että radan molemmille puolille kaavoitettuja tulevia liiketiloja.
	Kaavoitustilanne ja kaupunkikuva	Tontille on suunniteltu kerrostalorakentamista ja liiketiloja, mutta päätöstä ei vielä ole ja kaavoituksen etenemisaikataulu epävarma. Nykyisellä kaavalla tontti ei todennäköisesti rakennu. Sijaitsee RKY-alueen ulkopuolella.
Kustannukset	Autopaikkojen kustannusarvio	Erillinen pysäköintitalo (arvio 17 000 – 37 000 €/ap) 2,55-5,55 milj.€ (150 ap) / 4,25-9,25 (250 ap) Pihakansi (29 000 – 53 000 €/ap) 4,35-7,95 milj.€ (150 ap) / 7,25-13,25 (250 ap)

	Mittari	Arvio
Liikenne ja tekniikka	Pysäköintitarve	Nykytilanne: Nykyisin alueella on linja-autoasema. Tulevaisuus: Alue voisi korvata Maria Malmilta poistuvia paikkoja. Olisi myös varteenotettava vaihtoehto tapahtumapysäköinnin järjestämiselle sekä mahdollinen sijainti logistiikka/liikennehubille.
	Paikkamäärä	Tontilla ei ole nykyisin pysäköintiä. Pysäköintilaitos mahdollistaisi vähintään 200-400 ap. Maria Malmin kentältä poistumassa noin 250 ap ja Kauppiaankadun eteläpuoliselta kentältä noin 100 ap. Nykyinen kaava mahdollistaa noin 150 ap.
	Liikenteellinen toimivuus	Liikenteellisesti alue on erittäin hyvin saavutettavissa keskustan kehäteiltä. Laitokseen suuntautuva autoliikenne ei aiheuta haittaa keskustan viihtyisyydelle. Lisäksi ei ohjaa liikennettä muille tonttikaduille, koska yhteys suoraan keskustaa kiertävältä kehältä.
	Muiden suunnitelmien yhteensovitus (LJS, KÄPY jne.)	Joukkoliikennesuunnitelma (bussit / tulevaisuudessa ehkä raideliikenne?). Mahdollinen kaupunkilogistiikan ja liikennepalveluiden terminaali (mobilityhub?) ja liityntäpysäköintialue, mikä nostaa pysäköintilaitoksen tarpeellisuutta. Voisi harkita vastaavaa toteutusta kuin Joensuun aseman pysäköintilaitos, mutta siten, että katutasoon jää saattoliikenteen paikkoja. Samalla Maria Malmin tontille mahdollistuisi suurempi kerrosala asumiseen.
	Saneeraustarve ja toteutettavuus	Ei tarpeita, mutta tavoitteena on alueen kehittäminen.
Kaavoitus	Sijainti	Sijainnillisesti palvelisi keskustan itäosaa ja alueen uutta maankäyttöä. Muuten sijainti hieman syrjässä, joten laadukkaat ja viihtyisät jalankulkuyhteydet välttämättömiä.
	Kaavoitustilanne ja kaupunkikuva	Nykyinen asema ei sijaitse historiallisesti tai kulttuurillisesti arvokkaalla alueella. Alue on asemakaavoitettu henkilöliikenteen terminaaliksi, joten sen ottaminen pysäköintikäyttöön vaatii asemakaavamuutoksen, jossa sallitaan yleinen pysäköinti. Kaupunkikuvallisesti nykyisen aseman alue on keskustasta syrjässä ja nykyiselläänkin rakentamaton, joten sen käyttäminen keskitettyyn pysäköintiin ei vaikuttaisi kaupunkikuvaan negatiivisesti.
Kustannukset	Autopaikkojen kustannusarvio	Erillinen pysäköintitalo (arvio 17 000 – 37 000 €/ap) 2,55-5,55 milj.€ (150 ap) / 4,25-9,25 milj.€ (250 ap)

	Mittari	Arvio
Liikenne ja tekniikka	Pysäköintitarve	Nykytilanne: Asukaskyselyssä entisen K-Market Marketorin yhteydessä sijaitseva pysäköintialue mainittiin suosittuna pysäköintipaikkana. Alue on nykyisin pysäköintikäytössä. Marketorin rakennusta tarkoitus kehittää lisärakentamisen muodossa tulevaisuudessa. Tulevaisuus: Palvelisi erinomaisesti länsipuolelta keskustaan saapuvia, urheilukeskittymän tapahtumapysäköintiä sekä täydentyvän keskustan asukaspysäköintiä. Toisaalta vaikutusalue lähes päällekkäinen nykyisen toriparkin kanssa.
	Paikkamäärä	Tontilla nykyisin maantasossa 64 ap (7.-8.11.2023 käyttöaste päivällä 44 % ja yöllä 0 %). Lisäksi kiinteistön kellarissa pysäköintipaikkoja (kenen käytettävissä?) Maanalainen pysäköinti mahdollistaisi arviolta noin 40-60 autopaikkaa lisää. Tämä voisi korvata Raatihuoneen poistuvat kadunvarsipaikat. Poistuvia kadunvarsipaikkoja lähistöllä: Raatihuoneenkatu 40 ap, Herrholminkatu 52 ap, Otto Malminkatu 93 ap ja Kauppiaankatu 9 ap (yhteensä noin 194 ap).
	Liikenteellinen toimivuus	Liikenteellisesti alue on suhteellisen hyvin saavutettavissa keskustan lännen- sekä pohjoisenpuoleisten sisääntuloväylien kannalta. Alue ei kuitenkaan sijaitse aivan ydinkeskustan laitamilla, joten sinne suuntautuva ajoneuvoliikenne voi heikentää keskustan viihtyisyyttä (melu, pöly, liikenneturvallisuus). Toisaalta toriparkin sisäänajo on myös Kauppiaankadulla, joten kadulla on joka tapauksessa autoliikennettä jonkin verran. <i>Pihakannen alle sisäänkäynti viereisen kiinteistön kellaripysäköinnin kanssa yhteisestä luiskasta?</i>
	Muiden suunnitelmien yhteensovitus (LJS, KÄPY jne.)	Raatihuoneenkatu on pyöräliikenteen tavoiteverkossa merkitty pääreitiksi ja ajoradan pohjoispuolelle on suunniteltu 2-suuntainen pyörätie. Pihakannen rakentaminen yhteensovitettava täydennysrakentamisen kanssa suunnitelmien sekä toteutuksen osalta.
	Saneeraustarve ja toteutettavuus	Raatihuoneenkadun saneeraus arvioitu olevan noin 2026-2027. Muita viereisiä katuja ei ole esitetty saneerausohjelmassa.
Kaavoitus	Sijainti	Sijainnillisesti alue palvelee ydinkeskustaa sekä keskustan länsiosaa erinomaisesti.
	Kaavoitustilanne ja kaupunkikuva	Alue on asemakaavassa yleisen pysäköinnin (LPY) aluetta ja mahdollistaa maanalaisen pysäköinnin (ma), joten sen käyttäminen keskitettyyn pysäköintiin ei vaatisi kaavamuutosta. Kaavaselostus: "Autopaikkoja voidaan sijoittaa sekä torille että maan alle. Pysäköintikapasiteetiksi tulee noin 100 autopaikkaa, joista puolet maanalaisina". Alue kuuluu Pietarsaaren vanhaan asemakaava-alueeseen, joka on luokiteltu muinaisjäännökseksi. Toimenpiteiden suunnittelu alueelle vaatii erityistä tarkkuutta. Korttelin itäpuolinen vanha liikerakennuksen täydennysrakentaminen on suunnitteilla, mutta aikataulu epävarma.
Kustannukset	Autopaikkojen kustannusarvio	Pihakansi (29 000 – 53 000 €/ap) 2,9-5,3 milj.€ (100 ap)

	Mittari	Arvio
Liikenne ja tekniikka	Pysäköintitarve	Nykytilanne: Kanavapuiستikko 2b tontilla sijaitsee maanpäällinen pysäköintialue. Pohjoispuolinen alue on kiinteistöjen omassa pysäköintikäytössä. Tulevaisuus: Erityisesti Maria Malmin kentältä poistumassa pysäköintipaikkoja runsaasti, jolloin kysyntä olettavasti kasvaa. Lisäksi alueelle suunniteltu asuin ja liiketilojen täydennysrakentamista. Korvaisi osittain Maria Malmin tontilta poistuvaa pysäköintikenttää.
	Paikkamäärä	Tontilla (2b) nykyisin maantasossa 60 ap (7.-8.11.2023 käyttöaste päivällä 52 % ja yöllä 5 %). Kanavapuiستikosta on arvioitu poistuva 2 ap kadunvarrelta ja Asematieltä on poistumassa noin 77 ap. Pysäköintilaitos mahdollistaisi arviolta noin 30 autopaikkaa lisää.
	Liikenteellinen toimivuus	Liikenteellisesti alue hyvin saavutettavissa, eikä keskitetty pysäköinti lisäisi keskustan läpi suuntautuvaa ajoneuvoliikennettä. Toisaalta tavoiteverkossa katu on merkitty hitaan liikkumisen alueeksi. Alueiden läheisyydessä sijaitsee Pietarsaaren poliisiasema, jonka läheisyyteen sijoitettavan yleisen pysäköinnin vaikutuksia on tarkasteltava.
	Muiden suunnitelmien yhteensovitus (LJS, KÄPY jne.)	Kanavapuiستikko on kokonaisuudessa merkitty osaksi rauhallisen liikkumisen aluetta. Itäisen osan katutila tai rakennuskanta ei nykytilanteessa tue tätä, vaan alue on nykyisin varsin autopainotteinen. Pyöräily tapahtuu ajoradalla jatkossakin, joten liikennettä on tarpeen rauhoittaa ja liittyminen Jaakonkatuun suunniteltava tarkasti.
	Saneeraustarve ja toteutettavuus	Raatihuoneenkadun/Asematien saneeraus on noin 2027-2028.
Kaavoitus	Sijainti	Sijainnillisesti alue palvelee ydinkeskustaa sekä keskustan itäosaa sekä täydennysrakentamista erinomaisesti. Palvelee kohtuullisesti myös Koulukadun lukiota.
	Kaavoitustilanne ja kaupunkikuva	Alueet sijaitsevat valtakunnallisesti arvokkaiden alueiden (RKY-alueet) välissä, joten niiden rakentamisen vaikutukset kulttuuriympäristöön ja kaupunkikuvaan on otettava huomioon. Pohjoisempi alue on asemakaavassa keskustatoimintojen aluetta, eli sille on mahdollisuus sijoittaa hyvin vapaasti eri toimintoja. Kanavapuiستikko 2b (eteläpuoli): Alue on asemakaavassa autopaikkojen korttelialuetta (LPA), johon on myös merkitty maanalainen tila. Alue on kokonaisuudessaan kaupungin omistama, mutta puolet alueesta on vuokrattu 12/2027 asti. Kaavamääräys: "LPA-alueen pysäköintipaikoista voidaan puolet osoittaa samassa korttelissa olevia kiinteistöjä palveleviksi paikoiksi." " Autopaikkoja tulee noin 90 kpl. Niistä on vähintään 1/3 varattava yleistä pysäköintiä varten." Kanavapuiستikko 9 ja 14 (pohjoispuoli): Koostuu kahdesta kiinteistöstä, joista vain toinen kaupungin omistuksessa.
Kustannukset	Autopaikkojen kustannusarvio	Pihakansi (29 000 – 53 000 €/ap) 2,61-4,77 milj.€ (90 ap)

	Mittari	Arvio
Liikenne ja tekniikka	Pysäköintitarve	Nykytilanne: Pietarinpuistikosta poistunut autopaikkoja 2024 aikana kadun saneerauksen myötä. Alueella on urheilupalveluiden keskittymä ja paljon tapahtumia niihin liittyen. Pysäköintitarve vaihtelee runsaasti tapahtumista johtuen, mutta niiden pysäköintitarvetta ei ole jatkossakaan mahdollista täyttää kokonaan alueella. Jos urheilutalo siirtyy muualle, osa pysäköintitarpeesta purkautuu samalla. Nykyinen keskimääräinen käyttöaste ei toistaiseksi perustele tarvetta pysäköintipaikkojen merkittävään lisäämiseen. Tulevaisuus: Mahdollinen maanpäällinen pysäköintilaitos voisi korvata Pietarinpuistikosta poistunutta ja Messukentältä poistuvaa pysäköintiä. Pysäköintitarve tarkentuu, kun Pietarinpuistikon saneeraus valmistunut.
	Paikkamäärä	Urheilutalon edustalla on nykyisin 32 ap (7.-8.11.2023 käyttöaste päivällä 65 % ja yöllä 6 %). Tellus-hallin edustalla on nykyisin 40 ap (käyttöaste päivällä 30 % ja yöllä 0 %). Urheilutalon pysäköintilaitos lisäisi paikkamäärää noin 50-100 paikalla. Pietarinpuistikossa on katusaneerauksen jälkeen noin 80 ap kadun varrella, kun aiemmin oli noin 160 ap. Pysäköintilaitoksen myötä paikkamäärä palautuisi alueella saneerausta edeltävään tilanteeseen. Ennen tarkempaa suunnittelua tulee tarkastella tilannetta Pietarinpuistikon saneerauksen valmistuttua.
	Liikenteellinen toimivuus	Liikenteellisesti hyvin saavutettavissa Pietarinpuistikon kautta, joka on osa keskustan alueellisten kokoojakatujen kehää. Ei pitäisi aiheuttaa liikenteellisiä haasteita, mutta Urheilutalon piha-alueen liikenne suunniteltava tarkkaan.. Autoliikennettä ei ohjaudu keskustan pienemmille kaduille ja siten ei suuria vaikutuksia viihtyisyyteen.
	Muiden suunnitelmien yhteensovitus (LJS, KÄPY jne.)	Pietarinpuistikko on paikallinen kokoojakatu ja osa keskustan liikennekehää. Pietarinpuistikko on pyöräliikenteen tavoiteverkossa merkitty pääreitiksi ja yksisuuntaisten pyöräteiden rakentaminen on käynnissä 2024.
	Saneeraustarve ja toteutettavuus	Pietarinpuistikon saneeraus käynnissä 2024. Pysäköintitalo osittain toteutettavissa riippumatta urheilutalon tulevaisuudesta.
Kaavoitus	Sijainti	Pysäköintilaitos palvelisi kattavasti liikuntapalvelukeskittymän sekä läntisen ydinkeskustan ja Optiman koulualueen pysäköintiä. Sijainti saattaa muuten olla keskustaan nähden syrjässä eikä ole houkutteleva keskustan palveluissa asioiville.
	Kaavoitustilanne ja kaupunkikuva	Urheilutalon/uimahallin tulevaisuus epävarma. Alue on yleiskaavassa palvelualueetta, mikä estää sen osoittamista pysäköintiin asemakaavassa. Alue vaatii asemakaavamuutoksen, jossa sallitaan yleinen pysäköinti ja osoitetaan tilat mahdolliselle maanalaiselle pysäköinnille. Sijaitsee RKY-alueen ulkopuolella.
Kustannukset	Autopaikkojen kustannusarvio	Erillinen pysäköintitalo (arvio 17 000 – 37 000 €/ap) 1,7-3,7 milj.€ (100 ap) Pihakansi (29 000 – 53 000 €/ap) 2,9-5,3 milj.€ (100 ap)

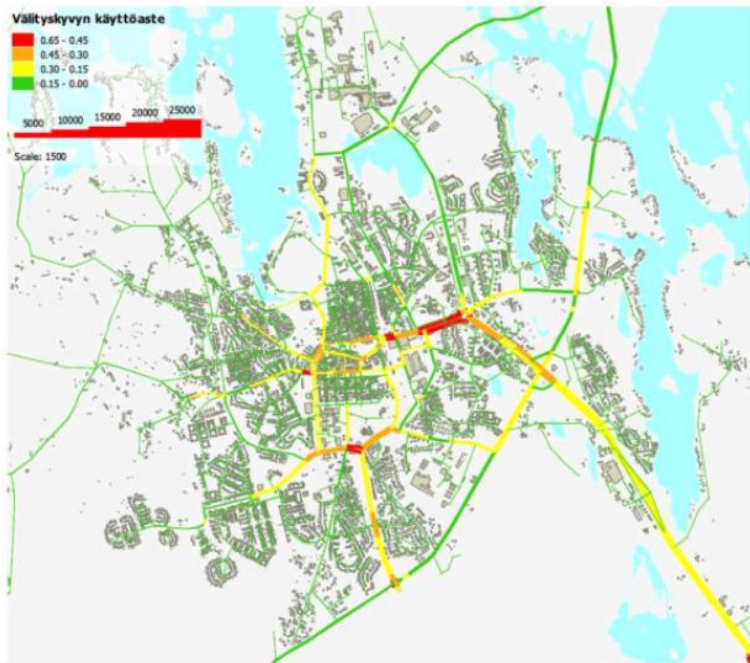
	Mittari	Arvio
Liikenne ja tekniikka	Pysäköintitarve	Nykytilanne: Optiman pysäköintialue on tällä hetkellä koulun käytössä, mutta sen laajentaminen ja yleisen pysäköinnin salliminen palvelisi keskustan eteläosan pysäköintitarvetta. Keskustan eteläosan kadunvarsipaikkojen käyttöaste ei ole nykytilanteessa kaikkialla kovin korkea ja vaikka paikkoja on poistumassa, ei tilanne ole kriittinen. Tulevaisuus: Vuorottaiskäytöllä pysäköintialue palvelee myös poistuvia Messukentän, Myllymäen kentän pysäköintialueita, tapahtumapysäköintiä sekä asukaspysäköintiä. Mahdollisuutta pysäköintialueen laajentamiseen maanpinnalla tai lisäkerrosten lisäämiseen maan päälle tai maan alle on tarkasteltava suunnittelun myöhemmässä vaiheessa. Pysäköintialueen avaaminen vuorottaispysäköintiin jo ennen pysäköintilaitoksen toteuttamista on perusteltua.
	Paikkamäärä	Optiman pysäköintialueella on tällä hetkellä 190 paikkaa ja sen käyttöaste päiväsaikaan oli melko korkea, noin 67 %. Lisäksi aluetta ollaan mahdollisesti laajentamassa 53 autopaikalla. Pysäköintilaitos voisi lisätä paikkamäärää noin 120 ap. Öisin pysäköintialue ei ole nykyisin juuri ollenkaan käytössä. Viereisen messukentän pysäköintialue (noin 200 ap) on poistumassa käytöstä. Puutarhakadulta on poistumassa noin 44 ap länsiosasta.
	Liikenteellinen toimivuus	Optiman pysäköintialueen liikenteellinen saavutettavuus on erinomainen. Kaikista kaupungin eteläisistä sisääntuloväylistä on erinomainen yhteys alueelle. Alue sijaitsee ydinkeskustan ulkopuolella, joten sen käyttö keskitettyyn pysäköintiin ei olisi ristiriidassa kaupungin keskustan ajoneuvoliikenteeltä rauhoittamisen kanssa. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida viihtyisien, turvallisten ja houkuttelevien kävelyreittien luominen keskustan palveluihin ja muihin toimintoihin, jotta hyväksyttävä pysäköintietäisyys olisi suurempi.
	Muiden suunnitelmien yhteensovitus (LJS, KÄPY jne.)	Parenteesi on merkitty pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääreitiksi ja sen sujuvuus tulee huomioida etenkin tonttiliittymissä sekä Puutarhakadun liittymässä.
	Saneeraustarve ja toteutettavuus	Puutarhakadun länsiosan saneeraus 2025-2026 ja Isokadun saneeraus 2026-2027. Pietarinpuistikon saneeraus on käynnissä 2024.
Kaavoitus	Sijainti	Eteläisen ydinkeskustan sekä urheilu- ja koulukeskittymien näkökulmasta sijainti erinomainen. Ydinkeskustan suhteen hieman syrjäinen.
	Kaavoitustilanne ja kaupunkikuva	Alue on osittain RKY-aluetta, mutta tärkeintä alueella on katukuvan ja etenkin katupuuston säilyttäminen Parenteesin varrella. Alue on yleiskaavassa varattu yleiseen pysäköintiin ja asemakaavassa koulun pysäköintiin. Alueen käyttäminen yleiseen pysäköintiin vaatii asemakaavan muutoksen, jolla sallitaan yleinen pysäköinti ja osoitetaan maanalaiset tilat. Parenteesin katupuusto ja alueen vehreys tulee säilyttää.
Kustannukset	Autopaikkojen kustannusarvio	Erillinen pysäköintitalo (arvio 17 000 – 37 000 €/ap) 2,04-4,44 milj.€ (120 ap)

Työpajan materiaalit – Keskitettyjen pysäköintiratkaisujen vaihtoehtojen arviointi

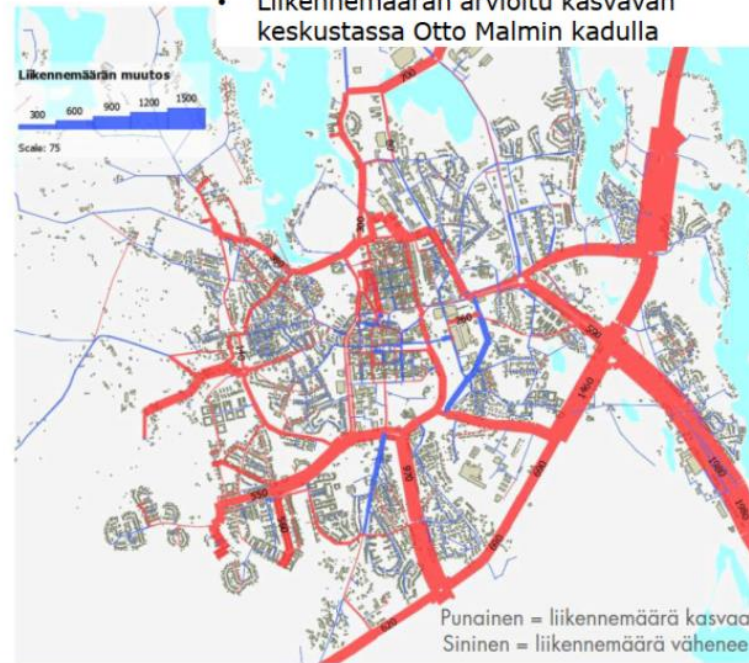
Pysäköintialue	Toriparkki Ludvigin kehittäminen	Maria Malm	Urheilutalo/ui mahalli	Nykyinen linja-autoasema	Heinätori/Markotor	Kaupungin-talo	Kanava-puistikko (2b)	Koulupuisto	Optiman koilliskulma
Arvioitu tarve tulevaisuudessa (katujen saneeraus jne)									
Mahdollinen paikkamäärä									
Liikenteellinen toimivuus / saavutettavuus									
Sijainti palveluiden ja asumisen suhteen									
Hyödyntäminen täydennys-rakentamisessa									
Vaatii kaavamutoksen									
Kaupunkikuvallisia haasteita (arvokkaat alueet)									
Edistää keskustan viihtyisyyttä									
Toteutettavuus / kustannukset per autopaikka									
Kokonaisprioriteetti	Korkea prioriteetti, 5 vuoden sisällä / 2030 mennessä	Korkea prioriteetti, 5 vuoden sisällä / 2030 mennessä	Korkea prioriteetti, 5 vuoden sisällä / 2030 mennessä	Korkea prioriteetti, 5 vuoden sisällä / 2030 mennessä	Maankäytön ratkaisu, ei korkea prioriteetti 5-10 vuotta / 2030-2035	Korkea prioriteetti, 5 vuoden sisällä / 2030 mennessä	Ei korkea prioriteetti	Korkea prioriteetti, 5 vuoden sisällä / 2030 mennessä	Korkea prioriteetti

Työpajan materiaalit - Liikennejärjestelmäsuunnitelman taustamateriaalia

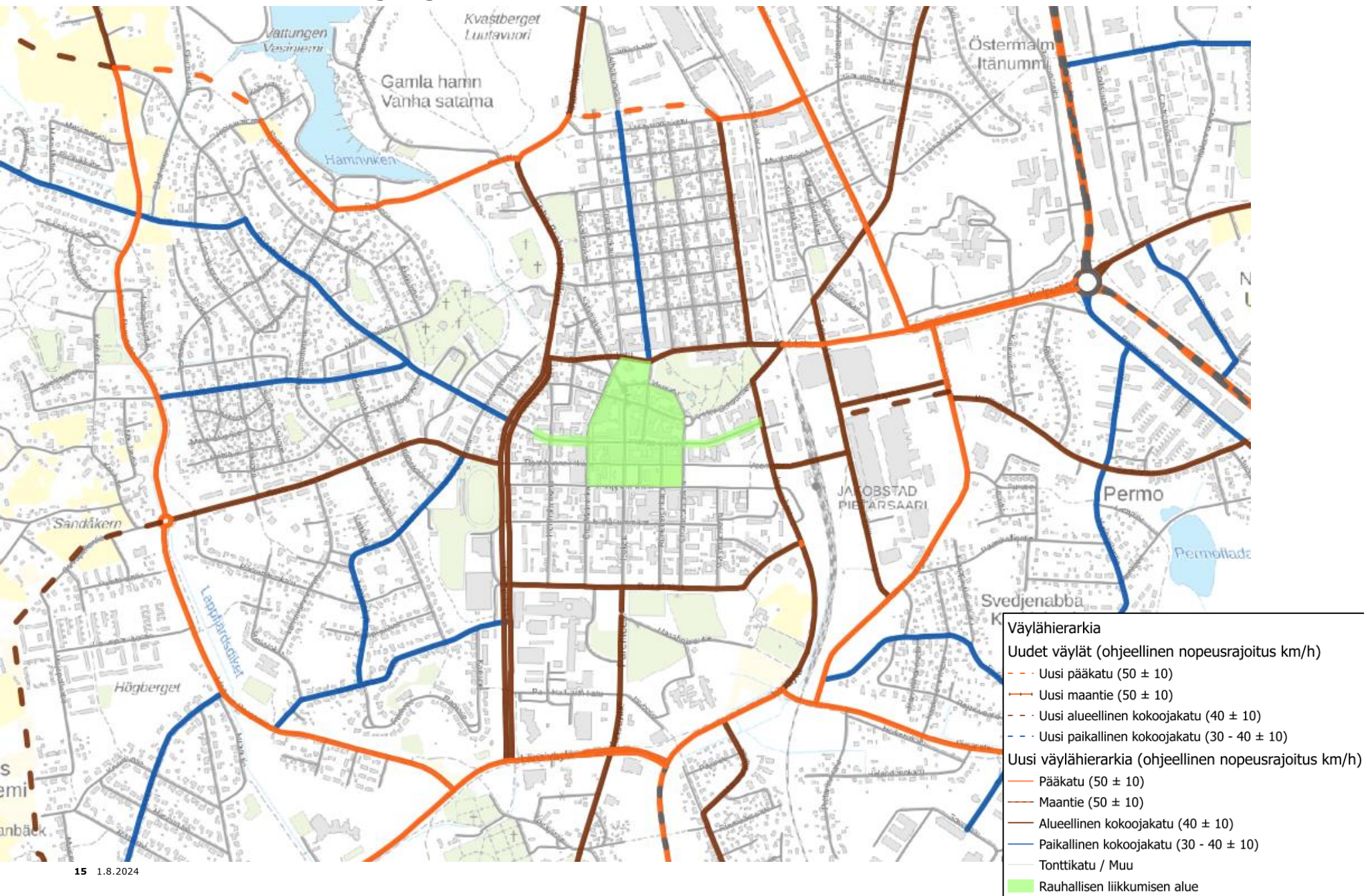
Maankäytön ja väestökehityksen vaikutukset, 2021-2040



- Ei ongelmia välityskyvyyssä keskusta-alueella
- Liikennemäärän arvioitu kasvavan keskustassa Otto Malmin kadulla



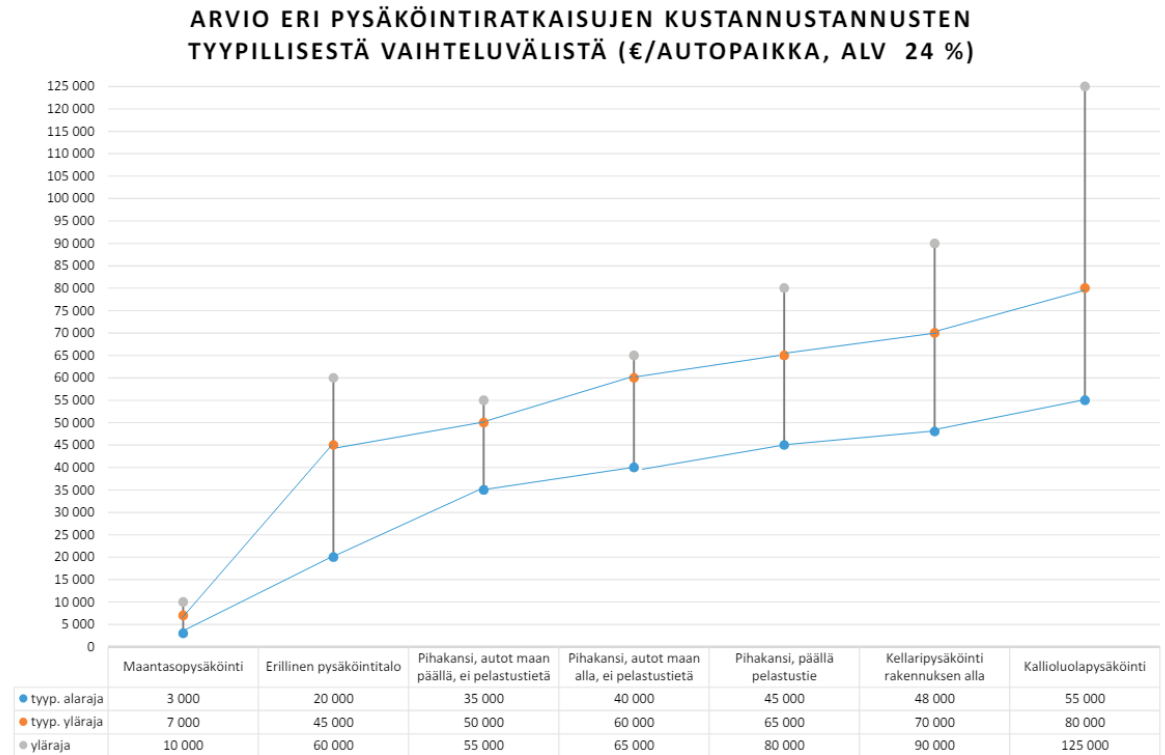
Pietarsaaren liikennejärjestelmäsuunnitelma



Rakenteellisen pysäköinnin kustannukset (RAKLI)

Kustannuksia on arvioitu RAKLI:n (2015) Selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista -selvityksen pohjalta.

https://www.rakli.fi/wp-content/uploads/2019/06/kaavamaaraysten_kustannusvaikutukset_raportti_nettires.pdf



Kuva 6. Arvio eri pysäköintiratkaisujen kustannusten tyypillisestä vaihteluvälistä (€/autopaikka, alv 24 %).

Keskitetyn pysäköinnin toimivuuteen vaikuttavat tekijät (Auerma, 2021)

Edellytyksiä

- Uudisrakentaminen, jotta voidaan kattaa pysäköinnin rakentamisen kuluja
- Sekoittunut maankäyttö, joka tulee vuorottaiskäyttöä
- Tiivis kaupunkiympäristö
- Vähäinen määrä ilmaista pysäköintiä

Oleellista

- Hyvät kestävien kulkumuotojen yhteydet

Työn havaintoja

- Maanpäällisen p-laitoksen optimaalinen koko: 400-500 ap, jotta kustannukset autopaikkaa kohden maltilliset
- Asunnon etäisyys p-laitoksesta oltava mieluusti korkeintaan 300 m
 - 400-500 m mahdollisia tietyin rajoittein

Keskitetyn pysäköinnin kannattavuuteen vaikuttaa erityisesti

- Rakennusoikeuden hinta
- Autopaikkojen toteuttamiskustannukset
- Pysäköintipaikkojen myyntihinnat
- Rakennusliikkeen katteet

LIITE 3: TOIMENPIDEOHJELMAN LIITTEET

Pysäköintiyhtiön perustaminen -liitteet

Esimerkkejä pysäköinnin hallinnosta muualla

Tampere (Finnpark Oy)

Konserni on Tampereen kaupungin 100 % omistuksessa. Pysäköintiliiketoiminta jaettu Finnpark Pysäköinti Oy ja Moovy Oy yhtiöihin. Suorat kiinteistöomistukset eli esim. pysäköintilaitokset on yhtiötetty kiinteistöyhtiöiksi ja toimitilavuokraus on myös eriytetty omaksi yhtiökseen. Yhtiö toimii osana kaupungin laajoissa kaupunkikehityshankkeissa, kuten asemakeskuksessa ja keskustan maanalaisissa pysäköintilaitoksissa. Yhtiö vastaa myös kaupungin hallinnoimien kadunvarsipaikkojen sekä pysäköintialueiden maksuautomaateista. Moovy-yhtiö operoi myös joitakin kaupunkikonsernin ulkopuolisten tahojen omistamia pysäköintilaitoksia.

Jyväskylä (Jyvä-Parkki Oy)

Yhtiön on Jyväskylän kaupungin 100 % omistuksessa. Yhtiön yhtenä toiminnallisena tavoitteena on osallistua kaupunkikehityshankkeisiin. Yhtiöllä on ainakin yksi kokonaan omistuksessaan oleva kiinteistöosakeyhtiö muotoinen pysäköintilaitos, jossa on myös liike- ja toimistotiloja. Lisäksi yhdessä kiinteistöosakeyhtiössä osaomistajana toimii yksityinen yritys. Pysäköintiyhtiön tavoitteeksi on asetettu, että yhtiön tulee hoitaa investointimenonsa ilman kaupungin lisäpanostuksia.

Hämeenlinna (Hämeenlinnan pysäköinti Oy)

Yhtiö on 100 % Hämeenlinnan kaupungin omistama ja se operoi kaupungin pysäköintialueita sekä laitoksia. Lisäksi yhtiö hallinnoi kaupungin asukas- ja yrityspysäköintilupia. Kadunvarsipaikkoja hallinnoi Hämeenlinnan kaupunki.

Vaasa

Kaupungin pysäköintipolitiikassa on linjattu, että kaupunki perustaa pysäköintiyhtiön, jolle maksullisten pysäköintialueiden sekä kadunvarsipaikkojen operointi siirretään. Laitosten rahoitus on tarkoituksella järjestää pysäköintipaikkojen käytöstä saatavilla tuotoilla. Lisäksi pysäköintipolitiikka linjaa, että pysäköintiyhtiö maksaa kaupungille maanvuokraa kadunvarsipaikoista, joiden kunnossapito säilyy kaupungilla. Ennen yhtiöittämistä kaupungin on laadittava ulkopuolinen selvitys sen taloudellisista sekä juridisista edellytyksistä. Keväällä 2024 yhtiötä ei ole vielä perustettu.

Lahti (Lahden pysäköinti Oy)

Lahden Pysäköinti Oy on kaupungin kokonaan omistama tytäryhtiö, joka omistaa muutaman pysäköintitalon sekä on vuokrannut operoitavakseen joitakin. Yhtiön toimialana on kehittää pysäköintimahdollisuuksia Lahden kaupungissa ylläpitämällä, rakennuttamalla tai vuokraamalla pysäköintitaloja ja -paikkoja. Yhtiö hoitaa myös kadunvarsi ja aluepysäköinnin operoinnin.

LIITE 3: TOIMENPIDEOHJELMAN LIITTEET

Pysäköintinormien päivittäminen -liitteet

Pysäköintinormit muissa kaupungeissa

	Tampere	Turku	Helsinki (päivitys tulossa)	Oulu	Jyväskylä	Vaasa
Peruskoulut ap / kem2	Väh. 7 ap	Hankekohtainen	1 / 500-700	Toimistot 1 / 50-85	1 / 150-300	Julkiset rakennukset: 1 / 100
Asuminen (Kerrostalot) ap / kem2	1 / 90-150 Opiskelija-asunnot: 1 / 230-300	1 / 85-140 Opiskelija-asunnot: 1 / 170-230	1 / 100-150 Opiskelija-asunnot: Ei velvoitetta tai 1 / 400	1 / 120-210	1 / 85-170 (ydinkeskusta 1/400, jos yleinen pysäköintilaitos)	1 / 85-100 Opiskelija-asunnot: 1 / 120-200
Työpaikat (toimistot) ap / kem2	1 / 60-120	1 / 60-140	1 / 60-500	Toimistot 1 / 50-85	Liiketilat 1 / 70-200	1 / 50-70
Liiketilat (kauppa) ap / kem2	alle 2000 kem2 • 1 / 60-120 yli 2000 kem2 • 1 / 50-100	1 / 60-120 Ydinkeskustan kävelyvyöhyk- keellä ei minimiä.	1 / 60-200	Lähikauppa: 1 / 50-85 Muu päivittäistavara- kauppa: 1 / 25-70	Liiketilat 1 / 70-200	1 / 50-70
Joustot	Täydennysrak. hankkeet tietyin ehdoin, nimeämättömyys, yhteiskäyttöauto, rakenteellinen pysäköinti, autoton tai vähäautoinen tontti	Yhteiskäyttöauto, nimeämättömyys ja vuorottaiskäyttö, normia laajempi ja laadukkaampi pyöräpysäköinti	Täydennysraken- nushankkeet tietyin ehdoin, yhteiskäyttöauto, paikkojen nimeämättömyys ja vuorottaiskäyttö	Vuokratalo, normia laajempi ja laadukkaampi pyöräpysäköinti, keskitetty pysäköinti, yhteiskäyttöauto	Yhteiskäyttöauto	Yleiseen pysäköintilaitokseen sijoittaminen vapaaksiostoperiaat- teella

Pysäköintinormin joustotekijät muualla 1/2

Tampereella sovelletaan lievempää normia, jos etäisyys raitiotiepysäkille tai juna-asemalle on alle 500 m. Pysäköintipaikkoja saa toteuttaa enintään 120 % normin mitoituksista. Yhteiskäyttöautolla voi vähentää velvoitetta 5 ap, mutta kuitenkin max. 10 % normista. Keskustan täydennysrakennushankkeissa velvoitepaikkoja voidaan toteuttaa tapauskohtaisesti 20 % vähemmän ja sosiaalisessa asuntotuotannossa 30 % vähemmän, jos paikat toteutetaan rakenteelliseen pysäköintiin nimeämättömänä vähintään 30 paikan kokonaisuutena. Velvoitepaikkojen yhteenlaskettu vähennys voi olla enintään 30 %.

Turussa pysäköinnin tehostamistoimenpiteillä voi pienentää velvoitetta, mutta velvoitepaikkoja tulee kuitenkin toteuttaa vähintään 75 %. Pysäköintipaikkojen nimeämättömyydellä voi alentaa velvoitetta 5-10 % riippuen p-laitoksen koosta ja vuorottaiskäytöllä sekä nimeämättömyydellä vähennys voi olla 10-20 %. Yhteiskäyttöautolla voi vähentää 5 ap, joka saa olla enintään 10 % velvoitemäärästä. Laadukkaalla pyöräpysäköinnillä on mahdollista vähentää 1 ap per 10 pp-paikkaa, mutta korkeintaan 5-10 % velvoitteen kokonaismäärästä.

Helsingissä velvoite on lievempi joukkoliikenteen runkolinjojen pysäkkien läheisyydessä hieman vaihdellen noin 300-900 m etäisyyksillä. Kaupungin sekä ARA vuokra-asuntojen osalta sovelletaan 20 % vähennystä. Opiskelija-asuntojen osalta autopaikkavelvoitetta ei synny. Alle 1200 kem2 täydennysrakennushankkeissa velvoitetta ei synny, mutta ylittävältä osalta sovelletaan normaalia velvoitetta. Alle 600 m etäisyydellä raideliikenteen pysäkestä voidaan soveltaa 5 % ap velvoitteen vähennystä, jos pyöräpysäköinti toteutetaan normia laadukkaammin. Yhtä yhteiskäyttöautoa kohden voidaan vähentää 5 ap, mutta korkeintaan 10 % kokonaismäärästä. Vähintään 50 paikan keskitetyllä pysäköinnillä voidaan vähentää velvoitetta 10 %, jos paikat ovat nimeämättömiä. Yli 200 paikan kokonaisuuksilla vähennys on 15 %. Kaupungin sekä ARA vuokra-asuntojen osalta yhteenlaskettu vähennys voi olla enintään 40 % ja muun asuntotuotannon osalta enintään 25 %.

Pysäköintinormin joustotekijät muualla 2/2

Oulussa pysäköintivelvoitteen yhteenlaskettu vähennys voi olla vuokrakohteessa enintään 40 % ja muissa kohteissa 25 %. Sijainnista riippuen vuokratiloiteeseen on mahdollista toteuttaa 20-30 % vähemmän velvoitepaikkoja. **Laadukkaalla pyöräpysäköinnillä** voidaan vähentää velvoitetta 5-10 % ja normin vaatimuksia suuremmalla pyöräpysäköintipaikkamäärällä vähennys voi olla 10 %. Keskitetyllä pysäköinnillä vähennys on nimikoimattomuuden osalta 10-20 % ja vaihtoehtoisesti vuorottaispysäköintiä sovellettaessa 20-30 %. Yhdellä **yhteiskäyttöautolla** voidaan korvata 5 ap, mutta enintään 10 % kokonaismäärästä. Ydinkeskustan täydennysrakentamisessa velvoitetta voidaan vähentää tapauskohtaisesti 20 % ja vuokra-asuntotuotannon osalta 30 % tietyin ehdoin.

Jyväskylässä ydinkeskustassa pysäköinnin velvoitepaikat voidaan osoittaa yleisiin p-laitoksiin, jolloin voidaan soveltaa huomattavasti kevyempään normia. Tietyillä alueilla normista huolimatta riittää 1 ap asuntoa kohden. Yhteiskäyttöautolla voi vähentää 5 ap velvoitepaikoista, mutta vähennys saa olla enintään 30 % koko velvoitteesta. Lisäksi muutamalla erityisalueella pysäköintinormit määritellään tapauskohtaisesti.

Vaasassa on linjattu, että suojeltavien rakennusten, opiskelija-asuntojen, palveluasumisen sekä julkisten rakennusten osalta pysäköintinormeja voidaan soveltaa, jolloin niitä tarkastellaan tapauskohtaisesti. Lisäksi keskustan täydennysrakentamisessa voidaan poiketa velvoitteesta, jos rakentaminen tapahtuu nykyisen vaipan sisällä tai vähäisesti kattoa muokaten ja paikkamäärä ei ole alimitoitettu. Velvoitepaikkojen osalta voidaan käyttää vapaaksiostoperiaatetta, jolloin osa kaavan määräämistä paikoista sijoitetaan yleiseen p-laitokseen. Vapaaksiostoperiaatetta sovellettaessa velvoitepaikkojen vähennys on 20 %.

Lahdessa joustotekijöinä on käytetty erityisen hyviä pyörien säilytys- ja huoltotiloja, jolloin vähennys on 5-15 % velvoitteen autopaikoista. Vastaavasti nimeämättömillä paikoilla keskitetyssä pysäköintilaitoksessa voi vähentää 15-25 %. Keskustan kävelyvyöhykkeen ulkopuolella vähennys on rakenteellisen pysäköinnin osalta 10 %, kun toteutetaan kansiratkaisulla ja 15 %, kun toteutetaan maanalaisena pysäköintilaitoksena. Yleisiin pysäköintilaitoksiin sijoitettuna vähennys on 25 % sijoitettujen paikkojen määrästä. Katutason näyteikkunallisia liiketiloja ei lasketa autopaikkoja mitoittaviin kerrosaloihin, mutta vähennys on enintään 10 % kokonaispaikkamäärästä. Yhteiskäyttöautolla voidaan korvata 5 ap per yhteiskäyttöauto, mutta enintään 10 % kokonaispaikkamäärästä. Yhteensä maksimivähennykset ovat 30 % toteutettavan rakennusoikeuden mukaisesta kokonaispaikkamäärästä.

Lähteet

- Keskitetyn pysäköinnin toimivuuteen vaikuttavat tekijät, Auerma, Riku (2021)
- Pietarsaaren liikennejärjestelmäsuunnitelma
- Pietarsaaren jalankulku- ja pyöräverkon kehittämisohjelma
- Kuntien yhteiskäyttöauto-opas, Väylävirasto (2019)

Making Future