



Pysäköinnin linjaukset 2019



Kaupunkiympäristötoimiala, kaupunkisuunnittelu 12.11.2019

Sisällysluettelo

1. Sisältö
2. Tavoitteet
3. Linjaukset
4. Toimenpiteet pysäköinnin kehittämiseksi
5. Pysäköinnin hallinnan vaikutukset
6. Vuorovaikutus ja päätöksenteko
7. Lähteitä



1. Sisältö



Turun kaupungin pysäköinnin linjaukset pitävät sisällään yleisiä periaatteita pysäköinnin hallinnan keinoista, kuten

- kadunvarsipysäköinnin maksullisuudesta
- maksujen huojennusperusteista
- lupapysäköinnistä
- pysäköintinormista
- kaupungin roolista keskitetyissä pysäköintiratkaisuissa.

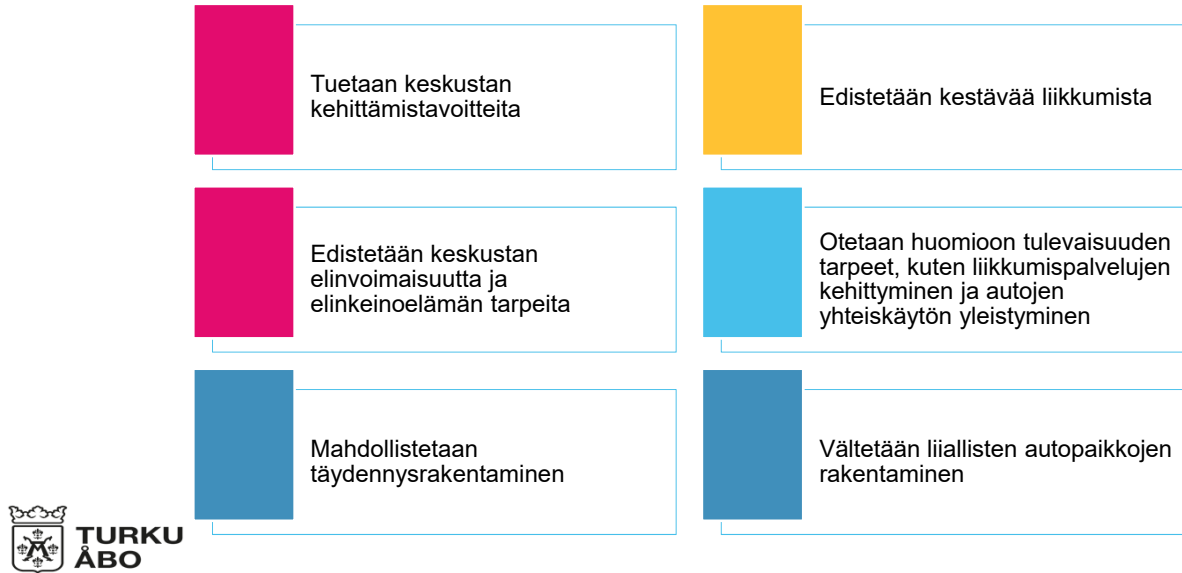
Pysäköintinormissa määritetään, kuinka paljon asemakaavoissa vaaditaan rakentamaan pysäköintipaikkoja autoille ja pyörille. Lupapysäköinnillä tarkoitetaan järjestelmää, jossa tietyn alueen asukkaat ja yritykset voivat ostaa luvan, jolla voi pysäköidä erikseen alueelle merkityillä pysäköintipaikoilla ilman eri maksua ja aikarajoitusta.



2. Tavoitteet



Pysäköinnin hallinnan tavoitteet



Pysäköinnin hallinnan avulla halutaan

- edistää kestävästä liikkumista ja vaikuttaa kulkutapavalintoihin.
- tukea keskustan kehittämistavoitteita
- edistää keskustan elinvoimaisuutta ja elinkeinoelämän tarpeita
- ottaa huomioon tulevaisuuden tarpeet, kuten liikkumispalvelujen kehittyminen ja autojen yhteiskäytön yleistymisen
- mahdollistaa täydennysrakentaminen
- välttää liiallisten autopaikkojen rakentaminen.

Kaupunkitilaa halutaan käyttää tulevaisuudessa tehokkaasti ja kustannustietoisesti.

Nämä tavoitteet tukevat kaupungin ilmastosuunnitelman 2029 toteuttamista ja keskustan kehittämistavoitteita. Pysäköinnin hallinnan keinoja valittaessa ja käytettäessä on seurattava niiden vaikutuksia ja tarvittaessa tarkistettava tehtyjä toimenpiteitä, jos ne eivät vaikuta halutulla tavalla.



Pysäköinnin hallinnan keinoja valittaessa on muistettava, että se on yksi tekijä kestävässä liikennejärjestelmässä, yksi mutteri suuremmissa koneistossa. Maankäyttöä ja liikkumista on tärkeää ohjata liikkumistarvetta vähentävään suuntaan ja kestävää liikkumista lisäävään suuntaan.

Käyttäjien pysäköintitarpeet

Kaupungin tavoitteita ja tarpeita



Pysäköinnin tyyppi ja kaupungin keinot vaikuttaa



3. Linjaukset



LINJAUS 1: Katutilan käyttö

1.1 Katutilan käyttötarkoitus on ensisijaisesti olla liikkumisen väylä jalankululle, pyöräilylle tai joukkoliikenteelle, jakeluliikenteelle ja autoliikenteelle – keskustassa tässä tärkeysjärjestyksessä.

1.2 Tilaa varataan myös puille, istutuksille ja muille katutilojen viihtyisyyttä lisääville elementeille. Kävelyalueilla pysähtyminen ja oleskelu katutilassa ovat myös tärkeitä käyttötapoja.



LINJAUS 1: Katutilan käyttö

1.3 Pysäköintiin ja pysäyttämiseen katutilaa käytetään keskustassa pääsääntöisesti vieressä esitetyssä tärkeysjärjestyksessä.

Joukkoliikenteen pysäkillä varataan ensisijaisesti tilaa, etenkin tulevien runkolinjojen reiteillä.

Kohtien 2–8 käyttötapojen kesken viereinen tärkeysjärjestys on suuntaa-antavampi. Sen määrittämisessä otetaan huomioon kyseisen kadun olosuhteet ja merkitys kestävään liikkumiseen.

Pitkäaikainen pysäköinti moottoriajoneuvoilla on tärkeysjärjestyksessä viimeisenä.



1. Joukkoliikennepysäkki

2. Taksit ja sellainen saatto- ja noutopaikkoja tarvitseva liikenne, joka edistää kestävästä liikkumisesta
3. Citylogistiikka
4. Pyörien ja kaupunkipyörien pysäköinti
5. Liikuntaesteisten pysäköinti etenkin erityispalvelujen läheisyydessä
6. Lyhytaikainen asiointipysäköinti autoilla ja moottoripyörillä palvelujen läheisyydessä
7. Yhteiskäyttöautojen pysäköinti
8. Lupapysäköinti (mm. asukas- ja yrityspysäköintiluvat, ns. veteraanipysäköintiluvat)

9. Pitkäaikainen pysäköinti autoilla ja moottoripyörillä

LINJAUS 2: Pysäköinnin maksullisuus

2.1 Pysäköinnin kysyntää hallitaan ensisijaisesti pysäköintimaksuilla. Silloin kun pysäköintipaikkojen kysyntä ylittää tarjonnan, on tarpeen hallita pysäköinnin kysyntää. Tällaisia alueita ovat ne joilla on paljon kaupallisia ja muita palveluja, paljon työ- tai opiskelumatkapysäköintiä sekä alueet, joilla ei ole pysäköintipaikkoja kiinteistöllä.

2.2 Pysäköinnin hallinta tähtää tehokkuuteen. Maksullisuuden ja aikarajoitusten kestoja säädetään niin, että pysäköintipaikat ovat tehokkaassa käytössä.

2.3 Kadunvarsipysäköinnin maksullisuutta laajennetaan koko keskustan alueelle tarpeen mukaan. Lisäksi maksullisuus voi olla tarpeen muuallakin kaupungissa kaupallisten ja muiden palvelujen yhteydessä.



LINJAUS 2: Pysäköinnin maksullisuus

2.4 Kadunvarsipysäköintiin määritellään kolme maksuvyöhykettä. Kalleinta pysäköinti on ydinkeskustassa, jossa on paljon asiointipysäköintiä. Muu keskusta muodostaa toisen vyöhykkeen. Tällä vyöhykkeellä on sekä asiointipysäköintiä, asukkaiden pysäköintiä että työ-matkapysäköintiä. Kolmas ja halvin vyöhyke muodostuu niistä alueista, joilla on lähinnä tarvetta hallita työmatkapysäköintiä tms. pysäköintiä, joka aiheuttaa haittoja asutukselle. Vyöhykkeiden pysäköintimaksut ovat suhteessa toisiinsa niin, että tuntihinta on vyöhykkeellä II noin 50 % ja vyöhykkeellä III noin 25 % kalleimman vyöhykkeen I maksusta.

2.5 Maksullisuuden ja asukaspysäköinnin yhdistelmää voidaan tietyillä asuinalueilla käyttää työmatkapysäköinnin tms. haittojen vähentämiseen. Aikarajoituksiakin käytetään pysäköinnin hallinnan keinona edelleen, mutta maksullisuus on tulevaisuudessa ensisijainen ratkaisu. Aikarajoitukset tulevat kyseeseen sellaisissa paikoissa, joissa pysäköinnin maksujen kerääminen ei ole kustannustehokasta.



LINJAUS 2: Pysäköinnin maksullisuus

2.6 Pysäköintimaksuista voidaan antaa alennusta, jos siten voidaan edistää kaupungin tavoitteita kestävien kulkumuotojen ja energiamuotojen käytössä elinkeinojen tukemisessa ja kaupunkirakenteen tiivistämisessä. Tällaiset alennukset pysäköintimaksuihin ovat voimassa määräajan. Kunkin alennuksen tarkoituksenmukaisuus harkitaan uudelleen määrävälein. Erityisesti on seurattava, että alennuksen vaikutus kestävään liikkumiseen on halutun suuntainen.

Alennuksia saavia käyttäjäryhmiä voisivat olla lupapysäköintijärjestelmän kautta yhteiskäyttöautot, sähköautot ja muut edistettävät teknologiat. Sekä yhteiskäyttöautojen että päästötöntä polttoainetta käyttävien autojen tapauksessa kyseessä olisi näiden uusien toimintamallien ja teknologioiden käyttöönoton edistäminen toistaiseksi. Alennukset eivät ole aiheellisia, kun uudet toimintamallit ja teknologiat jo ovat yleisessä käytössä tai jos niiden vaikutus kestävään liikkumiseen ei olekaan myönteinen.



LINJAUS 2: Pysäköinnin maksullisuus

2.7 Kaupunkiympäristölautakunta tekee hallintosäännön mukaisesti erilliset, yksityiskohtaiset päätökset pysäköintimaksuista, maksuvyöhykkeiden aluerajauksista sekä määräaikaisten alennusten ehdoista ja suuruudesta.

2.8 Tulevaisuudessa tutkitaan tarvetta ja mahdollisuuksia dynaamiseen, kysynnän mukaan määräytyvään hinnoitteluun. Tämä edellyttää helposti muunneltavaa maksujärjestelmää, jolla voidaan tehdä kokeiluja ja seurata pysäköintipaikkojen käyttöä.

2.9 Pysäköinnin hallintaa tukee tehokas valvonta.



LINJAUS 3: Lupapysäköinti

3.1 Lupapysäköintijärjestelmän tarkoitus on varmistaa keskustan houkuttelevuus asuinalueena ja hillitä työmatkapsäköinnin haittavaikutuksia asuinalueilla.

3.2 Lupapysäköintialueet laajennetaan koskemaan koko keskusta-alueetta. Keskustan ulkopuolella lupapysäköinti otetaan käyttöön sellaisilla alueilla, joilla työmatka- tms. pysäköinti aiheuttaa haittoja asutukselle.

3.3 Lupapysäköinnin hinta porrastetaan kolmeen maksuvyöhykkeeseen. Lupa on kallein ydinkeskustassa, jossa asiointipysäköinnille on suurin kysyntä. Vähiten lupapysäköinti maksaa keskustan ulkopuolella.



LINJAUS 3: Lupapysäköinti

3.4 Yhteiskäyttöautoyrietykset otetaan lupapysäköintijärjestelmän piiriin. Yhteiskäyttöautoille luodaan ns. Z-lupa, jolla ne voivat pysäköidä lupapysäköintipaikoilla. Tällä toimenpiteellä edistetään yhteiskäyttöyritysten tuloa Turkuun.

3.5 Kaupunkiympäristölautakunta tekee hallintosäännön mukaisesti yksityiskohtaiset päätökset lupaehdoista, maksuista ja aluerajauksista.



LINJAUS 4: Pysäköintinormi

4.1 Pysäköintinormin kehittämisen tavoite on edistää ympäristöllisesti ja taloudellisesti kestävää rakentamista ja liikkumista sekä luoda läpinäkyvät ja tasapuoliset kriteerit kaavoituksessa ja lupamenettelyssä vaadittaville pysäköintipaikkamäärille.

4.2 Asumiselle ja muille toiminnoille asetetaan asemakaavoissa vaatimuksia autojen ja polkupyörien pysäköintipaikoista kaupunkirakenteen vyöhykkeen mukaan. Ydinkeskustan kävelyvyöhykkeellä vaaditaan autojen pysäköintipaikkoja vähiten ja kauempana keskustasta ja joukkoliikenteen runkoreiteistä eniten. Pyöräpysäköintipaikkoja vaaditaan eniten keskustassa ja sitä ympäröivällä kävely- ja pyöräilyvyöhykkeellä.

4.3 Pysäköintinormi on ns. miniminormi eli auto- ja pyöräpaikkoja vaaditaan tekemään vähintään tietty määrä. Pysäköintipaikkoja vaaditaan järjestämään suhteessa kerrosalaan. Asunnoille vaaditaan kuitenkin tietty minimimäärä auto- ja pyöräpaikkoja kutakin asuntoa kohti.

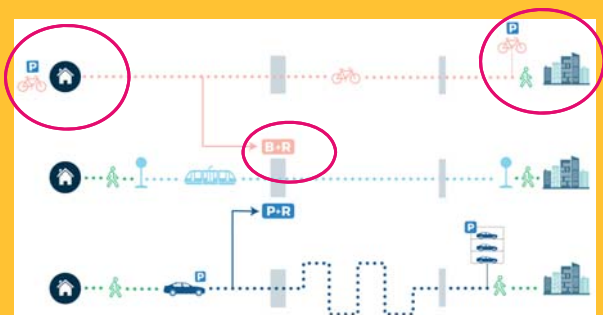


LINJAUS 4: Pysäköintinormi

4.4 Pyöräpysäköinnin kehittämisessä tavoitteena on edistää pyörän valintaa kulkutavaksi.

Pyöräpysäköinnin tulee sijaita aina lähellä asuntoa ja matkan määränpäättä ja olla riittävän laadukasta.

Pyöräpysäköinnin merkitystä rakentamisessa korostetaan.



LINJAUS 4: Pysäköintinormi

4.5 Pysäköintinormiin voidaan myöntää rakennusluvassa joustoja eli pienentää vaadittujen autopaikkojen määrää, jos kohteessa tehdään ratkaisuja, jotka vähentävät autonomistuksen tarvetta ja edistävät kestävästä liikkumisesta. Toisaalta jos autopaikkoja tehdään yli 20 % enemmän kuin normi edellyttää, on kohteen vaikutusta liikenteeseen arvioitava.

4.6 Kaupunginhallitus tekee yksityiskohtaiset päätökset normista, vyöhykkeiden aluerajauksista ja joustojen periaatteista.

4.7 Pysäköintinormia noudatetaan uusissa asemakaavoissa ja poikkeamispäätöksissä. Valmisteilla olevia asemakaavoja varten laaditaan siirtymäsäännös.

4.8 Jotta pysäköintinormi saadaan käyttöön kaikessa uudessa rakentamisessa, on se tarkoituksenmukaista viedä rakennusjärjestykseen. Tämän jälkeen on rakennusluvan yhteydessä mahdollista noudattaa normia ja myöntää voimassa olevan asemankaavan mukaisista velvoiteautopaikoista vähäinen poikkeus.



LINJAUS 5: Keskitetty pysäköinti

5.1 Kaupunkisuunnittelussa suositaan keskitettyjä pysäköintiratkaisuja, joissa pysäköintipaikat ovat tehokkaassa käytössä. Keskitetty pysäköinti mahdollistaa paremman tehokkuuden paikkojen käytössä, jos paikat eivät ole nimettyjä ja laitos on riittävän suuri. Vuorottaiskäyttö tulee kyseeseen silloin, kun alueen toimintojen pysäköintikysyntä kohdistuu eri vuorokaudenaikaan.

5.2 Hyvin sijoitettu keskitetty pysäköinti on keskeinen keino liikkumisen ohjauksessa niin keskustassa kuin asuinalueilla.

5.3 Keskitetty pysäköinti – etenkin pysäköintitalot – ovat suunniteltavissa ja rakennettavissa muuntojoustaviksi ja muutettavissa tarvittaessa muuhun käyttöön, jos kysyntää pysäköinnille ei enää ole.

5.4 Kaupunki ottaa aktiivisen roolin pysäköintiyhtiöissä täydennysrakentamisen edistämiseksi. Pysäköintilaitosten toteutumista voidaan esimerkiksi aluekehityskohteissa edistää investoimalla niihin käynnistämisyhteistyössä tai pidemmäksi aikaa. Pilottialueita voivat olla mm. Linnakaupunki ja Tiedepuisto.



LINJAUS 6: Liityntäpysäköinti

6.1 Pyöräpysäköintiä kehitetään runkolinjojen varrella liityntään sopivilla pysäkeillä.

6.2 Asemien liityntäpysäköinnin kehittämisestä käydään seudun kuntien valtion ja muiden toimijoiden välillä neuvotteluja tavoitteena sopia liityntäpysäköinnin kustannusjaosta ja järjestämisvastuusta.

6.3 Autojen liityntäpysäköinnin selvittämistä jatketaan seudullisessa liikennejärjestelmätyössä. Liityntäpysäköinnin järjestämiseen ja mahdollisiin sijaintipaikkoihin vaikuttavat mm. kustannusjaosta käytävät neuvottelut ja joukkoliikennejärjestelmä.

6.4 Liityntäpysäköintimaksu pyritään sisällyttämään joukkoliikennelipun hintaan, jotta voidaan tukea sujuvia matkaketjuja.



LINJAUS 7: Pysäköinnin kustannusvastaavuus

7.1 Pysäköinnissä pyritään noudattamaan "Käyttäjä maksaa"-periaatetta.

7.2 Kadunvarsipysäköinnin maksut määräytyvät kysynnän mukaan. Dynaamisen hinnoittelun mahdollisuutta tutkitaan jatkossa. Lupapysäköintimaksuja korotetaan niin, että ne kattavat ainakin kunnossapidon kustannukset.

7.3 Kaupungilla ei ole suoraa vaikutusmahdollisuutta kiinteistöillä olevien pysäköintipaikkojen hinnoitteluun, mutta asiaan pyritään vaikuttamaan kaavoituksen keinoin ja sopimusteitse.

7.4 Kaupunki ottaa aktiivisesti osaa yhteiskunnalliseen keskusteluun pysäköintiä koskevan lainsäädännön muutostarpeista ja pyrkii vaikuttamaan lainsäädännön valmisteluun.



4. Toimenpiteet pysäköinnin kehittämiseksi



Toimenpiteet pysäköinnin kehittämiseksi 1/2

- pysäköintinormin viimeistely
- lupapysäköinti uudistus – säännöt, alueet, hinnat, lupia asukkaille, yrityksille ja yhteiskäyttöyrityksille
- maksullisen kadunvarsipysäköinnin aluerajausten, hintojen ja voimassaoloaikojen tarkistus
- kadunvarsipysäköinnin maksujärjestelmän kehittäminen
- pysäköinninvalvonnan resurssien lisääminen
- keskustan pysäköintilaitosten opastusjärjestelmän uusiminen yhteistyössä laitosten kanssa
- selvitys kaupungin roolista pysäköintiyhtiöissä

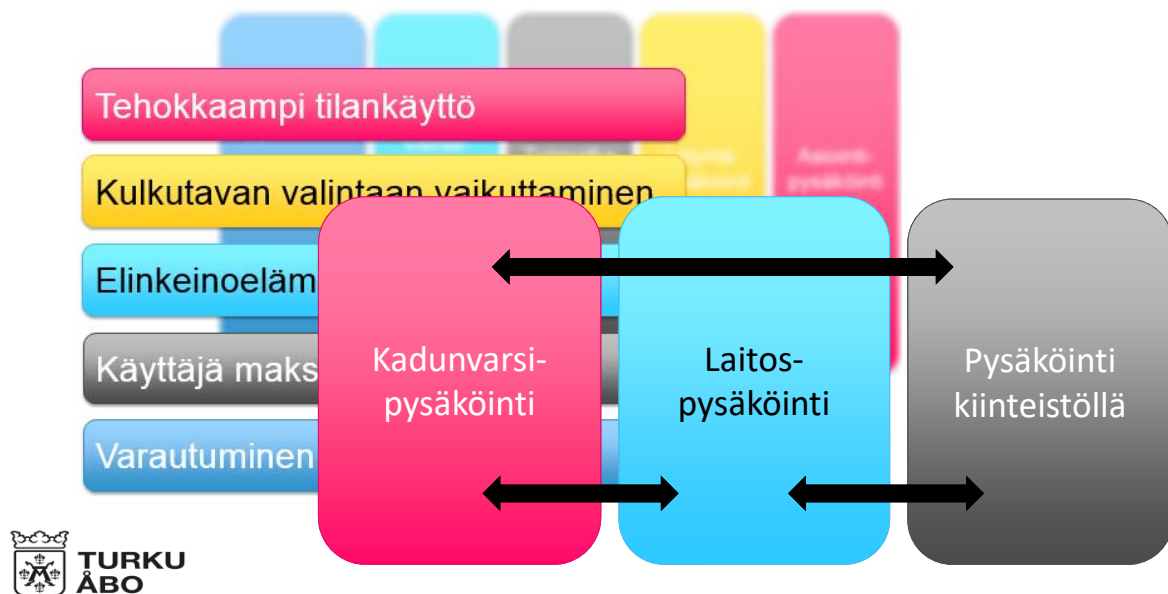


Toimenpiteet pysäköinnin kehittämiseksi 2/2

- keskustalogistiikan ja tavara- ja jakeluliikenteen kehittämisselvitys
- selvitys keskustan pysäköintilaitosverkosta
- pyöräpysäköinnin kehittäminen keskustassa ja liityntäpysäköintipaikoilla yleissuunnitelman mukaan ja uusien ratkaisujen kokeileminen
- selvitys liityntäpysäköinnin järjestämistavasta ja kustannusvastuista seudulla yhteistyössä maakuntaliiton, seudun kuntien ja valtion kanssa
- selvitys asukkaiden autojen talvisäilytyspaikoista
- Parklet-kokeilu eli kokeillaan keskustan kadunvarsipaikkojen vuokraamista kesäkaudella kivijalkayrittäjille muuhun kuin pysäköintikäyttöön



Pysäköinnin linjausten on toimittava yhteen



5. Pysäköinnin hallinnan vaikutukset



Pysäköinnin hallinnan vaikutukset

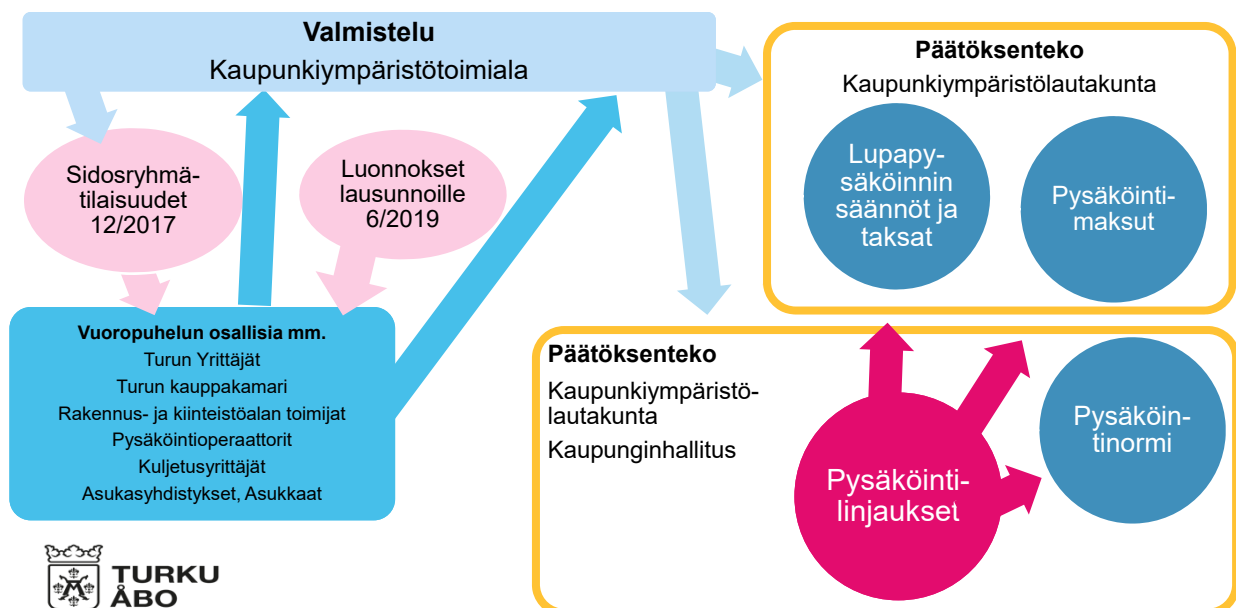
- Yhteiskäyttöautoilun edistäminen vähentää autonomistusta ja autopaikkojen tarvetta erityisesti keskusta-alueella.
- Pysäköinnin keskittäminen laitoksiin vähentää pysäköintipaikan hakuliikennettä.
- Pysäköinnin resurssiviisas järjestäminen (esim. nimeämättömät paikat laitoksissa) tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä.
- Pysäköintipaikkavaatimusten keventäminen vähentää pysäköinnin tilantarvetta tonteilla ja edistää etenkin keskustan täydennysrakentamista.
- Autopaikkojen toteuttaminen vain tarpeen mukaan mahdollistaa pienemmät rakentamiskustannukset ja kohtuuhintaiset asunnot.
- Paikoituksen vaatiman tilan pienentäminen mahdollistaa pitkällä aikavälillä tiiviimmän kaupunkirakenteen.
- Pysäköinnin keskittäminen laitoksiin on muuntojoustava ratkaisu, jos pysäköintitarve muuttuu oleellisesti tulevaisuudessa.
- Autopaikoilta vapautuvaa kaupunkitilaa voidaan käyttää hulevesien hallintaan ja kaupunkivihreän lisäämiseen, mikä parantaa kaupunkiympäristön laatua ja vaikuttaa kaupungin houkuttelevuuteen.
- Pysäköinnin hallinta ohjaa ihmisten kulkutapavalintoja kestävämpään suuntaan.
- Kannustaminen kestävään liikkumiseen vähentää sosiaali- ja terveyspalvelujen kuluja pitkällä aikavälillä.



6. Vuorovaikutus ja päätöksenteko



Valmistelu, päätöksenteko ja osalliset



7. Lähteitä

- Espoon kaupunki. 2017. Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämissuunnitelma. Kaupunkisuunnittelukeskus.
- Helsingin kaupunki. 2013. Helsingin pysäköintipolitiikka. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2013:1.
- Helsingin kaupunki. 2015. Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Helsingin seudun liikenne. 2017. Uudet pysäköintiratkaisut osana älykästä liikennejärjestelmää. HSL:n julkaisuja 7/2017
- Lahden kaupunki. 2014. Lahden keskustan pysäköintipolitiikka. Tekninen ja ympäristötoimiala.
- Vaismaa, K., Karhula, K., Huhta, R., Lahtinen, T. & Jaakola, H. 2019. Parking 2.0. WSP Finland Oy.
- Tampereen kaupunki. 2016. Pysäköinti osana kaupunkikehitystä. Tampereen pysäköintipolitiikan linjaukset. Kaupunkiympäristön kehittäminen. Julkaisuja 3/2016.
- Varsinais-Suomen liitto. 2018. Turun seudun liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma. WSP Finland Oy.
- Jyväskylän kaupunki. 2018. Pysäköinnin hallinta ja pysäköintinormit Jyväskylässä.
- Oulun kaupunki. 2018. Pysäköintinormit Oulun kaupungin alueelle. Sitowise Oy.
- Terviö, M., Murto, P., Harjunen, O. & Nokso-Koivisto, O. 2019. Markkinaehtoisen pysäköinnin perusteet. Aalto Economic Institute.

