



Pietarsaaren pysäköintistrategia

Sisällysluettelo

- 1. Johdanto**
- 2. Pysäköinti nykyisin**
- 3. Tulevaisuuden suuntaukset**
- 4. Tavoitteet**
- 5. Pysäköinnin kehittämisen toimenpidekokonaisuudet**
- 6. Jakelu- ja huoltoliikenteen toimenpidekokonaisuudet**
- 7. Vaikutukset**
- 8. Lähteet ja liitteet**



1. Johdanto

Tulevaisuudessa liikkuminen ja pysäköinti tulee muuttamaan muotoaan, kun keskustan katu ympäristöä kehitetään erityisesti viihtyisyys ja turvallisuus edellä sekä kaupunkilogistiikan näkökulmasta.

Pysäköintistrategia on keskeinen työkalu kaupungin maankäytönsuunnittelun mahdollistamisessa, elinkeinoelämän edellytysten turvaamisessa, ilmastopolitiikan toteuttamisessa sekä liikenteen tavoitteiden toteuttamisessa nykyhetkessä ja tulevaisuudessa. Strategia on laadittu osaksi laajempaa Pietarsaaren liikenne- ja ympäristösuunnitelmaa, joka luo suuntaviivat kaupungin kehittämiseksi tuleviksi vuosikymmeniksi. Pysäköinti on tärkeä osa liikenteen ja liikkumisen kokonaisuudessa.

Pysäköintistrategian tavoitteena on ohjata kaupunkikehitystä niin, että pidetään huolta elinvoimasta sekä edistetään laadukasta kaupunkielämää ja -ympäristöä ja ilmasto- ja hiilineutraaliustavoitteiden toteuttamista. Strategia koskee kaikkia kaupunkiympäristössä liikkuvia ja asioivia. Pysäköintistrategiassa on huomioitu toimintaympäristön tulevat muutokset ja tulevaisuuden megatrendit, jotka ohjaavat liikkumista ja pysäköintiä. Kantavana ajatuksena on ollut rakentaa kaikille käyttäjille toimivaa ja elinvoimaista Pietarsaaren keskustaa.

Työn aikana toteutettiin asukaskysely, keskustayrittäjien haastatteluita sekä järjestettiin esittelytilaisuus päättäjille.

Työ laadittu AFRY Finland Oy:n toimesta. Työstä vastasivat Laura Mansikkamäki, Julia Wasenius, Jarkko Rantala, Maarit Suomenkorpi ja Samu Kantola. Työtä ohjasivat Pietarsaaren kaupungilta Harri Kotimäki, Johan Enlund, Sören Öhberg, Christer Tonberg, Gustav Simons, Jyrki Karjalainen ja Mika Hakosalo (05/2024 asti).



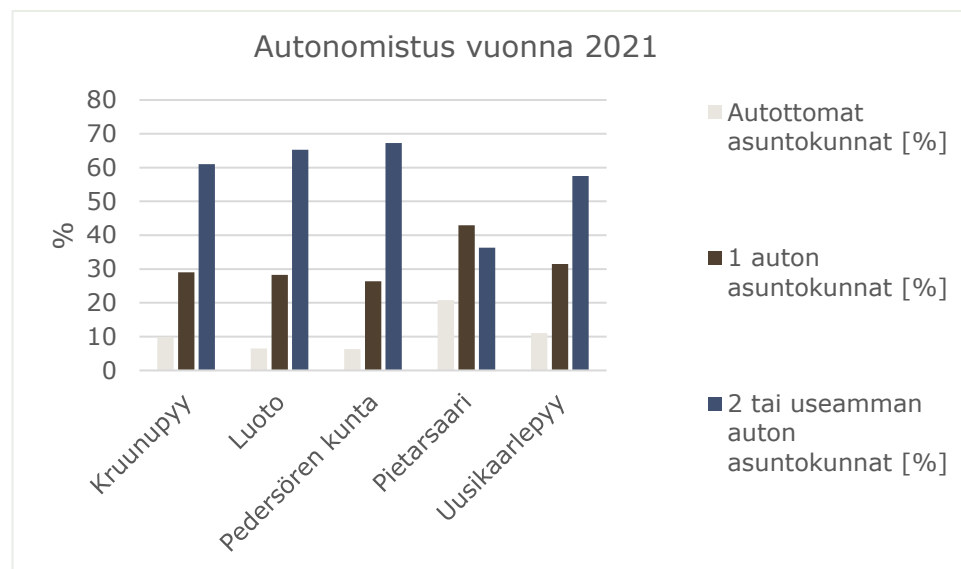
2. Pysäköinti nykyisin

Lähtökohdat

Pysäköinnin tarpeeseen vaikuttaa suoraan autoilun määrä, mutta taustalla on monia muitakin tekijöitä. Toimintojen sijoittuminen sekä ihmisten asenteet ja tottumukset eri kulkutapojen käyttöön ohjaavat käytöstä.

Pietarsaari on seudun keskeinen työpaikka- ja asiointikohde, johon tullaan laajalta alueelta. Kesäisin kaupungissa järjestetään paljon tapahtumia, jotka keräävät kävijöitä koko Suomesta. Pietarsaari on myös vireä kaupunki, jossa on nykyisin hieman alle 20 000 asukasta. Vuodelle 2040 ulottuvan väestöennusteen mukaan asukasmäärä on hienoisessa laskusuunnassa. Vuonna 2022 Pietarsaarella oli 11 158 työpaikkaa, ja luku kasvoi 2 % edellisvuoteen nähden. Työpaikkamäärä on pysynyt suhteellisen tasaisena edellisen kymmenen vuoden ajan.

Autonomistus on Pietarsaarella yleisempää, kuin koko maassa keskimäärin, mutta vähäisempää kuin koko Pohjanmaan maakunnassa tai naapuruskunnissa. Pietarsaarella on 571 henkilöautoa 1000 asukasta kohden kun koko Pohjanmaalla vastaava luku on 630 ja koko maassa 548. Vuonna 2001 autottomia asuinkuntia oli noin 21%. Osuus on noin 10% pienempi kuin koko maassa keskimäärin, mutta naapuruskuntiin verrattuna Pietarsaarella on huomattavasti enemmän autottomia asuinkuntia ja myös 2 tai useamman auton omistus on vähäisempää. Trendinä on havaittavissa, että autottomien asuinkuntien määrä vähenee ja useamman auton omistajat yleistyvät. Trendi on jyrkempi kuin maassa keskimäärin. Autottomien kotitalouksien määrä on suurimmillaan keskustassa ja omistettavien autojen määrä kasvaa, kun etäisyys keskustaan kasvaa.



Lähde: Tilastokeskus

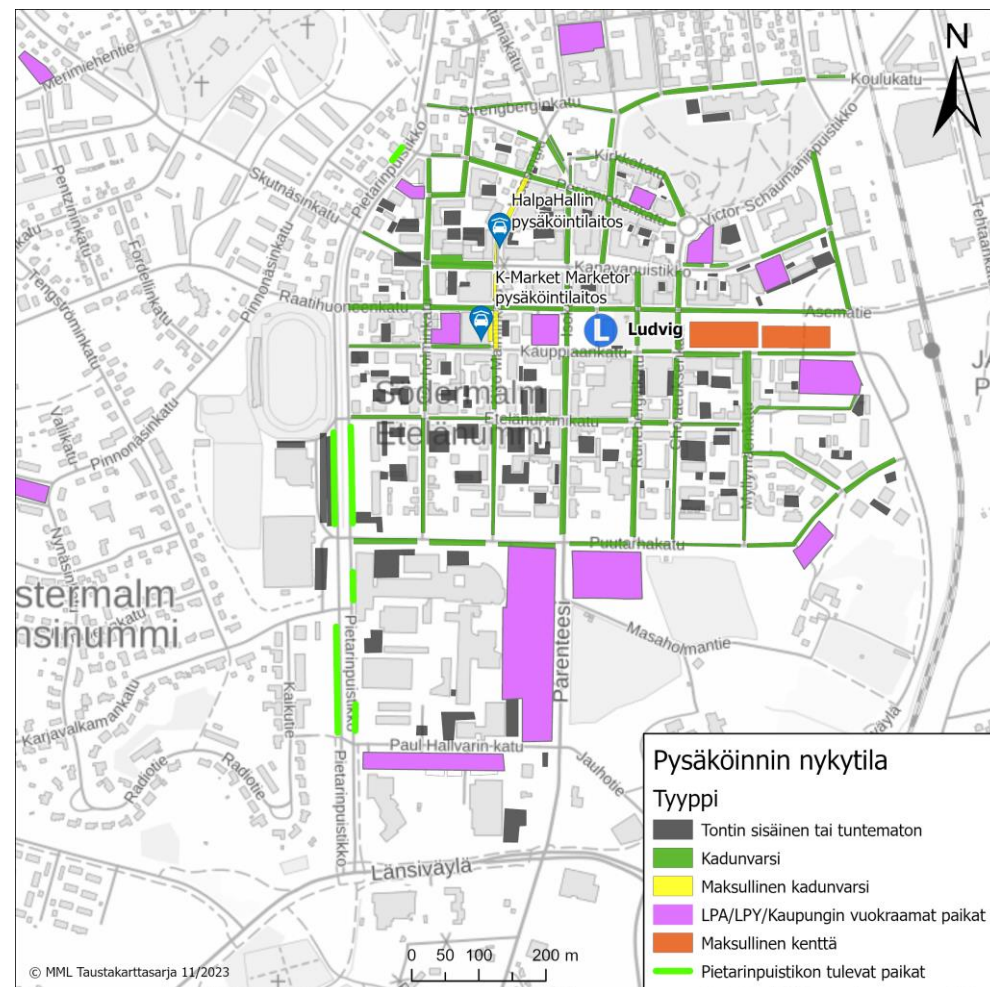
Pysäköintipaikat nykyisin

Pietarsaaren keskusta-alueella on yhteensä nykyisin noin 3 800 autopaikkaa. Paikoista kadunvarressa on noin 40 % (noin 1 540kpl), joista suuri osa on aikarajoitettuja, mutta myös maksullisia sekä rajoittamattomia paikkoja löytyy.

Keskustan pysäköintialueilla (LPA/LPY) on noin 560 paikkaa. Näistä suurin osa on varattu/vuokrattu kiinteistöjen käyttöön ja valtaosa sijoittuu keskustan eteläpuolelle, mutta alueita on myös keskustan pohjoisosassa. Nykyisin suosituimpia pysäköintialueita keskustassa on Maria Malmin kenttä. Lisäksi keskustassa on noin 1 300 paikkaa tonttien sisäisessä käytössä.

Keskustassa on kolme pysäköintilaitosta. Maksulliseen maanalaiseen pysäköintilaitos Ludvigiin on ajo Kauppiaankadulta. Siellä on 218 paikkaa. Halpahallin pysäköintilaitoksessa on noin 50 paikkaa, joista noin puolet ovat Halpahallin asiakaskäytössä ja loput asukaskäytössä. K-Market Marketor on tammikuussa 2024 suljettu, mutta kiinteistön piha jää jatkossakin pysäköintikäyttöön.

LE-pysäköintipaikkoja on katu-alueella noin 26 kpl. Paikkoja on hyvin kävelykadun läheisyydessä mm. Isokadulla, Raatihuoneenkadulla ja Otto Malminkadulla, mutta monet paikoista ei täytä ohjeistuksen mukaisia mittoja (3,6x5,0 m) eikä niiden ympärillä oleva katualue ole kaikissa kohteissa esteetöntä. Sähköauton latauspisteitä on Asematien ja Kauppiaankadun välisellä ns. Maria Malmin kentällä (2 paikkaa), Kauppiaankadulla Raatihuoneen tontilla (2 paikkaa) sekä P-Ludvigissa (2 paikkaa).



Pysäköinnin järjestämisen käytännöt

Pietarsaaren keskusta-alueella on kolmen eri aikarajoituksen pysäköintipaikkoja; 30 minuutin, 1 tunnin ja 2 tunnin paikkoja. 30 minuutin paikkoja on varsin vähän ja ne sijoittuvat aivan ydinkeskustaan. Pysäköintirajoitusten asettamisen taustalla on nykyisin ollut erityisesti katujen tilanahtaus mutta varsinaista vyöhykkeisyyttä taustalla ei ole ollut.

Maksullisia paikkoja kadunvarressa on tällä hetkellä Otto Malminkadun varrella.

Kaupunki vuokraa yksityisille (yritykset, palvelut, asuinkiinteistöt) pysäköintipaikkoja yleisiltä pysäköintialueilta. Suurin alue on ammattikoulu Optiman pysäköintialue. Pienempiä alueita on ympäri keskusta-aluetta ja myös sen ulkopuolella. Pysäköintialueilla on myös maksullista lyhytkestoista pysäköintiä.

Lisäksi Pietarsaassa on käytössä vapaaksi osto –käytäntö. Vapaaksi oston kautta kiinteistön omistaja voi osittain tai kokonaan vapautua velvoitteestaan järjestää ja sijoittaa autopaikat asianomaiselle rakennettavalle tontille. Tällöin asunto- tai kiinteistöosakeyhtiö ostaa itsensä vapaaksi pysäköinnin järjestämisvelvoitteesta maksamalla pysäköintipaikkojen rakentamiskustannukset. Kaupunki sitoutuu järjestämään tarvittavat autopaikat kiinteistön käyttöön kohtuulliselta etäisyydeltä.

Vapaaksi ostettuja paikkoja Pietarsaassa on annettu vain Fastighets Ab Allegrolle (kiinteistöosakeyhtiö). Paikkoja 134 kpl ja ne sijoittuvat Puutarhakadun, Kauppiaankadun, Myllymäenkadun ja Pietarinpuistikon väliselle alueelle. Pysäköintilupa oikeuttaa pysäköimään keskustassa C-alueella rajoitusta pidemmäksi aikaa. Lisäksi Kotihoidon asiakastyöhön kaupungin alueella on annettu hemvården-kortteja 85 kpl, joissa on sama periaate kuin vapaaksi ostetuissa paikoissa.

Pietarsaassa järjestetään varsinkin kesäaikaan tapahtumia, joissa pysäköinti on merkittävässä roolissa. Jaakon päivillä oli vuonna 2023 noin 90 000 kävijää. Tapahtuma-alue levittyy laajasti ympäri kaupunkia mm. torille ja kävelykadulle. Sirkukset ja tivolit järjestetään Puutarhakadun ja Parenteesin kulmauksessa olevalla Messukentällä. Talvisin Messukentällä on luistinrata. Konsertteja ja jalkapallopelejä järjestetään Pietarinpuistikon länsipuolella olevalla Keskuskentällä. Lisäksi kaupungissa järjestetään markkinoita torilla sekä konsertteja Campus Allegrossa.

Tapahtumien aikaiseen pysäköintiin on hyödynnetty Maria Malmin, Optiman, Messukentän ja Pietarinpuistikon pysäköintipaikkoja (sis. Tellushallin paikat). Myös toriparkki Ludvigia hyödynnetään tapahtumapysäköintiin, varsinkin torin tapahtumien aikaan, mutta sinne ei toistaiseksi ole erityisemmin ohjattu tapahtumapysäköintiä.

Pysäköinnin käyttöaste

Pysäköintiä käytiin tutkimassa maastokatselmuksin 7.-8.11.2023 päivällä klo 10-13 välillä sekä yöllä klo 22-01 välillä. Maastokatselmuksen aikaan Pietarinpuistikko oli rakennustyömaana, joten sen tulevien pysäköintipaikkojen käyttöastetta ei voitu selvittää.

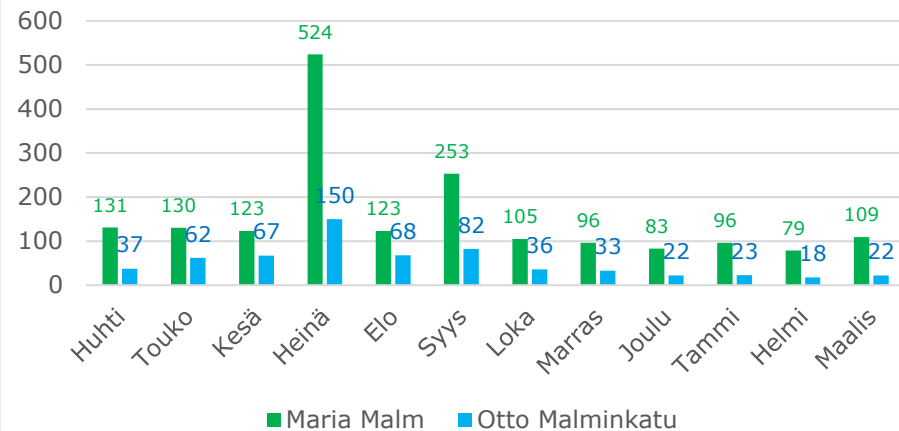
Päivällä kadunvarsipysäköinti on paikoin tukkoista, mutta kokonaisuutena paikkoja oli yli tarpeen. Yksittäisiä täyden kapasiteetin kohteita on päiväaikaan mm. kävelykadun ja torin ympäristössä, mutta kohtuullisen kävelymatkan päästä löytyi pysäköintipaikkoja jokaiselle tarvitsevalle. Päivällä kadunvarren pysäköintipaikoista oli käytössä noin 726 eli puolet.

Yöaikaan kadunvarsipysäköinti oli todella vähäistä ja pysäköintiä oli lähinnä asuintalojen tonteilla tai niiden välittömässä läheisyydessä. Yöllä käytössä oli noin 188 paikkaa, joka on alle 15 % paikoista. Taivaanvuorenkadulla sekä Otto Malminkadun eteläpäässä kadunvarsipaikat olivat noin puolillaan myös yöllä. Seuraavalla sivulla on esitetty kartalla pysäköinnin käyttöaste tarkasteluajankohtana.

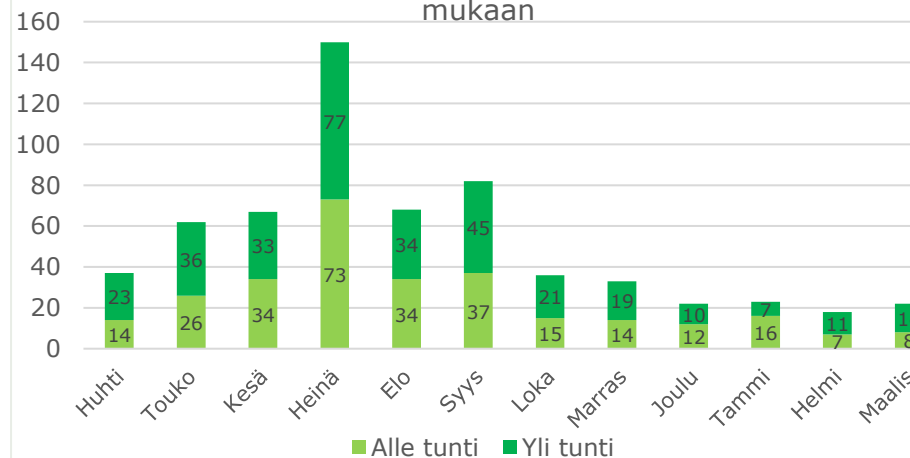
Ludvigissa on noin 80 pysäköintitapahtumaa päivässä, mikä on alle 50% nykyisestä pysäköintikapasiteetista (211 kpl).

Maria Malmin kentän sekä Otto Malmin kadun maksullisilla paikoilla selvästi suosituin pysäköintikuukausi on heinäkuu. Suosiota selittävät erityisesti kesätapahtumat kuten Jaakonpäivät. Ylipäänsä sulan maan aika on kadunvarren maksullisen pysäköinnin osalta suosituinta aikaa ja talvisin on hiljaisempaa.

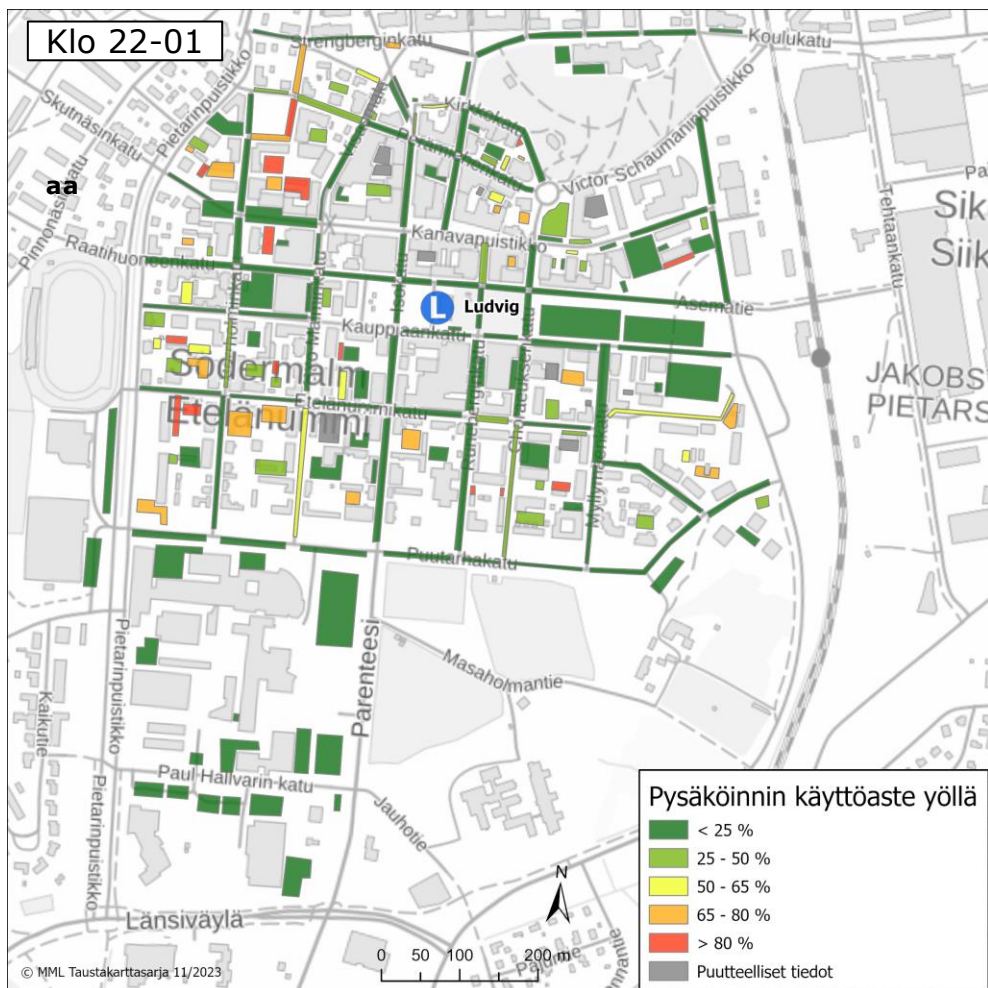
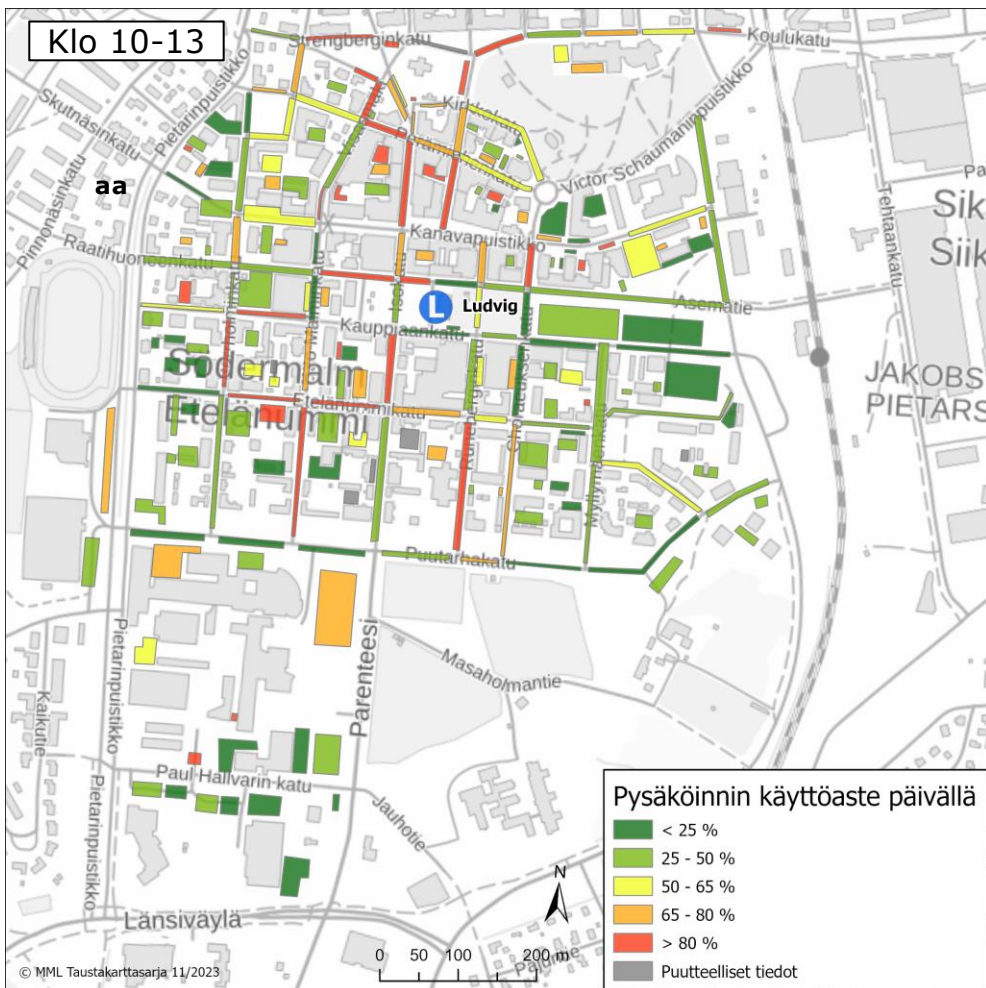
Myytyjen lippujen määrä 2022 - 2023



Otto Malminkadun pysäköintimäärät keston mukaan



Pysäköinnin käyttöaste päivällä ja yöllä 7.-8.11.2023



Huolto- ja jakeluliikenne

Pietarsaaressa on tunnistettu joitakin huolto- ja jakeluliikenteen kannalta haastavia kohtia, kuten torin ympäristö sekä Strengberginkadun ja Koulupuiston välinen risteys. Myös Koulukadun varrella on jakeluliikenteen kannalta hankalaksi koettuja kohteita. Samoin Halpahallin tavaraliikenteen operoinnin Kanavapuistikon ja Perämiehenkadun välillä on koettu ajoittain haastavaksi. Pietarinpuistikon korjaustoimenpiteiden ennakoidaan muuttavan ajoreittejä tavaraliikenteen kannalta ahtaammiksi. Lisäksi yksittäisistä kohteista esimerkiksi koulujen ruokakuljetuksissa on koettu haastavaksi päästä kuormanpurkupaikoille. Siten **jakelu- ja huoltoliikenteen tarkastelut on perusteltua ottaa osaksi keskusta-alueen pysäköintistrategiaa ja pysäköintiratkaisujen kehittämistä.**

Kokonaisuutena Pietarsaaren keskusta-alueen jakeluliikenne on melko toimiva, mutta jonkin verran ongelmalliseksi on koettu lyhytaikainen pysäköinti paketti- ja kuorma-autoilla tavaroiden noutoa ja toimitusta varten. Toimitusten frekvenssissä, aikatauluttamisessa tai tarpeessa ohjata jakeluliikennettä keskusta-alueella ei kuitenkaan ole odotettavissa merkittäviä muutoksia. Pääsääntöisesti logistiikka toimii keskusta-alueella hyvin mahdollisiin ongelmakohtiin sopeutuen varsinkin kaupunkiseuduilla, joissa liikennemäärä ei aiheuta itsessään saavutettavuushaasteita.

Pietarsaaressa jakeluliikenne keskittyy nykyisin Siikaluodon markettien alueelle sekä kaupan kuljetusten että pakettiliikenteen osalta. **Verkkokaupan kasvutrendin mukaisesti pakettiliikenne tulee tämänhetkisestä kehityksen tasaantumisesta huolimatta kasvamaan ja tarve siihen liittyvien logistiikkarakenteiden kehittämiseen kasvaa.** Eri logistiikkajärjestelmien pakettiautomaatteja pyritään sijoittamaan asukkaiden luontaisten kulkureittien ja asiointikohteiden läheisyyteen, mutta saattaa olla tarpeen tarkastella keskusta-alueen jakeluakin tältä osin, että löydetäänkö uusia vähäpäästöisiä keskusta-alueen asukkaita ja toimijoita palvelevia sekä keskusta-alueen elinvoimaisuutta lisääviä kokonaisratkaisuja.

Kaupungin ja kaupunkiliikenteen päästövähennystavoitteet ovat tulevaisuudessa yhtenä ohjaavana tekijänä. Yritysten päästöraportoinnin laajeneminen koskemaan yhä enemmän myös logistiikkaa suuntaa kiinnostusta toimitusketjutason päästöjen seurantaan ja vähentämiseen. Jakeluliikenne on logistiikassa nopeimmin sähköistyvä osa-alue ja kun siihen liitetään erilaiset mikroluokituksen lähijakeluratkaisut, mahdollisuudet kehittämiseen ovat hyvin monipuoliset ja kiinnostavat.

Tyytyväisyys pysäköintiin 1/3 - asukaskysely

Työn aikana kysyttiin Pietarsaareissa asuvien ja siellä liikkuvien näkemyksiä pysäköinnistä. Kysely toteutettiin 22.12.2023 - 4.2.2024 välisenä aikana ja siihen saatiin 267 vastausta. Lisäksi tyytyväisyyttä pysäköintiin tiedusteltiin Jeppisgallupissa, johon saatiin 384 vastausta.

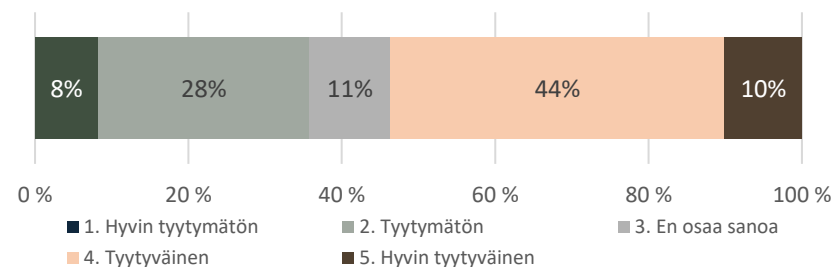
Kyselyn tulosten perusteella moni tulee keskustaan autolla vähintään muutaman kerran viikossa (85%). Suurin syy keskustassa pysäköimiseen oli alueen palveluiden käyttö. Yleisimmin pysäköitiin kadunvarteen (56%) tai maksuttomaan pysäköintihalliin (15%).

Yli puolet (54 %) vastaajista ilmoitti olevansa kokonaisuudessaan tyytyväinen tai hyvin tyytyväinen pysäköintiin Pietarsaaren keskustassa. Pysäköintipaikan löytäminen koetaan pääsääntöisesti helpoksi tai erittäin helpoksi. Kadunvarsipysäköinti ja pysäköintialueet koettiin pääsääntöisesti hyvänä ja toimivana.

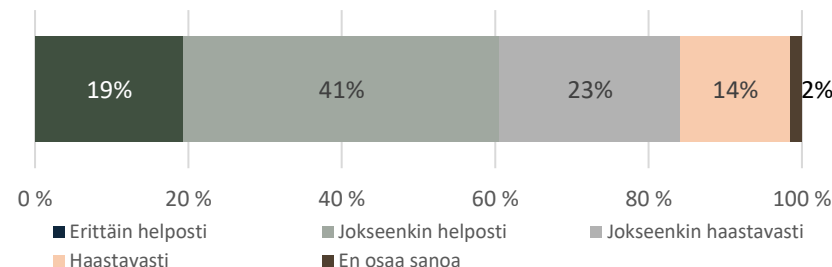
Kadunvarsipysäköinnin osalta oltiin tyytyväisiä paikkojen saatavuuteen arki-iltaisina ja viikonloppuisin. Arkisin päivällä kadunvarsipysäköintipaikan saatavuudessa on usean mielestä ongelmia (45%). Pysäköintialueiden osalta vastaukset olivat samansuuntaiset.

Yleisesti vastaajat hyväksyivät sen, että pysäköintipaikalta on hieman kävelymatkaa kohteeseen. Yli puolet (63 %) vastaajista piti noin 200-300 metrin matkaa hyväksyttävänä kävelyetäisyytenä pysäköintipaikan ja kohteen välillä. Vastaajista 39% olisi valmis keskitettyyn pysäköintiin, jos se parantaisi keskustan viihtyisyyttä.

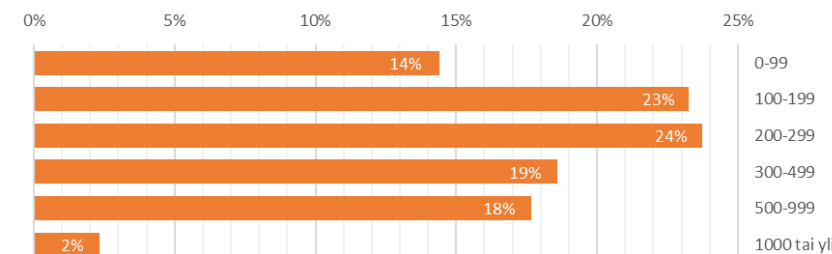
Kuinka tyytyväinen olet KOKONAISUUDESSAAN pysäköintiin Pietarsaaren keskustassa asteikolla 1-5. (n=257)



Kuinka helposti koet löytäväsi sopivan pysäköintipaikan keskusta-alueelta? (n=264)



Mikä on mielestäsi pisin hyväksyttävä kävelymatka pysäköintipaikalta kohteeseen? (m) (n=215)



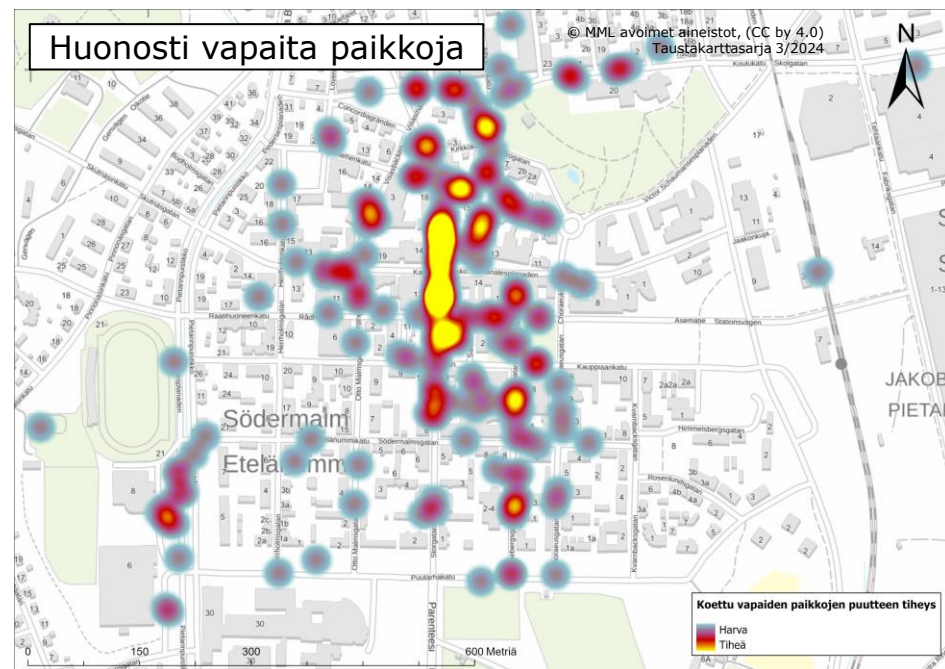
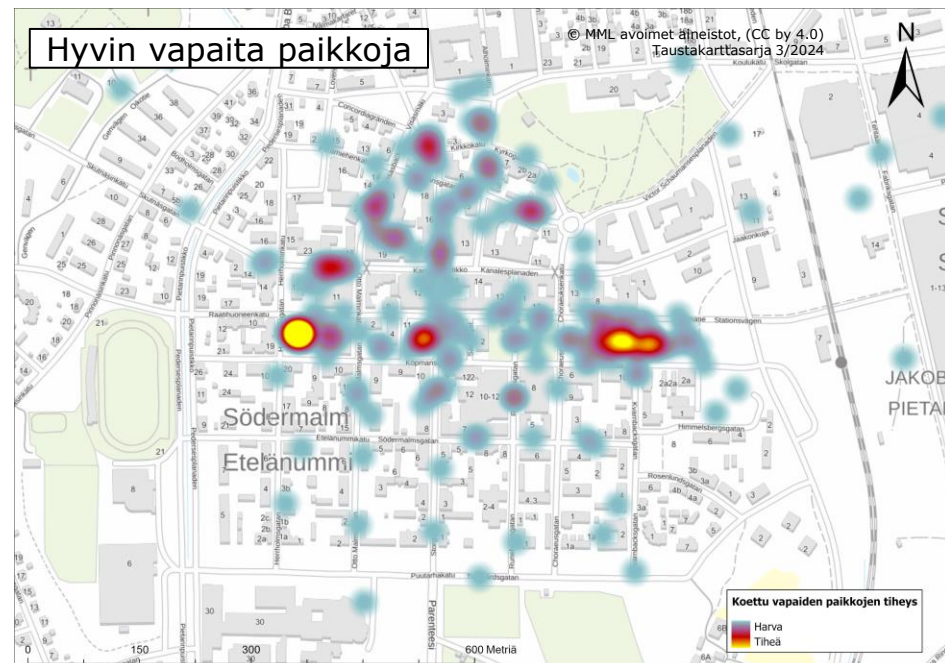
Tyytyväisyys pysäköintiin 2/3 - asukaskysely

Ongelmina kyselyssä nousivat esille erityisesti talvikunnossapito, kiekkopysäköinnin aikarajoitukset, ilmaisen pysäköinnin löytämisen haasteet, pysäköinninvalvonnan puute sekä pysäköinnin maksullisuus. Vastaajista moni oli tyytyväinen pysäköinnin nykytilanteeseen, mutta vähenevien paikkojen myötä tulevaisuus huolestutti.

Pysäköintipaikkoja kuitenkin koettiin olevan runsaasti vapaana etenkin Maria Malmin alueella ja keskustan länsiosan pysäköintialueella. Pulaa vapaista pysäköintipaikoista koettiin selvästi eniten Isokadulla, mutta toisaalta osa koskee myös siellä paikkoja olevan riittävästi.

Urheiluhallien osalta nostettiin esille otteluiden aikaiset haasteet sekä Tellus hallin eteläinen pysäköintialueen kehittämistarve. Torin alueelta esiin nousi pysäköinnin hinta sekä aikarajoitukset, jotka molemmat jakoivat mielipiteitä. Paikkamäärä koettiin myös riittämättömäksi. Maria Malmin pysäköintialuetta pidettiin epäsiistinä sekä epäselvänä. Lisäksi toivottiin alueen kehittämistä tai pysäköintihallin rakentamista. Isokadulle toivottiin viistopysäköintiä.

Esteettömien autopaikkojen tarvetta nousi eniten esille Isokadulla Kanavapuistikon liittymän molemmiin puolin. Muina kohteina nousi esille mm. Station 23 ympäristö, torialue, Kanavapuistikon itäosan pysäköintialueet, Otto Malminkadun liittymät Etelänummenkadulla ja Perämiehenkadulla. Sähköautojen latauspisteitä toivottiin varsin tasaisesti ympäri keskusta-aluetta.



Tyytyväisyys pysäköintiin 3/3 - yrityskysely

Työn aikana toteutettiin Pietarsaaren yrityksille kysely, jonka tavoitteena oli kartoittaa nykytilaa sekä hakea ideoita pysäköinnin kehittämiseksi erityisesti huolto- ja jakeluliikenteen näkökulmasta. Kysely toteutettiin 8.1.2024 - 4.2.2024 välisenä aikana, jolloin kysely avattiin noin 100 kertaa, mutta vastauksia saatiin 9 kpl. Osa vastaajista ei vastannut jokaiseen kysymykseen ja vastausmäärä oli valitettavan vähäinen.

Yrityksissä kävi omien arvioidensa mukaan kahdessa tapauksessa 0-5 asiakasta, kahdessa 10 asiakasta ja yhdessä 95 asiakasta. Vastanneista yrityksistä kuusi arvioi asiakkaiden saapuvan pääasiallisesti omalla autolla ja yksi vastasi asiakkaiden saapuvan pääasiallisesti jalan. Yritykset arvioivat ruuhka-ajoksi asiakkaiden näkökulmasta 9-16, 9-17, 10-16, 11-13, 13-16 sekä 15-17.

Kyselyyn vastanneet olivat pääosin tyytymättömiä pysäköintiin Pietarsaaren keskustassa (5kpl). Yksi oli tyytyväinen ja yksi hyvin tyytymätön. Kaikki vastanneet pitivät asiakaspysäköintiä aivan yrityksen läheisyydessä (etäisyys alle 100 m) tärkeänä tai erittäin tärkeänä. Yrityksen henkilökunnan pysäköintimahdollisuuksiin oli yksi vastaaja tyytyväinen. Neljän vastaajan mielestä mahdollisuudet olivat riittämättömät ja yksi ei osannut sanoa. Asiakaspysäköinnin ohjaamista keskitetysti hieman kauemmaksi yrityksen läheisyydestä vastusti kolme vastanneista. Kaksi kannatti varauksella keskitettyä asiakaspysäköintiä.

Huolto- ja jakeluliikenteen keskeisimpinä ongelmakohtina ja pullonkauloina mainittiin risteys Strengberginkadun ja Koulupuiston välillä osoitteet Koulukatu 11 ja Kauppatori 2 sekä Kaupungintalon/tupakkatehtaan pohjoispuolinen osa, jonka pysäköinti koettiin kaoottiseksi ja toimintaa haittaavaksi.

Lähes kaikki vastanneet (5kpl) arvioivat toimitusten ja noutojen määrän pysyvän samana tulevaisuudessa. Yksi vastanneista arvioi toimitusten ja noutojen vähenevän hieman. Vastanneet yritykset eivät tunnistanee frekvenssivaihtelua toimituksiin ja noutoihin liittyen esim. viikonpäivien tai vuodenaikojen mukaan. Tavarantoimitusten tapa oli vastanneista kolmella pakettiauto, kahdella henkilöauto, yhdellä kuorma-auto ja yhdellä polkupyörä.

Vastanneista kaksi kokivat lastauspaikkojen löytämisen jokseenkin haastavaksi, yksi haastavaksi, yksi jokseenkin vaivattomaksi ja kaksi ei osannut sanoa. Vastanneista kaksi sanoivat, ettei yrityksen toimituksia ole mahdollista ajastaa. Neljä ei osannut sanoa. Tavaraliikenteen reittien ohjaamisesta nykyistä enemmän esimerkiksi pysäköinnin keinoin kaksi oli eri mieltä ja kolme ei osannut sanoa.

Vastaajista kolme oli sitä mieltä, että lyhytaikaiseen pysäköintiin (tavarantoimitus/nouto) ei ole nykyisin riittävästi paikkoja. Yhden mielestä paikkoja oli riittävästi ja kaksi ei osannut sanoa. Kaksi vastaajista lisäisi lyhytaikaisen pysäköinnin paikkoja, vaikka se vähentäisi keskustan viihtyisyyttä. Kahden mielestä paikkoja ei tulisi lisätä viihtyisyyden kustannuksella ja kaksi ei osannut sanoa.

Tunnistettuja kehitystarpeita

Pysäköintijärjestelmä on osittain epälooginen aikarajoitusten, maksullisuuden ja ilmaisten paikkojen osalta. Erityisesti aikarajoitukset koetaan nykytilanteessa epäselvinä. Toisaalta aikarajoituksilla mahdollistetaan paikkojen riittävyys asiointipysäköinnille mutta on tarve selkeyttämiselle,

Autoliikenne keskustassa heikentää keskustan viihtyisyyttä ja turvallisuutta sekä vähentää jalankulun ja pyöräliikenteen käytettävissä olevaa tilaa. Nykyisin keskustassa asioivilla on vahva tottumus saada auto aivan palveluiden viereen. Lisäksi aivan ydinkeskustassa on pitkäaikaista asukkaiden ja työssäkäyvien pysäköintiä. Tilan jakaminen tasaisemmin myös pysäköintiratkaisuja kehittämällä parantaisi tilannetta.

Nykyisin talvikunnossapito rajoittaa kadunvarsipaikkojen käyttöä jonkin verran, kun lumia kasataan pysäköintiruutuihin. Lisäksi keskusta-alueen kapeat kadut ovat haastavia kuorman purkuun. Huolto- ja jakeluliikenteelle on paikoitellen huonosti tilaa. Tämä heikentää myös jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Pietarsaaressa on luontaista, että vuodenaikavaihtelut pysäköintitarpeessa ovat suuria. Nykyisin tapahtumien aikaiseen pysäköintiin ei ole selkeitä toimintamalleja, mihin suuret automäärät ohjataan tai voisiko liikkumista ohjata kestävämpään suuntaan.

Liikenteen sähköistymisen edetessä tarve latauspisteille kasvaa. Keskusta-alueella erityisesti pysäköintilaitoksissa tulee olemaan tarvetta suuremmalle kapasiteetille. Kiinteistöjen osalta tämä tulee etenemään myös regulaation myötä.



3. Tulevaisuuden suuntaukset

Megatrendit ja kehityskuvat

SITRA laatii joka vuodelle näkemyksen megatrendeistä. Megatrendit tarjoavat kokonaiskuvan kehityssuunnista, jotka kuvaavat muutoksen laajoja kaaria ja tuovat esiin ympärillämme tällä hetkellä korostuvia ilmiöitä. Megatrendien kautta voi ymmärtää tässä hetkessä tapahtuvia muutoksia ja pohtia, millaista tulevaisuutta haluamme itse olla rakentamassa. Niiden avulla ei voi ennustaa tulevaisuutta, mutta trendien kokonaiskuva toimii työkaluna ja keskustelupohjana ympäröivän maailman muutoksia tarkasteltaessa.

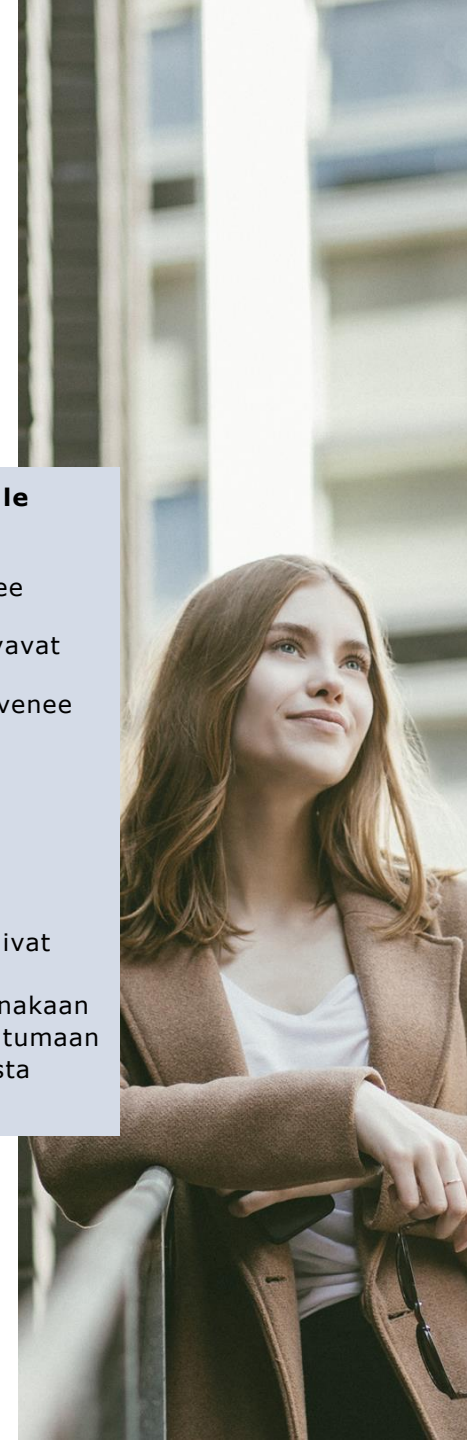
Liikenteen, pysäköinnin sekä huoltoliikenteen ja kuljetusten osalta vuoden 2024 megatrendit voivat tarkoittaa:

- **Vihreä siirtymä** ja kestävä kasvun tavoitteet vahvistuvat. Tarvitaan kestäviä ratkaisuja päästöjen vähentämiseksi **kohti hiilineutraalisuutta**. Myös asukkaiden ja yritysten arvoissa tapahtuu muutoksia kohti kestävyyttä.
- Erilaiset **palvelurakenteet muuttuvat** ja esim. tavaratoimituksiin liittyy yhä enemmän erilaisia palveluja. Kotipalvelujen kysyntä kasvaa ja se tulee myös huomioida pysäköinnissä. Esteettömyyden merkitys korostuu.
- **Digitalisaatio** etenee voimakkaasti ja prosessit sähköistyvät. Myös logistiikka on siirtymässä sähköisiin rahtikirjoihin (eFTI regulaatio) ja rajapintoihin. Tiedolla johtaminen ja ohjaaminen on entistä tärkeämpää. AI:n rooli eri prosessien kehityksessä korostuu. **Teknologinen kehitys** on voimakkaammin mukana uusien toimintamallien luomisessa. Teknologiajätit jatkavat kasvuaan ja lisäävät otettaan markkinoista.

SITRA:n megatrendit vuodelle 2024:

1. Luonnon kantokyky murenee
2. Hyvinvoinnin haasteet kasvavat
3. Demokratian kamppailu kovenee
4. Kilpailu digivallasta kiihtyy
5. Talouden perusta rakoilee

Useista ilmiöistä koostuvia kehityssuuntia, jotka kuvaavat globaalin tason kehitystä. Toimivat karttana kohti parempia tulevaisuuksia, vaikka eivät annakaan tarkkaa kuvaa mitä tulee tapahtumaan tai vastauksia yksityiskohtaisesta kehityksestä.



Pietarsaaren toimintaympäristön tulevia muutoksia



Megatrendeistä vihreät arvot ja liikenteen päästöttömyys on yksi tärkeä liikkumis- ja kuljetusratkaisuja ohjaava tekijä. Kuljetusvälineiden valikoima kasvaa ja uusien teknologioiden käyttö on yhä todennäköisempää. Vaihtoehtoihin käyttövoimiin varautuminen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen edellytysten parantaminen on tärkeää. Pietarsaaren tavoitteena on tiivistää keskustaa sekä tukea liikenteen sähköistymistä.



Väestön ikääntymisen myötä kotipalvelut ja yleensäkin palvelujen liittäminen kuljetettavaan tavaraan ovat kasvussa. Siten tarvitaan mahdollisuuksia pysäköintiin palvelujen toimittamisen ajaksi mahdollisimman lähellä kohdetta. Pietarsaaren keskustassa käydään paljon naapurikunnistakin asioimassa, minkä vuoksi lyhytaikaiseen pysäköintiin lähelle palveluita on tarve varata pysäköintipaikkoja jatkossakin. Liikuntaesteisten paikkojen tarjonta on varmistettava.



Digitalisaatio ja teknologioiden kehitys lisäävät toimitusketjujen läpinäkyvyyttä ja ohjattavuutta. Mahdollisuus tulevaisuudessa yhtä tarkempaan kuljetuskaluston liikkeiden seurantaan ja ohjaamiseen palvelutarpeiden, aikaikkunoiden ja kohteiden mukaisesti. Samoin tarjoaa mahdollisuuksia uusien kalustoon liittyvien palvelualustojen kehitykseen ja kalustopoolin hallintaan, kuten yhteiskäyttöpyörät, -potkulaudat ja -autot.



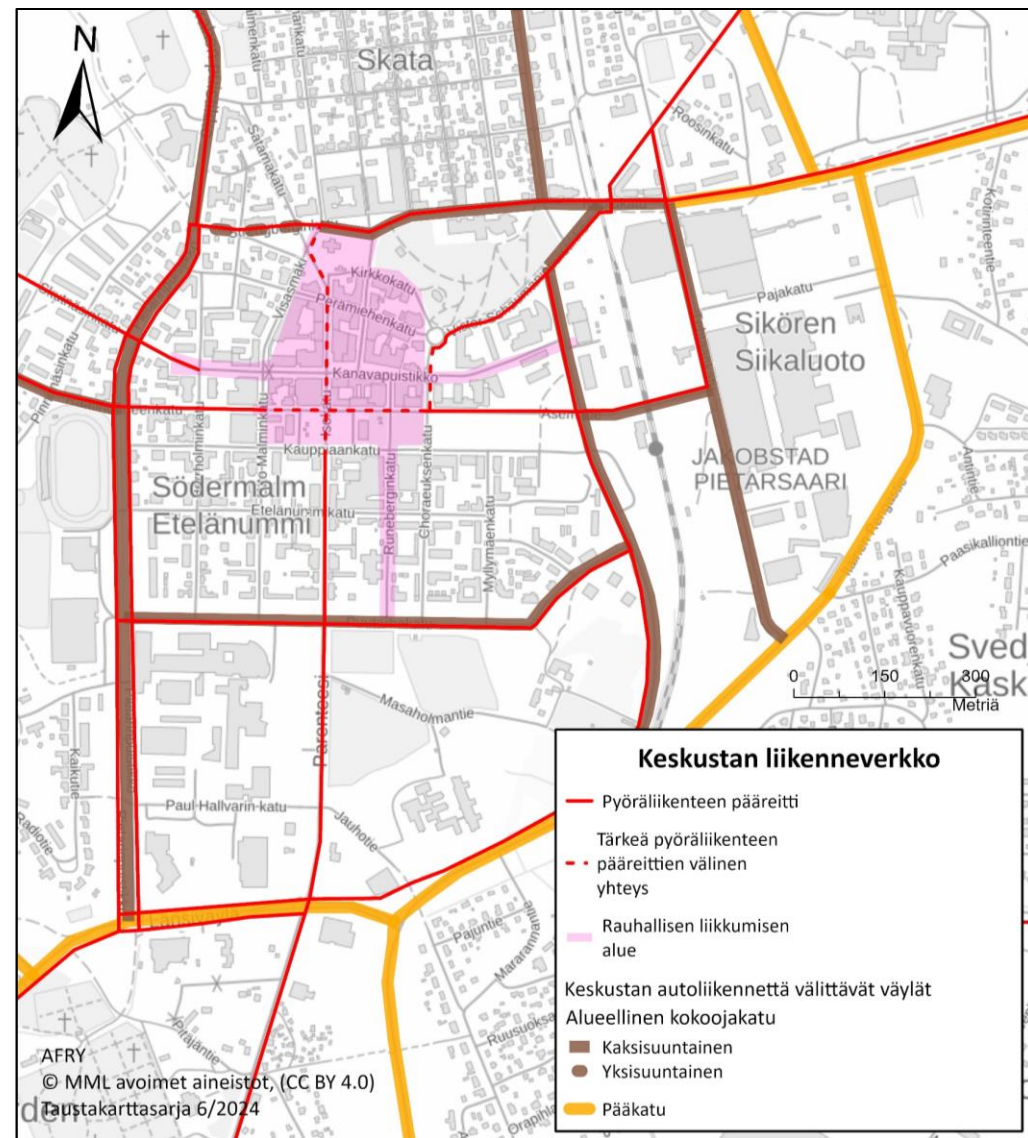
Kestävän kasvun tavoitteiden kautta myös joukkoliikenteen merkitys kasvaa. Pietarsaareissa joukkoliikennejärjestelmä on muutoksessa. Linja-autoasema saattaa siirtyä lähemmäs keskustaa. Mahdollisuutena nostettu esille myös lähijunaliikenteen käynnistyminen Pietarsaareen. Koko matkaketjun suunnittelu korostuu.

3. TULEVAISUUDEN SUUNTAUKSET

Liikennejärjestelmän muutokset tulevaisuudessa

Pietarsaari on laatinut liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä jalankulun- ja pyöräverkon kehittämissuunnitelman, joissa molemmissa tavoitevuotena on 2040. Suunnitelmat ohjaavat liikenneverkon kehittymistä tulevaisuudessa. Muutokset tulevat etenemään vaiheittain seuraavien vuosikymmenten aikana ja pysäköintiratkaisut kehittyvät osana liikennejärjestelmän sekä maankäytön kehitystä. **Merkittävimmät osa-alueet ovat:**

- **Alueellisista kokoojakaduista** koostuva keskustan ajoneuvoliikenteen kehä, jossa tavoitteellisesti keskustan suurimmat liikennevirrat kulkevat. Näiden väylien rooli on liikennettä välittävä, jonka takia väylillä pyritään varmistamaan autoliikenteen sujuva kulku. Keskustaan saapuva liikenne ohjataan näille väylille. Tavoitteena vähentää keskustan läpiajoa ja mahdollistaa sujuvat kaupunkilogistiikan yhteydet.
- **Pääkaduista** koostuva ulompi kaupungin kehäväylä, jonne ohjataan läpikulkuliikenne keskustan sijasta.
- **Pyöräliikenteen pääreitistö**, joka johdattaa pyöräliikenteen päävirrat ympäröiviltä alueilta keskustaan ja sen läpi. Näillä väylillä varmistetaan pyöräliikenteen sujuva ja turvallinen kulku. Verkoston eri osien sujuviin liittymäkohtiin kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta verkosto saadaan yhtenäiseksi.
- **Rauhallisen liikkumisen alue**, jossa nopeustaso on kaikilla liikkumismuodoilla alhainen ja pääpaino on erityisesti jalankulun olosuhteissa ja siten esteettömyydessä.



Kuvassa on esitetty pysäköintistrategian kannalta merkittävimmät liikenneverkon tulevaisuuden osa-alueet.

Pysäköintipaikkojen muutokset tulevaisuudessa

Tavoitteet

Kaupunkirakentamisen suunnitelman tavoitteena on edistää viihtyisää keskustaa, tiivistää keskustan maankäyttöä sekä parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita kuitenkin varmistaen myös autoliikenteen ja logistiikan saavutettavuus. Pysäköinnin kannalta nämä tarkoittavat paikoittain maanpäällisen tilan vähenemistä.

Pysäköintipaikkojen määrää ja tarvetta on arvioita uudelleen, kun nähdään miltä osin eri tulevaisuuden suunnitelmat ovat toteutuneet 2030 mennessä.

Suunnitelmat

Jalankulun ja pyöräliikenneverkon kehittämissuunnitelmassa, tekeillä olevassa kaupunkirakentamisen suunnitelmassa ja tarkemmin yleiskatu- ja rakennussuunnitelmissa on esitetty keskustasta poistuvaksi noin 1 369 pysäköintipaikkaa, mikä on merkittävä osa kaikista paikoista (yhteensä noin 3 755).

Kaikki lähteviksi arvioidut paikat eivät tule poistumaan samaan aikaan, sillä liikenneverkon kehittäminen on pitkä prosessi. Katujen uudistamisessa priorisointia tehdään mm. saneeraustarpeen perusteella, mutta samalla olennaista on luoda yhtenäinen liikenneverkosto.

Alustava saneerausohjelma

Kaupungin alustavassa saneerausohjelmassa vuoteen 2030 mennessä toteutettavaksi on arvioitu Isokatu, Raatihuoneenkatu, Koulukatu ja Strengberginkatu sekä osittain Puutarhakatu, Choreuksenkatu, Jaakonkatu, Perämiehenkatu ja Skutnäsinkatu. Näiden katujen osalta on arvioitu, että kadunvarsipaikat vähenevät noin 385 autopaikalla. Nämä kadut ovat pyöräliikenteen pääreittien kannalta erittäin merkittäviä ja niiden avulla saadaan luotua keskustaan kattava ja yhtenäinen verkosto mutta samalla kadunvarsipaikkoja säästyy ainakin toistaiseksi mm. Isokadulla, Otto Malmin kadulla ja Choreuksenkadulla.

Maankäytön muutokset

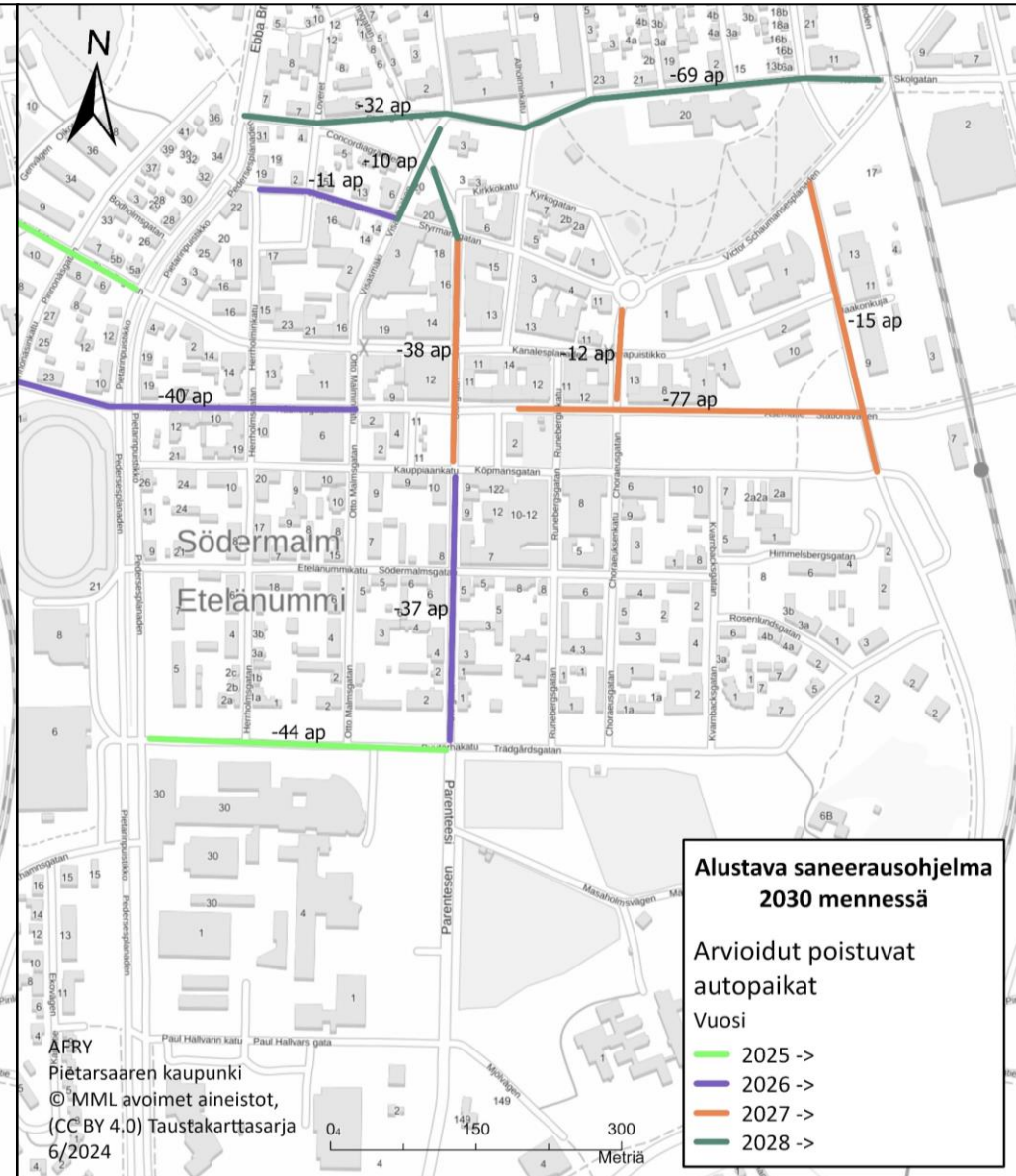
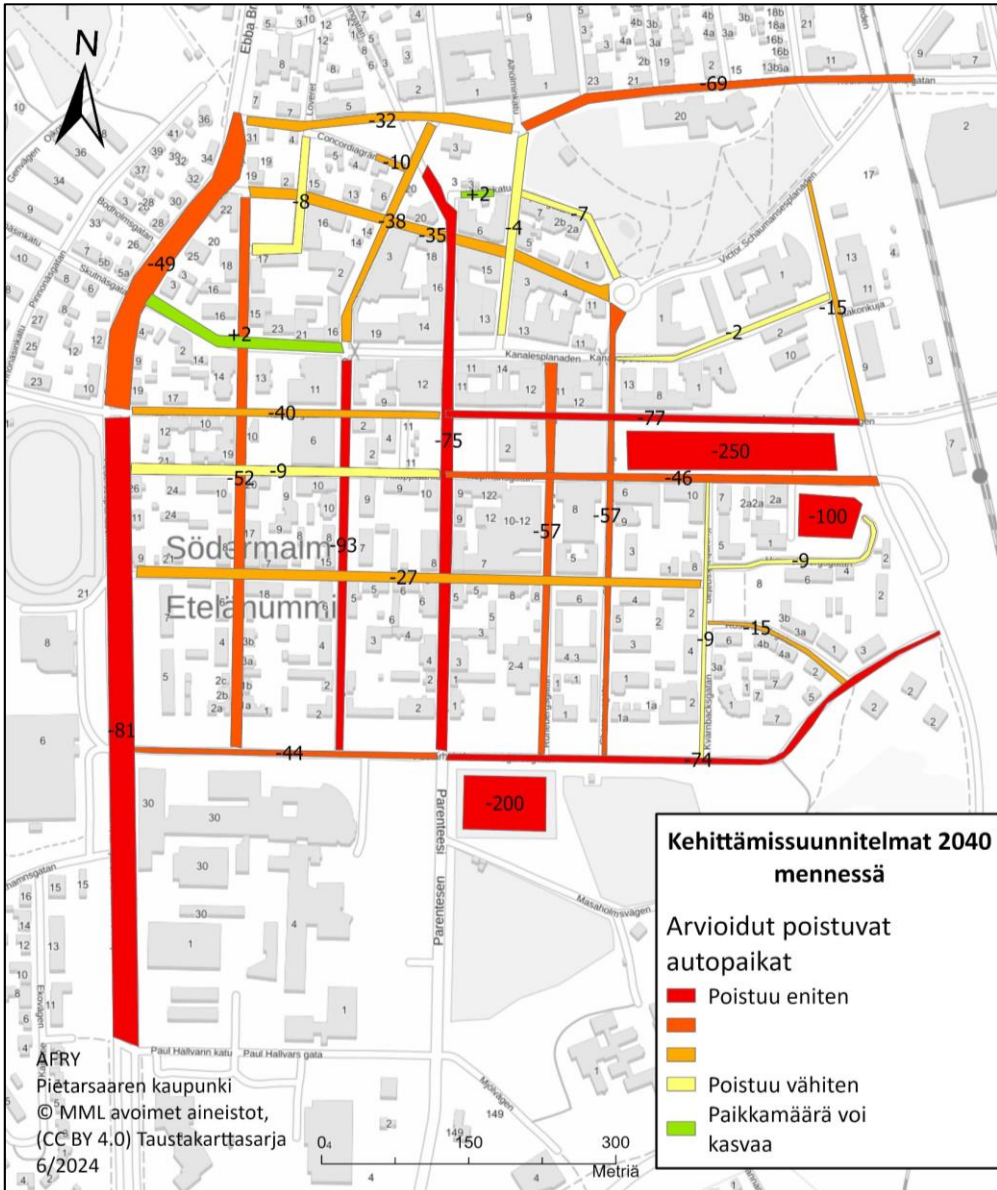
Katujen lisäksi maankäytön kehittyminen tuo muutoksia nykyisin varsin laajoihin pysäköintikenttiin keskustassa. Toistaiseksi muutosten aikataulu on epävarma, koska se riippuu vahvasti siitä, kuinka kaavat saavat lainvoiman ja lähtevät rakentumaan. Uuden maankäytön alta on poistumassa Maria Malmin kenttä sekä Kauppiaankadun itäosan eteläpuolinen kenttä. Tämän lisäksi Messukenttä on poistumassa pysäköintikäytöstä. Yhteensä pysäköintikentiltä on poistumassa noin 550 autopaikkaa pidemmällä aikavälillä.

Seuraavissa kuvissa on esitetty kartalla aiemmin mainittujen kehityssuunnitelmien pohjalta liikennejärjestelmän ja maankäytön muutosten arvioituja vaikutuksia pysäköintipaikkojen määriin 2040 mennessä sekä tarkemmin 2030 luvulle ulottuvan saneerausohjelman vaikutuksia kadunvarsipaikkoihin.

3. TULEVAISUUDEN SUUNTAUKSET

Pysäköintipaikkojen muutokset kehityssuunnitelmien perusteella (2040)

Pysäköintipaikkojen muutokset saneerausohjelman perusteella (2030)



Suunnitellut pysäköintipaikkamäärien muutokset eri vaiheissa Pietarsaaren keskustassa.

PIETARSAAREN PYSÄKÖINTISTRATEGIA

4. Tavoitteet

4. TAVOITTEET

Pysäköinnin kehittämisen tavoitteet Pietarsaaressa

Pysäköinnin tavoitteet on muodostettu ohjausryhmätyöskentelyllä huomioisden nykytilanne, muut olemassa olevat strategiat sekä tulevaisuuden suuntaukset.

Pysäköinnillä halutaan tukea **elävää keskustaa** ja **varmistaa elinkeinoelämän edellytykset**. Pietarsaari on vireä kaupunki, jossa käydään myös naapuruskunnista asioimassa ja työskentelemässä. Keskustan elinvoimaisuus halutaan säilyttää jatkossakin.

Pietarsaaren seudun **tavoitteena on olla hiilineutraali** jo vuonna 2030. Tällä hetkellä liikenne on Pietarsaaressa toinen suurimmista hiilidioksidipäästöjen aiheuttajista. Pysäköinti on yksi keinoista, joilla pyritään kohti päästövähennystavoitteita. Pysäköinnillä voidaan ohjata vihreään siirtymään sekä taittamaan lyhyet matkat jalan tai pyörällä. Laadukas ja helposti saavutettava pyöräpysäköinti parantaa pyöräliikenteen houkuttelevuutta.

Keskustassa **asiointi on helppoa jatkossakin** asukkaille ja muualta tuleville. Tavoitteena on, että nopeaan asiointiin löytyy edelleen helposti paikka läheltä palvelua. Pidempiaikainen pysäköinti ohjataan vahvemmin keskitettyihin ratkaisuihin, mikä myös mahdollistaa keskustan tiivistämisen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamisen. Keskitetty pysäköinti edellyttää kaupungilta rahallista panosta, mutta toisaalta se tuo hyötyjä viihtyisyyden paranemisen sekä terveyshyötyjen kautta.

Jatkossa **pysäköintimahdollisuuksia sekä laajemmin kestäviä matkaketjuja markkinoidaan** ja niistä tiedotetaan laajasti asukkaita sekä kaupungissa asioivia. Tiedotuksen avulla pyritään myös välttämään epätietoisuutta pysäköintimahdollisuuksista ja parannetaan ymmärrystä siitä, että jatkossakin pysäköintipaikkoja on riittävästi saatavilla.

Digitalisaatio on keino parantaa pysäköinnin käyttökokemusta ja siten helpottaa asiointia sekä parantaa uusien ratkaisujen käyttöastetta. Digitalisaatio tuo keinoja myös siihen, että keskustassa ei turhaan ajeta etsimässä pysäköintipaikkaa vaan digitaaliset opasteet ohjaavat vapaisiin kohteisiin. Tekniikan kehittyminen tuonee myös uusia mahdollisuuksia, joiden osalta Pietarsaaressakin pyritään pysymään ajan hermoilla.

Keskustasta halutaan luoda viihtyisä paikka kaikille, jossa yhtenä tekijänä on myös jakelu- ja huoltoliikenteeseen järjestelyt. Tavoitteena on **kehittää jakelu- ja huoltoliikennettä palvelemaan keskusta-alueen elinvoimaisuutta, viihtyisyyttä sekä kustannus- ja energiatehokkaiden kuljetusten toimintaedellytyksiä**.

Tavoitteet on esitetty seuraavalla sivulla.

4. TAVOITTEET

Pysäköinnin tavoitteet

Pysäköinti tukee viihtyisän kaupunkiympäristön kehittämistä

Pysäköinti on yksi keino tukea päästövähennystavoitteisiin pääsemistä

Pysäköintiratkaisu mahdollistaa keskustan tiivistämisen

Keskusta on saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla

Pysäköinti tukee elinvoimaista keskustaa

Pysäköintitoiminta on kokonaistaloudellisesti kannattavaa



5. Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelma pysäköinnin kehittämiseksi

1. Kadunvarsipysäköinnin kehittäminen lyhytaikaiseen asiointiin
2. Keskitetyn pysäköinnin edistäminen
3. Pysäköintiyhtiön perustaminen
4. Pysäköintinormien päivittäminen
5. Tapahtumapysäköinnin kehittäminen
6. Teknologian ja digitalisaation hyödyntäminen hyvän pysäköintikokemuksen luomisessa
7. Pyöräpysäköinnin kehittäminen siten, että pyörällä kulkeminen on houkutteleva vaihtoehto
8. Yhteiskäyttöautojen mahdollistaminen
9. Vihreään siirtymään varautuminen
10. Talvihoidon kehittäminen keskustan kaduilla
11. Pysäköinnin valvonnan tehostaminen
12. Tiedottaminen autojen sekä pyörien pysäköintimahdollisuuksista keskustassa
13. Matkaketjujen solmupisteiden toteuttaminen
14. Jakelu- ja huoltoliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittäminen
15. Jakelu- ja huoltoliikenteen ohjaus ja aikatauluttaminen
16. Cityhub- ja mikroliikkumisen ratkaisut keskusta-alueen jakeluratkaisuna

1. Kadunvarsipysäköinnin kehittäminen lyhytaikaiseen asiointiin 1/2

Taustaa

Kadunvarsipaikkojen määrä tulevaisuudessa tulee vähenemään keskustan kehittämisen myötä. Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen sekä viihtyisän ympäristön luominen tarvitsee lisää tilaa. Siten on järkevää, että kadunvarren pysäköintipaikat ovat jatkossa suunnattu keskustan palveluissa asioiville sekä erityisryhmille. Pidempikestoinen asukas- ja työpaikkapysäköinti ohjataan pääosin keskitettyihin ratkaisuihin.

Hinnoittelu ja pysäköintivyyhykkeet

Tulevaisuudessa pysäköinti Pietarsaaren keskustan alueella muutetaan osittain maksulliseksi. Keskustaan esitetään toteutettavaksi pysäköintivyyhykkeet, joissa aivan ydinkeskustassa pysäköinti on kalliimpaa kuin keskustan reuna-alueilla. Tämä tarkoittaa, että keskustaan muodostetaan kaksi pysäköintivyyhykettä, joissa pysäköinnin ensimmäisen minuutin tai tunnit ovat maksuttomia ja sen jälkeen maksullista. Sisemmällä vyyhykkeellä maksuton aika olisi esimerkiksi 15-30 min ja ulommalla vyyhykkeellä 1-2 h. Nämä voisivat olla voimassa esim. arkisin 8-18 ja lauantaisin 10-16. Pysäköintilaitoksissa ja kentillä maksuton aika voi olla hieman pidempi esim. 1 h, joka kannustaa käyttämään keskitettyjä pysäköintejä myös asiointitarpeeseen.

Maksullisessa pysäköinnissä **voidaan harkita joustavaa hinnoittelumallia**, jossa pysäköintimaksun suuruus kasvaa pysäköinnin keston mukaan. Tällä tavoin asiointipysäköinnin kustannus on suhteessa halvempaa kuin pidempiaikainen pysäköinti. Tarvittaessa maksulliselle kadunvarsipysäköinnille voidaan asettaa enimmäispysäköintiaika, jolla varmistetaan pysäköintipaikkojen tehokas kierto, joka palvelee lyhytaikaista asiointipysäköintiä. Lisäksi maksu voi olla eri kesä- ja talviaikaan, sillä myös pysäköintitarve vaihtelee vuodenajan mukaan. Talvisin voidaan harkita myös maksuttoman ajan pidentämistä tuntiin myös vyyhykkeellä 1.

Maksullinen pysäköinti toimii parhaiten silloin kun pysäköinnissä on kapasiteettiongelmia. Kaupunkilaiset pysäköivät niin kauan maantasoon ja ilmaiseen pysäköintiin, kun siellä on tilaa. Tämä on Pietarsaassa johtanut siihen, että toriparkki on ollut vajaakäytöllä, kun kadunvarressa on riittänyt vapaita ilmaisia paikkoja. Nykyiset pysäköintikentät ovat kuitenkin vain väliaikaisia. Kadunvarsipysäköinnin muuttamisella maksulliseksi voidaan ohjata pysäköimään keskitettyihin laitoksiin, joita lähdetään myös kehittämään.

Asukaskyselyssä nykyiset aikarajoitukset sekä maksullisuus koettiin epäselvänä. Muutoksen myötä rajoituksista tulee nykytilanteeseen verrattuna selkeämmät. Pysäköinnin hinnoittelun tavoitteena on kysynnän ja tarjonnan tasapainottaminen eri alueilla ja ajanhetkillä siten, että käyttöaste on sopivan korkea mutta vapaita pysäköintipaikkoja on aina saatavilla.

1. Kadunvarsipysäköinnin kehittäminen lyhytaikaiseen asiointiin 2/2

Hinnoittelun käyttöönotto vaatii käyttöasteen seuranta sekä ajoittaista hintojen ja aikarajoituksen tarkistusta niillä alueilla ja ajanjaksoilla, joissa on havaittu ruuhkaisuutta. Pysäköinnin maksullisuutta kannattaa aluksi pilotoida ja toteuttaa ennen-jälkeen -tutkimus vaikutuksista ja kehittämistarpeista. Vaikutuksia tulee seurata myös vyöhykkeiden ulkopuolella ja tarvittaessa laajentaa vyöhykettä 2 erityisesti mm. Pohjoisnummen alueelle sekä ottaa alueella käyttöön asukaspysäköintiluvat.

Moderneja maksujärjestelmiä on tarjolla useita ja tälläkin hetkellä Pietarsaassa on käytössä useita järjestelmiä. Maksujärjestelmät taipuvat joustavaan pysäköintihinnoitteluun sekä tarvittaessa myös pysäköintilupien operointiin.

Asukaspysäköinti ja pysäköintiluvat

Uusilla kiinteistöillä pyritään siihen, että asemakaavassa velvoitettavat pysäköintipaikat sijaitsevat kiinteistöjen alueilla tai vapaaksi osto -menettelyllä keskitetysti yleisissä pysäköintilaitoksista korkeintaan noin 300 m etäisyydellä. Lähtökohtaisesti pyritään siihen, että asemakaavojen velvoitepaikkoja ei osoiteta kadunvarsipysäköintiin, mutta tämä on mahdollista väliaikaisesti esimerkiksi, jos pysäköintilaitokset eivät valmistu rakennusten kanssa samaan aikaan. Nykyiset velvoitepaikat pyritään mahdollisuuksien mukaan siirtämään keskitettyihin pysäköinteihin tai pysäköintivyöhykkeelle 2.

Jatkossa uudet vapaaksi ostetut velvoitepaikat eivät oikeuta tiettyihin pysäköintipaikkoihin, vaan se vapauttaa kiinteistön velvoitteesta rakentaa kyseisiä pysäköintipaikkoja. Tällöin pysäköijä maksaa normaalien lupaehtojen mukaisesti esim. asukaslupajärjestelmän kautta tai pysäköintilaitoksen hinnaston mukaisesti. Paikat eivät ole varattuna tietyille kiinteistöille, mutta niitä on tarvittaessa järjestettävä sovittu määrä.

Pysäköintivyöhykkeelle 2 voidaan myöntää maksullisia aluekohtaisia pysäköintilupia, jotka vapauttavat maksusta tai aikarajoituksesta. Lähtökohtaisesti tämä tulee kyseeseen, jos alueella ei ole saatavilla keskitetyn pysäköinnin laitosta kohtuullisella 300 m etäisyydellä eikä kiinteistöille ole kaavassa velvoitettu riittävästi pysäköintipaikkoja tai alueella on erityisen suuri työmatkaliikenteen pysäköintitarve. Pysäköintilupien myöntämisperusteet sekä alueet tulee olla selkeästi määritetty.

Jos kadunvarsipysäköinnissä on voimassa aluekohtainen pysäköintilupa, se ilmaistaan pysäköintiä ohjaavilla liikennemerkkeillä. Lisäksi jos alueelle toteutetaan keskitetty pysäköintilaitos, alueen asukaspysäköintiluvista pyritään mahdollisuuksien mukaan luopumaan.

Tämä lisäksi pysäköintilupia voidaan myöntää kotihoidon käyttöön koko kaupungin alueella.

Seuraavalla sivulla on esitetty ehdotus pysäköintivyöhykkeistä.

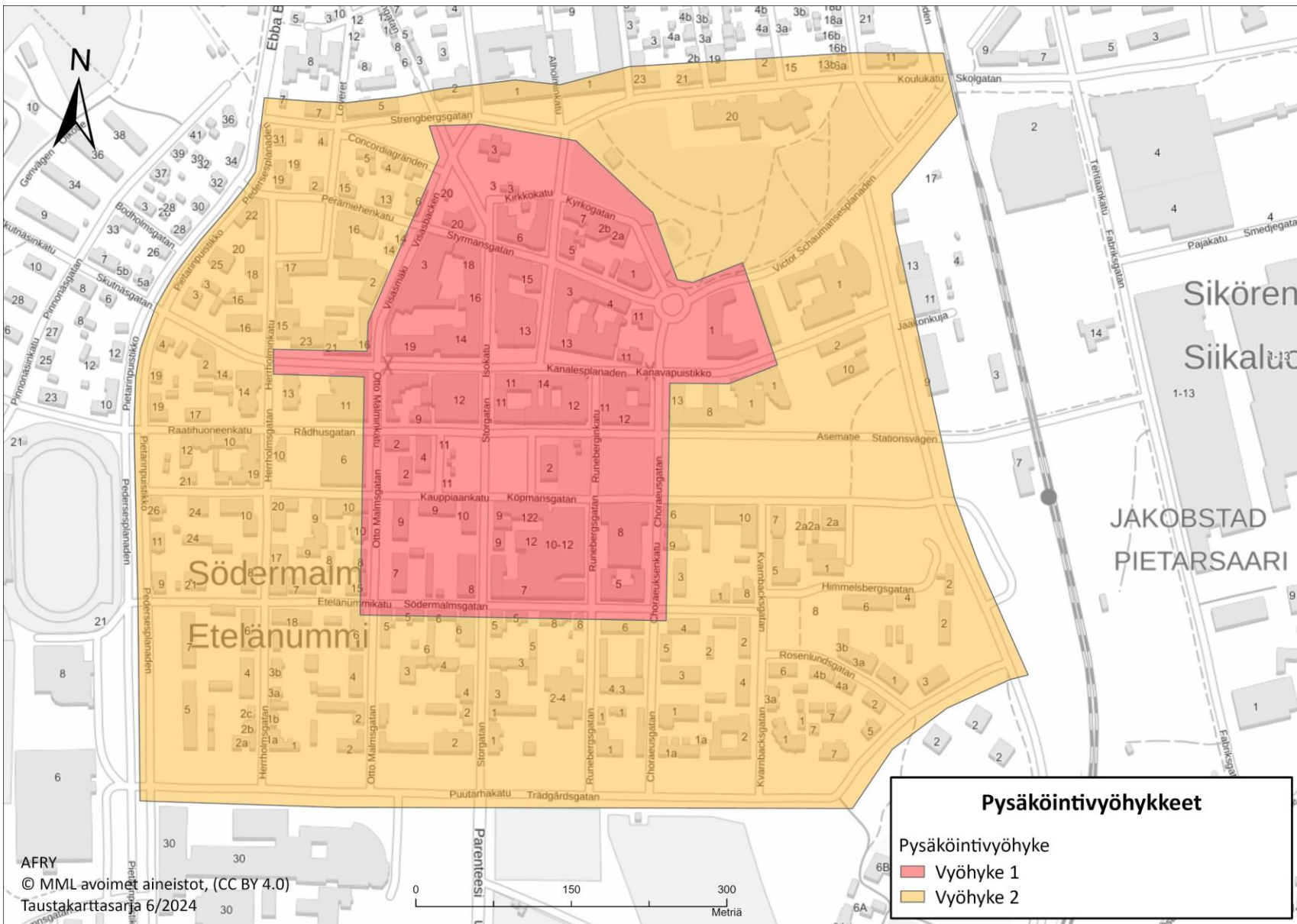
Pysäköintivyöhykkeet

Viereisessä kartassa on esitetty ehdotetut maksullisen ja aikarajoitetun pysäköinnin vyöhykkeet Pietarsaaren.

Vyöhykkeiden rajausta on muodostettu keskustan pysäköintipaikkojen käyttöasteen ja nykyisten aikarajoitusten näkökulmasta sekä keskustan rauhallisen liikkumisen alueen perusteella.

Keskustan vyöhykkeet 1 ja 2 olisivat maksullisia sopivaksi asetetun maksuttoman ajan jälkeen.

Vyöhykkeellä 2 voidaan tarvittaessa ottaa käyttöön maksullinen asukaspysäköintilupa, jos kiinteistöillä tai pysäköintilaitoksissa ei ole paikkoja saatavilla riittävästi.



2. Keskitetyn pysäköinnin edistäminen

Taustaa

Keskitetyt pysäköintiratkaisut ovat tapa tehostaa pysäköinnin järjestämistä ja vapauttaa tilaa kaupunkien keskustoissa muiden toimintojen käyttöön. Laitospysäköinti on pysäköinnin tehokkain tapa. Siellä autot ovat valvottuja, suojassa säältä ja käyttävät tilan tehokkaasti. Keskitetty pysäköinti vähentää ruuhkia, kun ne sijoitetaan suurten ajoväylien varteen ja niihin on hyvä opastus. Keskitetty pysäköinti vähentää myös pysäköintipaikkojen etsinnän aiheuttamaa liikennettä, jonka osuus liikenteestä voi kaupunkikeskustoissa olla jopa 30%. Keskitetyt pysäköintiratkaisut tukevat Pietarsaaren tavoitetta parantaa keskustan viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta sekä voivat edistää täydennysrakentamista.

Suunnitelman yhteydessä toteutetun asukaskyselyn vastaajat olivat valmiita hyväksymään pienen kävelymatkan pysäköinnistä kohteeseen. Lähes jokainen oli valmis kävelemään 100 metriä ja yli puolet 300 metriä, jota voidaan pitää myös yleisenä rajana velvoitepaikkojen osoittamisessa.

Pidempikestoinen pysäköinti

Jatkossa Pietarsaaren keskustan elinvoimaisuutta tuetaan **ohjaamalla pitkäaikainen pysäköinti keskitettyihin ratkaisuihin, joita toteutetaan keskustaan lisää ainakin osittain kaupungin toimesta**. Aukkaat ja työpaikat voivat ostaa pysäköintiluvat laitoksiin. Hinnoittelulla ja velvoitepaikkojen myynnillä pyritään kattamaan pysäköintiratkaisusta aiheutuneet kustannukset.

Kadunvarsipysäköinnin maksuvyöhykkeiden ja aluekohtaisten pysäköintilupien alueita ja perusteita tulee tarkastella jokaisen keskitetyn pysäköintiratkaisun toteuttamisen yhteydessä siten, että pysäköintilaitos olisi kilpailukykyinen vaihtoehto. Esitetyt keskitetyt kohteet sijaitsivat pääosin keskustan laitamilla, sisääntuloväylien varrella.

Arvioinnissa oli mukana toriparkin laajennus sekä Koulupuiston maanalainen laitos, Maria Malmin, linja-autoaseman, urheilutalon ja korttelin 13 maan päälliset pysäköintilaitokset ja Kanavapuistikon, Heinätorin ja Kaupungintalon osin maanalaiset pysäköintilaitokset.

Keskustan elinvoimaa ja palveluiden houkuttelevuuden varmistamiseksi keskitetty pysäköinti toteutetaan houkuttelevaksi, sujuvaksi ja helppokäyttöiseksi. Laitoksissa tulee siten huomioida mm. palvelun vaivattomuus, esteettömyys ja turvallisuus.

Uusien keskitettyjen pysäköintilaitosten toteutumisen ja talouden kannalta olennaista on, että niitä hyödynnetään uusien kiinteistöjen velvoitepaikkojen täyttämisessä vapaaksi osto –menetelmällä tai osakkuuden kautta. Vapaaksi osto –menetelmässä kiinteistö lunastaa osan tai kaikki asemakaavassa velvoitetut autopaikat pysäköintilaitoksesta hintaan, joka vastaa mahdollisimman hyvin aiheutuneita kustannuksia. Vapaaksi osto ei tarkoita oikeutusta tiettyyn pysäköintipaikkaan, vaan se tarkoittaa kiinteistön oikeutta olla rakentamatta asemakaavassa velvoitettavia paikkoja tontilleen. Pysäköintipaikat ovat vuorottaiskäytössä sekä nimeämättömiä. Käyttäjät solmivat itse sopimukset pysäköintiyrityksen/operaattorin kanssa ja käyttäjien on maksettava pysäköinnistä pysäköinnin sopimuksen mukaisesti.

Seuraavalla sivulla on esitetty keskitetyn pysäköinnin suunnitelma.

Keskitetyn pysäköinnin suunnitelma 1/4

Ydinkeskustan ratkaisu

Ydinkeskustassa on tarve korvata keskustan katutilojen kehittämisen ja täydennysrakentamisen alta poistuvia pysäköintipaikkoja (saneerausohjelman mukaisesti Raatihuoneenkatu länsiosa noin 40 ap ja Isokatu noin 75 ap). Lisäksi tavoitteena on parantaa ydinkeskustan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla ja edistää täydennysrakentamista.

Ratkaisuksi esitetään Toriparkki Ludvigin kehittämistä ja laajentamista. Laajennuksen mahdollinen paikkamäärä 100-150 ap. Karkeasti arvioidut rakentamiskustannukset ovat noin 2,9-5,3 milj.€, jos 100 autopaikkaa ja noin 4,35-7,95 milj.€, jos 150 autopaikkaa (29 000-53 000 €/ap, alv 0%). Kustannukset tarkentuvat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Laajennus mahdollistaa toriparkin itäisen sisäänajon Raatihuoneenkadulle, jolloin autoliikenteen saavutettavuus ja siten pysäköintilaitoksen houkuttelevuus paranee merkittävästi. Lisäksi esitetään läntisen sisäänkäynnin saavutettavuuden parantamista toteuttamalla Pietarinpuistikkoon Kauppiaankadun liittymän silta.

Ratkaisu on toteuttamisjärjestyksessä ensisijaisena ja aikataulutavoite on 2030 mennessä. Kaavassa ja nykyisessä toriparkissa on varauduttu laajentamiseen, mutta sisäänajossa ja torin päällysrakenteissa on huomioitava RKY-alueen ja kiinteän muinaisjäännöksen vaatimukset sekä kaupunkikuvalliset arvot.

Toriparkin sijainnin vuoksi Raatihuoneen- ja Kauppiaankadun osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota pysäköintiliikenteen haittojen minimoimiseen sekä viihtyisän kaupunkiympäristön toteuttamiseen. Tämän takia on suositeltavaa selvittää mahdollisuuksien mukaan myös joukkoliikenteen keskittämistä näille kaduille. Tällöin muuta ympäröivää katuverkkoa on mahdollista kehittää, rauhoittaa ja hyödyntää mm. kadunvarsipysäköinnissä.

Toriparkin itäisen sisäänajon vuoksi ajorata poistuu Raatihuoneen edustalta ja toria pystytään kehittämään samalla. Lisäksi toriparkin sisäänajon sujuvuuden varmistamiseksi on suositeltavaa katkaista Runeberginkatu ajoneuvoliikenteeltä raatihuoneen itäpuolella puiston kohdalla. Tämä ohjaa pohjois-eteläsuuntaisen liikenteen Choreuksenkadulle, joka on väylänä siihen soveltuvampi. Näillä ratkaisuilla voidaan osittain rajoittaa kasvavan pysäköintiliikenteen aiheuttamia haittoja ja tällöin on esimerkiksi mahdollista luoda yhtenäinen puistoalue Raatihuoneelta Choreuksenkadulle.

Keskitetyn pysäköinnin suunnitelma 2/4

Keskustan pohjoisosan vaihtoehdot

Keskustan pohjoisosassa haasteena on melko korkea hetkellisistä pysäköintitarvetta synnyttävät toiminnot, kuten lukio ja kaupungintalo. Näin ollen on tarve korvata alueelta poistuvia kadunvarsipaikkoja (saneerausohjelmassa Strengberginkadulta noin 32 ap ja Koulukadulta noin 69 ap). Lisäksi alueen keskitetty pysäköintilaitos mahdollistaisi muiden katualueiden kehittämisen ja palvelisi keskustan pohjoisosan työmatka- ja asiointipysäköintiä, jonka kysyntä on suuri. Tulevaisuudessa laitos voisi edistää Pohjoisnummen alueen katutilojen kehittämistä sekä pohjoisosan pienimuotoista täydennysrakentamista. Ilman alueen asukaspysäköinnin ohjaamista laitokseen, käyttöaste voi jäädä melko matalaksi. Molemmat vaihtoehdot vaativat kaavamuutokset.

Ensisijaiseksi ratkaisuksi esitetään Koulupuiston länsiosan maanalaista pysäköintilaitosta. Laitoksen mahdollinen paikkamäärä olisi korkeintaan 200 ap, jonka karkeasti arvioidut kustannukset olisivat 5,8-10,6 milj.€ (29 000-53 000 €/ap, alv 0 %).

Laitos toteutettaisiin Kirkkokadun ja Alholminkadun ympäristöön kansirakenteella. Ajoluiska sijoittuisi Kirkkokadulle. Erityisenä haasteena on asemakaavassa suojeltu Koulupuisto, jonka länsiosasta jouduttaisiin poistamaan useita vanhoja puita eikä kansirakenne mahdollista vastaavien istuttamista. Lisäksi suunnittelussa on huomioitava RKY-alueen ja alueeseen rajautuvan kiinteän muinaisjäännöksen vaatimukset sekä kaupunkikuvalliset arvot.

Vaihtoehtoiseksi ratkaisuksi esitetään Kaupungintalon pohjoispuolelle sijoittuvaa osittain maanpäällistä pysäköintilaitosta. Laitoksen mahdollinen paikkamäärä olisi noin 150 ap, jonka karkeasti arvioidut kustannukset olisivat noin 2,55-5,55 milj.€ (17 000-37 000 €/ap, alv 0 %). Nykyisin pysäköintialueella on noin 80 ap. Laitos toteutettaisiin vastaavasti kuin Alholminkadun itäpuolelle aiemmin toteutettu osuus eli olisi 1,5 kerrosta maan päällä ja sisäänajo tapahtuisi Kristiinankadulta. Haasteina ovat ahtaat katutilat, Strengberginkatun yksisuuntaisuus, joka on haasteellinen länsipuolisille yhteyksille sekä kaupunkikuvalliset arvot RKY-alueella kaupungintalon ja Pohjoisnummen alueen välissä. Alueella on myös haasteita huoltoliikenteen osalta, koska kapeilla kaduilla pysäköinti on osin sallittu. Laitoksen paikat tulisi olla nimeämättömiä ja yleisesti käytössä.

Strengberginkadun ja Koulukadun saneerauksen on arvioitu toteutuvan 2030 mennessä, jolloin tarve korvaavalle pysäköintiratkaisulle korostuu. Keskustan pohjoisosan pysäköintilaitos on toteuttamisjärjestyksessä ensisijaisena ja aikataulutavoite on 2030 mennessä. Pohjoisosan pysäköintilaitoksen toteuttamisen yhteydessä tulee tarkastella pysäköintivyöhykkeiden tarkoituksenmukaisuutta alueella ja tarvittaessa laajentaa vyöhykkeitä.

Valitusta ratkaisusta huolimatta kaupungintalon pohjoispuolinen pysäköinti tulee ottaa vuorottaiskäyttöön. Alue voi olla arkisin esim. 7-17 rajattu kaupungintalon käyttöön ja muutoin yleisessä käytössä.

Keskitetyn pysäköinnin suunnitelma 3/4

Keskustan itäosan vaihtoehdot

Keskustan itäosassa on tarve korvata poistuvia autopaikkoja pysäköintikentiltä sekä kadunvarrelta Raatihuoneenkadun itäosalta (noin 77 ap). Alueella on runsaasti rakentamatonta tonttimaata, jonka tulevaisuuden asukaspysäköintitarpeet on optimaalisinta hoitaa keskitetysti pysäköintilaitoksessa. Lisäksi alueella on potentiaalia kehittää joukkoliikenteen- ja kaupunkilogistiikan palveluita, jolloin pysäköintilaitos voisi palvella osana liikennepalveluiden solmukohtaa (mobility hub), joka tulee huomioida laajemmin koko alueen suunnittelussa. Optimaalisinta olisi toteuttaa alueelle yksi suurempi maanpäällinen pysäköintilaitos, joka kattaisi koko alueen nykyiset tarpeet ja vähintään laajentamisvarauksen tulevaisuuden tarpeiden kattamiseksi.

Ensimmäiseksi ratkaisuvaihtoehdoksi esitetään Maria Malmin tontin itäosan maanpäällistä pysäköintilaitosta. Laitoksen mahdollinen paikkamäärä olisi noin 150-250 ap. Karkeasti arvioidut rakentamiskustannukset ovat noin 2,55-5,55 milj.€, jos 150 autopaikkaa ja 4,25-9,25 milj.€, jos 250 autopaikkaa (17 000-37 000 €/ap, alv 0 %).

Alueen kaavoituksen ja rakentamisen ratkaisusta riippuen tarve voisi olla noin 250 ap. Laitos sijoittuisi Maria Malmin tontille Kauppiaankujan kohdalta itään.

Toiseksi ratkaisuvaihtoehdoksi esitetään nykyisen linja-autoaseman tontin maanpäällistä pysäköintilaitosta.

Nykyisen kaavan mahdollistama paikkamäärä on noin 150 ap, mutta riippuen Maria Malmin tontin ratkaisusta alueella tarve voisi olla 250 ap, joten toteutuksessa on suositeltavaa huomioida mahdollisuus laajentaa laitosta. Karkeasti arvioidut rakentamiskustannukset ovat noin 2,55-5,55 milj.€, jos 150 autopaikkaa ja 4,25-9,25 milj.€, jos 250 autopaikkaa (17 000-37 000 €/ap, alv 0 %).

Molemmissa vaihtoehdoissa laitoksen sijoittelussa on huomioitava tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeet. Tällöin laitos voisi palvella osana kaupunkiliikenteen ja -logistiikan solmupistettä (mobility hubia). Lisäksi keskustan itäosan P-laitoksen sijoittaminen Jaakonkadun itäpuolelle voisi mahdollistaa koko Maria Malmin tontin käyttämisen asunto- ja liikerakentamiseen. Laitoksen sijainti tarkentuu myöhemmässä suunnittelussa.

Itäosan ratkaisun toteutus sekä aikataulu riippuvat vahvasti alueen kaavoituksen ja rakentamisen etenemisestä, mutta laitos voidaan toteuttaa vaiheittain ja tarvittaessa osa Maria Malmin tontin velvoitepaikoista voidaan osoittaa pysyvästi tai väliaikaisesti toriparkin laajennukseen. Rakentamisen aikaisesti velvoitepaikkoja voidaan osoittaa väliaikaisesti myös kadunvarsipysäköintiin vyöhykkeellä 2. Keskustan itäosan pysäköintilaitos on toteuttamisjärjestyksessä ensisijaisena ja aikataulutavoite on 2030 mennessä.

Keskitetyn pysäköinnin suunnitelma 4/4

Keskustan etelä-/lounaisosan ratkaisu

Keskustan eteläpuolisen alueen katutilojen muutokset ovat tulevilla vuosikymmenellä varsin maltillisia eikä alueella ole suunnitteilla laajemmin täydennysrakentamista. Toisaalta alueella on hetkittäin korkeahko pysäköintitarve koulupäivien sekä tapahtumien aikana. Hetkittäisesti korkeisiin pysäköintitarpeisiin vastaaminen rakenteellisella keskitetyllä pysäköinnillä on taloudellisen kannattavuuden näkökulmasta haastavaa, koska käyttöaste on niin alhainen yöaikaan eikä pysäköintipaikkojen määrää ole täten mahdollista mitoittaa hetkellisen huipun perusteella. Pietarinpuistikon saneerauksen valmistuessa alueelle on palautumassa käyttöön 77 kadunvarsipaikkaa ja Urheilutalon pysäköintialue on laajenee samalla hieman. Lisäksi korttelissa 13 (Optima) pysäköintialuetta ollaan mahdollisesti jo lähitulevaisuudessa laajentamassa 53 autopaikalla.

Ratkaisuksi esitetään korttelin 13 (Optiman alueen) sekä korttelin 19 (Paul Hallvarin kadun eteläpuoli) pysäköintialueiden avaamista vuorottaiskäyttöön. Alueella on hyödyntämätöntä pysäköintikapasiteettia opetusajan ulkopuolella, joten tehokkainta on pyrkiä hyödyntämään jo olemassa oleva kapasiteetti. Tämä vaatii asiasta sopimista kiinteistöjen toimijoiden kanssa sekä mahdollisesti kaavamuutoksen.

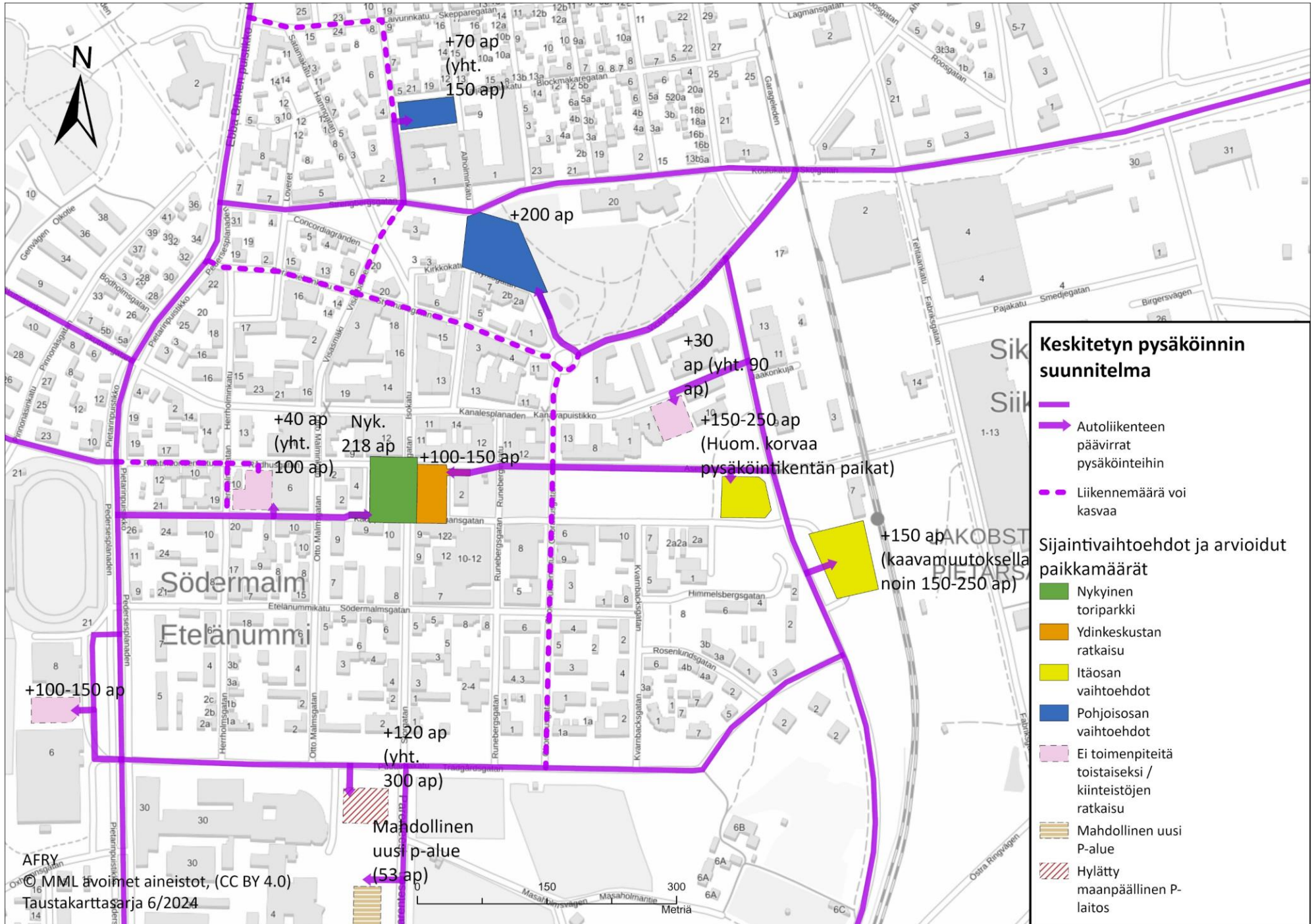
Hylätyt ja myöhempään arviointiin siirretyt vaihtoehdot

Paikkamäärään suhteutettuna korkeiden toteuttamiskustannusten takia vaihtoehtoista karsittiin Kanavapuistikko sekä Heinätorin alue. Näissä pysäköintikansi ei mahdollistaisi merkittävää paikkamäärän kasvattamista. Näitä voidaan hyödyntää toistaiseksi nykyisinä pysäköintikenttinä ja erityisesti silloin, kun uusia pysäköintilaitoksia rakennetaan. Toisaalta alueet itsessään ovat potentiaalisia täydennysrakentamisen kohteita, kun keskustan ensisijaiset pysäköintilaitokset valmistuvat, koska näiden pysäköintipaikat voitaisiin osoittaa toriparkkiin tai itäosan laitokseen.

Tulevaisuuden ratkaisuista huolimatta Kanavapuistikon itäosan (2b ja 9a) pysäköintialueiden käyttöä tulee selkeyttää siten, että molemmat avataan yleiseen käyttöön tai vuorottaiskäyttöön. Vaihtoehtoisesti toinen alueista osoitetaan nykyisten veloitteipaikkojen käyttöön ja toinen avataan yleiseen käyttöön.

Lisäksi karsittiin uimahallin maanpäällisellä pysäköintilaitos, jolla ei nähty riittävää kysyntää alueen varsin hetkittäisen pysäköintitarpeen ja lähistön laajojen maksuttomien pysäköintialueiden takia. Toteutus ei ole kuitenkaan poissuljettu, mutta riippuu alueen toimijoista sekä tulevaisuuden kehityssuunnitelmista. Kohdetta ei toistaiseksi edistetä keskustan pysäköintiratkaisuna, koska se vastaa lähinnä urheilukesittymän pysäköintitarpeeseen.

Tarkastellut vaihtoehdot on esitetty tarkemmin raportin liitteessä.



3. Pysäköintiyhtiön perustaminen

Taustaa

Kaupungilla on keskeinen rooli keskitetyn pysäköinnin toteuttamisessa. Yksityisten sijoittajien kiinnostus pysäköinnin järjestämiseen voi olla heikkoa sen paikoittain huonon kannattavuuden vuoksi. Kaupunkivetoisuus mahdollistaa myös helpommin halutun pysäköintipolitiikan toteuttamisen ja voi toimia kaupunkikehityksen välineenä. Monessa kaupungissa on kaupungin täysin tai osin omistama pysäköintiyhtiö. Näin on esimerkiksi Tampereella ja Jyväskylässä. Vaasaan on parhaillaan käynnissä selvitys pysäköintiyhtiön perustamisesta.

Pysäköintiyhtiön kautta on mahdollista tuoda joustavuutta sekä kokonaisvaltaisuutta pysäköinnin suunnitteluun ja toteutukseen. Pysäköintiyhtiön kautta voidaan suunnitella isompia kokonaisuuksia ja rakentamishankkeita sekä ohjata strategioiden toteutumista paremmin. Pysäköintiyhtiön ratkaisut ovat liiketoimintalähtöisiä, mutta toteutusmallissa tulee varmistaa, että ratkaisut palvelevat myös maankäytön- sekä liikennesuunnittelun tarpeita. Pysäköintiyhtiön kautta voidaan jatkossa hallita myös asukas- ja työpaikkapysäköintilupia sekä kadunvarsi- ja yleisten alueiden pysäköinnin operointia.

Pysäköintiyhtiön perustaminen

Kehitystoimenpiteenä esitetään, että myös **Pietarsaaressa selvitetään kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön perustamista.**

Ensivaiheen toimenpiteenä on toteuttaa **erillinen selvitys pysäköintiyhtiön perustamiseen liittyen sen taloudellisista ja juridisista edellytyksistä** sekä vaikutuksista kaupungin pysäköintiä koskevaan päätöksentekoon. Pysäköintiyhtiön selvittäminen ja mahdollinen perustaminen on suositeltavaa ennen keskitetyn pysäköinnin ratkaisujen laajempaa toteuttamista.

4. Pysäköintinormien päivittäminen 1/2

Taustaa

Asemakaavoissa määrätään rakentamisen yhteydessä toteutettava auto- ja pyöräpaikkamäärä sekä mihin paikat sijoitetaan. Mikäli paikkamäärää ei kaavassa määritetä tai alueella ei ole asemakaavaa, noudatetaan rakennusjärjestystä. Pysäköintinormiksi kutsutaan kaupungin omaa ohjeistusta, jota noudatetaan kaavamääräysten tukena.

Pysäköintitarve vaihtelee, mutta pääsääntöisesti autojen määrä suhteessa asukasmäärään kasvaa liikuttaessa kaupungin keskustasta kauemmas. Pysäköintinormilla pyritään saavuttamaan riittävä paikkamäärä, mutta toisaalta sen ei ole tarkoitus rajoittaa kaupunkikehitystä esim. täydennysrakentamisen tai laadukkaiden ulkotilojen osalta.

Nykyisin Pietarsaaren rakennusjärjestyksessä on edellytetty liike- ja toimistorakennuksille vähintään 1 autopaikka/ 75 m² kerrosalaa, enintään kaksiasuntoisille pientaloille vähintään kaksi autopaikkaa ensimmäistä ja yksi autopaikka toista asuntoa kohti ja muille asuintaloille vähintään yksi autopaikka asuntoa kohden. Keskustan kaavoissa on käytetty periaatetta yksi autopaikka 90-100 kem² kohden. Mitoitus on kohtuullisen löyhä verrattuna muiden kaupunkien liike- ja toimistorakennuksiin, mutta asumisen osalta linjassa.

Kehityssuunnat

Normien kehityssuuntina voidaan nähdä minimi pysäköintipaikkamäärien väljentyminen, keskitettyyn pysäköintiin ohjaaminen, markkinaehtoisuuteen pyrkiminen sekä alueellisten tarpeiden ja täydennysrakentamisen huomioiminen vyöhykejaotteluilla ja joustoilla.

Pysäköintinormin joustoilla voidaan tehokkaasti ohjata rakennuttajia toteuttamaan kestävän liikkumisen toimenpiteitä. Joustotekijöitä hyödyntämällä rakennuttaja voi toteuttaa vähemmän pysäköintipaikkoja. Yleisimpiä joustotekijöitä ovat mm. taloyhtiöiden yhteiskäyttöautot ja laadukas pyöräpysäköinti. Pysäköintinormi on yleisesti löyhempi alueilla, joissa on hyvät kestävän liikkumisen edellytykset kuten hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella. Joissakin kaupungeissa mitoitusvaatimus on löyhempi keskustan täydennysrakennuskohteissa tai velvoitepaikkojen sijoituksessa vapaaksi osto periaatteella yleisiin pysäköintilaitoksiin.

4. Pysäköintinormien päivittäminen 2/2

Yleiset periaatteet

Pietarsaareissa pääperiaatteena jatkossa on, että kaikki kiinteistön tarvitsemat pysäköintipaikat toteutetaan kiinteistön alueella tai osoitetaan keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Väljemmän maankäytön alueilla pysäköinti voidaan osoittaa myös keskitetyille pysäköintialueille. Asukaspysäköintiä ei osoiteta kadunvarsille, koska pidempikestoiselle pysäköinnille ei ole tarkoituksenmukaista varata kaupungin omistamaa katutilaa. Pysäköintinormilla on varataan riittävästi paikkoja kiinteistöiltä tai keskitetyistä pysäköintiratkaisuista, mutta toisaalta normi ei saa muodostua esteeksi rakennushankkeiden toteutumiselle tai viihtyisälle kaupunkiympäristölle.

Pysäköintinormi on minimimäärä, jonka verran pysäköintipaikkoja täytyy vähintään toteuttaa. Velvoitettavat autopaikat voidaan toteuttaa myös yleisiin pysäköintilaitoksiin tai -alueille keskitetysti ns. vapaaksi osto -menetelmällä. Tarvittaessa kiinteistöt toteuttavat autopaikkoja hieman enemmän kuin vaaditun määrän, mutta normilla taataan ns. minimitaso. Olemassa olevien rakennusten mitoitussnormia ei muuteta, mutta käyttötarkoitustenmuutosten osalta pysäköintitarvetta on suositeltavaa arvioida, vaikka uutta pysäköintinormia ei sovellettaisi.

Pysäköintinormin mitoitussarvot autoille sekä pyörille on määritetty asuinrakennuksien, muiden kohteiden sekä pyöräpysäköinnin osalta erikoiskohteiden osalta. Lisäksi uuteen pysäköintinormiin on esitetty mitoitukseen joustavuutta tuovia ratkaisuja. Lisäksi pyöräpysäköinnin osalta on esitetty tarkentavia määräyksiä laatu- ja sijoittelun osalta.

Pysäköintinormi on porrastettu jaottelemaan alueet keskustan vaikutusalueeseen ja muihin alueisiin. Jaottelussa on pyritty huomioimaan autonomistuksen yleisyys alueilla. Pyöräpysäköinnin osalta aluerajaukselle ei ole vastaavaa tarvetta, vaan se koskee koko taajama-alueita. Sen sijaan pyöräpysäköinnin osalta on tunnistettu tarve laadullisille määräyksille, koska heikotasoiset pyöräpysäköintiratkaisut eivät palvele käyttäjiä, vaikka määrällisesti ne toteuttaisivat mitoitussnormin. Autopysäköinnin osalta vastaavaa laadullista vaihtelua ei ole.

Ehdotettu uusi pysäköintinormi autoille ja polkupyörille sekä uuden pysäköintinormin aluerajaus on esitelty seuraavilla sivulla.

Ehdotus uudeksi pysäköintinormiksi

Tyyppi	Kohde	Keskustan vaikutusalue	Muut alueet		Pyöräpysäköinti
Asuminen	Kerrostalo	1 ap / 100 k-m2	1 ap / 80 k-m2	Asuminen	Kerrostalo: 2 pp / asunto
	Opiskelija-asuminen	1 ap / 200 k-m2	1 ap / 100 k-m2		Opiskelija-asuminen: 2 pp / asunto
	Rivitalo	1 ap / asunto	1,5 ap / asunto		Rivitalo: 2 pp / asunto
	Erillispientalo	1 ap / asunto	2 ap / asunto		Erillispientalo: 2 pp / asunto
	Pienet täydennys-rakentamishankkeet (alle 1200 k-m2)	1 ap / 200 k-m2	Normaali autopaikka-velvoite		Pienet täydennys-rakentamishankkeet (alle 1200 k-m2): 2 pp / asunto
Muut	Julkiset rakennukset, toimistot	1 ap / 100 k-m2	1 ap / 60 k-m2	Muut	Toimisto- ja hallintorakennukset: 1 pp / 100 k-m2 Koulut ja oppilaitokset: 2 pp / oppilas ja työntekijöille 1 pp / 3 tt Päiväkodit ja esiopetus: 1 / 100 k-m2 Sisäliikuntakeskukset ja uimahallit: 1 pp / 150 k-m2
	Liiketilat	1 ap / 100 k-m2	1 ap / 60 k-m2		Päivittäistavarakauppa: 1 pp / 70 k-m2 ja 1 pp / 3 tt Paljon tilaa vievä erikoiskauppa: 1 pp / 300 k-m2 ja 1 pp / 3 tt Kahvilat, ravintolat ja majoitusrakennukset: 1 pp / 15 asiakaspaikkaa Muut liikerakennukset 1 pp / 100 k-m2
Joustop (yhteensä korkeintaan 25 % laskennallisesta kokonaisautopaikkamäärästä)	Mikäli velvoitettuja autopaikkoja sijoitetaan yleisiin pysäköintilaitoksiin nimeämättöminä, autopaikkojen mitoitusta voidaan pienentää 15 % laskennallisesta kokonaisautopaikkamäärästä.			Erikois-tapaukset	Ulkoliikunta- ja urheilupaikat: 1 pp / 40 kävijää vrk (väh. 6 pp) Suuret työpaikkakohteet esim. tuotantolaitokset tai terveydenhuollon palvelut mitoitetaan tapauskohtaisesti (tavoite 1 pp / 3 tt). Merkittävät joukkoliikennepysäkit: 6-20 pp. Joukkoliikenneterminaalit / raideliikenteen asemat: 40–80 pp.
	Yhdellä yhteiskäyttöautolla voidaan korvata 5 ap, mutta enintään 10 % kokonaismäärästä. <i>Yhteiskäyttöauto -joustop käyttöönotto edellyttää, että yhtiöjärjestyksessä maininta tai pitkäaikainen sopimus ja auto vain ko. taloyhtiön asukkaiden ja työntekijöiden käytössä. Mikäli yhteiskäyttöautosta luovutaan, pysäköintipaikat on tarvittaessa toteutettava.</i>				Laatutaso ja sijoittelu
	Katutasen näyteikkunallisia liiketiloja ei lasketa autopaikkoja mitoitaviin neliöihin. <i>Edellyttää, että liiketila on katutasossa, kulku kadulta ja rakennusluvassa merkitty liiketilaksi. Vähennys voi olla enintään 10 % laskennallisesta kokonaisautopaikkamäärästä.</i>				

5. Tapahtumapysäköinnin kehittäminen 1/2

Taustaa

Suurien tapahtumien aikainen liikenne aiheuttaa kysyntähuippuja pysäköintipaikkojen tarpeeseen. Koko pysäköintijärjestelmää ei ole mahdollista mitoittaa näiden suhteellisen harvojen tilanteiden näkökulmasta vaan ratkaisuja on etsittävä muista järjestelyistä.

Kestävät ja tilatehokkaat kulkumuodot

Tapahtumiin saapumista voidaan ohjata kestävämpiin kulkumuotoihin silloin, kun joukkoliikenneyhteyksiä on olemassa tai matka on sopiva jalankulkuun ja pyöräilyyn. Kaupunki voi edellyttää tai järjestää yhdessä tapahtumajärjestäjien kanssa väliaikaisia runkolukittavia pyörätelineitä tapahtumapaikoille ja viestiä pyöräpysäköintimahdollisuuksien sijainneista.

Useammin toistuvien pienimuotoisempien tapahtumien kuten Keskuskentän jalkapallopelien kohdalla ensisijaisesti pyritään ohjaamaan kävijät saapumaan kestävästi. Kimpakyyditkin ovat varteen otettava vaihtoehto joukkuelajeissa. Lisäksi kaupunki voi yhdessä alueen toimijoiden kanssa kannustaa suosimaan pyöräliikennettä etenkin, jos kuljetettavia välineitä ei ole paljon.

Harvemmin järjestettävät esim. Jaakonpäivien tapahtumat sijoittuvat laajemmin keskusta-alueelle, jolloin myös pysäköintimahdollisuuksia on laajemmin ympäri kaupunkia. Läheltä tulevia kannattaa kannustaa saapumaan kestävästi rajallisten pysäköintipaikkojen vuoksi.

Autopysäköinti

Varsinkin pidemmältä saapuvien osalta auto kulkumuotona voi olla ainut vaihtoehto. Tällöin pyritään ohjaamaan pysäköinti järjestelmällisesti pysäköintilaitoksiin sekä -alueille ja tarvittaessa voidaan järjestää pysäköinnistä kuljetus tai esimerkiksi yhteiskäyttöiset polkupyörät tapahtumapaikalle kulkemiseen. Viestinnän ja opastuksen rooli on suuri, jotta tapahtumakävijät löytävät pysäköintipaikan ja vältetään turhaa liikennettä esimerkiksi keskusta-alueella. Pysäköintialueiden opastuksen sekä pysäköintiehtojen tulee olla selkeitä ja kannustaa keskitettyihin ratkaisuihin.

Tulevaisuuden tavoitteena on, että Pietarsaaressa on keskitettyjä pysäköintilaitoksia ja alueita keskustan laitamilla, jotka soveltuvat myös hyvin tapahtumien aikaiseen pysäköintiin. Lisäksi urheilutalon ympäristön pysäköintialueita hyödynnetään. Suurten massatapahtumien kuten Keskuskentän konserttien tapahtumapysäköintiin sopivat varsinkin Optiman korttelin ja Paul Hallvarin kadun eteläpuolella Kielikylypykoulun sekä jäähallin pysäköintialueet, mutta myös keskustan itäpuolen pysäköintipaikat. Etenkin Optiman pysäköintialue olisi jo nykyisin hyvin hyödynnettävissä, sillä käyttöaste varsinkin iltaisin ja viikonloppuisin on matala. Keskitetyt pysäköintilaitokset sen sijaan ovat hieman pidemmän aikavälin hankkeita.

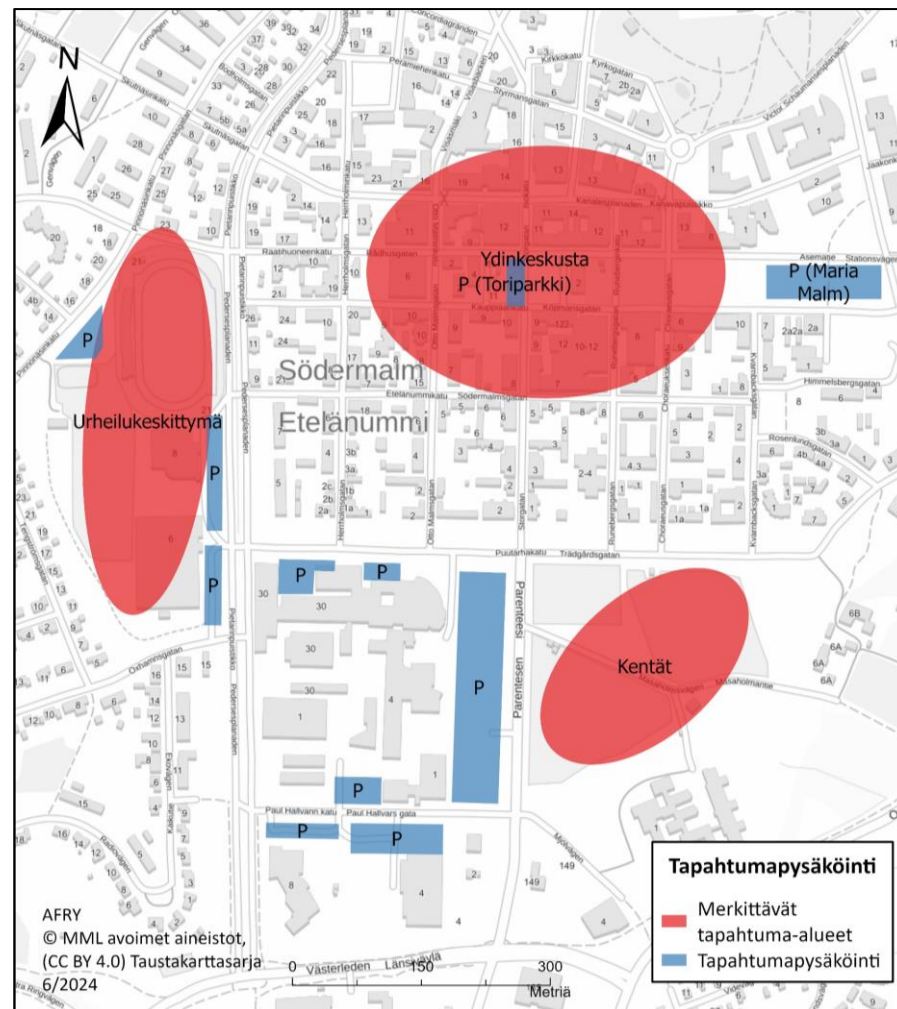
5. Tapahtumapysäköinnin kehittäminen 2/2

Ohjeistus ja viestintä

Tapahtumajärjestäjiä ohjeistetaan pysäköinnistä ja laajemmin liikkumisesta jo tapahtumaluvan yhteydessä. Nykyisin tapahtumailmoitukseen tulee liittää liikennemerkkisuunnitelma, mutta jatkossa merkittävimpien tapahtumien osalta voidaan vaatia myös suunnitelmaa laajemmin liikkumiseen liittyen. Samoin liikkumisen viestintään voidaan vaatia tapahtumanjärjestäjiltä suunnitelmaa. Myös kaupunki voi auttaa viestinnän suhteen jakaen omissa kanavissaan tietoa poikkeusjärjestelyistä ja erityisesti kannustaa kävijöitä saapumaan mahdollisuuksien mukaan pyörällä ja käyttämään keskitettyjä pysäköintilaitoksia sekä alueita.

Tapahtumiin saapuvien liikkumista voidaan pyrkiä ohjamaan sekä kannustimin että rajoituksin. Kannustamisen keinoja ovat esimerkiksi pysäköintimaksun kytkeminen osaksi tapahtumalippua ja viestintä. Rajoituksia pysäköinnin maksullisuus, jota on muutoinkin Pietarsaaren keskusta-alueelle suunnitteilla.

Tapahtumien aikaisen pysäköinnin ohjaamiseen on kehitetty myös digitaalisia ratkaisuja. Esimerkiksi Turussa on kokeiltu Enterlot Oy:n kehittämää verkkopalvelua, jossa kunkin tapahtuman aikaisen pysäköintialueen valvoja ilmoittaa sovituin määräajoin verkkopalvelun ylläpito näkymän kautta kohteen autopaikkasaatavuuden, joka näkyy välittömästi tapahtuman kävijöiden kaikille avoimessa käyttöliittymässä. Tällä tavoin voidaan parantaa kävijöiden kokemusta sekä vähentää turhaa autoliikennettä.



Kuva: Havainnekuva mahdollisista tapahtumapysäköinti-paikoista. Tavoitteena pysäköintipaikkojen joustava vuorottaiskäyttö massatapahtumien aikana.

6. Teknologian ja digitalisaation hyödyntäminen hyvän pysäköintikokemuksen luomisessa

Taustaa

Pysäköintimaksujen maksaminen mobiilisovelluksilla, digitaaliset pysäköintiluvat ja älykkäät teknologiat pysäköinnin hallintaan ovat tuoneet merkittäviä edistysaskelia parempaan pysäköintikokemukseen ja toisaalta auttavat myös pysäköintidatan analysoinnissa kaupunkeja ja kuntia. Myöhemmin tulevaisuudessa pysäköinti ei välttämättä ole enää vain autojen säilyttämistä vaan osa laajempaa liikkumisen ekosysteemiä, jossa älykkäät järjestelmät, kuten tekoäly optimoivat pysäköintitilojen käyttöä ja liikennevirtoja.

Opastus

Pysäköinnin opastuksen katuverkolta pysäköintialueille ja -laitoksiin voidaan hyödyntää reaaliaikaista dataa, analytiikkaa ja älykkäitä teknologioita. Pysäköinnin ohjaamisessa tavoitetilana on, että pysäköintipaikan etsimisen vuoksi ei juuri synny turhaa liikennettä keskusta-alueelle ja pysäköintipaikkaa etsivät löytävät sen helpommin. **Pietarsaaren pysäköintiopastusta kehitetään siihen suuntaan, että kiinteiden opasteiden lisäksi hyödynnetään digitaalisia reaaliaikaisia näyttötauluja ja mobiilipalveluita.** Reaaliaikaiset näyttötaulut sijoitetaan keskustan sisään tuloväylille siten, että ne ohjaavat liikennettä keskustan alueellista kokoojakaduista koostuvan keskustan kehän kautta pysäköintilaitoksiin.

Mobiilipalveluilla on merkitys varsinkin tilanteessa, jossa pysäköinti huomioidaan osana matkaketjua ja yhtenä keskeisenä tavoitteena on parantaa huomattavasti pysäköinnin, joukkoliikenteen ja pyöräilyn informaatiota. Mahdollisuuksien mukaan **tärkeimmät liikkumisen palvelut pyritään tuomaan osaksi kulloinkin ajankohtaista reittisuunnittelupalvelua**, kuten esimerkiksi kirjoittamishetkellä Traficomin Matka.fi -palvelu.

Pysäköintilupien hallinnointi

Myös erilaisia paikkojen varausjärjestelmiä on mahdollista toteuttaa digipalvelun tai pysäköintisovelluksen avulla. Esimerkiksi vuorottaispysäköinnin järjestäminen on helpompaa ja työpaikkojen ja palveluiden työntekijöiden pysäköintipaikat voisivat saada myös muiden käyttöön ilta- ja viikonloppuaikaan. Digitaaliset pysäköintiluvat ovat helpottaneet hallinnointia. Luvat saa käyttöön ilman erillisiä käyntiä luvan antajan luona, väärinkäytösten riski pienenee sekä vältetään lupalappujen hukkuminen. **Nykyisin ja tulevaisuudessa käytössä olevat erilaiset pysäköintiluvat pyritään jatkossa toteuttamaan hyödyntäen digialustoja.**

Älykkäät pysäköintiratkaisut keräävät anonymiä dataa pysäköinneistä, joiden pohjalta on helppo arvioida, kuinka pysäköinti toimi käytännössä ja miten sitä voisi kehittää.

7. Pyöräpysäköinnin kehittäminen siten, että pyörällä kulkeminen on houkutteleva vaihtoehto

Taustaa

Pietarsaari on sitoutunut edistämään kestäviä kulkumuotoja sekä parantamaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä kaupungissa. Kaupunkiin tarvitaan turvallisia sekä helposti saavutettavia pyöräpysäköintipaikkoja. Asukaskyselyn perusteella toiveena on erityisesti runkolukittavat pyöräpysäköinnit lähellä kohdetta.

Tulevaisuudessa korostuu aiempaan enemmän myös pyöräily osana joukkoliikenteeseen tukeutuvaa matkaketjua, joista on kerrottu enemmän toimenpiteessä nro 13. Matkaketjujen solmupisteiden toteuttaminen. Alati yleistyvät erikoispyörät tuovat lisätarpeita kehittämiseen. Tavarapyörät vaativat enemmän tilaa ja kalliit pyörät korostavat pyöräpysäköinnin turvallisuutta.

Pyöräpysäköinnin parantamisella pyritään kasvattamaan keskustassa pyörällä asioivien määrää. Autojen pysäköinti vie huomattavasti tilaa kaduilta ja vaikuttaa laajasti kaupunkikehitykseen. Lisäksi autopaikkojen rakentaminen ja ylläpito aiheuttaa runsaasti kustannuksia. Jos pyörällä tehtäviä asiointi- ja työmatkoja onnistutaan kasvattamaan merkittävästi, pysäköinnistä aiheutuva tilatarve voi pienentyä eli pysäköintipaikkoja riittää paremmin niitä tarvitseville ja tarve rakentaa niitä lisää voi vähentyä hieman. Oikein kohdennettuna pyöräpysäköinnin kehittäminen on erittäin kustannustehokas toimenpide verrattuna muiden ajoneuvojen pysäköintiratkaisuihin.

Pyöräpysäköintisuunnitelma

Yleisten alueiden pyöräpysäköintiä pyritään kehittämään erityisesti keskustan ja erilliskohteiden, kuten liikuntapaikkojen ja uimarantojen asiointipysäköinnin tarpeeseen. Tulevaisuudessa joukkoliikennepalveluiden suunnittelussa huomioidaan myös kestävät matkaketjut pyörien liityntäpysäköintimahdollisuudella. Väljemmän maankäytön alueilla ja pidempiaikaisessa säilyttämisessä pyöräpysäköintitarpeet toteutuvat kiinteistöjen toimesta, mutta kaupunki voi esim. viestinnän keinoilla kannustaa kiinteistöjä toteuttamaan laadukkaita pyöräpysäköintiratkaisuja. Uusien kiinteistöjen osalta määrään ja laatuun pyritään vaikuttamaan pyöräpysäköintinormilla.

Vuoden 2024 aikana Pietarsaareen on laadittu pyöräpysäköintisuunnitelma, jossa on määritetty pyöräpysäköinnin laatutaso ja mitoitus eri toiminnoissa sekä tehty konkreettinen kehittämissuunnitelma määrän ja laadun kohentamiseksi yleisillä alueilla.

Yleisten alueiden lisäksi kaupungin kiinteistöissä huomioidaan pyöräpysäköintitarpeet pyöräpysäköintisuunnitelman yleisten periaatteiden ja laatuvaatimusten mukaisesti. Lisäksi pyöräpysäköintinormi ohjaa jatkossa uusien kiinteistöjen ratkaisuja laadukkaiksi sekä määrältään riittäviksi.

Pyöräpysäköintisuunnitelma löytyy erillisestä raportista.

8. Yhteiskäyttöautojen mahdollistaminen

Taustaa

Yhteiskäyttöautot voivat mahdollistaa autottoman elämäntavan niille kuntalaisille, joilla auton tarve ei ole säännöllistä. Yhteiskäyttöautot myös tehostavat ajoneuvojen käyttöä, mikä on linjattu myös ilmastostrategiassa toimenpiteeksi.

Yhteiskäyttöautopalvelua hoitaa usein kaupallinen toimija. Palvelu voi sisältää kuntakohtaisesti kaikki palveluun liittyvät käytännön tehtävät sähköisestä varausjärjestelmästä ja/tai mobiilisovelluksesta autojen säännölliseen pesuun ja ylläpitoon tai vain osan näistä. Palvelumallina voi olla koko yhteiskäyttöpalvelun hankinta palveluntarjoajalta tai kunta omistaa autot, jotka annetaan yhteiskäyttöön. Koko palvelun hankinta on todettu useassa kunnassa helpoimmaksi tavaksi.

Pietarsaaressa on tarjottu kunnan kahta sähköautoa arki-iltaisain ja viikonloppuisin kuntalaisten vuokrattavaksi. Pietarsaaren Energia Oy on hankkinut autot kaupungin työntekijöiden ja kaupunkilaisten käyttöön. Toimintamallin yhtenä keskeisenä tavoitteena on tukea vähäpäästöisten liikennemuotojen kehittämistä.

Yhteiskäyttöautojen mahdollistaminen

Kaupungissa varaudutaan myös yksityisten yhteiskäyttöautotoimijoiden tuloon ja pyritään edistämään palveluntarjoajien mahdollisuuksia keskustan alueella.

Yhteiskäyttöautoille voidaan myöntää pysäköintilupia, jotka oikeuttavat pysäköimään myös maksullisilla tai aikarajoitetulla paikoilla. Luvallinen alue voidaan rajata vielä tarkemmin tai osoittaa tiettyjä pysäköintiruutuja asian tullessa ajankohtaiseksi. Yhteiskäyttöautojen pysäköintilupia on käytössä mm. Lahdessa, Turussa ja Tampereella. Yhteiskäyttöautotoimijoita pyritään saamaan mukaan osaksi matkaketjujen solmupisteiden kehitystä.

Kaupungin nykyisin yhteisessä iltakäytössä olevista virka-autoista kerätään kokemuksia ja niiden perusteella selvitetään onko järjestely onnistunut sekä olisiko palvelun laajentaminen kannattavaa.

9. Vihreään siirtymään varautuminen

Taustaa

Pietarsaaren seudun ilmastostrategiassa tavoitteina on mainittu paikallisesti tuotettujen uusiutuvien käyttövoimien edistäminen sekä fossiilittomien ajoneuvojen osuuden kasvattaminen.

Sähköautojen määrä Suomessa oli vuoden 2024 alkaessa 83 762 autoa. Kasvua edellisvuoteen verrattuna oli 87%. Sähköautojen osuus Suomen ajoneuvokannasta on tällä hetkellä noin 3%. Myös sähköautojen latausinfra määrä on kovassa kasvussa. Tutkimusten mukaan pääosa latauksista tapahtuu kodin yhteydessä.

Valtio ohjaa ajoneuvokantaa verotuksen ja maksujen keinoin. Tulevaisuuden päätöksiä ennustettavuus on vaikeaa, mutta liikenteen sähköistymiseen varautuminen koskee myös kuntia. Muiden mahdollisten tulevaisuuden liikennepolttoaineiden osalta voidaan olettaa infra rakentuvan keskitetymin keskustojen ulkopuolelle, jolloin kaupungin rooliksi jää niiden mahdollistaminen kaavoituksen keinoin.

Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä (733/2020) edellyttää sähköauton latauspisteen rakentamista muussa kuin asumiskäytössä oleviin rakennuksiin, joiden yhteydessä on yli 20 pysäköintipaikkaa vuoden 2024 loppuun mennessä. Vaadittujen latauspisteiden määrä riippuu pysäköintipaikkojen määrästä.

Lisäksi uudet tai laajamittaisesti korjattavat asuinrakennusten pysäköintitalot on varustettava latauspistevalmiudella jokaisen pysäköintipaikan osalta. Tämä vaatii erityistä huomiointia uusien keskitettyjen pysäköintilaitosten suunnittelussa.

Keväällä 2024 Pietarsaassa kokonaisuudessaan on saatavilla julkisia latauspisteitä 15 sijainnissa, joista 4 sijainnissa on vaihtoehtona suurempi kuin 22 kW latausteho (ChargeFinder 2024).

Muiden uusien fossiilittomien liikennepolttoaineiden osalta jakeluinfra vaatii nykyisten polttoaineasemien kaltaista infraa, joten niitä ei tavoitella keskustaan. Lisäksi näiden toteutuminen perustuu markkinaehtoisuuteen, joten kaupungin näkökulmasta oleellista on pyrkiä mahdollistamaan sijoittuminen pääkatujen tai teiden solmukohtiin tai varsille.

Sähköautojen julkinen latausinfra

Laissa vaadittujen kiinteistöjen lisäksi kadulla ja yleisillä pysäköintialueilla latauspaikat voivat olla perusteltuja julkisten yleisötilojen yhteydessä tai paikoissa, joissa ne palvelevat matkailijoita ja muita satunnaisia kävijöitä. **Pietarsaassa sähköautojen latauspaikkoja pyritään saamaan ensisijaisesti keskitettyihin pysäköintilaitoksiin ja kaupungin kiinteistöille.** Lisäksi yhtenä potentiaalisena sijaintina voidaan nähdä urheilutalon pysäköintialue tai sen myöhemmin tulevaisuudessa mahdollinen pysäköintilaitos.

10. Talvihoidon kehittäminen keskustan kaduilla

Taustaa

Pysäköintipaikkojen käyttöä talvisin rajoittaa lumi ja polanteet. Katualueilla monet talveen ja lumitiloihin liittyvät ongelmat voivat juontuvat puutteellisesta suunnittelusta sekä tiiviiseen kaupunkiympäristöön kohdistuvista moninaisista tarpeista. Lisäksi erityisenä haasteena on kiinteistöitä luvattomasti katualueiden pysäköintiruutuihin kasattavat lumet.

Pietarsaassa lumelle ei ole erikseen osoitettuja paikkoja kaupungin keskustassa vaan lunta välivarastoidaan sinne, minne parhaiten mahtuu ja missä siitä koetaan olevan vähiten haittaa ajo- ja kulkuväylille. Lunta varastoidaan myös pysäköintipaikkojen päällä, jota ei asukaskyselyn perusteella koettu optimaaliseksi ratkaisuksi.

Lumilogistiikka

Pietarsaassa pyritään suunnittelemaan lumilogistiikka kokonaisuutena sekä määrittämään lumenkasauspaiikat keskusta-alueelta. Lunta ei saa kasata pelastustelle. Lisäksi on syytä välttää myös jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä sekä le-paikkoja. Keskustasta pyritään löytämään lumelle sopivia lumenkasauspaiikkoja, mutta lisäksi voidaan talvisin osoittaa tiettyjä pysäköintiruutuja kadunvarsilta. Kaduille voidaan esimerkiksi asettaa pysyvät talvikausina (esim. 15.11.-30.4.) voimassa olevat siirtokehotus liikennemerkit (I13_4).

Jatkossa lumitilat on huomioitava kattavasti katujen ja kiinteistöjen alueiden suunnittelussa, jotta tarve lumien siirrolle on pienempi ja sen suunnittelu olisi helpompaa. Lisäksi **puututaan kiinteistöjen luvattomaan lumien kasaamiseen katualueille ja selvitetään mahdollisuutta järjestää kiinteistöjen kanssa yhteistyössä aikataulutetut lumensiirot.** Kiinteistöiltä veloitetaan tästä aiheutuvat kustannukset.

Talvihoidon ja lumilogistiikan suunnittelussa pyritään hyödyntämään Viherympäristöliitto ry:n Lumitilaopasta.



11. Pysäköinnin valvonnan tehostaminen

Taustaa

Pysäköinninvalvonnan tarkoituksena on varmistaa liikenteen turvallisuus sekä sujuvuus eikä pysäköintivirhemaksujen kerääminen ole itsetarkoitus. **Lisäksi pysäköinninvalvonnalla edistetään kaupunkiympäristön viihtyisyyttä ja esteettömyyttä.** Maksullinen sekä aikarajoitettu pysäköinti kuitenkin vaatii toimiakseen tehokasta valvontaa. Pietarsaaressa toimii jo nykyisin kunnallinen pysäköinninvalvonta.

Ongelmana Pietarsaaressa on ollut väärin pysäköidyt autot, jotka voivat estää myös pelastusajon. Maastokäynnillä havaittiin väärinpysäköintiä etenkin jalkakäytävillä sekä kävelykadun alueella sekä torilla. Maksullisen pysäköinnin sekä aikarajoitusten laajentuessa pysäköinninvalvonnan merkitys korostuu entisestään.

Valvonnan kehittäminen

Uudet pysäköintivöhykkeet vaativat tehokasta valvontaa. **Pysäköintivöhykkeiden käyttöönoton myötä kasvavat valvottavat alueet edellyttävät riittävien resurssien osoittamista pysäköinninvalvontaan.** Valvontaa pyritään mahdollisuuksien mukaan kohdentamaan haitan mukaan eli erityisesti kävelyalueille, pyöräteille, LE-paikoille sekä kohteisiin, joissa pysäköinnistä on erityistä haittaa liikenneturvallisuudelle tai pelastus- ja huoltoajolle.

Pysäköinninvalvonta on palvelu, joka herättää vahvoja tunteita. **Mahdollisuuksien mukaan pysäköijiiä pyritään ensisijaisesti ohjaamaan neuvoin, kehotuksin ja käskyin.** Pysäköintivirhemaksu määrätään tilanteissa, joissa edellä mainitut keinot eivät ole mahdollisia tai ne eivät tehoa toivotusti.

Viestintä

Pysäköinninvalvonnasta viestitään aktiivisesti kaupungin kanavissa. **Viestinnällä pyritään ennaltaehkäisemään väärinpysäköintiä.** Kaupungin sosiaalisissa medioissa voidaan esimerkiksi esitellä tiettyjä alueita tai kohtia, joissa on ilmennyt runsaasti väärinpysäköintiä ja täten tiedottamaan tavoiteltavista pysäköintiratkaisuista.

Kaupungin sisäinen yhteistyö

Toimiva pysäköinninvalvonta sekä miellyttävä pysäköintikokemus edellyttävät vuoropuhelua ja yhteistyötä pysäköinninvalvonnan, kaupunkiympäristön parissa toimivien sekä viranomaisten välillä. Pysäköinninvalvonta seuraa pysäköintitilannetta jatkuvasti kentällä, jolloin ajantasaisin tieto löytyy sieltä. **Tarvittaessa pysäköinninvalvonta pyrkii esimerkiksi tuomaan esille mahdollisia puutteita kaupunkiympäristön ratkaisuissa pysäköintiin liittyen.**

12. Tiedottaminen autojen sekä pyörien pysäköintimahdollisuuksista keskustassa

Taustaa

Viestinnällä ja markkinoinnilla helpotetaan pysäköintimahdollisuuksien löytämistä sekä voidaan vaikuttaa siihen, miten muutokset otetaan vastaan.

Selkeä ja ajantasainen viestintä

Pysäköintivyöhykkeiden toteuttamisen yhteydessä viestitään selkeästi mitä ja milloin on tapahtumassa. Vaikka kadunvarsipaikkoja on poistumassa liikennejärjestelmän kehittämisen myötä, keskustassa asiointi autolla helpottuu, kun kadunvarsipaikat kohdentuvat koko keskustan alueella paremmin lyhytaikaiseen pysäköintiin. Pidempikestoisen pysäköinnin palvelutaso pääasiassa kasvaa, kun toteutetaan keskitetyn pysäköinnin ratkaisuja.

Samalla tehtävät muutokset mahdollistavat laajemmin keskustan katutilojen kehittämisen viihtyisämmäksi ja turvallisemmaksi sekä edistävät täydennysrakentamista, joka palvelee erityisesti keskustan elinvoimaisuutta.

Lisäksi viestinnässä on syytä huomioida, että keskustan katuja kehitetään vaihteittain kuitenkin siten, että siitä muodostuu yhtenäinen liikenneverkko. **Eri vaiheista sekä tulevista työmaista on viestittävä laajasti ennakoiden ja jokaisessa vaiheessa tuodaan esille laajempi kokonaisuus, johon hanke liittyy.**

Mahdollisuuksien esille tuominen

Auto- ja pyöräpysäköintipaikat merkitään kartalle ja tietoa jaetaan kaupungin karttapalvelun sekä internet-sivujen kautta ja aina sopivissa tilanteissa myös kaupungin some-kanavissa.

Tapahtumien yhteydessä tuodaan esille suositeltavat auto- ja pyöräpysäköintipaikat sekä kannustetaan saapumaan tilatehokkailla kulkumuodoilla, mikäli se on mahdollista.

Työmaiden aikaisista kierto- ja poikkeusreiteistä tiedotetaan laajasti kaupungin viestintäkanavissa. Viestinnän on oltava realistista, mutta samalla tulee erityisesti korostaa saavutettavuutta työmaista huolimatta ja esimerkiksi esitellä parhaita reitti- ja pysäköintivaihtoehtoja.

13. Matkaketjujen solmupisteiden toteuttaminen 1/3

Taustaa

Eurooppalaisissa kaupungeissa on erilaisia pienempiä mobility stationeita tai hubeja, jotka sijaitsevat pääasiassa katujen varsilla. Näihin sisältyy usein yhteiskäyttöautopalvelut sekä niiden integroiminen osaksi liikennejärjestelmää. Mobility stationit ovat usein sijoitettu joukkoliikennepysäkkien läheisyyteen tai kävelymatkan päähän niistä. Lisäksi vaihtelevaa varustelua ovat mm. joukkoliikenteen aikataulunäytöt, pyörä- ja potkulautapysäköinti, kaupunkipyörät, taksiasema, liikuntaesteisten pysäköintipaikat, saattoliikennejärjestelyt sekä sähköautojen latauspaikat. Mobility stationit ovat usein brändätty erottuvilla tunnuksillaan esim. LeipzigMOVE, Reis via Hub sekä Mobil.punkt. Näiden lisäksi Euroopassa on usein kattavat liikkumisen palvelut joukkoliikenneasemilla, mutta niitä ei välttämättä ole erikseen brändätty mobility stationeiksi tai hubeiksi.

Mobility hubit yleensä mielletään laajoina maankäytön kokonaisuuksina ja liikenteen solmukohtina. Mobility hubit tai liikkumiskeskukset voidaan nähdä osana transit-oriented development (TOD) suunnitteluperiaatteita eli joukkoliikenteeseen perustuvaa kaupunkikehittämistä. Mobility hubien varustelu voi olla muuten vastaava kuin stationeiden, mutta laajemmassa mittakaavassa ja lisäksi niihin pyritään kehittämään kaupallisia palveluita uuden maankäytön myötä. Turun Kupittaan kärki -kaupunkikehityshanke voidaan nähdä esimerkkinä mobility hub -ajattelun soveltamisesta Suomessa.



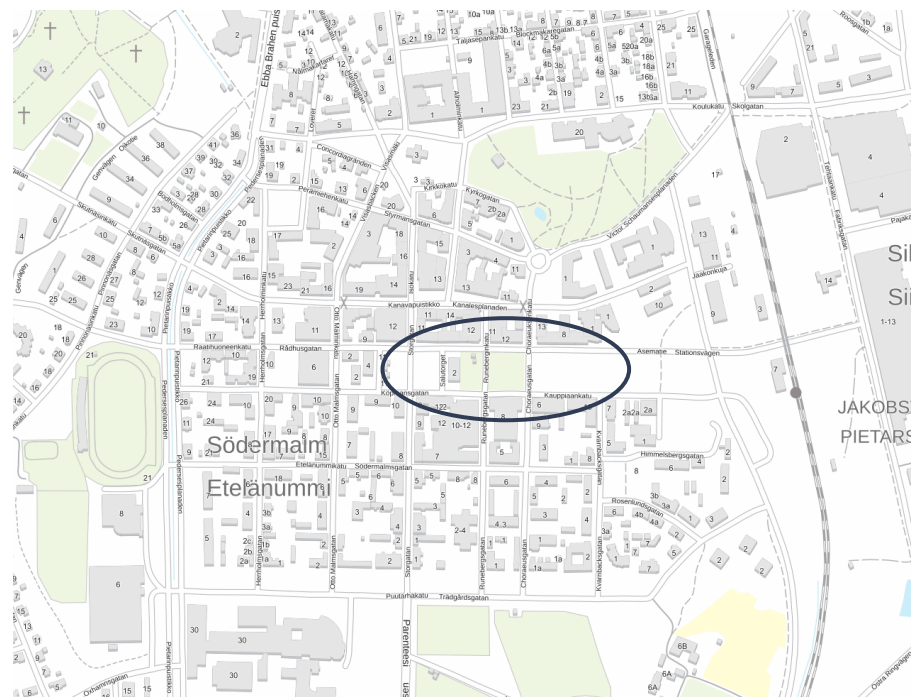
13. Matkaketjujen solmupisteiden toteuttaminen 3/3

Matkakeskus keskustaan (mobility hub/station)

Keskustan tärkeimmät linja-autopysäkkien kehittämistä Raatihuoneen ympäristössä on suunniteltu. Tämä vahvistaisi alueen tärkeää liikkumisen solmukohtaa, johon joukkoliikenteen tärkeän pysäkin lisäksi voidaan tuoda muitakin liikkumisen palveluita kansainvälisiä esimerkkejä mukaillen. Mahdollisia palveluita olisi mm. laadukas pyöräpysäköinti ja pyöräilyn lisäpalvelut, pakettiautomaatit, kaupunkipyörien asema sekä yhteiskäyttöauto kadunvarrella.

Toriparkki Ludwig sijaitsee linja-autopysäkkien läheisyydessä ja on toinen luontainen sijaintipaikka myös jakeluliikenteen cityhub –ratkaisun sijoittamiseksi. Se on henkilöautoliikenteelle tärkeä solmupiste Pietarsaaren ydinkeskustassa. Toriparkin kiinteistössä sijaitsee myös varastopalveluja ja lisäksi pysäköintilaitoksen laajentamissuunnitelmat tarjoavat mahdollisuuksia kehittää myös cityhub –ratkaisuja samaan yhteyteen. Toisaalta haasteena on erityisesti maanalaisten ratkaisujen toteutuskustannukset.

Liikenteellisesti sijainti ydinkeskustassa on haasteellinen verrattuna aseman seutuun, koska laajemmat liikennepalvelut eivät lähtökohtaisesti tue keskustan viihtyisyyttä tai kävely-ympäristöä. Tästä syystä keskustassa on suositeltavampaa toteuttaa mahdolliset liikenteen solmupisteiden palvelut kevyempinä ja keskittyen joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen matkaketjuihin sekä mahdollisesti yhteiskäyttöautopalveluihin ja pienimuotoisiin kaupunkilogistiikan palveluihin, jotka voisivat operoida myös osin toriparkista.



Pysäkin karkea sijainti

6. Jakelu- ja huoltoliikenteen kehittämisen toimenpidekokonaisuudet (14-16)

Mitä jakeluliikenteen kehittämisellä voidaan saavuttaa?

Toiminnalliset hyödyt

Jakelu- ja huoltoliikenteen kehittämisellä tavoitellaan käytännössä kahta vaikutusta. Ensinnäkin sen operointimahdollisuuksien tulisi olla mahdollisimman kustannus- ja energiatehokkaita ratkaisuja mahdollistava. Logistiikka on yritysten kilpailukykyyn vaikuttava tekijä ja mitä tehokkaammin ja paremmalla palvelutasolla se voidaan hoitaa, sitä paremmin se tukee yritysten liiketoimintaa.

Toinen näkökulma on viihtyisän ja elinvoimaisen kaupunkikeskustan varmistaminen sekä siihen liittyvän positiivisen kehityksen tukeminen. Lisäksi se on myös osa kaupunkienliikennejärjestelmään liittyvää päästövähennystavoitteiden toteuttamista ja kehittämistä. Mikäli jakelu- ja huoltoliikenne on hyvin suunniteltu ja aikataulutettu sekä eri kokoiselle kalustolle löytyy lähellä toimituskohteita hyvin kuorman purku- ja lastauspaikkoja, sen aiheuttama häiriö kevyelle liikenteelle sekä yksityisautoilulle pienenee. Kyse on pääsääntöisesti hyvin lyhytaikaisesta pysäköintitarpeesta, mutta suunnittelemattomana se aiheuttaa häiriöitä muulle liikenteelle sen lisäksi saattaa tuottaa turvallisuuden tunnetta kävely- ja pyöräilyliikenteelle.

Kyse ei tarvitse olla jakelu- ja huoltoliikenteen rajoittamisesta, vaan toimijalähtöisestä kehittämisestä. Useissa citylogistiikkaselvityksissä erilaisten pilotointien yhteydessä on todettu myös tavarantoimittajien tyytyväisyyden kasvaneen suunnitelmallisuuden ja kuormien yhdistämisten lisääntyessä, kun ei tarvitse olla useita kertoja päivässä vastaanottamassa tavaraa, vaan voidaan keskittyä varsinaiseen ydinliiketoimintaan.

Vihreän logistiikan tuotteistaminen

Kaupungilla on mahdollisuus asettaa hyvinkin kunnianhimoisia tavoitteita päästöttömyydelle tai vihreydelle. Lahti on tästä hyvä esimerkki, joka valittiin vuonna 2021 Euroopan ympäristöpääkaupungiksi ja vuonna 2022 Lahti valittiin sadan eurooppalaisen hiilineutraalin ja älykkään kaupungin joukkoon. Lisäksi Lahti tavoittelee ensimmäisenä Suomen suurista kaupungeista hiilineutraaliutta vuonna 2025. Tämä edellyttää laaja-alaista kaupunkikehitystä, jossa liikenne on yksi osa-alue. Hyvä esimerkki kaupunkijakelun ja huoltoliikenteen kehittämisen motivaatiotekijöistä sekä siihen liittyvistä valinnoista, mikäli halutaan lähteä kokonaisvaltaiseen päästöttömän kaupunkikehityksen tavoitteen mukaiseen kehitysprosessiin, jolle asetetaan myös selkeät mitattavat tavoitteet eri aikaväleille.



Kuva: Forum Virium

Jakelu- ja huoltoliikenteen kehittäminen

Hankkeessa toteutettu asukas- ja yrityskysely pysäköintiin liittyen antoi Pietarsaaren jakelu- ja huoltoliikenteen osalta joitakin näkökulmia kehittämistarpeisiin. Sieltä on tunnistettavissa joitakin jakelun kannalta haastavia kohtia, kuten Kauppatorin ympäristö sekä Strenberginkadun ja Koulupuiston välinen risteys. Myös Koulukadun varrella tunnistettiin jakeluliikenteen kannalta hankalaksi koettuja kohteita. Kyselyn ulkopuolelta on tunnistettu Halpahallin tavaraliikenteen operoinnin olevan Kanavapuistikon ja Perämiehenkadun välillä ajoittain haastavaa. Samoin Pietarinpuistikon korjaustoimenpiteiden ennakoidaan muuttavan ajoreittejä tavaraliikenteen kannalta ahtaammiksi. Kokonaisuutena jonkin verran nähtiin ongelmalliseksi lyhytaikainen pysäköinti paketti- ja kuorma-autoilla tavaroiden noutoa ja toimitusta varten, mutta muuten ei tunnistettu muutoksia toimitusten frekvenssissä, aikatauluttamisessa tai tarpeessa ohjata jakeluliikennettä keskusta-alueella. Tulos on aika odotettu, koska yleensä logistiikka toimii keskusta-alueilla hyvin mahdollisiin ongelmakohtiin sopeutuen varsinkin kaupunkiseuduilla, joissa liikennemäärä ei aiheuta itsessään saavutettavuushaasteita.

Yksi mahdollisuus jakelu- ja huoltoliikenteen kehittämiseen on suunnitella erilaisten tavaravirtojen yhteensovittaminen vahvemmiksi kuljetusvirroiksi. Silloin keskusta-alueelle tulevat tavarat kerätään kaupungin keskusta-alueen ulkopuolella sijaitsevaan jakelukeskukseen, josta toimitukset keskustan kohteisiin operoidaan mahdollisimman täysillä ajoneuvoilla. Näin saadaan yksittäisten raskaiden ajoneuvojen määrää vähennettyä keskusta-alueella ja mahdollisesti myös paremmin tarpeen mukaan aikataulutettuna, kun toiminnan suunnitelmallisuus paranee.

Toinen kaupunkirakenteissa yleistynyt ratkaisu on erilaisten lähelle – palvelujen kehittäminen. Niissä tuodaan pakettiautomaatteja tai laajempia cityhub –ratkaisuja keskusta-alueelle ihmisten luontaisten kulkureittien varrelle tai helposti saavutettaviin liikenteellisiin solmupisteisiin. Kaupunkijakelukeskuksiin voidaan operoida keskitetyillä suuremman kuljetusvolyymien ratkaisulla. Erityisesti verkkokaupan toimitusten kasvu on johtanut tällaisten ratkaisujen kehittämiseen ja sijoittamiseen asiointiliikenteen solmupisteisiin. Tällä saadaan vähennettyä suoria kotitoimituksia ja toisaalta tuo samalla vastaanottajalle joustavuutta noutaa toimitus itselle sopivana ajankohtana. Suorat kotitoimitukset lisäävät jakeluliikenteen hajautumista ja toimitusfrekvenssiä keskusta-alueella.

Tavaratoimituksiin sisältyy usein myös erilaisia hyllytys- ja asennuspalveluja. Silloin pysäköintitarve raskaalle kalustolle on pidempi kuin pelkässä tavarantoimituksessa. Siten keskusta-alueelle tarvitaan riittävä määrä paikkoja, joihin voi paketti- ja kuorma-autokalustoa pysäköidä tavaratoimituksen ja mahdollisten lisäarvopalvelujen tuottamisen ajaksi.

Erilaiset keskitetyt jakeluratkaisut edellyttävät logistiikkajärjestelmien yhteistyötä toimiakseen tehokkaasti. Tyypillisesti logistiikkaverkostot hoitavat toimitukset omassa verkostossaan, kuten Posti, Matkahuolto tai Kaukokiito. Mikäli keskusta-alueelle kohdistuvia tavaratoimituksia halutaan yhdistää vahvemmiksi kuljetusvirroiksi, se pitää olla myös logistiikkaoperaattorin näkökulmasta kannattavaa ja hyödyllistä. Kuitenkin viimeinen kuljettaja toimitusketjussa on ainoa, joka kohtaa loppuasiakkaan ja tuottaa asiakaskokemuksen asiakasrajapinnassa. Silloin olennainen kysymys onkin, mitkä ovat ne hyödyt, joiden vuoksi tästä asiakasrajapinnan kohtaamisesta kannattaa luopua tai se on edes mahdollista?

Pyöräjakelu – Case Tukholma

Tukholmassa on julkaistu kaupunkialueen liikennestrategian yhteydessä myös tavaraliikennestrategian tukemaan kaupunkiliikenteen kehittymistä fossiilittomaksi vuoteen 2040 mennessä. Yhdistettynä kaupungin asukasmäärän kasvuun ja logistiikan trendeihin, kuten verkkokauppatoimitusten kasvuun, on välttämätöntä kehittää uusia ratkaisuja jakeluliikenteen operointiin. Samanaikaisesti halutaan toteuttaa jakeluliikenteen parempaa saavutettavuutta ja suunnitelmallisuutta sekä vähentää siitä aiheutuvia haittoja. Suunnittelu yhdistetään maankäytön suunnitteluun ja pyrkimykseen kehittää jakelujärjestelmää vähemmän tilaa vaativaksi, joka tarkoittaa kevyemmän jakelukaluston käyttöä mikroliikkumisen ratkaisuja myöten sekä kuljetuskapasiteetin mahdollisimman tehokasta käyttöä. Siten tunnistetaan huolto- ja jakeluliikenteen sekä jätehuollon merkitys, mutta kehitetään järjestelmiä mahdollisimman vähän negatiivisia vaikutuksia aiheuttavaksi.

Tukholmassa toimii lukuisia pyöräjakelutoimijoita. Yksi esimerkki on **Velove**, joka on vienyt konseptuaalisen kehittämisen pitkälle sisältäen sopivan pyöräkaluston kehittämisen, teknologisen alustan rakentamisen kuljetusvirtojen ohjaamiseksi, kaupunkihub jakelukeskusratkaisujen kehittämisen sekä erityisesti tehtävään koulutetun henkilöstön. Yhtiön missiona on poistaa pakettiautot ja raskas jakelukalusto kaduilta sekä vähentää jakelutoiminnasta aiheutuvia päästöjä ja kustannuksia. Tavoitteena tehdä kaupunkikeskustasta viihtyisämpi ja ”ystävällisempi” ihmisille. Samanaikaisesti tarjotaan yrityksille ja kuluttajille sujuvampaa pakettitoimitusten viimeisen mailin ratkaisua, joka on tyypillisesti haastavin osa pitkiäkin toimitusketjuja toteuttaa kustannustehokkaasti hyvällä asiakaspalvelun tasolla.

Yhtiö on kehittänyt vuoden rahtipyöränä palkitun Armadillon – rahtipyörän, jonka leveys on 86 cm mahtuen hyvin pyöräteille ja kuormakapasiteetti on 200 kg. Pyörä on ollut Suomessakin testikäytössä mm. Oulussa. Yhtiö on kehittänyt konseptin jakelukeskusten, cityhubien, muodostamiseksi kaupunkirakenteeseen keskeisin solmupisteisiin. Niiden perustamisessa hyödynnetään tyhjäksi jääneitä tiloja, kuten autotalleja. Perusajatuksena on cityhubin mahdollisimman nopea ja kevyt perustaminen tarpeen mukaan.

Rahtipyörien ja jakelurakenteiden lisäksi koko järjestelmää ohjataan teknologisen alustan kautta. Aivan vastaavasti kuin logistiikkayhtiöt ohjaavat oman jakelukaluston operaatioita, pyöräjakelujärjestelmä ohjaa omien resurssien mahdollisimman tehokasta käyttöä. Alusta on rakennettu kuitenkin erityisesti pyörälähetien ja rahtipyörien reitityksen sekä operoinnin mahdollisimman tehokkaan toiminnan mahdollistamiseksi. Järjestelmän kautta yhdistetään kuljetuksia ja täytetään kuormatila mahdollisimman tehokkaasti sekä tarjotaan toimitusten seurantapalvelu samoin kuin muissakin logistiikkajärjestelmissä.

Kuva: Velove



Jakelu- ja huoltoliikenteen kehittämis- toimenpiteet

14. Jakelu- ja huoltoliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittäminen

Pietarsaaren keskustaan määritetään lastaus- ja purkupaikat, joissa lyhytaikainen pysäyttäminen on mahdollista (esim. liikennemerkillä C43 tai muu rajoitus). Paikat voidaan määrittää yhteistyössä keskusta-alueen yritysten ja jakeluyritysten kanssa. Lisäksi tulee tarkastella jakelunliikenteen aikaikkunoita ja onko esim. pysäköintikieltoalueita, joihin voisi luvanvaraisesti sallia jakeluliikenteen lyhytaikaisen pysähtymisen lastaus- ja purkutoimintoja varten.

Tuodaan joustavuutta ja porrasteisuutta jakeluliikenteen kannalta tärkeille alueille, eli esim. tietyt alueet olisivat aamulla klo 6-10 kuormausaluetta, mutta muun ajan normaalisti pysäköintikäytössä.

Ahtailla alueilla voidaan määritellä kuljetuskaluston maksimikokoa esim. alle 13 metriä, mutta tämän toteuttaminen saattaa olla erittäin vaikea Pietarsaaren kokoisessa kaupungissa, jossa ei ole isoja logistiikan jakelukeskuksia lähellä, koska silloin pitää operoida sillä kalustolla mitä alueella on käytössä jakeluhetkellä.

Tavoitteena elinkeinoelämän kilpailukyvyn parantaminen, kustannustehokkaan ja mahdollisimman päästöttömien jakeluratkaisujen mahdollistaminen, katutilan tehokas käyttö sekä keskusta-alueen elinvoimaisuuden ja viihtyisyyden lisääminen.

15. Jakelu- ja huoltoliikenteen ohjaus ja aikatauluttaminen

Kohdan 14 tulosten perusteella tarvittaessa otetaan käyttöön jakelu- ja huoltoliikenteen ajallinen ohjaus. Käytännössä tämä tarkoittaa, että ohjataan se tapahtumaan eri aikaan kuin muu asiointiliikenne. Esimerkiksi kävelykadulla voidaan sallia vain tietyt aikaikkunat. Lisäksi voidaan pyrkiä ohjaamaan jakeluliikennettä siten, että ajoa ahtaimmissa keskustakortteleissa vältettäisiin.

Lisäksi pyritään tukemaan yritysten materiaalivirtojen synkronointia siten, että samalla kuljetuksella voidaan tuoda ja noutaa tavaratoimituksia useammalle toimijalle.

16. Cityhub- ja mikroliikkumisen ratkaisut keskusta- alueen jakeluratkaisuna

Kaupungin liikenteen kehityksessä kohti päästöttömyyttä voidaan hyödyntää mikroliikkumisen ratkaisuja viimeisen mailin logistiikkaratkaisuissa. Isommalla kuljetuskalustolla tullaan cityhubiin saakka, siitä eteenpäin jakelu loppukäyttäjälle esim. pyöräjakelun ratkaisuin. Cityhub -rakenteet voivat olla yhteiskäyttöisiä tai jonkin logistiikkatoimijan operoimia, kiinteitä tai siirrettäviä rakenteita.

Cityhub pyritään sijoittamaan siten, että ahtaammat korttelit ovat hyvin saavutettavissa mikroliikkumisen ratkaisuin. Lisäksi hyödynnetään teknologista kehitystä ja edistetään alustoja tavaravirtojen ohjaamiseen.

7. Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointi

Pietarsaaren eri kehityssuunnitelmilla on merkittävä vaikutus varsinkin keskustan alueelle mutta myös paljon laajemmin seudun liikkumisessa. Pysäköintistrategian avulla pysäköintiratkaisut tuodaan osaksi kaupunkikehityksen työkaluja, jolloin mm. täydennysrakentamisen edellytykset paranevat. Strategia myös toteuttaa kaupungin muita tavoitteita mm. päästövähennyksiin, elinvoimaiseen sekä viihtyisään keskustaan ja kestävään liikkumiseen liittyen.

Pysäköintistrategian ratkaisut mahdollistavat viihtyisän, laadukkaan ja liikenteellisesti toimivien katutilojen luomisen, kun asukas- ja työmatkapysäköinti sekä pidempikestoinen asiointipysäköinti ohjataan keskitettyihin laitoksiin. Tämä mahdollistaa elinkeinoelämän kannalta olennaisten kadunvarsipaikojen ohjaamisen lyhytaikaisen asiointipysäköinnin käyttöön sekä helpottaa kuormauspaikkojen toteuttamista. Lisäksi keskustan täydennysrakentamisen mahdollistavat pysäköintiratkaisut edistävät välillisesti keskustan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Keskustan saavutettavuus paranee kaikkien kulkumuotojen osalta, kun keskustaan suuntautuva liikenne ohjataan vahvemmin keskustan ajoneuvoliikenteen kehälle, josta toteutetaan sujuvat yhteydet keskitettyihin pysäköinteihin. Pyöräliikenteen osalta keskustaan toteutetaan pyöräpysäköintisuunnitelman mukaiset pyöräpysäköintipaikat, jotka parantavat lähialueen arjen asiointimatkojen kestäviä ja tilatehokkaita kulkutapavaihtoehtoja.

Pysäköinnin sujuvoittaminen ja selkeyttäminen vähentää tarvetta etsiä pysäköintipaikkaa keskustan tonttikaduilla, jolla on vaikutuksia päästöihin sekä liikenneturvallisuuteen. Keskitettyjen pysäköintilaitosten avulla erityisesti keskustan muita katuja voidaan rauhoittaa liiketeeltä ja parantaa kestävien kulkumuotojen turvallisuutta sekä sujuvuutta.

Seuraavalla sivulla on arvioitu toimenpideohjelman vaikutuksia suhteessa pysäköinnille asetettuihin tavoitteisiin.

Pysäköintistrategian toimenpideohjelman vaikutuksia on arvioitu suhteessa pysäköinnille asetettuihin tavoitteisiin alla olevassa taulukossa.

Toimenpide	Pietarsaaren pysäköinnin tavoitteet					
	Pysäköinti tukee viihtyisän kaupunkiympäristön kehittämistä	Pysäköinti on yksi keino tukea päästö- vähennys- tavoitteisiin pääsemistä	Pysäköinti- ratkaisu mahdollistaa keskustan tiivistämisen	Keskusta on saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla	Pysäköinti tukee elinvoimaista keskustaa	Pysäköinti- toiminta on kokonais- taloudellisesti kannattavaa
1. Kadunvarsipysäköinnin kehittäminen lyhytaikaiseen asiointiin	x			x	x	x
2. Keskitetyn pysäköinnin edistäminen	x	x	x	x	x	
3. Pysäköintiyhtiön perustaminen			x			x
4. Pysäköintinormien päivittäminen	x	x	x			
5. Tapahtumapysäköinnin kehittäminen	x	x		x	x	
6. Teknologian ja digitalisaation hyödyntäminen hyvän pysäköintikokemuksen luomisessa				x	x	x
7. Pyöräpysäköinnin kehittäminen siten, että pyörällä kulkeminen on houkutteleva vaihtoehto	x	x	x	x	x	
8. Yhteiskäyttöautojen mahdollistaminen		x		x		
9. Vihreään siirtymään varautuminen		x		x		
10. Talvihoidon kehittäminen keskustan kaduilla	x			x		
11. Pysäköinninvalvonnan tehostaminen	x			x		x
12. Tiedottaminen autojen ja pyörien pysäköintimahdollisuuksista keskustassa	x	x		x	x	x
13. Matkaketjujen solmupisteiden toteuttaminen	x	x	x	x	x	
14. Jakelu- ja huoltoliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittäminen	x			x	x	
15. Jakelu- ja huoltoliikenteen ohjaus ja aikatauluttaminen	x	x		x		
16. Cityhub- ja mikroliikkumisen ratkaisut keskusta-alueen jakeluratkaisuna	x	x		x		

8. Lähteet ja liitteet

Lähteet

- Pietarsaaren liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040
- Pietarsaaren jalankulku- ja pyöräverkon kehittämisohjelma 2040
- Kuntien yhteiskäyttöauto-opas, Väylävirasto (2019)
- Selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista, RAKLI (2015)
- Keskitetyn pysäköinnin toimivuuteen vaikuttavat tekijät, Auerma, Riku (2021)
- Mobility hubs toolkit, CoMoUK (2021)

Liitteet

1. Asukaskyselyn tulokset
2. Yrityskyselyn tulokset
3. Toimenpideohjelman liitteet
 - Keskitetyn pysäköinnin vertailu
 - Pysäköintiyhtiön perustaminen - Esimerkkejä pysäköinnin hallinnosta muualla
 - Pysäköintinormin päivittäminen - Pysäköintinormit ja joustot muissa kaupungeissa

Making Future