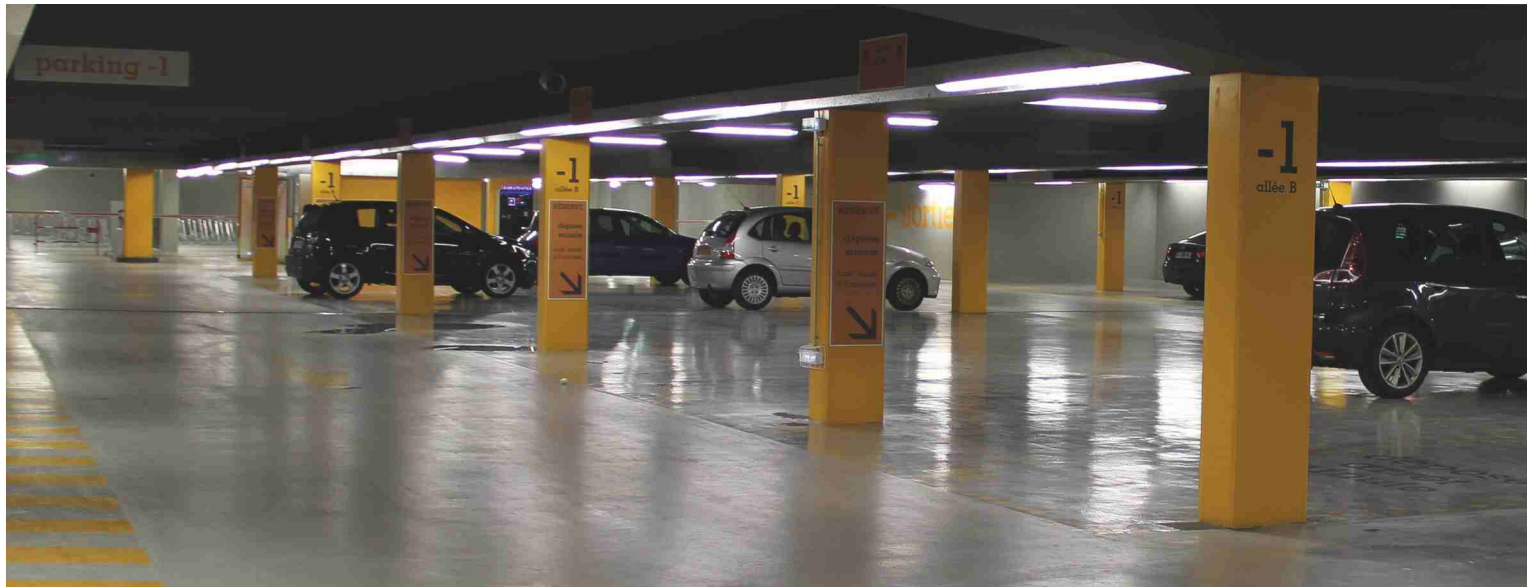




VAASAN KAUPUNGIN PYSÄKÖINTIPOLITIikka



Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 19.3.2018



Sisällysluettelo

1. Johdanto	3
2. Yleiset lähtökohdat	5
2.1. Kaupungin strategiset tavoitteet	5
2.2. Maankäytön ja liikenteen kehittyminen	5
2.3. Pysäköinnin tilantarve ja rakentamiskustannukset	5
2.4. Pysäköinnin järjestämisvelvoite	5
2.5. Pysäköintitoiminta kaupungin taloudessa	6
2.6. Pysäköintiin liittyvien käsitteiden ja lyhenteiden määrittely	7
3. Nykytilanne	9
3.1. Nykyiset pysäköintipaikat ja niiden käyttöaste	9
3.2. Kaupungin pysäköintiyhtiöt ja -laitokset	9
3.3. Nykyinen vapaaksiostomenettely	10
3.4. LPA-alueet	11
3.5. Polkupyörien pysäköintitilanne	11
3.6. Erityisryhmien pysäköinti	11
3.7. Nykytilanteen keskeiset ongelmat	11
4. Vertailukaupunkien pysäköintilinjauksia	13
5. Pysäköintipolitiikan tavoitteet ja pääperiaatteet	14
6. Pysäköintimitoitus asemakaavoissa	17
6.1. Paikkamäärän esittäminen	17
6.2. Suosituspakkamäärät	17
6.3. Vaiheittainen toteutuminen	18
6.4. Autottomat korttelit	18
6.5. Asunto-osakeyhtiöiden paikkojen omistus ja käyttö	19
6.6. Polkupyöräpaikat	19
7. Velvoitepaikkojen sijoittaminen yleisiin pysäköintilaitoksiin (vapaaksiosto)	21
7.1. Vapaaksioston potentiaali Vaasassa	21
7.2. Sijoittamisvelvoite vapaaksiostossa	22
7.3. Mitoituslennus	22
7.4. Vapaaksioston etäisyysvaatimukset	22
7.5. Sopimusmenettely ja autopaikan hinta	22
7.6. Vapaaksiostopaikkojen osoittaminen maantasoisille yleisille pysäköintialueille	23
8. Yleisen pysäköinnin operointi ja omistajapolitiikka	25
8.1. Kaupungin pysäköintilaitosten omistaminen ja operointi	25
8.2. Maksullisen kadunvarsipysäköinnin operointi	25
8.3. Pysäköinninvalvonta	25
8.4. Uusien laitosten rahoitus	25
9. Yhteenveto ja tulevaisuuden muutosten hallinta	26



1.Johdanto

Liikkuminen ja siihen liittyvät innovaatiot ovat kautta historian olleet merkittävä yhteisöjen kehitystä eteenpäin vievä tekijä. Kaupan, kulttuurin ja erilaisten verkostojen tihentyminen ja kehityshyppäys on aina ollut seurausta liikkumismuotojen muutoksista ja nopeutumisesta. Tuulet, purjeet, hevoset, aasit ja elefantit mahdollistivat hitaan liikkumisen. Purjelaivakaudesta siirryttiin höyry- ja diesel-laivoihin, hevosvaunuista rautatiehen ja polttomoottoriautoihin. Mitä enemmän on verkostoiduttu, sitä enemmän keksintöjä on syntynyt. Samalla on syntynyt modernia yhteiskuntaa kuvaavia tekijöitä kuten teollinen työ, työväestö, henkilöauto, yksityisautoilu. Menestyneimmät kaupungit ovat aina olleet avoimia ”uusille tuulille” ja ottaneet vieraat avosylin vastaan. Kaikki nämä ovat muokanneet kaupunkeja erilaisiin fyysisiin muotoihin. Toisaalta ihmisen perustarpeet eivät ole muuttuneet tuhansienkaan vuosien kuluessa: ihminen tarvitsee turvaa, työtä, toisia ihmisiä ja tietä toisten luo. Nyt taas eletään ihmisen liikkumisvalintojen murroksessa. Tekninen kehitys, energiataloudelliset innovaatiot, ilmastonmuutos, digitalisaatio ja robotisaatio muuttavat ennennäkemättömällä nopeudella maailmaa. Älykäs liikenne tekee tuloaan, uusia materiaaleja ja energia-ratkaisuja kehitetään. Satavuotisen yksityisautoilun rooli ja merkitys ovat merkittävästi muuttumassa. Tämä merkitsee mullistavia muutoksia myös pysäköinnille – pysäköintipaikkojen rakentamiselle, käytölle ja hallinnalle.

Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikan tehtävä on tukea kaupungin strategiaa elinvoimaisen, viihtyisän ja houkuttelevan kaupungin rakentumiseksi. Tavoitteena on kehittää kaupunkia kestäväällä tavalla ja samalla turvata liikenteen ja pysäköinnin toimivuus sekä laatu. Työssä on arvioitu kaupungin pysäköintipolitiikan ajantasaisuutta sekä tarkasteltu kaupungin pysäköintilinjauksia suhteessa kaupungin strategiaan tavoitteisiin. Pysäköintiä ei ole Vaasassa ennen tarkasteltu kokonaisuutena, minkä takia on ollut välttämätöntä määritellä Vaasan pysäköintiin liittyvät keskeiset tavoitteet ja periaatteet. Työssä on myös koetettu hahmottaa millaisia liikkumistapoja, -välineitä ja pysäköintiratkaisuja tulevaisuuden Vaasassa käytetään ja halutaan käytettävän, miten siihen suuntaan mennään sekä millä nopeudella. Mikä on kunnalle kuuluva tehtävä, mitä voidaan antaa markkinoiden ohjattavaksi. Hyvällä pysäköintipolitiikalla luodaan edellytyksiä toimivalle, kestäväälle ja houkuttelevalle kaupunkikehittämiselle, joka vahvistaa kaupungin vetovoimaisuutta ja elinvoimaa. Vaasan ydinkeskustan ja sen laajenemisaalueiden tulevan kehityksen ja kilpailukykyyn kannalta pysäköinnin kokonaisvaltaisen ja taloudellisesti kestäväälle pohjalle rakennettu järjestäminen on avainasemassa.



2. Yleiset lähtökohdat

2.1. Kaupungin strategiset tavoitteet

Vaasassa pysäköinnin kehittämistä ohjaavat seuraavat kaupungin strategiat ja ohjelmat:

- * Vaasan kaupungin strategia
- * Energia- ja ilmasto-ohjelma
- * Vaasan keskustastrategia

2.2. Maankäytön ja liikenteen kehittyminen

2000-luvulla Vaasa on kasvanut huomattavasti, yhteensä noin 6000 asukkaalla. Vuodenvaihteessa 2016-2017 kaupungin väkiluku oli 67620 asukasta. Vuosina 2008-2016 kaupunki kasvoi keskimäärin 536 asukkaalla/vuosi, eli lähes +1% vuodessa. Väkiluvultaan Vaasa on Suomen 15. suurin kaupunki. Vaasan seudun asukasluku on 114 223 (31.12.2016). Vuosina 2000-2016 seudun väkiluku kasvoi 8633 asukkaalla. Vaasan seudun väestönkasvu on kuudenneksi nopeinta maan 37 kaupunkiseudun/työssäkäyntialueenjoukossa.

Työpaikkoja Vaasassa on yhteensä 37 207 (31.12.2014). Kaupungin työpaikkojen määrä kasvoi 4 689:lla vuosina 2000-2014. Vaasan työllisyystilanne on maan kärkitasoa ja työpaikkaomavaraisuus on erittäin suuri (126,6 % 31.12.2014). Suomen 20 suurimman kaupungin joukossa Vaasan työpaikkaomavaraisuus on toiseksi suurin. Suuri työpaikkaomavaraisuus ja työpaikkojen määrän kehitys vaikuttavat Vaasaan suuntautuvan pendelöinnin määrään. Vuonna 2014 Vaasaan pendelöi yhteensä 11 922 henkilöä. Pendelöinti Vaasan seudun kunnista Vaasaan on kasvanut 21,8 % vuosina 2005-2014. Vuosina 1995-2014 Vaasaan pendelöivien lukumäärä kasvoi jopa 56:llä %. Lähes puolet pendelöijistä tulevat Mustasaaresta ja noin neljäsosa pendelöijistä tulevat Laihialta, Maalahdesta ja Vöyryltä.

Valtakunnallisella tasolla Vaasan henkilöautotiheys on suhteellisen suuri. Vuonna 2013 Vaasan henkilöautotiheys oli 508 ha/1000 asukasta. Henkilöauton kulkumuoto-osuus Vaasassa on 64 %, joukkoliikenteen 5 % ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus 12% (vuonna 2013). Vaasan henkilöautojen ja liikenteen määrään vaikuttaa pendelöinnin ja muun asioinnin kautta koko seudun autollisuus. Seudun maa-seutumaisissa kunnissa henkilöautotiheys ja henkilöauton kulkumuoto-osuus ovat suurempia ja hitaammin kehittyviä kuin kaupunkialueella. Koko Suomessa asutokuntien autonomistus ja erityisesti moniautoisen asutokuntien osuus on viime vuosina kasvanut. Vuonna 2000 Vaasan keskusta-alueella asutokunnista 47 % olivat autottomia, 44,7 % omisti yhden auton ja 8,3 % omisti kaksi autoa tai enemmän. Vastaavat luvut vuonna 2010 olivat 43,9 %, 45 % ja 11,1 %.

2.3. Pysäköinnin tilantarve ja rakentamiskustannukset

Pysäköinnin tilantarve:

- > Tavallisen autopaikan tilantarve on 2,5x5,0 metriä sekä 7,0 metriä vapaata tilaa. Vapaaksi korkeudeksi suositellaan vähintään 2,4 metriä.
- > Autopaikan tilantarve ajoyhteyksineen vaihtelee kadunvarsipysäköinnin 12:sta m²/auto laitospysäköinnin 30 neliöön. Keskimääräinen tilantarve on 20-25 m²/autopaikka.
- > Jokaista autoa varten tarvitaan yleensä 2-5 autopaikkaa.
- > Polkupyöräpaikan tilantarve on noin 0,6x2,0 metriä sekä 2,0 metriä vapaata tilaa.
- > Pyöräpysäköinnin tilantarve on noin 10 kertaa pienempi kuin autopaikkojen tilantarve.

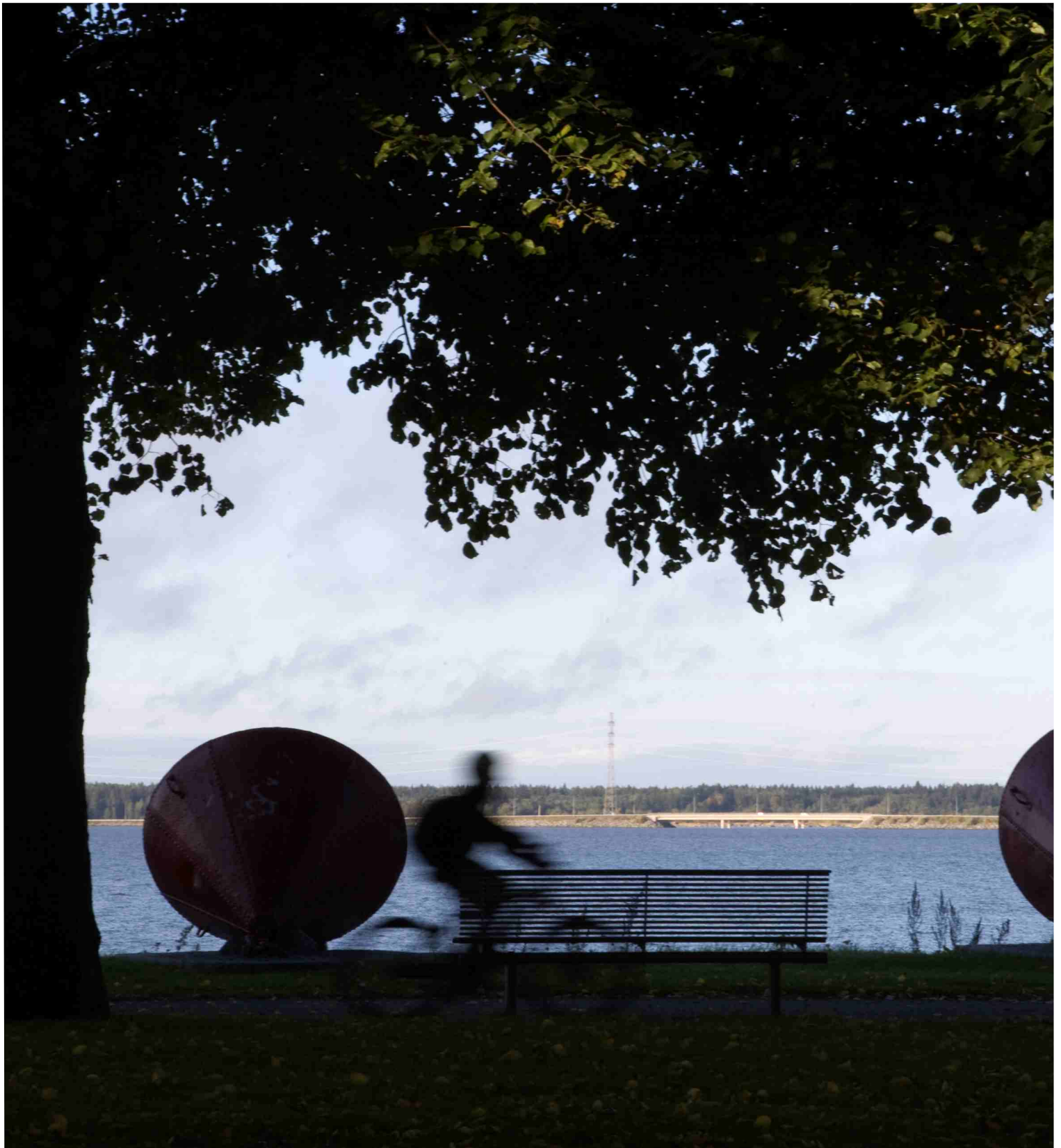
Autopaikkojen rakentamiskustannukset (€/autopaikka, alv 24 %):

	tyyp. alaraja	tyyp. yläaraja	yläaraja
Maantasopysäköinti:	3 000	7 000	10 000
Erillinen pysäköintitalo:	20 000	45 000	60 000
Pihakansi, autot maan päällä, ei pelastustietä:	35 000	50 000	55 000
Pihakansi, autot maan alla, ei pelastustietä:	40 000	60 000	65 000
Pihakansi, päällä pelastustie:	45 000	65 000	80 000
Kellaripysäköinti rakennuksen alla:	48 000	70 000	90 000
Kallioluolapysäköinti:	55 000	80 000	125 000

(Lähde: Selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista, Rakli 2015.)

2.4. Pysäköinnin järjestämisvelvoite

MRL 156.1 §:n perusteella asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätty autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Autopaikkojen järjestäminen on siten ensisijaisesti kiinteistöjen omistajien ja haltijoiden velvollisuus. Kunnalla on samat velvoitteet kuin muillakin kiinteistöjen omistajilla ja haltijoilla autopaikkojen järjestämiseen rakentamisen yhteydessä. Kaupungin tulee siis huolehtia julkisen palvelun kiinteistöjensä, kuten esim. terveyskeskusten, koulujen, virastojen, kulttuurilaitosten ja liikuntapaikkojen pysäköintitarpeesta. Lisäksi kunnan tehtävään voidaan katsoa kuuluvan pysäköintipaikkojen



järjestäminen sellaisille käyttäjille, joiden asiointi ei kohdistu suoraan mihinkään tiettyyn kiinteistöön. Tällaisia ryhmiä ovat mm. ostoksilla kävijät, vapaa-ajan viettäjät ja matkailijat. Pysäköintipaikkoja tulee autojen lisäksi järjestää myös mopoille, polkupyörille sekä muille ajoneuvoille. Katutilaa kunta ei ole velvollinen tarjoamaan autojen tai muiden ajoneuvojen pysäköintikäyttöön.

2.5. Pysäköintitoiminta kaupungin taloudessa

Kaupungin pysäköintitoiminnan vuosittaiset tulot ovat viime vuosina olleet noin 1,6 M€ ja menot noin 0,5 M€. Lukuihin sisältyvät tulot ja menot pysäköinninvalvonnasta, pysäköintilaitteista ja pysäköintilaitoksista. Pysäköinninvalvonta sekä kadunvars- ja aluepysäköinti ovat selvästi tuottoisia kaupungille, kun taas pysäköintilaitosten tulos on ollut vaihteleva. Pysäköintilaitteisiin ja vastaaviin investointeihin käytetään vuositasolla noin 50 000 €.

2.6. Pysäköintiin liittyvien käsitteiden ja lyhenteiden määrittely

ap =autopaikka

pp =Pyöräpaikka

ap/as = Asemakaavassa määrätty autopaikkamäärä asuntoa kohden.

ap/x k-m²=Asemakaavassa määrätty autopaikkamäärä x kerrosneliometriä kohden.

Asiakaspysäköinti=Liikkeiden, palveluiden ja esimerkiksi keskustassa asioivien pysäköintiä.

Asukaspysäköinti= Asukkaiden ja vieraiden pysäköinti omalla asuinalueellaan tai sen lähiympäristössä.

Asukaspysäköintijärjestelmä/ pysäköintitunnusjärjestelmä= Mahdollisuus ostaa pysäköintilupa oman asuinalueen kadunvarsipaikoille.

Asumisväljyys=Asumisen yhteenlaskettu kerrosala asukasta kohden (k-m²/asukas).

Autopaikkaosake=Asunto-osakeyhtiön osake, joka oikeuttaa hallitsemaan autopaikkaa.

Erityisryhmien pysäköinti= Liikuntarajoitteisten-, vanhusten-, kuorma-autojen ym. erikoisajoneuvojen pysäköinti.

Julkinen pysäköintilaitos= Kunnan (tai muun julkisyhteisön) omistama yleinen pysäköintilaitos.

Kerrosala = Rakennuksen yhteenlaskettu pinta-ala kerrosten ulkoseiniä myöten. Kerrosalan määrä ilmoitetaan kerrosneliometreissä (k-m²).

Liityntäpysäköinti = Joukkoliikenneaseman tai -pysäkin yhteyteen järjestettyä auto- tai polkupyöräpysäköintiä. Liityntäpysäköintiä voidaan järjestää sekä bussi- että raideliikenteelle.

LPA= Autopaikkojen korttelialue (asemakaavamerkintä). LPA-alueet osoitetaan kaavaan yhden tai useamman kiinteistön autopaikkoja varten.

LPY= Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue (asemakaavamerkintä).

LP = Yleinen pysäköintialue (asemakaavamerkintä).

Mitoitusalennus= Vapaaksiostomenettelyn käyttöön liittyvä pysäköintinormista myönnettävä helpotus

MRL= Maankäyttö- ja rakennuslaki (5.2.1999/132)

MRA= Maankäyttö- ja rakennusasetus (10.9.1999/895)

Nimikkopaikka = Vain nimetylle käyttäjälle varattu pysäköintipaikka.

Pysäköintinormi = Asemakaavassa vaadittu autopaikkamäärä, yleensä ilmoitettu muodossa ap/as tai ap/x k-m².

Pysäköintipaikka = Ajoneuvon pysäköimiseen tarkoitettu tila.

Rakennusoikeus= Luku, joka ilmoittaa tontille sallitun rakennusoikeuden k-m²:nä.

Rasitepaikka= Rasitteena perustettu kiinteistön oikeus käyttää toisella kiinteistöllä sijaitsevaa pysäköintipaikkaa.

Tonttitehokkuus= Tontin kokonaiskerrosalan suhde tontin pinta-alaan.

Vapaaksiosto = Maankäyttö- ja rakennuslain 156.2 §:ssä säädetty menettely, jossa kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Kiinteistön omistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan.

Velvoitepaikka= Asemakaavassa määrätty autopaikan rakentamisvelvoite. Velvoitepaikkamäärä määräytyy asemakaavassa yleensä kerrosneliömetrien tai asuntojen määrän mukaan.

Vieras pysäköinti = Asuinrakennuksen tai työpaikan vieraille tarkoitettuja pysäköintipaikkoja, joita ei nimetä vaan käytetään yhteisesti.

Vuorottaispysäköinti = Autopaikkojen käyttäjien kesken sovittua autopaikkojen yhteiskäyttöä.

Yhteiskäyttöauto= Useamman ihmisen tai esimerkiksi asunto-osakeyhtiön yhteisessä käytössä oleva auto.

Yksityinen pysäköintilaitos= Yksityisessä omistuksessa oleva pysäköintilaitos, joka voi toimia yleisenä pysäköintilaitoksena tai olla vain tietyn käyttäjäryhmän käytössä, esimerkiksi yhden asunto-osakeyhtiön tai korttelin käytössä.

Yleinen pysäköintilaitos = Kaikille avoin ja yleisessä käytössä oleva pysäköintilaitos, joka voi olla kunnan (tai muun julkisyhteisön) omistuksessa tai yksityisomistuksessa.



3. Nykytilanne

3.1. Nykyiset pysäköintipaikat ja niiden käyttästä

Vaasan keskusta-alueella valtaosa pysäköintipaikoista sijaitsevat kortteleiden sisällä joko maantasossa tai keskitetyissä pysäköintilaitoksissa. Vaasan keskustalle tyypillisiä ovat myös kortteleiden sisällä sijaitsevat palokadut, joiden varsilla on merkittävä määrä pysäköintipaikkoja. Pysäköintipaikkojen järjestämistä ei rakennusluvissa vaadittu ennen rakennuslain (1958) ja 1960-luvulla laaditun ns. Kråkströmin asemakaavan voimaantuloa. Sen jälkeen rakennetuilla tonteilla autopaikat on pääosin toteutettu rakennuslupien yhteydessä voimassa olevien asemakaavojen mukaan.

Vaasan keskusta-alueen pysäköintiä on aikaisempina vuosina (2001 ja 2006) tarkasteltu alueella, joka on määritelty keskustan kaupallisten toimintojen mukaan. Vuoden 2006 pysäköintiselvityksen mukaan Vaasan liikekeskustan alueella oli yksityisiä autopaikkoja 2580 kpl ja yleisessä käytössä 2675 kpl, eli yhteensä 5255 autopaikkaa. Alueella on sekä julkisia että yksityisiä pysäköintilaitoksia. Yksityisiä pysäköintilaitoksia ovat mm. Rewell centerin p-laitos (140 ap), Citymarketin p-laitos (170 ap), HS-centerin p-laitos (120 ap) sekä Toriparkki (840 ap). Teatteriparkki (348 ap) valmistui 2014 ja on täysin kaupungin omistuksessa oleva julkinen pysäköintilaitos.

Kadunvarsipysäköinnissä maksullinen alue vastaa suurin piirtein liikekeskustan aluetta. Maksulliset vyöhykkeet pysyivät melko samana vuosina 2006 - 2013. Vuonna 2014 otettiin aikaisempien kolmen taksavyöhykkeen lisäksi käyttöön myös neljäs taksavyöhyke ydinkeskustan uloimmalle kehälle. Vuodesta 2014 lähtien 1-vyöhykkeen pysäköinti maksaa 2 euroa tunnilta (arkisin klo 8-20), 2-vyöhykkeen pysäköinti 1,50 €/h, 3-vyöhykkeen pysäköinti 1,00 €/h ja 4-vyöhykkeen pysäköinti 0,50 €/h.

Pysäköintipaikkojen käyttästä

Vaasan ydinkeskustan kadunvarsipaikkojen määrää sekä käyttästä kartoitettiin kevään 2014 aikana. Kartoituksessa tarkasteltiin kadunvarsipaikkojen käyttästä aamulla klo 5:45-6:45, keskipäivällä klo 10:00-12:00 sekä illalla klo 18:00-20:00. Yhteensä tarkastelussa oli mukana 1 857 kadunvarsipaikkaa. Käyttästä tarkastelun tuloksena todettiin, että vapaa pysäköintipaikka on mahdollista löytää kohtuullisen hyvin kadunvarresta myös ruuhkatunteina. Alle 80 % käyttästä pysäköintiä oli tarjolla kaikista kortteleista, ja kahden korttelin etäisyydeltä torilta löytyi useita vapaita paikkoja kaikkina vuorokaudenaikoina. Valtaosassa kortteleita kadunvarsien pysäköintipaikkojen käyttästä oli 40-60 %, sekä päivällä että illalla. Aikaisin aamulla liikekeskustan kadunvarsipaikat olivat lähes tyhjiä.

3.2. Kaupungin pysäköintiyhtiöt ja -laitokset

Raastuvankatu 27:n pysäköintihalli

Maanvuokrasopimuksen jatkamisen yhteydessä on tontilla sijaitsevan pysäköintihallin hallinta siirtynyt kaupungille. Pysäköintihallissa on yhteensä 45 autopaikkaa, jotka kaikki ovat sopimuskäytössä.

Tammipihan pysäköintilaitos

Kaupungin omistamat osakkeet Kiinteistö Oy Tammipihasta oikeuttavat hallitsemaan tontille rakennetun pysäköintilaitoksen 136 autopaikkaa sekä maanalaisessa pysäköintitilassa 8 autopaikkaa.

Teatteriparkki

Pysäköintilaitoksen rakentamisesta tehtiin päätös vuonna 2013. Pysäköintilaitos on kokonaisuudessaan



Tarkastelualue edellisissä pysäköintiselvityksissä ja maksulliset vyöhykkeet vuodesta 2014 alkaen.

kaupungin omistuksessa. Pysäköintilaitoksessa on yhteensä 348 yleisessä käytössä olevaa pysäköintipaikkaa. Pysäköintimaksu Teatteriparkissa vastaa kadunvarsi-pysäköinnin 3-vyöhykettä, eli 1,00 €/h.

Toriparkki (yksityinen pysäköintilaitos)

Vaasan keskustan suurin yleinen pysäköintilaitos on Toriparkki, jossa on nykyisin noin 840 autopaikkaa asiakas- ja sopimuspysäköintikäytössä. Toriparkissa on suunnitella pysäköintilaitoksen laajennus 500-950 uudella autopaikalla. Kaupunki omistaa Toriparkista 110 osaketta (110 paikkaa).

3.3. Nykyinen vapaaksiostomenettely

Vaasan kaupunginvaltuusto on 13.2.1989 § 80 päättänyt, että kaupunki ottaa käyttöön pysäköintipaikkojen vapaaksiostomenettelyn. Vapaaksiostomenettely perustuu nykyään MRL 156.2 §:än. Vapaaksioston kautta kiinteistön omistaja voi osittain tai kokonaan vapautua velvoitteestaan järjestää ja sijoittaa autopaikat asianomaiselle rakennettavalle tontille. Kaupunki järjestää silloin tarvittavat autopaikat kiinteistön käyttöön kohtuulliselta etäisyydeltä. Autopaikkojen järjestämisestä kaupunki perii korvausta kunnan hyväksymien maksupöytäkirjojen mukaan. Vapaaksiostossa ei luovuteta autopaikan hallintaan liittyvää autopaikkaosaketta tms., vaan vapaaksi ostetut paikat pysyvät kaupungin omistuksessa ja yleisessä käytössä. Pysäköinti niille tapahtuu kaupungin yleisillä pysäköintiehdolla.

Rakennuslupamenettelyn kannalta vapaaksiosto tarkoittaa sitä, että autopaikkojen järjestämis- ja sijoittamisvelvoite voidaan asemakaavassa määrättyllä tavalla osittain

tai kokonaan hoitaa vapaaksioston kautta. Kiinteistön-omistajalla tulee ennen rakennuslupan myöntämistä olla kunnan kanssa allekirjoitettu vapaaksiostosopimus.

Hinnoittelu

Autopaikkojen vapaaksiostohintaa ei ole yleisesti vahvistettu. Tehdyissä sopimuksissa on hinta vaihdellut riippuen mihin kohteeseen autopaikat on sijoitettu sekä tehtyjen sopimusten ajankohdasta. Tekninen lautakunta päätti 7.3.2007 39 § rakennuskustannusindeksiin sidotuksi vapaaksiostohinnaksi 16 000 €. Hinnan määrittely perustui Tammipihaan lisäkansien rakennuskustannuksiin. Myöhemmissä sopimuksissa hinnoittelu on määritetty tapauskohtaisesti kaupunginhallituksen päätöksillä.

Teatterikorttelin toteuttamishankkeen laajassa puitesopimuksessa sovittiin Teatteriparkin vapaaksiostopaikkojen hinnaksi 18 350 € (ilman alv)/kpl asuntorakentamisen osalta sekä 25.500 (ilman alv)/kpl muiden autopaikkojen osalta. Hinnat ovat sidottuja vuoden 2013 tammikuun elinkustannusindeksiin. Myöhemmissä sopimuksissa on käytetty hintaa 26 000 €/kpl.

Vapaaksiostossa voidaan siis käyttää yleisesti vahvistettua hintaa tai esim. määritellä hinta hankekohtaisesti toteutuneiden kustannusten perusteella. Toteutuneiden kustannusten perusteella autopaikan hinta Teatteriparkissa olisi noin 26 000 €.

Tehdyt vapaaksiostosopimukset

Vaasa Oy	13 paikkaa	Tammipiha (1990)
Voas (Rostenink. 4)	4 paikkaa	Tammipiha (2005)
Voas (Raastuvank. 11)	15 paikkaa	Toriparkki (1997 ja 2006)
As.Oy Vaasan Baletti	26 paikkaa	Teatteriparkki (2014)
As.Oy Vaasan Näytelmä	28 paikkaa	Teatteriparkki (2015)
As.Oy Vaasan Musikaali	26 paikkaa	Teatteriparkki (2015)
As. Oy Vaasan Ooppera	8 paikkaa	Teatteriparkki (2016)
As. Oy Vaasan Operetti	8 paikkaa	Teatteriparkki (2016)
As. Oy Vaasan Aria	8 paikkaa	Teatteriparkki (2016)
Tetrinox Oy (YIT-yhtymä)	6 paikkaa	Teatteriparkki
Voas (Vöyrinkatu 8)	8 paikkaa	LP-alueelle/palokatu
As.Oy Bondegården	1 paikka	Teatteriparkki (2016)
Fab Österbottens Hus	18 paikkaa	Toriparkki (2017)

Vapaaksiostoon käytettävissä olevat autopaikat

Raastuvankatu 27:n pysäköintihalli

- Kohteessa on 45 autopaikkaa, jotka kaikki tällä hetkellä ovat sopimuskäytössä.
- Kaupunki on saanut autopaikkojen hallinnan maanvuokrasopimuksen jatkoyhteydessä. Asemakaavassa tontti on LPY-tontti.

Tammipiha pysäköintihalli

- Pysäköintipaikkoja yhteensä 136 + 8 kpl.
- Luovutettu 17 paikkaa, käytettävissä 119 paikkaa (+ 8 kellaripaikkaa)
- Yläkannella on Vasabladetille varattuja (nimettyjä) paikkoja.

Teatteriparkki pysäköintihalli

- Kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa. Pysäköintipaikkoja on yhteensä 348 kpl.
- Luovutettu tai varattu 174 paikkaa, käytettävissä 174 paikkaa.

Toriparkki

- Kaupungilla on 110 osaketta, jotka vastaavat 110 paikkaa.
- Luovutettu 33 paikkaa, käytettävissä 77 paikkaa.

3.4. LPA-alueet

Pääsääntönä on, että autopaikat sijoitetaan asianomaiselle rakennettavalle tontille. Asemakaavassa tonttia varten sen ulkopuolelta varatut autopaikat otetaan kuitenkin vähennyksenä huomioon tontin autopaikkojen lukumäärää määrittäessä. Mikäli tontin autopaikat on asemakaavassa osoitettu erilliselle LPA-tontille, mahdollisesti yhteisesti jonkun muun tontin kanssa, on vuokrasopimuksissa osoitettukäyttöoikeus myös LPA-tontille.

3.5. Polkupyörrien pysäköintitilanne

Pyöräilyn positiivisten vaikutusten vuoksi pyöräilyolosuhteiden kehittämiseen panostetaan tällä hetkellä joka puolella, lähes kaikissa Suomen kaupungeissa. Vaasa on optimaalinen pyöräilykaupunki, jossa etäisyydet ovat lyhyet, maasto tasainen ja opiskelijoita on paljon. Pyöräily on suosittu tapa liikkua Vaasassa, mikä näkyy myös pyöräpysäköintitarpeessa.

Eniten puutteita pyöräpysäköinnissä on tällä hetkellä torin ja kävelykeskustan alueella sekä matkakeskuksen ympäristössä. Matkakeskuksen ympäristössä on tarvetta laadukkaaseen ja mahdollisesti maksulliseen pyöräpysäköintiin. Torin ja kävelykeskustan alueella pyöräpysäköintipaikkojen määrä on tällä hetkellä noin 550 kpl. Pyöräpysäköinnin tarve siellä on kuitenkin huomattavasti suurempi. Pyöräpysäköintiä tulee suunnitella niin, että etäisyys asiointipisteeseen jää mahdollisemman lyhyeksi. Panostamalla laadukkaaseen ja riittävään pyöräpysäköintiin, voidaan lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta ja kasvattaa pyöräilyn kulkumuoto-osuutta.

3.6. Erityisryhmien pysäköinti

Erityisryhmien huomioiminen suunnittelussa on tärkeää. Yleisiä alueita tai rakennuksia suunniteltaessa tulee erityisesti huomioida liikuntaesteisten pysäköintimahdollisuudet. Keskustassa liikuntaesteisille on varattu yhteensä noin 20 autopaikkaa katualueilta. Paikat sijaitsevat tasaisesti eri puolilla keskustaa, ja sijoituksissa on kuultu ko. ryhmän etujärjestöjä. Myös yleisillä pysäköintialueilla sekä kaikissa yleisissä ja yksityisissä pysäköintilaitoksissa on liikuntaesteisille varattuja autopaikkoja. Tilatarve liikuntaesteisten autopaikoille on 3,6x5,0 m sekä 2,8x6,5 m kadunvarsipysäköinnissä.

3.7. Nykytilanteen keskeiset ongelmat

■ Suuri osa pysäköintipaikoista on tehottomasti käytössä vain tiettyyn vuorokaudenaikaan, esimerkiksi vain toimisto-aikaan tai vain toimistoajan ulkopuolella. Vuorottaispysäköinnin kehittäminen parantaisi pysäköintipaikkojen käyttöastetta sekä kaupungin pysäköintitarjontaa.

■ Keskustan palvelut kärsivät siitä, että keskustan ulkopuolella on runsaasti palveluita, joilla on huomattavasti paremmat pysäköintimahdollisuudet (ilmainen pysäköinti ja enemmän pysäköintitilaa) kuin keskustan palveluilla.

■ Keskustan palokadut ovat suureksi osaksi yleisessä pysäköintikäytössä. Joissakin paikoissa palokaduille tai viereisten tonttien reuna-alueelle on sijoitettu lämpöpistokkeita, jolloin palokatujen yleiset autopaikat ovat käytännössä yksityiskäytössä.

■ Lähiöissä asunto-osakeyhtiöiden pysäköinti leviää viheralueille ja keskustassa kävelykadulle pysäköidään jatkuvasti ilman lupaa. Pysäköinninvalvonta on ts. riittämätöntä.

■ Asunto-osakeyhtiöiden yhteiset LPA-alueet ovat haasteellisia autopaikkojen hallinnoimisen kannalta. Myös LPA-alueiden toteutus voi muodostua ongelmaksi, jos järjestelyyn liittyvät tontit rakentuvat eri aikoina.

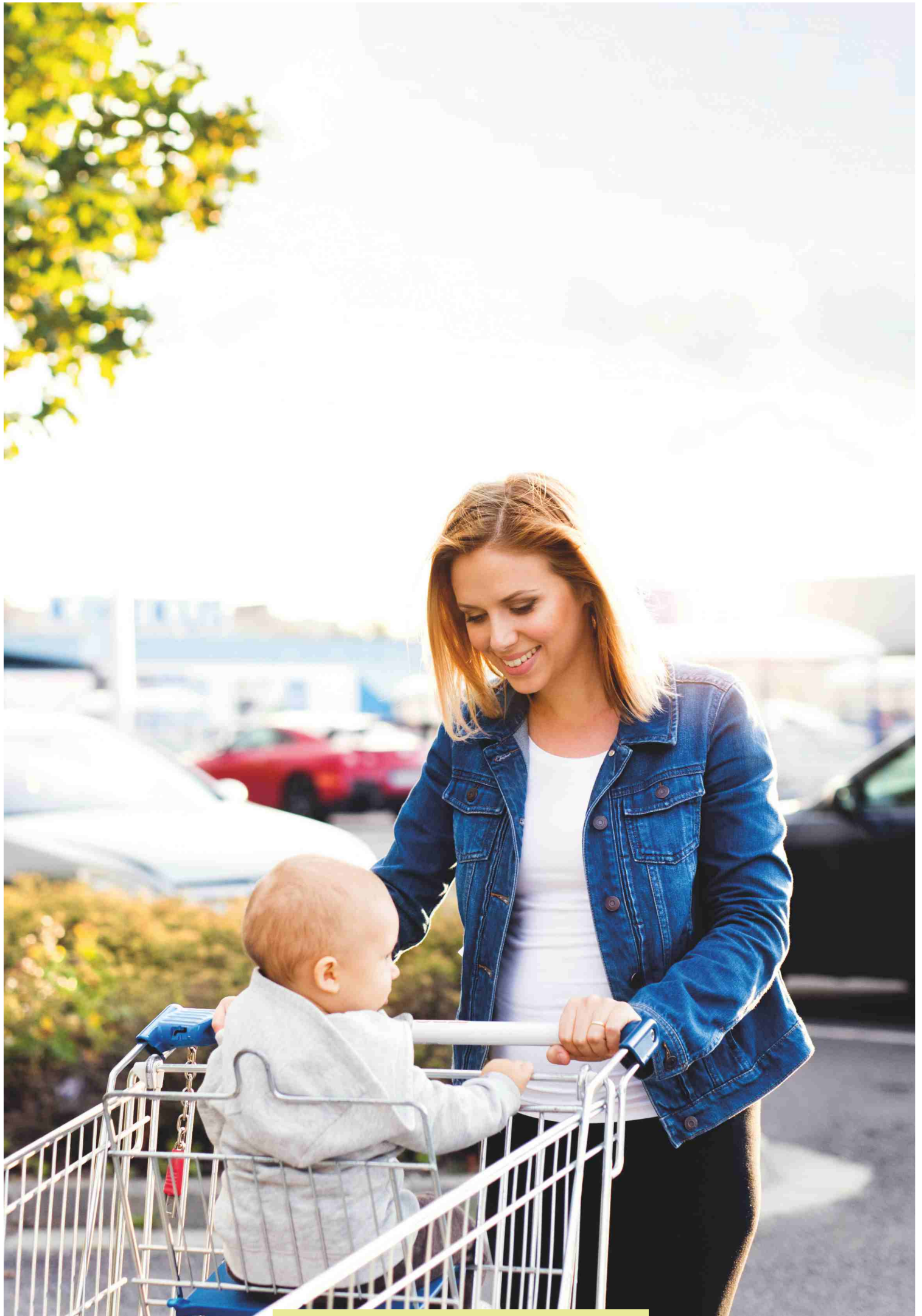
■ Pysäköinnin järjestämiseen liittyvissä sopimuksissa käytetään pysäköintiin liittyviä käsitteitä (vapaaksiostopaikka, velvoitepaikka, nimikkopaikka yms.) sekavasti ja epäjohdonmukaisesti. Käsitteiden käytön ja tulkinnan pitäisi olla selkeää ja johdonmukaista.

■ Velvoiteautopaikkoihin liittyviä sopimus- ja rasitejärjestelyitä on rakennuslupia haettaessa toteutettu vaihtelevin menettelyin. Tilannetta tulisi selkiäntä erityisesti yleisten pysäköintilaitosten osalta.

■ Pysäköintipaikkojen rakentaminen on kallista, varsinkin maanalaisissa ratkaisussa. Jos hinnat nousevat liian korkeaksi, autopaikat voivat jäädä myymättä. Tämä koskee erityisesti asunto-osakeyhtiöitä, joissa autopaikat ovat erillisillä autopaikkaosakkeilla.

■ Kaupungin omistuksessa olevien pysäköintilaitosten ja -osakkeiden omistus on hajonnut erillisiin yhtiöihin. Kadunvarsipysäköintiä sekä osaa pysäköintilaitoksista operoi kaupungin kuntatekniikan tulosalue. On selvää, että pysäköinnin tavoitteellinen kehittäminen tulevaisuuden tarpeita varten on tällaisessa ympäristössä hyvin haasteellista.

■ Laadukkaaseen ja riittävään pyöräpysäköintiin ei panosteta suunnittelussa tarpeeksi. Esimerkiksi matkakeskuksen ympäristössä ja liikekeskustan alueella pyöräpysäköinti on riittämätöntä.



4. Vertailukaupunkien pysäköintilinjauksia

Normit ja muut linjaukset	
Kuopio	Asuminen keskustassa: 1 ap/as tai 1 ap/75 k-m². Uusissa kaavoissa käytetään myös 1 ap/120 k-m², mutta kuitenkin vähintään 2 ap/3 as. Asuminen keskustan ulkopuolella: 1,1-1,3 ap/as, pientaloissa 2-3 ap/as. Liikkeet ja toimistot keskustassa: 1 ap/40 k-m² - 1 ap/80 k-m². Liikerakennukset keskustan ulkopuolella: 1 ap/50-60 k-m². Yleisten rakennusten korttelit keskustan ulkopuolella: 1 ap/100-200 k-m². Maksullista kadunvarsipysäköintiä operoi kaupungin omistama yhtiö. Yhtiö omistaa myös kolme pysäköintilaitosta. Kuopiossa on käytössä asukaspysäköintijärjestelmä. Pysäköintitunnuksia voi saada 1/as tai liiketila. Vapaaksiostossa ei ole käytössä mitoituslennusta tai etäisyysvaatimuksia.
Pori	Pysäköintinormit vaihtelevat alueittain, keskustassa käytetään jopa 1 ap/120 k-m². Keskustassa on yhdeksän pysäköintilaitosta, joista vain yksi on osittain kaupungin omistama. Porissa ei ole vapaaksiostojärjestelmää.
Hämeenlinna	Yleisensä autopaikkannormina käytetään 1 ap/100 k-m² niin liike-, toimisto- kuin asuinrakentamisessa. Tarvittaessa autopaikkannormina käytetään 1 ap/50 k-m². Kaupungissa on kaksi pysäköintilaitosta, joita kaupungin omistama yhtiö omistaa ja operoi. Vapaaksiostossa etäisyysvaatimus on 300 m, mitoituslennusta ei käytetä.
Oulu	Asuinrakentamisessa yleinen pysäköintinormi on 1 ap/100 k-m². Liike- ja toimistotilojen pysäköintinormina käytetään yleensä 1 ap/50 k-m². Oulussa on käytössä asukaspysäköintijärjestelmä. Asukaspysäköintijärjestelmään on mahdollista liittyä, jos asunto-osakeyhtiöllä on vähemmän autopaikkoja kuin asuntoja. Oulun keskusta-alueella on 10 pysäköintilaitosta. Kolme ovat kaupungin omistaman yhtiön omistuksessa ja hallinnassa. Vapaaksiostojärjestelmää käytetään satunnaisesti. Oulun keskustan alueella on noin 1000 pyöräpysäköintipaikkaa. Tavoitteena on nostaa niiden määrä 4000:en ja kattaa 25 % pp-paikoista.
Jyväskylä	Pysäköinnin linjauksia on esitetty osana Jyväskylän liikennesuunnitelmaa. Kadunvarsipysäköintiä hoitaa kaupungin omistama yhtiö, joka myös omistaa ja operoi kaupungin yhdeksää pysäköintilaitosta. Pysäköintinormi asumisen osalta on 1 ap/120 k-m² keskustassa, muutoin 1 ap/ 85 k-m². Rivitaloissa käytetään 1 ap/ 75 k-m² tai vähintään 1,3 ap/ asunto. Keskustan liike- ja toimistotiloissa pysäköintinormi on 1 ap/70 k-m², josta vähintään 50 % tulee sijoittaa yleiseen laitokseen (vapaaksiostaa). Vapaaksiostoa voidaan käyttää myös asumisen ja julkisen hallinnon ja palvelun autopaikkoihin. Vapaaksiostossa autopaikkojen paikkamäärästä myönnetään 30 % mitoituslennusta. Pyörien pysäköinnin kapasiteetti on tarkoitus kaksinkertaistaa vuoteen 2025 mennessä. Nykytilanteessa jo n. 2000 pp-paikkaa keskustassa.
Lahti	Tavoitteena on, että työpaikka- ja asukaspysäköinti keskistetään laitoksiin ja kadunvarsipysäköinti varataan asiointiliikenteelle. Asumisväljyys Lahdessa on 38 m²/hlö, ja autoja on keskimäärin 1 auto/76 m². Yleinen pysäköintinormi perustuu tähän laskelmaan (1 ap/ 80 k-m²). Keskustan ulkopuolella liike- ja toimistotilojen pysäköintinormi on 1 ap/ 50 k-m². Ydinkeskustassa vähintään 30 % autopaikoista tulee sijoittaa julkiseen pysäköintilaitokseen. Vapaaksiostossa velvoitepaikkamäärästä voi saada 25 % alennusta, vuorottaiskäyttömahdollisuuden perusteella.
Seinäjoki	Seinäjoella on käytössä yleinen pysäköintilupa, jolla voi pysäköidä vapaasti keskustassa (tai sen osa-alueella). Yleinen pysäköintilupa maksaa 40 €/kk tai 400 €/vuosi. Kohdennettu pysäköintilupa maksaa 20 €/kk tai 200 €/vuosi. Vuonna 2010 perustettu kaupungin kokonaan omistama pysäköintiyhtiö Seipark Oy vastaa kaupungin pysäköintilaitosten toteuttamisesta. Lisäksi Seipark vastaa Seinäjoen kaupungin ydinkeskustan yleisen kadunvarsipysäköinnin järjestämisestä. Ydinkeskustassa vähintään 50 % uusien liike- ja toimistokerrosalan autopaikoista tulee sijoittaa julkiseen pysäköintilaitokseen. Vapaaksiostossa asunto-, liike ja toimistokiinteistöjen velvoitepaikkamäärästä saa 25 % alennusta vuorottaiskäyttömahdollisuuden perusteella.
Uumaja	Pysäköintinormeille on määritelty 3 eri vyöhykettä. Asuinrakentamisessa pysäköintinormeihin vaikuttavat myös asuntojen koot. Autoille ja polkupyörille on käytössä samat normit. Tavoitteena on pienentää keskustan liikennemääriä sekä parantaa ilmanlaatua. Panostetaan erityisesti pysäköinnin ohjausjärjestelmien sekä liitännäspysäköintimahdollisuuksien kehittämiseen. Liitännäspysäköinti tehdään houkuttelevaksi säätämällä pysäköintimaksuja, parantamalla joukkoliikennettä sekä rakentamalla Park&Ride- sekä Park&Bike-laitoksia keskustan reuna-alueille.



5. Pysäköintipolitiikan tavoitteet ja pääperiaatteet

Vaasan kaupungin pysäköintilinjauksilla on tarkoitus selkeyttää ja ohjeistaa pysäköintiä siten, että maankäyttöä voidaan tehostaa ja samalla luoda viihtyisämpää jalankulkuympäristöä. Vaasa pyrkii näin toteuttamaan valtakunnallisia liikennepoliittisia tavoitteita, jossa autokeskeisestä ratkaisumallista siirrytään ihmiskeskeiseen ratkaisumalliin, huomioiden niin kävelijät, pyöräilijät kuin autoilijatkin.

Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikka tukee kaupungin strategiaa viihtyisästä ja elinvoimaisesta kaupungista, sekä energia- ja ilmasto-ohjelman tavoitteita ilmastopäästöjen vähentämisestä ja kaupungin hiilijalanjäljen pienentämisestä. Pysäköintipolitiikan kannalta tämä tarkoittaa, että kaupungin on panostettava jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämiseen yksityisautoilun sijasta. Vaasan keskustastrategian mukaisesti pysäköintiohjelman tavoitteena on myös edistää Vaasan keskusta-alueen

kehittämistä, laajentamista ja tiivistämistä. Vaasan keskusta-alue on asumisen, kaupan, toimistojen, koulutuksen ja hallinnon keskus. Kaupungin keskustaa tulee kehittää siten, että em. toiminnot voivat jatkua siellä tulevaisuudessakin ja keskustan saavutettavuus on kaikilla liikkumismuodoilla helppoa ja selkeää.

Pysäköinnin hinnoittelu ja saatavuus ovat tärkeitä työkaluja ohjattaessa ihmisten käyttäytymistä. Lisäksi pitää muistaa, että kaikki kuntalaiset maksavat tällä hetkellä yleisille alueille rakennettavat pysäköintipaikat, vaikka he eivät omistaisikaan autoa. Jatkossa pysäköinnin kustannukset tulee kohdistaa pysäköinnin käyttäjille. Pysäköintitoiminnan tulee myös olla kannattavaa siten, että se mahdollistaa tulevat investoinnit ja pysäköintitoiminnan kehittämisen.

Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikan päätavoitteet

- Tukea kaupungin strategiaa elinvoimaisen ja viihtyisän kaupungin rakentumiseksi
- Tukea energia- ja ilmasto-ohjelman tavoitteiden saavuttamista, koskien mm. ilmastopäästöjen vähentämistä ja kaupungin hiilijalanjäljen pienentämistä
- Tukea Vaasan keskusta-alueen kehittämiseen, laajentamiseen ja tiivistämiseen liittyviä tavoitteita (Vaasan keskustastrategia)
- Turvata liikenteen ja pysäköinnin toimivuus ja laatu
- Pitää pysäköinnin talous tasapainossa

Keinot tavoitteiden saavuttamiseksi ' Pysäköinnin pääperiaatteet

- **Maantasopysäköinnin vähentäminen ja pysäköintipaikkojen käyttöasteen tehostaminen:** Pyritään keskittämään pysäköintipaikat laajempiin laitoksiin, joissa paikkojen vuorottais- ja yhteiskäyttö on mahdollista.
- **Vapaaksiostojärjestelmän tehokas käyttö:** Käytetään vapaaksiostojärjestelmää mahdollisemman paljon ja säädetään vapaaksioston hinnoittelua niin, että se mahdollistaa myös uusia investointeja.
- **Yleisen pysäköinnin kestävä mitoittaminen:** Selvitetään mahdollisuudet tehostaa yleisten pysäköintialueiden käyttöä, ennen kuin investoidaan uusiin yleisiin pysäköintialueisiin tai -laitoksiin.
- **Asiakas- ja asukaspysäköinnin priorisoiminen keskustassa:** Pyritään keskittämään työpaikkapysäköinti pysäköintilaitoksiin, niin että kadunvarsipaikat palvelevat erityisesti asiointiliikennettä sekä keskustan asukkaita ja vierailijoita.
- **Pysäköinnin operoinnin tehostaminen:** Selvitetään mahdollisuudet perustaa yhtiö, joka hallinnoi yleistä pysäköintiä ja kaupungin pysäköintilaitoksia.
- **Pysäköintinormien päivittäminen:** Pysäköintinormit mitoitetaan niin, että ne ohjaavat liikkumista ympäristöystävälliseen suuntaan.
- **Kadunvarsipysäköinnin maksullisuuden tarkistaminen:** Tarkistetaan, että keskustassa on riittävästi maksullisia ja aikarajoitteisia paikkoja, ja että ne ovat loogisesti sijoitettu.
- **Pysäköinninvalvonnan kehittäminen:** Suoritetaan valvontaa koko kaupungin alueella, ja myös maksullisen ajan ulkopuolella. Romuautoihin, romupyöriin ja muihin pysäköintipaikoilla oleviin sinne kuulumattomiin ajoneuvoihin tai muihin esineisiin reagoidaan nopeasti.
- **Palokatujen roolin selkeyttäminen pysäköinnin suhteen:** Ryhdytään toimenpiteisiin nimikkopaikkojen ja yksityisten sähkötolppien poistamiseksi - palokadut ovat yleisiä alueita. Palokatujen kehittämisessä huomioidaan eri käyttäjäryhmät ja annetaan kohtuullisesti tilaa pysäköinnille.
- **Virastopysäköinnin ottaminen vuorottaiskäyttöön:** Vältetään nimettyjä paikkoja ja tutkitaan mahdollisuutta ottaa virastojen ja muun julkisen hallinnon pysäköintipaikat osaksi kaupungin yleistä pysäköintitarjontaa toimistoajan ulkopuolella.
- **Pyöräpysäköinnin kehittäminen:** Panostetaan laadukkaaseen ja riittävään pyöräpysäköintiin. Pyöräpysäköintiä lisätään siten, että kävelymatka asiointipisteeseen jää mahdollisimman lyhyeksi. Lisäksi huomioidaan tarve pitkäaikaiseen/maksulliseen pyöräpysäköintiin (esimerkiksi matkakeskuksen ympäristössä).
- **Moottoripyörä- ja mopopysäköinnin kehittäminen:** Lisätään paikkoja ja parannetaan laatutasoa.
- **Sähkö- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköinnin huomioiminen:** Selvitetään mahdollisuudet lisätä sähköajoneuvoille tarkoitettuja pysäköinti- ja latauspaikkoja, sekä mahdollisuudet tarjota alennettuja pysäköintimaksuja vähäpäästöisille ajoneuvoille.
- **Erityisryhmien pysäköinnin edistäminen:** Nykytilanne kartoitetaan ja tarjontaa täydennetään yhteistyössä ao. etujärjestöjen kanssa.
- **Liityntäpysäköinnin kehittäminen:** Selvitetään potentiaaliset paikat liityntäpysäköinnille ja kehitetään liityntäpysäköinnin mahdollisuudet.
- **Asukaspysäköintijärjestelmän käyttöönotto:** Selvitetään mahdollisuudet ottaa käyttöön asukaspysäköintijärjestelmä.
- **Digitaalisten palvelujen ja digitaalisen opastuksen kehittäminen:** Selvitetään mahdollisuudet ottaa käyttöön digitaalinen ohjausjärjestelmä, joka auttaa ihmisiä löytämään vapaita pysäköintipaikkoja pysäköintilaitoksista ja yleisiltä pysäköintialueilta. Lisätään myös muita digitaalisia palveluja, esimerkiksi erilaisia maksutapoja.
- **Kokeilujen salliminen:** Kehitetään pysäköintiä myös erilaisten kokeilujen kautta. Kokeiluiden järjestelyt ja sopimukset tulee olla sellaiset, että niitä voi tarvittaessa muuttaa/perua tai johdonmukaisella tavalla ottaa käyttöön koko kaupungin alueella. Kokeiluissa huomioidaan asukkaiden ja maanomistajien tasavertainen kohtelu.
- **Muiden liikennemuotojen kehittäminen:** Vähennetään autoriippuvuutta ja pysäköintipaikkojen tarvetta, panostamalla erityisesti julkisen liikenteen, pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden parantamiseen.



6. Pysäköintimitoitus asemakaavoissa

6.1. Paikkamäärän esittäminen

Asemakaavassa määrätään, kuinka paljon pysäköintipaikkoja rakentamisen yhteydessä tulee järjestää ja mihin ne sijoitetaan. Pääsääntönä on, että tarvittavat autopaikat sijoitetaan asianomaiselle rakennettavalle tontille. Vaihdohteisesti voidaan myös keskittää autopaikat suurempaan laitokseen tontin ulkopuolella tai vapaaksiostomenettelyn kautta osoittaa paikat riittävän lähellä olevaan yleiseen pysäköintilaitokseen tai yleiselle pysäköintialuue.

Järjestettävien autopaikkojen määrä voidaan asemakaavassa esittää kerrosneliömäärän mukaan, kiinteänä määränä, asuntojen tai esimerkiksi työntekijöiden määrän mukaan. Autopaikkamäärän esittäminen kerrosneliömäärän mukaan on yleensä selkeintä, koska asemakaavavaiheessa on vielä vaikeaa tietää esimerkiksi asuntojen määrää. Autopaikkojen tilantarpeen arvioiminen on silloin hankalaa. Asuntokohtainen pysäköintinormi voi myös helposti johtaa ylimitoitukseen, jos rakennetaan paljon pieniä asuntoja. Pientaloalueilla voidaan kuitenkin käyttää asuntokohdasta tai kiinteää pysäköintinormia, koska siellä asuntojen määrä on tiedossa suunnittelun alusta asti. Autopaikkamitoituksen esittämistavan tulee aina olla mahdollisimman yksiselitteinen, jotta sen tulkittamisesta ei aiheudu ongelmia rakennuslupavaiheessa.

Vaasan asemakaavoissa on tähän asti määriteltä vain autopaikkojen vähimmäismäärää. Autopaikkojen vähimmäismäärän lisäksi voidaan määritellä myös autopaikkojen enimmäismäärä. Näin ovat eräät kaupungit joissakin tapauksissa tehneet. Enimmäismäärän määrittelemisen voi tulla harkittavaksi alueilla, joilla ympäristön laatu on tärkeämpi kuin pysäköinnin riittävyys, esimerkiksi historiallisilla alueilla tai ydinkeskustassa.

6.2. Suosituspaiikkamäärät

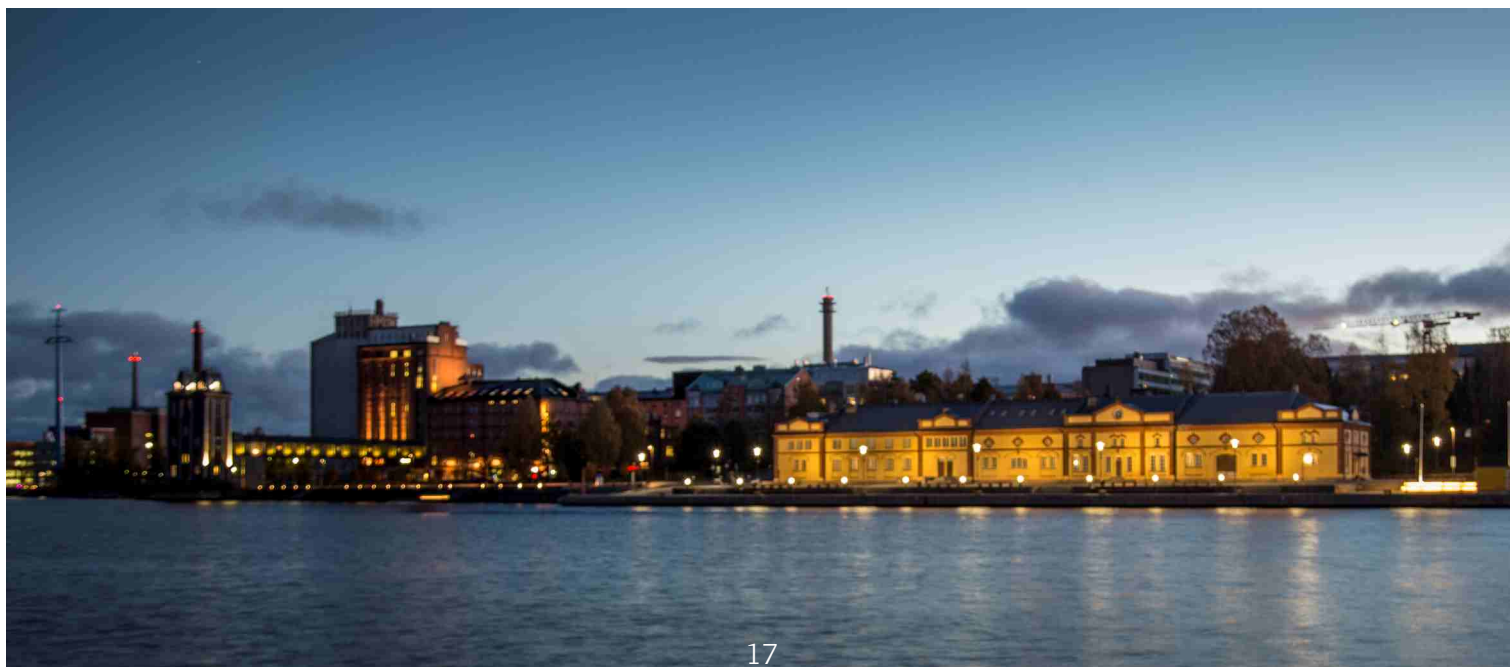
Vaasassa nykyisin käytössä olevat pysäköintinormit ovat:

Keskusta-alue

Kerrostalo	1 ap/85 k-m ²
Toimistot ja myymälät	1 ap/70 k-m ²
Julkiset rakennukset	1 ap/100 k-m ² tai 1 ap/200 k-m ² (tarkastelu tapauksittain)
Suojeltavat rakennukset	1 ap/100 k-m ² tai 1 ap/200 k-m ² (tarkastelu tapauksittain)

Keskustan ulkopuolella

Kerrostalot	1 ap/85 k-m ² tai 1 ap/as
Rivitalot	1,5 ap/as
Omakotitalot	2 ap/as
Opiskelija-asunnot	1 ap/95 k-m ² (tarkastelu tapauksittain)
Julkiset rakennukset	1 ap/100 k-m ² tai 1 ap/200 k-m ² (tarkastelu tapauksittain)
Suojeltavat rakennukset	1 ap/100 k-m ² (tarkastelu tapauksittain)
Toimistot ja myymälät	1 ap/50 k-m ²
Kaupan suuryksiköt	1 ap/20 k-m ² (kaupunkimaisessa ympäristössä tai maisemallisesti arvokkaalla alueella autopaikat tulee toteuttaa pääosin maanalaisina tai laitospysäköintinä)



Nykyiset pysäköintinormit vastaavat muiden samankokoisten suomalaisten kaupunkien pysäköintinormeja. Useassa kaupungissa on viime vuosina kuitenkin mietitty ja kokeiltu lievempiä pysäköintinormeja. Vaasassa ainakin keskusta-alueella (keskustan osayleiskaavan alueella) voisi olla mahdollista käyttää lievempää pysäköintinormia. Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvityksessä 2015 on ehdotettu, että keskustassa asuinrakentamisen pysäköintinormi voisi olla 1 ap/100 m². Selvityksessä on myös ehdotettu, että pysäköintinormeista voisi sallia lievennystä, jos autopaikat keskitetään pysäköintilaitokseen. Pysäköintipaikkojen keskittäminen laajempiin, yleisiin pysäköintilaitoksiin mahdollistaa pysäköintipaikkojen yhteis- ja vuoroittaiskäyttöä. Liikenneselvityksen mukaan pysäköintinormien lieventäminen ei pitäisi johtaa ongelmiin asukas- tai asiakaspysäköinnin järjestämisessä, koska normituksen vaikutus autopaikkojen kokonaismäärään on niin vähäinen.

Varsinaisten asukas- ja opiskelijapysäköintipaikkojen lisäksi kaavoihin osoitetaan monissa kaupungeissa myös vieraspysäköintipaikkojen määrä. Tällainen käytäntö olisi hyvä ottaa käyttöön myös Vaasassa, koska vieraspysäköintipaikat jäävät helposti muuten rakentamatta. Autopaikkojen lisäksi kaikkiin asemakaavoihin tulee merkitä myös tarvittavat polkupyöräpaikat. Polkupyöräpaikkojen merkitys ja tarve kasvavat entisestään, jos autoille tarkoitettua pysäköintinormia lievennetään ja autopaikat keskitetään pysäköintilaitoksiin.

Linjaus uusille pysäköintinormeille:

Keskusta-alue (keskustan osayleiskaavan alue)

Asuinkerrostalot	1 ap/100 k-m ² (sisältäen vieraspysäköinnin)
Toimistot ja myymälät	1 ap/70 k-m ²
Julkiset rakennukset	1 ap/100 k-m ²
Suojeltavat rakennukset	1 ap/120 k-m ²
Opiskelija-asunnot	1 ap/200 k-m ² (koskee ARA-tuettua opiskelija-asuntorakentamista)
Tehostettu palveluasuminen	1 ap/200 k-m ² (ks. määritelmä sosiaalihuoltolain 21 §:n 4 momentissa)
Muu palveluasuminen	1 ap/130 k-m ² (ks. määritelmä sosiaalihuoltolain 21 §:n 4 momentissa)

Keskustan ulkopuolella

Asuinkerrostalot	1 ap/85 k-m ² (sisältäen vieraspysäköinnin)
Rivitalot	1,5 ap/as
Omakotitalot	2 ap/as
Toimistot ja myymälät	1 ap/50 k-m ²
Julkiset rakennukset	1 ap/100 k-m ²
Suojeltavat rakennukset	1 ap/100 k-m ²
Opiskelija-asunnot	1 ap/120 k-m ² (koskee ARA-tuettua opiskelija-asuntorakentamista)
Tehostettu palveluasuminen	1 ap/200 k-m ² (ks. määritelmä sosiaalihuoltolain 21 §:n 4 momentissa)
Muu palveluasuminen	1 ap/130 k-m ² (ks. määritelmä sosiaalihuoltolain 21 §:n 4 momentissa)

Suojeltavien rakennusten, opiskelija-asuntojen, palveluasumisen ja julkisten rakennusten osalta pysäköintinormeja voidaan tarvittaessa soveltaa. Autopaikkavaatimusten tulee silloin perustua tapauskohtaiseen tarkasteluun. Kivijalkakauppojen autopaikkainormina voidaan käyttää asuinkerrostalojen autopaikkainormia. Vieraspysäköintipaikkojen määrää määritellään asemakaavassa, lähtökohtana käytetään 1 vieraspysäköintipaikka/1000 k-m². Keskusta-alueella voidaan ullakko- ja lisäkerroksen rakentamisen osalta poiketa autopaikkojen toteuttamisvelvollisuudesta, kun rakentaminen tapahtuu nykyisen vaipan sisällä tai vähäisesti kattoa muokaten eikä autopaikkojen määrä suhteessa rakennettuun tehokkuuteen ole alimitoitettu.

6.3. Vaiheittainen toteutuminen

Asemakaavassa voidaan käyttää määräystä, joka mahdollistaa autopaikkojen vaiheittaisen toteuttamisen (ks. KHO 1982 II 55). Silloin tulee kuitenkin varmistaa, että mahdollisesti myöhemmin toteuttavaksi jäävillä paikoilla on taloudelliset ja tilalliset edellytykset toteutua. Vaiheittaista toteuttamista voidaan myös käyttää keinona kokeilla ja toteuttaa vähäautoisia kortteileita.



Keskusta-alueen rajauksena käytetään keskustan osayleiskaavan rajausta.

6.4. Autottomat korttelit

Autottomilla kortteileilla tarkoitetaan yleensä kortteileita, joilla ei ole lainkaan autopaikkoja korttelin alueella tai sen ulkopuolella. Autottomilla kortteileilla voidaan myös tarkoittaa kortteileita, joiden kaikki autopaikat sijaitsevat korttelin ulkopuolella, esimerkiksi erillisessä pysäköintilaitoksessa.

Täysin autottomat korttelit edellyttävät kaupungilta hyviä joukkoliikennedyhteyksiä ja asukkaiden sitoutumista siihen, että he eivät tarvitse autopaikkoja ollenkaan. Vaasassa täysin autottomat korttelit eivät vielä ole olleet ajankohtaisia. Pysäköinnin keskittäminen laajempiin laitoksiin kiinteistöjen ulkopuolelle tai maan alle on kuitenkin suositeltavaa uusilla alueilla keskustassa tai sen läheisyydessä.

6.5. Asunto-osakeyhtiöiden paikkojen omistus ja käyttö

Asunto-osakeyhtiöissä autopaikat voivat kuulua asunto-osakkeisiin, olla erillisiä osakkeita tai olla asunto-osakeyhtiön omistuksessa, asukkaiden vuokrattavia paikkoja. Taloudellisesta näkökulmasta autopaikkojen kustannukset jakautuvat hieman eri tavalla eri omistummalleissa. Asunto-osakeyhtiön omistuksessa olevien autopaikkojen rakentamisesta maksavat käytännössä kaikki asunto-osakeyhtiön osakkaat samanveroisesti, myös autottomat asukkaat. Jos autopaikat myydään erillisinä osakkeina, niistä maksavat ensisijaisesti autopaikkojen käyttäjät. Erilliset autopaikkaosakkeet voivat toisaalta jäädä myymättä, jos niiden hinta on hyvin korkea. Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen on myös vaikea kontrolloida, että erilliset autopaikkaosakkeet pysyvät asunto-osakeyhtiöiden käytössä.

Kaupungin kannalta autopaikkojen säilyminen asunto-osakeyhtiön käytössä on oleellista, koska autopaikkojen järjestäminen rakentamisen yhteydessä asunto-osakeyhtiöiden ja asukkaiden autoille ei ole kunnalle kuuluva tehtävä. Autopaikkojen vapaa luovutus/osoittaminen muuhun tarpeeseen kuin alun perin tarkoitettuun on hyväksyttävää ainoastaan, jos on veloitteipaikkojen lisäksi ylimääräisiä autopaikkoja. Kiinteistön omistajan tai

haltijan pitää aina pystyä osoittamaan, että kiinteistön käytössä on asemakaavassa ja rakennusluvassa edellytetty määrä autopaikkoja.

6.6. Polkupyöräpaikat

Polkupyörien riittävillä pysäköintimahdollisuuksilla pystytään merkittävästi vaikuttamaan pyöräilyn suosioon ja kulkutapaosuuden kasvattamiseen, joka on kaupungin tavoite. Hyvien ja turvallisten polkupyöräpaikkojen olemassaolo ja sijainti oikeissa paikoissa parantaa pyöräilyn edellytyksiä. Polkupyöräpaikkojen mitoituksessa ja määräyksissä tulee huomioida sekä lyhytaikainen pysäköintitarve että pitkäaikaisempi säilytystarve, esimerkiksi talvisäilytystä ajatellen.

Vaasan kaupungin rakennusjärjestyksen mukaan polkupyöräpaikkoja tulee rakentaa kaksi kappaletta asuntoa kohden. Rakennusjärjestyksessä määrätään myös, että liikkumisvälineiden säilytystarve on huomioitava rivi- ja kerrostaloalueella. Lisäksi julkisen rakentamisen ja liikerakentamisen yhteydessä on rakennettava riittävä määrä polkupyörien ja muiden liikkumisvälineiden paikkoja. Osa polkupyöräpaikoista tulee rakennusjärjestyksen mukaan olla katettuja.

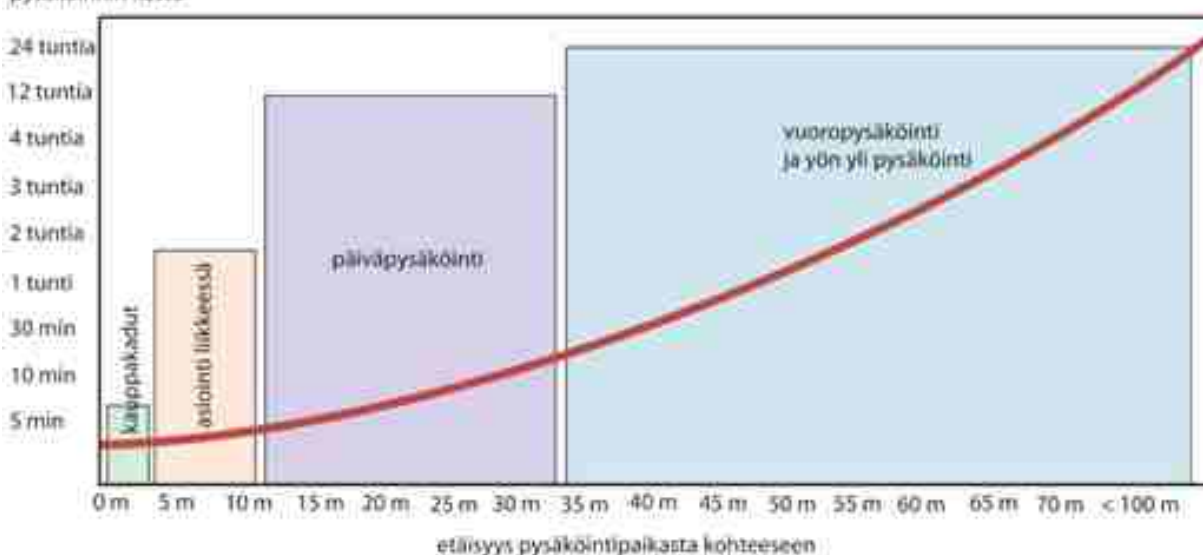
Määräyksiä polkupyöräpaikoista tulee jatkossa sisällyttää kaikkiin asemakaavoihin. Lähtökohtana pyöräpysäköinnin huomioimiselle käytetään alla olevia suositusnormeja.

Linjaus/pyöräpysäköinnin suositusnormit:

Asuinrakennukset	1 pp/30 k-m ² + saman verran säältä suojattua säilytystilaa
Opiskelija-asunnot	1 pp/20 k-m ² + saman verran säältä suojattua säilytystilaa
Toimistot ja myymälät	1 pp/50 k-m ²
Yleiset rakennukset	1 pp/50 k-m ² tai 1 pp/oppilas tai 0,5 pp/työntekijä tai vierailija

Pyöräpysäköinnin laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Pyöräpysäköintipaikkoja tulee asemakaavassa osoittaa myös asemille ja merkittävälle linja-autopysäkille, urheilu- ja liikuntapaikoille sekä hotelleille ja ravintoloille.

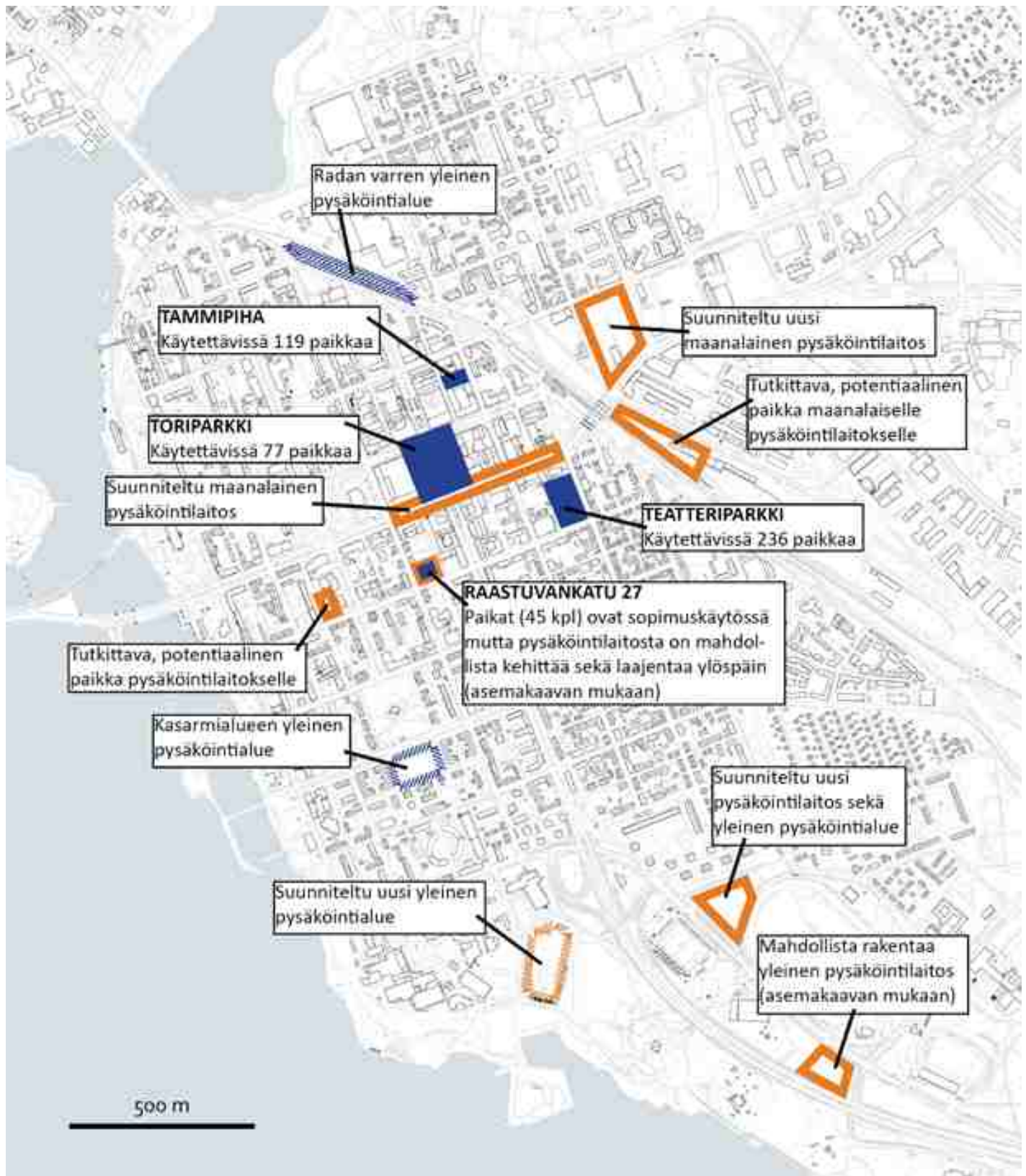
RT-kortiston kaavin polkupyöräpaikkojen tavoite-etäisyyksistä. (Lähde: RT 98-11207)





7. Velvoitepaikkojen sijoittaminen yleisiin pysäköintilaitoksiin (vapaaksiosto)

7.1.Vapaaksioston potentiaali Vaasassa



Vapaaksioston kannalta oleelliset pysäköintimahdollisuudet Vaasan keskustassa sekä potentiaaliset paikat uusille pysäköintilaitoksille. Kaupungin hallinnoimissa pysäköintilaitoksissa vapaaksiostettavia pysäköintipaikkoja on tällä hetkellä noin 430 kpl.

7.2. Sijoittamisvelvoite vapaaksiostossa

Asemakaavassa voidaan määrätä, että osa asemakaavan määräämistä autopaikoista tulee sijoittaa yleiseen pysäköintilaitokseen. Käytännössä tämä tarkoittaa, että paikat järjestetään vapaaksioston kautta. Muun muassa Jyväskylässä, Lahdessa ja Seinäjoella velvoitetaan ydinkeskustan alueella osa velvoitepaikoista sijoittamaan vapaaksiostoperiaatteella kaupungin pysäköintilaitoksiin. Velvoite koskee lähinnä liike- ja toimistorakentamista, Lahdessa myös asuntorakentamista. Velvoitemäärä on yleensä 30-50 %. Sijoittamisvelvoite edellyttää, että alueella on tarkoitukseen sopivia julkisia pysäköintilaitoksia tai muita kaupungin omistamia pysäköintipaikkoja.

Linjaus:

Kaupunki voi tapauskohtaisesti käyttää sijoittamisveloitetta keskusta-alueen asemakaavamuutoksissa, mutta ensisijaisesti tehdään sijoittaminen olemassa oleviin laitoksiin muutoin houkuttelevaksi. Mikäli päädytään uusiin mittaviin laitosinvestointeihin, on rahoitusyistyä em. järjestelmään mahdollisesti mentävä.

7.3. Mitoitusalenus

Asemakaavassa voidaan määrätä, että mikäli autopaikat sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen vapaaksiostoperiaatteella, pysäköintinormista annetaan lievennystä. Mitoitusalenus Teatterikorttelin asemakaavassa on 30 %. Kaupungeittain vaihtelu on 0-30 %. Esim. Kuopiossa alenus on 0 %, Lahdessa 25 % ja Jyväskylässä 30 %. Mitoitusalenus perustuu pysäköintipaikkojen tehokampaan käyttöön, kun ne ovat eri toimintojen yhteiskäytössä.

Mikäli pysäköintinormeja tuntuvasti lievennetään eikä luoda pakollista sijoitusveloitetta, voisi 20-25 % olla Vaasassa sopiva mitoitusalenus sekä liike-, toimisto- että asuntorakentamisen osalta. Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvityksessä on ehdotettu, että Vaasassa pysäköintinormeista voisi antaa 15 % lievennystä, kun autopaikat sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen.

Linjaus:

Mitoitusalenuksena käytetään 20 % sekä liike-, toimisto- että asuinrakentamisen osalta. Mitoitusalenus koskee autopaikkoja, joita vapaaksioston kautta sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen, jossa paikkojen vuorottaiskäyttö on mahdollista.

7.4. Vapaaksioston etäisyysvaatimukset

Laki ei määrittele autopaikan sijainnille metrimääräistä maksimietäisyyttä, vaan käyttää määritelmää kohtuullinen etäisyys. Vaasassa kohtuullisena etäisyytenä on pidetty korkeintaan 200-250 metriä, mutta selvää kannanottoa aiheeseen ei aiemmin ole tehty.

Mikäli autopaikan sijainnin maksimietäisyytenä pidetään 200-250 metriä, kattavat nykyiset yleiset pysäköintilaitokset melko pienen osan keskustaa. Mikäli maksimietäisyydeksi määritellään 350 metriä, joka tiiviisti ja hyvin rakennetussa keskustaympäristössä on kohtuullinen, vapaaksiostopaikkoja on mahdollista saada laajemman alueen käyttöön, käytännössä varsinaisen ydinkeskustan alueelle. Mikäli maksimietäisyys olisi 500 metriä, nykyiset pysäköintilaitokset tai niiden varaukset kattaisivat melkein koko ruutukaava-alueen. Käytön kannalta 500 metriä on kuitenkin melko pitkä etäisyys, ainakin asumiselle. Palveluille, liiketiloille ja työpaikoille se on hyväksyttävissä maksimietäisyytenä.

Linjaus:

Etäisyysvaatimus asumiselle	≤ 350 metriä
Etäisyysvaatimus työpaikoille ja palveluille	≤ 500 metriä

Rajatapauksissa etäisyysvaatimukset voivat perustua tapauskohtaiseen tarkasteluun.

7.5. Sopimusmenettely ja autopaikan hinta

Vapaaksiostomenettelystä on luontevaa sopia maankäytösopimuksissa. Mikäli hankkeeseen ei liity kaavamuu- tusta, voidaan asiasta sopia erikseen ja tehdä siitä erillis- päätös. Lisäksi tulee tehdä varsinainen luovutus- sopimus rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

Vapaaksiostetuista pysäköintipaikoista tulee laatia yksinkertainen, jatkuvasti ajan tasalla pidettävä rekisteri rakennusvalvonnan ja kiinteistötoimen yhteistyönä. Toriparkkiin ja vastaaviin muihin pysäköintilaitoksiin eri menettelyillä osoitetut velvoitepaikat ja niihin liittyvät järjestelyt tulee selvittää.

Yleiseksi vapaaksiostohinnaksi määritellään Teatteri- parkin toteutuneiden kustannusten perusteella 26 000 €, riippumatta siitä, mihin nykyisistä pysäköintilaitoksista (Toriparkki, Tammipiha, Teatteriparkki) se osoitetaan. Hinta sidotaan rakennuskustannusindeksiin 5/2016. Tämä takaa yksinkertaisemman ja tasapuolisemman järjestelmän kuin laitospaikoittainen hinnoittelu. Myöhemmin toteutettavien uusien laitosten osalta voidaan hintaa tarkastella erikseen. Myös em. vanhojen laitosten

hinnoittelua tulee tarpeen mukaan tarkastella uudelleen olosuhteiden muuttuessa. Kaupungin hallinnoimissa pysäköintilaitoksissa vapaaksiostettavia pysäköintipaikkoja on tällä hetkellä noin 430 kpl. Jos vapaaksiostohintana käytetään 26 000 €, niiden taloudellinen arvo on yhteensä yli 10 M€.

Linjaus:

Yleisenä vapaaksiostohintana käytetään 26 000 €. Hinta sidotaan rakennuskustannusindeksiin 5/2016. Olosuhteiden muuttuessa hintaa tarkastellaan uudelleen.

taan sopimus- ja muussa menettelyssä edellä selostettuja yleisiä vapaaksiostoperiaatteita lukuunottamatta mitoitusalennusta, jota ei näissä tapauksissa myönnetä.

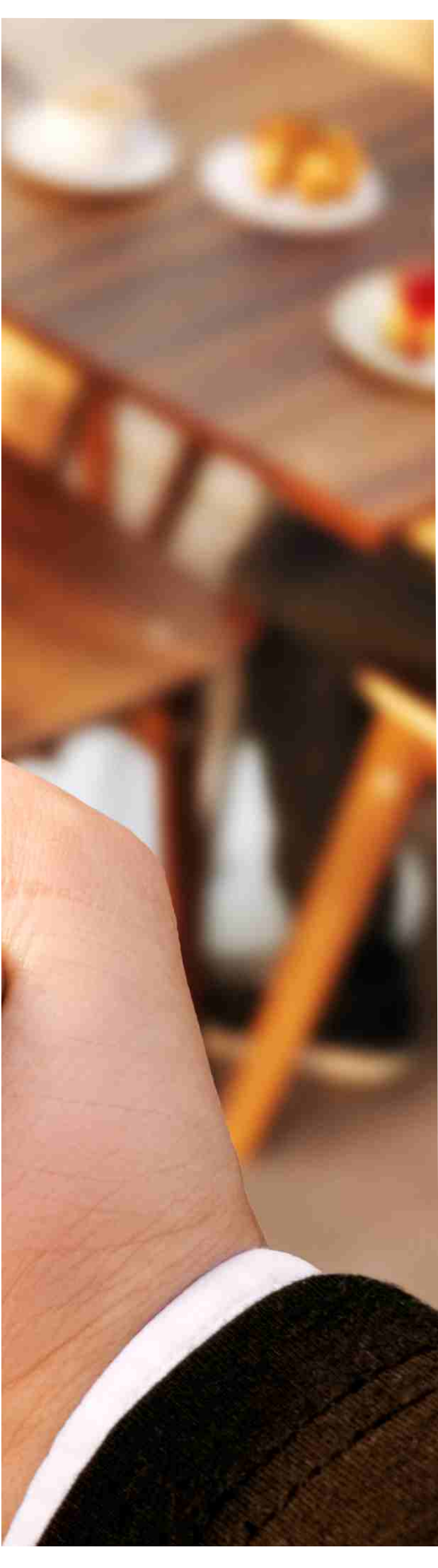
Linjaus:

Mikäli vapaaksiostopaikkoja osoitetaan maantasoisille yleisille pysäköintialueille, vapaaksiostohintana käytetään 5 000 €. Hinta sidotaan rakennuskustannusindeksiin 5/2016. Olosuhteiden muuttuessa hintaa tarkastellaan uudelleen.

7.6. Vapaaksiostopaikkojen osoittaminen maantasoisille yleisille pysäköintialueille

Mikäli asemakaavassa on erityisestä syystä sallittu korttelin pysäköintiä osoitettavaksi maantasoiselle yleiselle pysäköintialueelle (LP-alueet), käytetään vapaaksiostohintana 5000 €/autopaikka. Hinta sidotaan rakennuskustannusindeksiin 5/2016. Muutoin sovelle-





8. Yleisen pysäköinnin operointi ja omistajapolitiikka

8.1. Kaupungin pysäköintilaitosten omistaminen ja operointi

Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikkatyön aikana on selkeytynyt käsitys siitä, että pysäköinnin operointi ja laitosten omistus yhtiötetään. Ennen yhtiöittämistä laaditaan ulkopuolinen arvio yhtiön taloudellisista ja juridisista toimintaedellytyksistä.

Linjaus:

Perustetaan kaupungin 100%:sti omistama osakeyhtiö, jolle siirretään kaupungin omistamat osakkeet ja laitokset sekä oikeus operoida hallussaan olevia pysäköintilaitoksia.

8.2. Maksullisen kadunvarsipysäköinnin operointi

Uudelle pysäköintiyhtiölle siirretään kaupungin maksullisten pysäköintialueiden ja kadunvarsipaikkojen operointi pysäköintilaitteineen. Operointi sisältää pysäköintilaitteistojen kunnossapito- ja huoltovastuun. Liikenteen-ohjauslaitteet (liikennemerkkit, opasteet, katumerkinnät yms.) jäävät Vaasan kaupungin omistukseen ja kunnossapidettäväksi. Pysäköintiyhtiö maksaa maanpintapaikoista kaupungille maanvuokraa. Pysäköintialueiden kunnossapidosta voidaan tehdä erillinen sopimus kaupungin ja yhtiön välillä. Sopimus sisältää kartan, jossa alue rajataan. Alueen kasvaessa tai supistuessa karttaliitettä muutetaan. Juridinen vastuu yleisten pysäköintialueiden kunnosta on kaupungilla. Kaupunki (toimivaltainen viranomainen) päättää maanpintapaikkojen operoinnin laajuudesta ja hinnoittelusta.

Linjaus:

Kaupungin maksullisten pysäköintialueiden ja kadunvarsipaikkojen operointi siirretään pysäköintiyhtiölle pysäköintilaitteineen.

8.3. Pysäköinninvalvonta

Yleisten pysäköintilaitosten ja kadunvarsipaikkojen pysäköinnin valvonta jää kunnallisena pysäköinninvalvontana Vaasan kaupungin tehtäväksi. Pysäköintivirhe-maksut ohjautuvat julkisina maksuina Vaasan kaupungille.

8.4. Uusien laitosten rahoitus

Uusien laitosten rahoitus järjestetään lähtökohtaisesti pysäköintipaikkojen käyttäjien kustannuksilla. Kaupun-kikeskustan alueella uudisrakentamiseen liittyvästä pysäköintipaikkojen rakentamisveloitteesta kiinteistön omistaja voi osittain tai kokonaan vapautua. Kaupunki järjestää silloin tarvittavat autopaikat kiinteistön käyttöön kohtuulliselta etäisyydeltä. Vapaaksiostokorvauksen kaupunki sijoittaa oman pääoman ehtoisena sijoituksena kaupungin kokonaan omistamaan pysäköintiyhtiöön. Kaupunki voi tarvittaessa määrätä tietyn prosenttiosuuden keskusta-alueen uusista pysäköintipaikoista toteutettavaksi vapaaksiostona ja sijoitettavaksi yleiseen pysäköintilaitokseen. Keskusta-alueen asemakaavamuutoksissa käytetään kaavamääräystä, jonka pohjalta kaupunki voi osoittaa/määrätä osan paikoista lunastettavaksi vapaaksiostona yleisestä pysäköintilaitoksesta.



9. Yhteenveto ja tulevaisuuden muutosten hallinta

Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikka esittää linjauksia ja normeja, jotka tulevat vaikuttamaan Vaasan suunnitteluun, rakentamiseen ja kehittämiseen. Työn painopiste on pysäköinnin ja maankäytön tehostamisessa sekä Vaasan pysäköintitoiminnan yhtiöittämisessä. Maankäytön ja pysäköinnin tehostamista edistävät mm. pienemmät pysäköintinormit Vaasan keskusta-alueella sekä vapaaksiostomahdollisuuden tekeminen houkuttelevammaksi. Jatkossa pysäköintiä tulee entistä enemmän keskittää yleisiin pysäköintilaitoksiin, jotta pysäköinnin vuorottaiskäyttömekanismi saadaan toimimaan ja paikkojen käyttöaste mahdollisemman korkeaksi. Pysäköintilaitosten ja -osakkeiden yhtiöittämisellä luodaan paremmat taloudelliset edellytykset kaupungin pysäköintitoiminnalle, mikä tulee helpottamaan pysäköintitoiminnan kehittämistä ja uusien pysäköintilaitosten rakentamista.

Vaasan energia- ja ilmasto-ohjelman tavoitteiden mukaisesti Vaasassa tulee suosia ja antaa tilaa erityisesti vähäpäästöisille liikennemuodoille. Yksityisautoilun sijaan tulee siis lisätä mm. kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Pysäköinnin kehittäminen ei tässä mielessä tarkoita vain pysäköinnin helpottamista, vaan kehittämällä halutaan myös ohjata kaupunkilaisten liikkumista ympäristöystävällisempään suuntaan. Keskustan palvelujen ja keskustan elinvoimaisuuden kannalta pysäköinnin toimivuus ja riittävyys ovat kuitenkin keskeisessä ja kriittisessä roolissa, mikä myös on otettava huomioon pysäköinnin kehittämisessä. Yleisellä tasolla Vaasan pysäköintijärjestelmää tulee kehittää niin, että se edistää toimivan, turvallisen, viihtyisän ja elinvoimaisen kaupungin rakentumista.

Koska tämä on ensimmäinen Vaasassa valmisteltu pysäköintipolitiikkatyö, se on painottunut pysäköinnin tavoitteiden, periaatteiden ja linjausten määrittämiseen sekä pysäköintinormien tarkistamiseen ja kehittämiseen. Tulevaisuutta ja mahdollisesti Vaasan seuraavaa pysäköintipolitiikkatyötä ajatellen, erittäin huomionarvoisia

asioita ovat pysäköinnin digitaalisten ohjausjärjestelmien kehittäminen, asukas-pysäköintijärjestelmän mahdollisuuksien tutkiminen sekä yhteiskäyttöautojen ja sähköajoneuvojen huomioiminen kaupungin pysäköintilinjauksissa ja -järjestelmässä. Hyvä tapa kehittää pysäköintiä on myös testata ja kokeilla uutta, arvioida tuloksia ja pitää kiinni siitä, mikä toimii ja vie kaupunkia eteenpäin kohti asetettuja tavoitteita.

Yhteenveto pysäköintipolitiikan keskeisistä linjauksista:

- Voimassa olevia pysäköintinormeja päivitetään sekä autojen että polkupyörien osalta.
- Kun autopaikkoja vapaaksioston kautta sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen, mitoituslennuksena käytetään 20 % sekä liike-, toimisto- että asuinrakentamisen osalta.
- Sijoittamisvelvoitetta voidaan käyttää tapauskohtaisesti keskusta-alueen asemakaavamuutoksissa.
- Vapaaksiostossa enimmäisetäisyytenä asumiselle käytetään 350 metriä ja työpaikoille ja palveluille 500 metriä.
- Yleisenä vapaaksiostohintana käytetään 26 000 € (sidottuna rakennuskustannusindeksiin 5/2016). Olosuhteiden muuttuessa hintaa tarkastellaan uudelleen. Mikäli vapaaksiostopaikkoja osoitetaan maantasoisille yleisille pysäköintialueille, vapaaksiostohintana käytetään 5 000 € (sidottuna rakennuskustannusindeksiin 5/2016).
- Perustetaan kaupungin 100%:sti omistama osakeyhtiö, jolle siirretään kaupungin omistamat osakkeet ja -laitokset sekä oikeus operoida hallussaan olevia pysäköintilaitoksia.
- Kaupungin maksullisten pysäköintialueiden ja kadunvarsipaikkojen operointi siirretään pysäköintiyhtiölle pysäköintilaitteineen.

Projektityöryhmä:

Ohjausryhmä:

Markku Järvelä, toimialajohtaja, puheenjohtaja

Markku Litmanen, kuntatekniikka

Osmo Ovaska, kiinteistötoimi

Päivi Korkealaakso, kaavoitus

Paula Frank, rakennusvalvonta

Maarit Talmat, taloustoimi

Sebastian Rönnlund, lakiasiainpalvelut

Tomi Kaunismäki, kuntatekniikka, sihteeri

Pertti Hällilä, kuntatekniikka, osaprojekti

Marketta Kujala, kaavoitus, osaprojekti

Annika Birell, kaavoitus, osaprojekti

Emma Pitkäjärvi, kaavoitus, osaprojekti sekä raportin koonti

Lähteet:

Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys, Sito 2015

Selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista, Rakli 2015

RT-kortisto, Rakennustieto Oy ja Rakennustietosäätiö



VAASAN KAUPUNGIN
PYSÄKÖINTIPOLITIIKKA