

LAHTI



LAHDEN PYSÄKÖINTIPOLITIikka 2020

LAHDEN KAUPUNKI
KAUPUNKIYMPÄRISTÖN PALVELUALUE

helmikuu 2021
Lahden kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue

Hyväksytty luvut 1-5 ja 7-10
Tekninen ja ympäristölautakunta 11.2.2020
Kaupunginhallitus 2.3.2020

Luku 6
Tekninen ja ympäristölautakunta 26.1.2021
Kaupunginhallitus 8.2.2021

Teksti: Pirkko-Leena Jakonen
Kuvat: Lahden kaupunki
Sarjakuvat Jukka-Pekka "Jupe" Parkkonen

SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto.....	5
1. Tiivistelmä.....	6
2. Lähtökohtia	7
2.1 Kaupungin strategia ja muut päätökset	7
2.2 Autojen määrä	7
2.3 Varautuminen autojen määrän muutoksiin.....	10
2.4 Pysäköinnin järjestämisvelvoite	10
2.5 Lahden keskustan pysäköintipaikat.....	11
2.6 Pysäköintitoiminta kaupungin taloudessa.....	12
2.7 Lahden Pysäköinti Oy	12
3. Keskustapysäköinnin pääperiaatteet.....	13
3.1 Tavoitteet keskustapysäköinnissä	13
3.2 Maksullisuus.....	13
3.3 Keskustapysäköinnin pääperiaatteet	14
3.4 Asukkaiden autopaikat	15
3.5 Kadunvarret kiekkoapaikoiksi kerrostaloalueilla	15
4. Autopaikkamitoitus asemakaavoissa.....	16
4.1 Asemakaavamääräykset.....	16
4.3 Taloyhtiöiden paikkojen omistus ja käyttö.....	20
4.4 Keskustan alueen asemakaavoissa noudatettava menettely	21
5. Lahden Pysäköinti Oy	23
5.1 Pysäköintilaitokset Lahdessa	23
5.2 Lahden Pysäköinti Oy:n hoidossa olevat pysäköintilaitokset	23
5.3 Maksullisen kadunvarsipysäköinnin operointi	24
5.4 Lahden Pysäköinti Oy osana kaupungin organisaatiota	24
5.5 Yksityisten pysäköintilaitosten rooli	24
6. Keskustan uudet pysäköintitalot ja muuttuvat alueet	24
6.1 Pysäköintilaitos taloudellisena yksikkönä	25
6.2 Paavola.....	26
6.3 Ranta-Kartano	26
6.4 Siltapuisto ja Pässinparkki.....	26
6.5 Matkakeskuksen liityntäpysäköinti	27
6.6 Urheilukeskuksen ja messujen alue	28
7. Asukas- ja yleispysäköintitunnukset ja muut erityisluvut.....	25
7.1 Asukaspysäköintitunnukset.....	31
7.2 Yleispysäköintitunnus.....	32
7.3 Yhteiskäyttöautojen paikat määräaikaisena kokeiluna.....	33
7.4 Veteraanitunnus	33

7.6 Paavolan pysäköintilupa.....	33
8. Polkupyöräpysäköinti.....	34
8.1 Pyöräpaikkamitoitus asemakaavoituksessa.....	34
8.2 Pyöräpaikat yleisillä alueilla	35
8.3 Kaavavelvoitepyöräpaikkojen sijoittaminen yleiselle alueelle.....	35
8.4 Yritysten asiakaspyöräpaikat yleisellä alueella.....	35
8.5 Uudet ratkaisut	35
9. Pysäköinnin maksamistavat, Opastusjärjestelmät ja pysäköinninvalvonta.....	36
9.1 Kadunvarsipysäköinti	36
9.2 Pysäköinnin maksamistavat	36
9.3 Digitaaliset varausjärjestelmät	37
9.4 Opastusjärjestelmät.....	37
9.5 Pysäköinninvalvonta	37
10. Erityistapaukset	38
Pysäköintipolitiikkaan liittyvää aineistoa.....	40

JOHDANTO

Lahden keskustan pysäköintipolitiikan linjaukset määriteltiin ensimmäisen kerran viisi vuotta sitten. Tällä hetkellä liikennejärjestelmä on murroksessa, ilmastonmuutoksen torjuminen tuo paineita kestäviin liikkumismuotoihin siirtymiseen ja kaupungistuminen sekä väestön vanheneminen tuovat omat haasteensa palvelujen saavutettavuudelle ja keskustan viihtyisyyden lisäämiselle. Lisäksi tekninen kehitys avaa uusia mahdollisuuksia. Keskustan tiivistyessä pysäköinti siirtyy yhä enemmän katujen varsilta ja pihoilta laitoksiin, mikä tuo tarvetta kalliiden paikkojen tehokkaaseen käyttöön. Pysäköintipolitiikan linjaukset oli nyt ajankohtaista tarkistaa.

Lahden kaupunki on määritellyt strategiatyössä visioksi ”Lahti – rohkea ympäristökaupunki. Kansainvälinen yliopistokaupunki ratkaisee tulevaisuuden haasteita. Lahdessa teemme rohkeita valintoja sujuvan arjen, hyvinvoinnin ja yrittämisen edistämiseksi”. Lahdessa on käynnissä myös kestävä liikumisen ohjelman laatiminen osana Lahden suunta -kokonaisuutta. Nämä linjaukset ovat ohjanneet myös pysäköinnin linjausten tarkistusta.

Pysäköintipolitiikan linjausten tavoitteena on ohjata keskustan asiointipysäköinnissä ratkaisuja niin, että edistetään sekä palvelujen saavutettavuutta että keskustan viihtyisyyttä. Henkilöautolla kulkevilla on tärkeä rooli keskustan palvelujen käyttäjinä ja siksi asiointipysäköinnin tulee olla selkeää ja helppokäyttöistä. Työn yhteydessä on tarkistettu myös mm. tavoitteet uusien pysäköintilaitosten rakentamiseksi.

Asumiseen liittyviä autopaikkanormeja uudisrakentamisessa on tarkistettu niin, että paikkojen tehokkaalla käytöllä ja kestävää liikkumista tukevalla ratkaisulla on mahdollista päästä pienempään kokonaispaikkamäärään.

Pysäköintipolitiikan laatimista on ohjannut alan lainsäädäntö ja sen soveltamisohjeet. Työn yhteydessä on tutustuttu alan tutkimusaineistoon ja tilastotietoihin sekä kerätty muista kaupungeista vertailutietoa. Lahden kaupunki on myös osallistunut valtakunnallisiin pysäköinnin selvitys- ja kehittämishankkeisiin ja kehitystä muissa kaupungeissa Suomessa ja Euroopassa seurataan jatkuvasti.

Pysäköintipolitiikan päivitystyöhön on osallistunut lukuisa määrä henkilöitä kaikilta kaupunkiympäristön palvelualueen tulosalueilta sekä konsernihallinnosta ja Lahden Pysäköinti Oy:stä. Julkista keskustelua on käyty asukkaiden ja yritysten kanssa eri tilaisuuksissa. Tekninen ja ympäristölautakunta on käsitellyt pysäköintipolitiikkaa vuoden 2019 aikana kahdessa iltakoulussa.

1. TIIVISTELMÄ – PYSÄKÖINTIPOLITIIKAN PÄÄASIAT

Tämä on päivitys Lahden pysäköintipolitiikkaan, joka laadittiin vuonna 2014 ensimmäistä kertaa. Pääperiaatteita ei ole muutettu, mutta päivityksiä ja tarkennuksia on tehty useaan kohtaan. Yksityiskohtaiset päätökset esimerkiksi pysäköintimaksujen suuruudesta tehdään erikseen ja niitä tarkistetaan tarvittaessa noudattaen tässä pysäköintipolitiikassa esitetyjä periaatteita.

Keskustan asukasluku kasvaa ja autojen määrä kaupungissa lisääntyy

Lahdessa on yli 60 000 autoa ja pääosan ajasta autot seisovat pysäköitynä. Autojen määrä asukasta kohti on ollut edelleen kasvussa. Kaikki uusi rakentaminen lisää myös autopaikkatarvetta. Keskustaan on viime vuosina rakennettu lisää asuntoja ja keskustan asukasluku on 2000-luvulla kasvanut noin prosentin vuodessa. Keskustassa on nyt noin 16 000 asukasta.

Keskustapysäköinnin pääperiaatteet

Keskustapysäköinnissä on tärkeää, että ratkaisut edesauttavat keskustan toimintaa; asumista, liike-elämää ja muita palveluja, oleskelua sekä matkailua ja samalla sopivat kaupunkikuvaan.

Pysäköintipaikkojen järjestäminen on kiinteistöjen omistajien ja kaupungin vastuulla. Autojen säilytyspaikkojen järjestäminen ja kustannuksista huolehtiminen kuuluu autojen ja kiinteistöjen omistajille. Pysäköinnin kustannuksista tulee aiempaa enemmän vastata käyttäjien ja muiden hyödynsaajien.

Seuraavilla pääperiaatteilla pyritään Lahdessa hoitamaan keskustapysäköintiä:

- Kadunvarsien paikat lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin
Tavoitteena on, että nopeaan asiointiin löytyy helposti paikka läheltä.
- Pysäköintiä keskitetään pysäköintilaitoksiin.
- Pysäköintipaikkojen tehokas vuorottaiskäyttö
Tehokkaalla vuorottaiskäytöllä voidaan säästää jopa kolmannes paikkojen määrästä.

Asemakaavoissa käytettävä pysäköintipaikkamitoitus

Asemakaavoissa määrätään rakentamisen yhteydessä toteutettava autopaikkamäärä. Tavoitteena on oikea mitoitus, kaikki kiinteistön käyttäjien tarvitsemat paikat tulee kiinteistön rakentaa tai muutoin järjestää sekä vastata kustannuksista.

Varautuminen autojen määrän muutokseen

Talot rakennetaan kymmeniksi vuosiksi. Tänä aikana liikenteessä tulee tapahtumaan isoja muutoksia, joita ei vielä varmuudella tiedetä. Autojen määrä on nyt kasvussa, mutta ennusteiden mukaiseen vähenemiseen tulee varautua muuntojoustavilla ratkaisuilla. Autojen määrää lisää myös asukasluvun kasvu.

Polkupyöräpysäköinti

Polkupyöräilyn edistämiseksi on tärkeää, että pyöräpaikkoja on riittävästi ja oikeissa paikoissa. Erittäin tärkeää on, että paikat ovat laadullisesti sellaisia, että pyörän turvallinen pysäköinti on mahdollista.

2. LÄHTÖKOHTIA

Lahdessa on yli 60 000 autoa ja pääosan ajasta autot seisovat pysäköitynä. Autojen määrä kasvaa edelleen.

Lahden keskustaa halutaan kehittää jalankulun ja pyöräilyn sekä muiden kestävien kulkumuotojen alueena, mutta samalla turvata keskustan saavutettavuus myös henkilöautolla.

2.1 Kaupungin strategia ja muut päätökset

Kaupungin keväällä 2018 hyväksytyin strategian kohdan A4. mukaan ”Kasvatamme keskustan elinvoimaa ja lisäämme asuinalueiden viihtyisyyttä. Edistämme kestäväin kehityksen mukaista yhdyskuntarakennetta ja liikkumista”. Strategian tavoitteina on mm. keskustan elinvoiman kasvu sekä asukaskohtaisten päästöjen merkittävä väheneminen.

Lahden suunta

Lahden suunta -työ yhdistää yleiskaavan ja liikennejärjestelmäsuunnittelun.

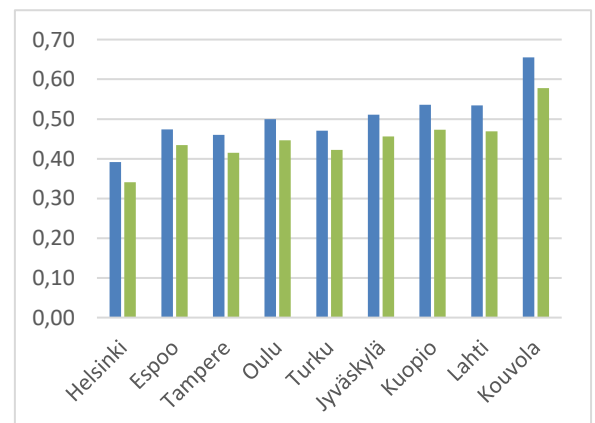
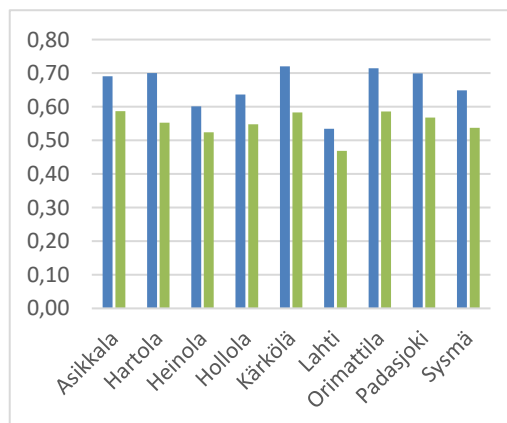
Työssä on hyväksytty keskustan kehittämislle seuraavat tavoitteet:

Lahden keskusta on vuonna 2030

- *Lahden keskusta on kasvanut ja vahvistunut koko maakunnan keskuksena. Keskusta on viihtyisä kaupunkielämän sydän, jossa käydään työssä, asioidaan, oleskellaan ja jossa on tiloja yritysten erilaisiin tarpeisiin.*
- *Keskusta on lähellä lahtelaisia. Keskustaan pääsee sujuvasti kaikilla kulkumuodoilla. Keskitettyä pysäköintiä suositaan.*
- *Keskustan liikennejärjestelyissä etusijalla ovat jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne. Autoliikenne on sopeutettu muihin liikkumismuotoihin.*

2.2 Autojen määrä

Laskennallisesti joka toisella lahtelaisella on auto. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tilastojen mukaan Lahdessa oli vuoden 2019 syyskuussa liikennekäytössä 65 096 autoa, joista 57 100 henkilö- ja 5300 pakettiautoja. Samaan aikaan asukasmäärä oli noin 120 100. Lahdessa on sataa asukasta kohti 54 autoa. Autotiheys vastaa muita vastaavan kokoisia kuntia Suomessa. Lahden maaseutumaisemmissa naapurikunnissa autojen määrä on suurempi, esimerkiksi Orimattilassa on sataa asukasta kohti 74 autoa.

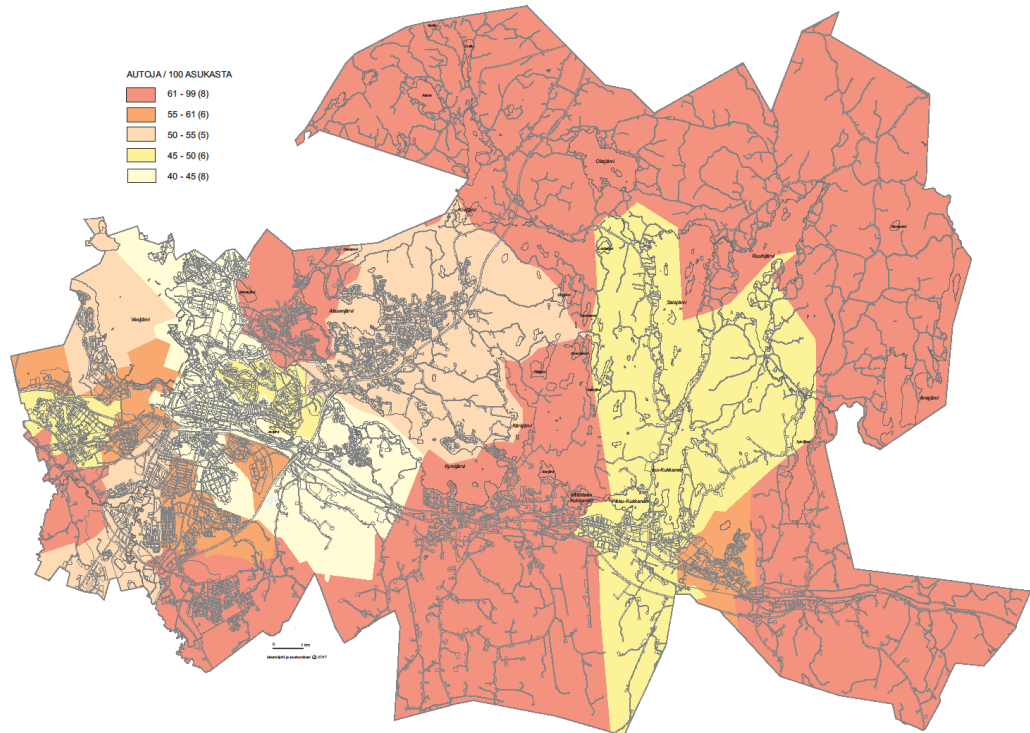


Autojen määrä asukasta kohti Päijät-Hämeessä sekä vertailukaupungeissa

Sinisellä kaikki autot, vihreällä henkilöautot

Pääosan ajasta yksityisomistuksessa oleva auto on pysäköitynä. Tutkimustietona on esitetty, että auto on paikallaan 96 % ajasta eli ajossa keskimäärin tunnin vuorokaudessa ja pysäköitynä loput 23 tuntia.

Lahden ollessa maakuntakeskus tulee keskustaan runsaasti asiointiliikennettä lähikunnista. Lisäksi kaupunkiin suuntautuu työmatkaliikennettä. Lahdessa käy töissä 15 000 ulkopaikkakuntalaista, joista noin 10 000 muualta Päijät-Hämeestä.



Autojen määrä/100 asukasta postinumeroalueittain Lahdessa 2017

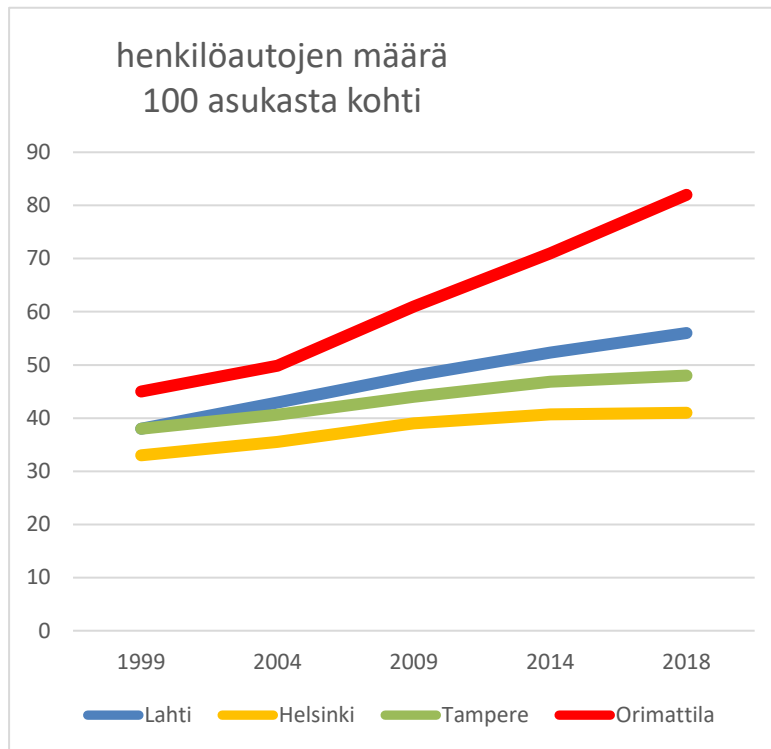
Lahdessa autoja on asukasta kohden eniten haja-asutusalueella sekä eräillä pientaloalueilla. Vähiten autoja on asukasta kohden ydinkeskustassa, jossa suurin osa palveluista on kävelyetäisyydellä ja joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät.

Yhä useammalla on auto

Autotiheys eli autojen määrä asukasta kohti on ollut edelleen kasvussa. Lahdessa kasvu on ollut voimakkaampaa kuin isommissa vertailukaupungeissa, mutta selvästi vähäisempää kuin ympäristön maaseutumaisemmissa kunnissa.

Vuonna 1999 sekä Lahdessa että Tampereella rekisteröityjä henkilöautoja oli noin 38 autoa/100 asukasta, mutta 20 vuodessa Lahden autokanta on kasvanut nopeammin kuin Tampereen tai Helsingin, joissa kasvu on nyt tasaantumassa. Vertailuluku vuoden 2018 lopussa on Lahdessa 56 autoa/100 asukasta, kun Tampereella se on 48.

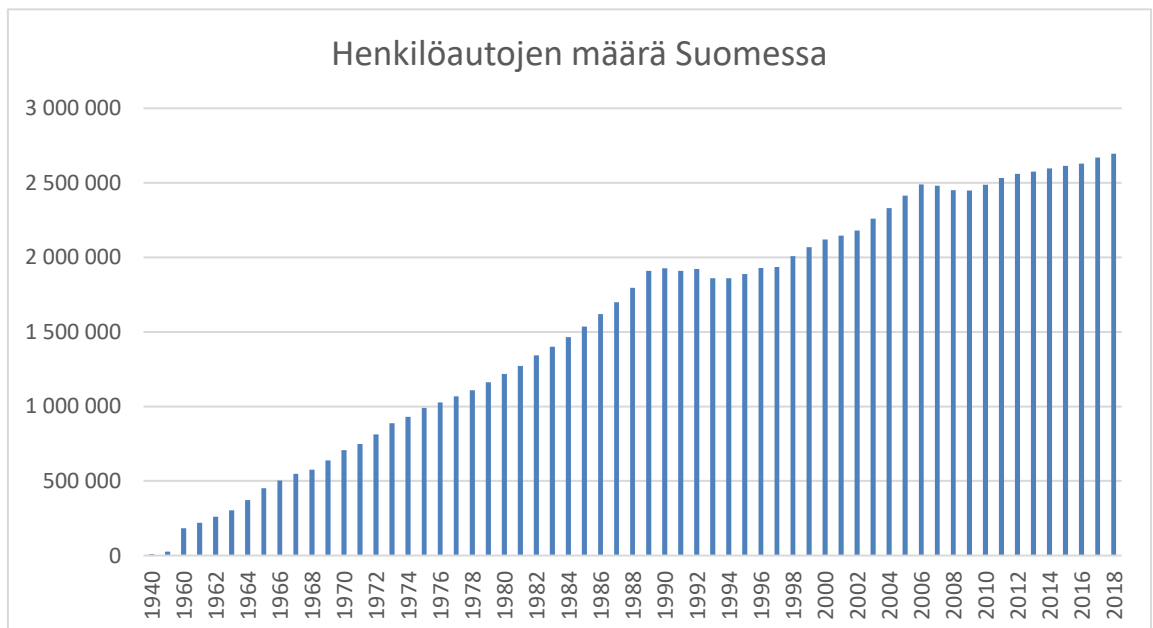
Nopeimmin kasvu jatkuu pienemmissä kunnissa, joista esimerkiksi Orimattilassa kasvu on edelleen ollut nopeaa ja vuoden 2018 lopussa rekisteröityjä henkilöautoja oli 82 autoa/100 asukasta.



Henkilöautotiheyden muutokset 1999-2018 Lahdessa ja eräissä vertailukunnissa

Autojen määrä Suomessa

Suomessa autojen määrä on edelleen kasvussa. 1990-luvun lamavuosina määrä pysyi joitakin vuosia suunnilleen vakiona, mutta lähti uudelleen nousuun vuosikymmenen lopussa.



Autojen määrä Suomessa 1940-2018 (huom. vuonna 2007 laskentatavan muutos)

2.3 Varautuminen autojen määrän muutoksiin

Autojen määrän ei uskota vähenevän Lahdessa nopealla aikataululla, mutta nykyisten rakennusten elinkaaren aikana muutokset ovat todennäköisiä. Muutospaineita tuo tarve vähentää autoilua ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Myös uudet jakamistolouteen perustuvat liikkumISRatkaisut, jotka eivät edellytä auton omistamista, vähentävät kokonaisautomäärää.

Itseohjautuvat autot – jos ne yleistyvät - tulevat muuttamaan pysäköintipaikkatarvetta merkittävästi. Tällöin suuret pysäköintilaitokset voivat sijaita kauempana ja katujen varsilla on runsaasti nouto- ja jättöpaikkoja. Itseohjautuvien autojen säilytyspaikka on nykyistä pienempi, koska kenenkään ei tarvitse mahtua poistumaan autosta. Merkittävää on, ovatko tällaiset autot yhteiskäyttöisiä vai perustuuko autonkäyttö pääosin yksityisomistukseen, kuten nykyisin.

Autojen määrän vähenemiseen voi varautua suunnittelemalla uudet pysäköintitilat muuntojoustaviksi tai niin, että ne voidaan tarvittaessa purkaa ja rakentaa tilalle esimerkiksi asuntoja. Keskittämällä pysäköintiä erillisiin taloihin tämä on helpommin toteuttavissa kuin rakennuskohtaisilla maanalaisilla pysäköintiluolilla.

Ruotsissa on käytössä periaate, että jokaisella autolla tulisi olla asunnon yhteydessä paikka, mistä autoa ei tarvitse päivittäin ottaa käyttöön. On tärkeää, että vuorottaiskäyttöratkaisuja ei suunnitella niin tiukoiksi, että auto on pakko ottaa käyttöön joka arkipäivä.

Pysäköintipolitiikka liikumisen ohjaamisen välineenä

Suomessa, kuten monissa muissakin Euroopan maissa, on tavoitteena autoliikenteen kasvun hillintä ja kestävien kulkutapojen suosion kasvattaminen. Pysäköintiratkaisuilla ja pysäköinnin hinnalla lähtö- ja määräpäässä kuten myös joukkoliikennepysäkkien sijoittelulla on suuri merkitys kulkutavan valinnassa.

2.4 Pysäköinnin järjestämisvelvoite

Pysäköintipaikkojen järjestäminen on ensisijaisesti autojen ja kiinteistöjen omistajien velvollisuus. Kaupungin tehtävänä keskusta-alueella on järjestää pysäköintipaikkoja sellaisille käyttäjille, joiden asiointi ei kohdistu suoraan mihinkään nimettyyn kiinteistöön. Tällaisia ryhmiä ovat mm. ostoksilla kävijät, vapaa-ajan viettäjät ja matkailijat. Liityntäpysäköinnin järjestäminen matkakeskuksen läheisyyteen tukee kaupungin tavoitteita julkisen liikenteen käytön lisäämiseksi.

Kaupungilla on myös samat velvoitteet kuin muillakin kiinteistöjen omistajilla pysäköintipaikkojen järjestämiseen. Kaupungin tulee siten huolehtia myös julkisen palvelun kiinteistöjen, kuten esim. koulujen, virastojen, kulttuurilaitosten ja liikuntapaikkojen pysäköintipaikkatarpeesta. Katutilaa kaupunki ei ole velvollinen tarjoamaan autojen säilyttämiselle.

Pysäköintipaikkoja tulee autojen lisäksi järjestää myös mopoille, mopoautoille, polkupyörille ja muille ajoneuvoille.

<p>Kiinteistön asukkaiden ja muiden käyttäjien tarvitsemat autopaikat järjestää kiinteistö</p> <p>→ Yksityisen rakentamisen velvoite</p>	<p>Kaupungin keskustassa tulee olla pysäköintitilaa myös satunnaisille kävijöille ja matkailijoille</p> <p>→ Yleisen pysäköinnin järjestämisen velvoite</p>	<p>Julkisilla palveluilla (sairaalat, koulut, kirjastot yms.) tulee olla myös asiakkaille riittävästi pysäköintipaikkoja</p> <p>→ julkisen rakentamisen velvoite</p>
<p>Kaupunki ei ole velvollinen tarjoamaan katutilaa yksityisen omaisuuden säilyttämiseen</p>	<p>Pysäköinnin kustannuksista vastaavat käyttäjät ja muut hyödynsaajat</p>	<p>Kaupungilla ei ole velvollisuutta tarjota missään maksuttomia pysäköintipaikkoja</p>

Pysäköinnin järjestämiseen liittyy erilaisia velvoitteita

2.5 Lahden keskustan pysäköintipaikat

Lahden keskustassa on noin 4000 kaupungin ylläpitämää yleisessä käytössä olevaa pysäköintipaikkaa. Paikoista noin 2300 on kadunvarsilla ja kentillä sekä 1700 pysäköintilaitoksissa. Lisäksi yksityisten liikekiinteistöjen pysäköintihalleissa on noin 1100 paikkaa.

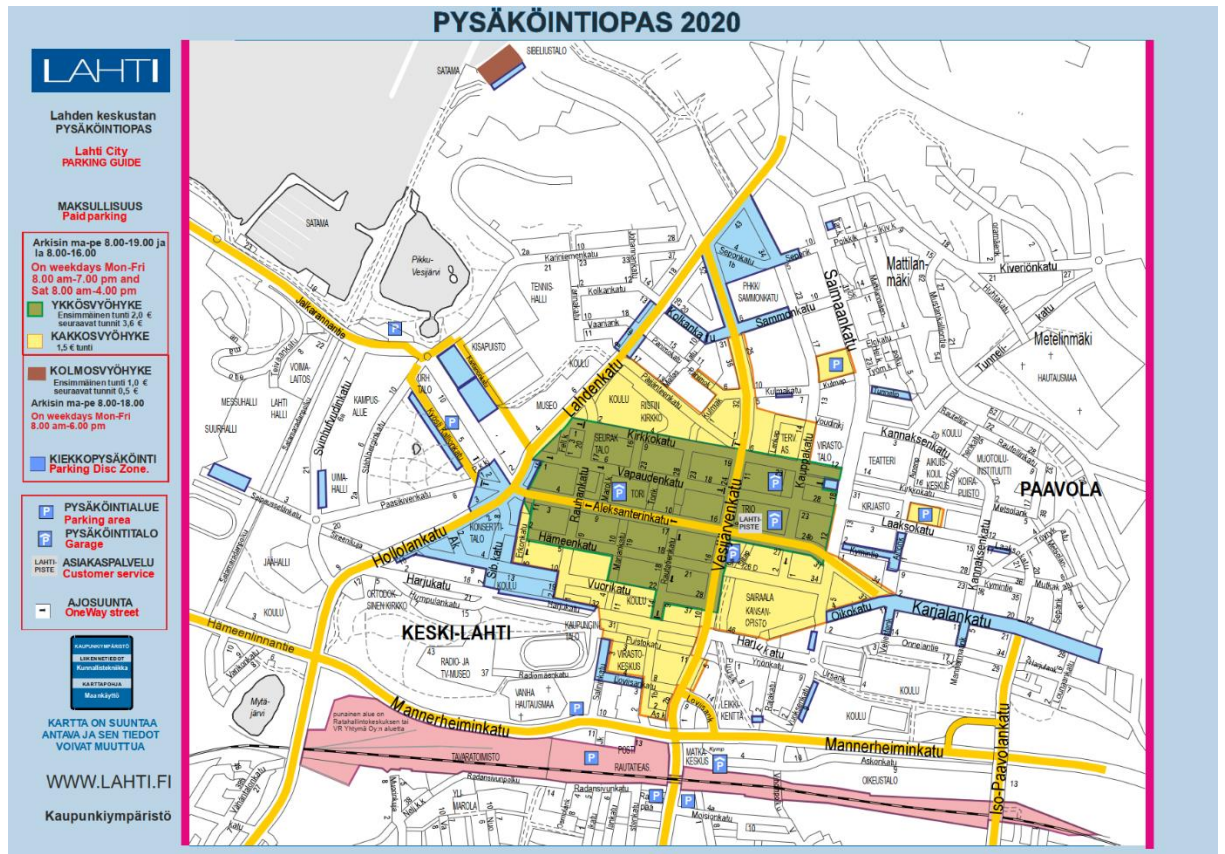
Kadunvarsipaikkoja on vähentynyt jonkin verran, kun keskustan viihtyisyyttä ja käveltävyyttä on parannettu laajentamalla kävelyalueita ja rakentamalla erillisiä pyöräteitä.

Sataman ja Sibeliustalon alue

Tekninen ja ympäristölautakunnan päätöksen mukaisesti sataman ja Sibeliustalon käytössä oleva pysäköintikenttä sekä Sibeliustalon vieressä olevalla rakentamattomalla tontilla oleva tilapäinen pysäköintialue muuttuivat syyskuussa 2018 maksulliseksi.

Pysäköinnin tilantarve

Pysäköinti vaatii huomattavasti tilaa. Yhden auton pysäköintipaikan tilantarve ajoyhteyksineen vaihtelee kadunvarsipysäköinnin 12 m²/auto laitospysäköinnin 30 neliöön. Keskimääräinen tilantarve on 20 – 25 m²/autopaikka.



Keskustassa olevat pysäköintipaikat ja maksuvyöhykkeet vuonna 2020.

2.6 Pysäköintitoiminta kaupungin taloudessa

Kaupungille tulee kuluja pysäköintialueiden ja kadunvarsipaikkojen rakentamisesta ja kunnossapidosta sekä liikennemerkkien ja pysäköintiautomaattien hankinnasta, asennuksesta ja hoitamisesta. Tuloja kertyy pysäköintimaksuista.

Pysäköinninvalvonnasta tulee sekä kuluja että tuottoja. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Lahdessa keskustan kalliimmalla vyöhykkeellä 60 euroa ja muualla 50 euroa. Virhemaksun suuruudesta on säädetty asetuksella.

2.7 Lahden Pysäköinti Oy

Lahden Pysäköinti Oy on kaupungin kokonaan omistama tytäryhtiö.

Lahden Pysäköinti Oy omistaa Siltapuiston pysäköintitalon ja Toriparkin sekä Päijät-Hämeen keskussairaalan yhteydessä olevasta Sairaalaparkista 62%. Yhtiö on vuokrannut operoitavakseen Hansa-parkin sekä BWT-talon parkin.

3. Keskustapysäköinnin pääperiaatteet

Keskustapysäköinnissä on tärkeää, että ratkaisut edesauttavat keskustan toimintaa; asumista, liike-elämää ja muita palveluja, oleskelua sekä matkailua ja samalla sopivat kaupunkikuvaan.

3.1 Tavoitteet keskustapysäköinnissä

Keskustan suunnittelu on fyysisen ympäristön, siellä sijaitsevien toimintojen sekä liikkumisen kokonaisuuden suunnittelua. Keskustassa on tilaa rajallisesti ja katu-, puisto- ja muiden julkisten tilojen käytön tulee tukea keskustan viihtyisyyttä, elinvoimaa ja saavutettavuutta.

Keskustapysäköinnissä on karkeasti jaoteltuna kolme pääkäyttäjryhmää: Asuminen, työmatka ja asiointi. Asumisen ja työpaikkojen pysäköintipaikkojen järjestäminen kuuluu ensisijaisesti kiinteistöille ja käyttäjille. Asiointipysäköinnistä osa ei kohdistu suoraan yhteen kiinteistöön, vaan keskustaan tullaan ostoksille, viihtymään ja oleskelemaan tai turisteina katselemaan kaupunkia. Kaupungin intressissä on tukea keskustan elävyyttä ja tarjota siellä liikkuville pysäköintipaikkoja.

Keskustan asiointipysäköinnin kehittämällä on useita toisilleen ristiriitaisiakin tavoitteita. Toisaalta keskustan liikkeisiin toivotaan asiakkaita sekä kaupunkiin matkailijoita ja toisaalta keskustasta halutaan vähentää autoliikennettä sen tuottamien päästöjen, meluhaitan ja turvallisuusriskin vuoksi. Lisäksi keskustasta halutaan lisää tilaa kävelijöille ja pyöräilijöille. Julkisen keskustapysäköinnin ohjaamisessa tavoitteena on yhteensovittaa eri intressejä siten, että keskustassa kävijät löytävät autoilleen pysäköintipaikan aiheuttamatta ylimääräistä haittaa kävelylle ja keskustan viihtyisyydelle. Siirtämällä pysäköintiä kadunvarsilta laitoksiin saadaan lisätilaa kävelylle, pyöräilylle ja oleskelulle sekä parannettua keskustan viihtyisyyttä ja vetovoimaa.

Pysäköintipolitiikan laaja-alaisiin elinvoimavaikutuksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota ja ne tulee selvittää ratkaisujen suunnittelussa.



3.2 Maksullisuus

Keskustapysäköinti ei voi olla Lahden kokoisessa kaupungissa maksutonta ja aikarajoituksetonta, koska se lisäisi katujen varsilla ja pysäköintialueilla asumiseen ja työmatkaliikenteeseen liittyvää pitkäaikaispysäköintiä niin paljon, että asiointipysäköinnille ei jäisi vapaita paikkoja. Maksullisuuden avulla varmistetaan

paikkojen riittävä vaihtuvuus. Mikäli käytössä on vain aikarajoitus, on valvonta huomattavasti hitaampaa ja vaikeampaa ja kokemusten mukaan väärinkäytöksiä esiintyy selvästi enemmän.

Maksullisuudella sekä säädellään pysäköintiajan pituutta ja ohjataan pysäköintipaikan valintaa että saadaan käyttäjiltä rahaa pysäköintipaikkojen ylläpitoon.

3.3 Keskustapysäköinnin pääperiaatteet

Pysäköintipaikkojen järjestäminen ja niiden kustannuksista vastaaminen on ensisijaisesti kiinteistöjen ja ajoneuvojen omistajien vastuulla. Myös keskustapysäköinnissä tulee pyrkiä siihen, että käyttäjät tai muut hyödynsaajat maksavat kustannukset.

Kaupungilla ei ole velvollisuutta järjestää pysäköintialueita esimerkiksi keskustan yritysten työntekijöiden käyttöön, mutta kaupungin tavoitteena on työpaikkojen säilyminen alueella. Keskustassa tapahtuvalle yleiselle pysäköinnille tulee kaupungin järjestää paikkoja. Kaupungin tavoitteena on rakentaa ja ylläpitää pysäköintilaitoksia ja muita pysäköintipaikkoja siten, että niiden kustannukset on katettavissa pysäköintimaksuilla ja velvoiteautopaikkojen myynnillä.

Keskustapysäköintiä suunnitellaan Lahdessa seuraavien kolmen periaatteen pohjalta:

- Kadunvarsilla paikkoja lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin
Tavoitteena on, että nopeaan asiointiin löytyy helposti paikka kadunvarrelta ja autojen vaihtuvuus näillä paikoilla on nopeaa. Pitkäaikaisempi pysäköinti keskustassa tapahtuu pysäköintilaitoksissa ja kauempana ydinkeskustasta. Keinoja tähän on kadunvarsipysäköinnin enimmäisajan rajoittaminen sekä progressiivinen maksupolitiikka. Ydinkeskustassa asiointipysäköinti on pääasiassa lyhytaikaista asioiden hoitoa, jolloin tunnin tai joissain paikoissa jopa tätä lyhyempi maksimipysäköintiaika on riittävä. Progressiivisesti nousevassa maksukäytännössä ensimmäinen puoli tuntia tai tunti on selkeästi halvempi kuin seuraavat tunnit.
- Pysäköintiä keskitetään pysäköintilaitoksiin
Keskustaan on tavoitteena rakentaa pysäköintilaitosverkosto, johon pääosa pysäköinnistä keskitetään. Pysäköintilaitoksia on suunnitteilla keskustan eri osiin niin, että keskustaan tulija saa vaivattomasti autonsa pysäköityä ajamatta keskustan läpi (ks. kohta 6). Kun sama laitos palvelee eri käyttötarkoituksia vuorokauden eri aikoina, päästään tehokkaaseen käyttöön. Pysäköintiä keskittämällä pysäköintilaitoksiin saadaan katutilaa vapautettua muuhun käyttöön ja vähennettyä keskustan autoliikennettä.
- Pysäköintipaikkojen tehokas vuorottaiskäyttö
Samaa pysäköintipaikkaa voi käyttää eri vuorokaudenaikoina eri käyttäjäryhmien autot. Tutkimuksissa on todettu, että tehokkaalla vuorottaispysäköinnillä voidaan säästää noin kolmannes paikkojen määrästä. Jo pelkällä nimetyistä paikoista luopumisella voidaan asuntoyhtiöiden ja työpaikkojen pysäköintialueilla vähentää noin 10 % paikkamäärästä. Paikkojen rakentaminen on kallista, joten tehokkaalla vuorottaispysäköinnillä voidaan vähentää merkittävästi rakentamiskustannuksia. Lisäksi sillä saadaan enemmän paikkoja käyttöön, kun paikat eivät seiso tyhjinä varattuina nimetyille käyttäjille.

Pääperiaatteet keskustassa:

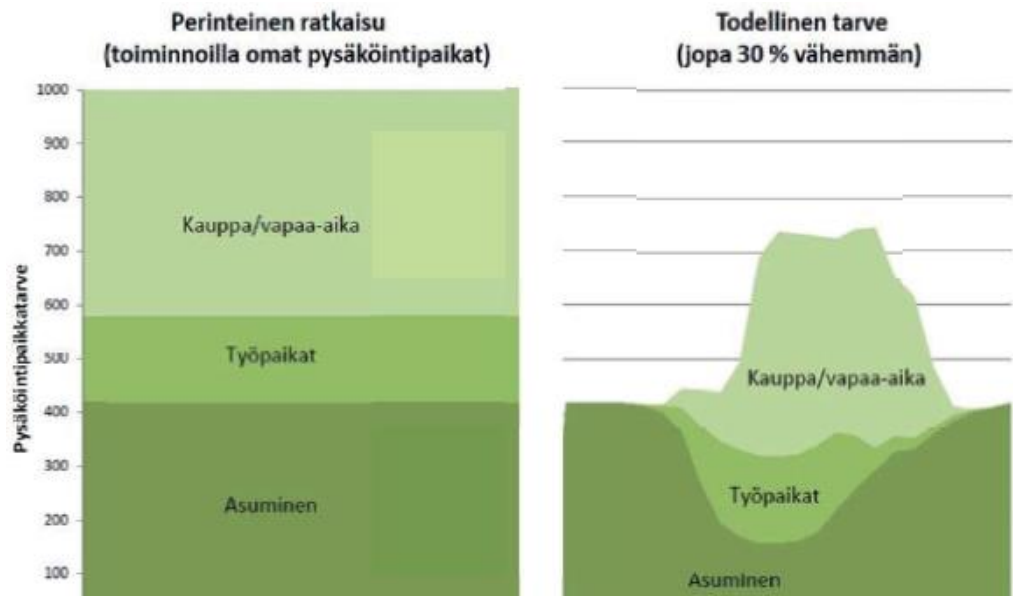
kadunvarsilla lyhytaikaista asiointipysäköintiä

pysäköintiä keskitetään pysäköintilaitoksiin

kaikki pysäköintipaikat tehokkaaseen vuorottaiskäyttöön

Yleisessä käytössä olevien pysäköintipaikkojen lisäksi tulee tutkia myös mahdollisuutta saada kaupungin omistamien kiinteistöjen omat pysäköintipaikat mahdollisimman tehokkaaseen ympärivuorokautiseen ja ympärivuotiseen käyttöön erityisesti keskustan alueella.

Tulevaisuuden liikenteen skenaariossa ennustetaan henkilöautojen määrän vähentymistä. Mikäli keskustassa pysäköintipaikkojen tarve vähenee, voidaan osa kadunvarsipaikoista poistaa ja muuttaa vapautuva tila keskustan viihtyisyyttä lisäävään toimintaan tai esim. pyörätieverkoston osaksi.



Eri toimintojen pysäköintipaikkatarve eri kellonaikoina (Helsingin kaupunki 2013)

3.4 Asukkaiden autopaikat

Henkilöautojen säilytyksen järjestäminen on omistajan vastuulla. Kaupungilla ei ole velvollisuutta järjestää autoille säilytyspaikkoja. Asemakaavoissa osoitetaan velvoite, kuinka paljon kussakin rakennushankkeessa tulee autopaikkoja vähintään rakentaa kiinteistön asukkaiden ja muiden käyttäjien käyttöön. (ks. kohta 4.)

Keskustassa on eräiden vanhojen kerrostalojen asukkailla mahdollisuus hankkia asukas-pysäköintitunnus (ks. kohta 7).

3.5 Kadunvarret kiekkoapaikoiksi kerrostaloalueilla

Useilla kerrostaloalueilla on ongelmana, että alueella vierailevat ja esim. kotihoito eivät löydä vapaata paikkaa, koska paikkoja käytetään työmatkapysäköintiin ja asukkaat säilyttävät autojaan katujen varsilla. 2000-luvulla kaavoitetuilla alueilla kiinteistöjen pysäköintipaikkamitoitus vastaa nykyistä autotiheyttä ja asukkaiden sekä työntekijöiden autojen tulisi mahtua talojen omille pysäköintipaikoille. Koska katujen varsille on voinut pysäköidä maksutta ja aikarajoituksetta, niitä käytetään myös autojen pitkäaikaiseen pysäköintiin ja säilyttämiseen, mikä ei ole kadunvarsipaikkojen tarkoitus.

Uusilla kerros- ja rivitaloalueilla pyritään siihen, että jo rakennusvaiheessa kadunvarsien paikat osoitetaan ensisijaisesti aikarajoitetuiksi kiekkoapaikoiksi. Aiemmin rakennetuilla alueilla muutosmahdollisuus tutkitaan tapauskohtaisesti. Aikarajoituksen pituus harkitaan kohteen mukaan.

4. AUTOAIIKAMITOITUS ASEMAKAAVOISSA

Asemakaavassa määrätään rakentamisen yhteydessä toteutettava autopaikkamäärä. Tavoitteena on oikea mitoitus, kaikki kiinteistön tarvitsemat paikat tulee kiinteistön järjestää sekä vastata kustannuksista.

Asemakaavoissa määrätään, kuinka paljon auto- ja pyöräpaikkoja rakentamisen yhteydessä tulee tehdä ja mihin ne sijoitetaan. Pääperiaatteena on, että kaikki kiinteistön tarvitsemat pysäköintipaikat toteutetaan joko kiinteistön alueella tai suunnitellusti muualla. Normia määritettäessä pyritään ottamaan huomioon rakennuksen koko käyttöikä. Paikkoja on jälkikäteen vaikeaa merkittävästi lisätä. Asemakaavoissa olisi myös mahdollista määrätä enimmäispaikkamääriä, mitä saa toteuttaa, mutta Lahdessa ei ole ollut tarvetta tämän kaltaiselle sääntelylle.

Mikäli asemakaavassa ei autopaikkamääräystä ole tai alueella ei ole asemakaavaa, noudatetaan rakennusjärjestyksen määräyksiä. Paikat tulee toteuttaa rakentamisen yhteydessä.



4.1 Asemakaavamääräykset

Asuintalojen pysäköintipaikkamitoitus

Lahdessa on asukkaita noin 120 000 ja autoja yli 60 000, joten karkeasti laskien joka toisella lahtelaisella on auto. Autojen määrä on edelleen vuosittain lisääntynyt.

Asumisväljyys on tällä hetkellä noin 40 huoneisto-m²/henkilö. Autopaikkoja mitoittavia kerrosneliöitä on noin 50 k-m²/asukas.

Lisäksi taloihin tarvitaan vieraspaikkoja sekä mahdollisten liiketilojen työntekijöille ja asiakkaille autopaikkoja.

Keskustassa on asukasta kohti vähemmän autoja kuin muualla Lahdessa.

Ydinkeskustassa on Traficomien tilastojen mukaan keskimäärin 36 autoa sataa asukasta kohti.

Lahden keskustan alue

Ydinkeskustaan on määritelty kävelyvyöhyke, jolla normi on pienempi kuin muualla kaupungissa.

Keskustassa kerrostalojen kaavamerkintä on usein sellainen, että samassa talossa voi olla sekä asuin- että toimisto- ja liiketiloja näiden määrien suhdetta tarkasti erittelemättä. Tällöin käytännössä toimivin on kerrosneliöihin perustuva mitoitus,

jolloin kaavavaiheessa tiedetään lopullinen paikkamäärä ja sen tilantarve, eikä käyttötarkoituksen muuttuessa mitoitusperuste muutu.

Suosituspaikkamäärät

Asemakaavojen suositusnormit on esitetty oheisessa taulukossa. Kaavoituksen yhteydessä on mahdollista perustellusta syystä poiketa näistä. Kaavan laatija ratkaisee aina tapauskohtaisesti kussakin kaavassa käytettävän normin ja esimerkiksi hyvät joukkoliikenneyhteydet voivat vaikuttaa normia alentavasti.

Näistä suosituspaikkamääristä voi kerrostalokohteissa hakea joustona vähennyksiä joustotekijä-taulukon mukaisesti kuitenkin enintään 30% kokonaispaikkamäärästä, mikäli näin on uusissa kaavoissa (vuonna 2020 ja sen jälkeen laadituissa) määräyksissä todettu. Vanhempien asemakaavojen alueilla on mahdollista hakea poikkeamislupaa rakennusluvan yhteydessä taulukoissa esitetyillä perusteilla ja erillisillä selvityksillä. Joustovähennyksien käytöstä päätetään tapauskohtaisesti.

	Keskustan kävelyvyöhyke	Muu kaupunki
AK, AL asuinkerrostalot (voi olla myös osittain liiketilaa)	1ap/110 k-m2	1 ap/90 k-m2
Rivitalo	2 ap/asunto	2 ap/asunto
Omakotitalo	2 ap/asunto	2 ap/asunto
Liiketilat käyttötarkoituksen mukaan	1 ap/50 - 1 ap/110	1 ap/50
Toimistot	1 ap/110	1 ap/90
Hotelli	1 ap/150	<i>tapauskohtaisesti</i>
Opiskelija- asuminen* (ARA tms.)	1 ap/200	1 ap/160
Palveluasuminen	1ap/200	1 ap/160
Muu palvelu- rakentaminen** käyttötarkoituksen mukaan	1 ap/50 - 1ap/200	1 ap/50 - 1 ap/200
Yleiset rakennukset ensisijaisesti käyttötarkoituksen mukaan	1 ap/100	1 ap/80
	luku 1 ap/x k-m2	

* *Opiskelija-asuminen: oltava pysyvästi (esim. ARA:n lainoituksella) opiskelija-asumiseen. Jos muutetaan muuhun käyttöön, muuttuu normikin ja puuttuvat paikat on toteutettava.*

** *Muu palvelurakentaminen (esim. yksityiset päiväkodit) käyttötarkoituksen mukaan huomioiden sekä työntekijät että asiakkaat*

Nykyisten olemassa olevien rakennusten mitoitussnormia ei tiukenneta, vaikka ne sijaitsisivat kaavamuutosalueella.



Keskustan kävelyvyöhyke autopaikkamitoituksessa

RKY-alue ja suojelumääräykset

Suojelluissa rakennuksissa (sr) nykyinen paikkamäärä riittää, vaikka käyttötarkoitus muuttuisi. Uudisrakentaminen normin mukaan.

RKY-alue ei tuo helpotusta normiin, jos kyse on uudisrakentamisesta.

Tehostettu palveluasuminen

Tehostetun palveluasumisen ollessa kyseessä autopaikkamäärä mitoitetaan henkilökunnan ja vierailijoiden paikkatarpeen mukaan, koska asukkailla ei ole autoja.

Paikkamäärän esittäminen

Toteutettava autopaikkamäärä on selkeintä esittää autopaikkamääränä kerrosneliömäärää kohti tai kiinteänä kokonaismääränä. Lahtelaistalouksista jo puolet on yhden hengen talouksia, keskustassa yli 60 %. Asuntokohtainen autopaikkamäärä johtaa helposti ylimitoitukseen paikkojen määrässä.

Työpaikka-alueilla on ollut käytössä myös mitoitussperuste ”xx kpl ap/työntekijä”, jonka määräyksen tulkinta on rakennusvalvonnassa hyvin hankalaa. Mitoitussperusteen tulisi olla sellainen, että rakennusluvan yhteydessä sen tulkinta olisi yksiselitteistä.

Paikkamäärä voidaan asemakaavassa poikkeustapauksissa esittää myös vaihtoehtoisina normeina silloin, kun käyttötarkoitusmahdollisuuksiakin on useampia. Tällöin rakennusluvan yhteydessä määrätään toteutettava vähimmäispaikkamäärä rakennettavan käyttötarkoituksen mukaisesti.

Asuinkerrostalot (AK, AL)	Vähennys autopaikoista <i>Tapauskohtaisen harkinnan mukaan</i>	Kriteerit
Erityisen hyvät pyöräsäilytys ja -huoltotilat parannus kaavassa määrättyyn	<ul style="list-style-type: none"> vähennys 10% pienempi parannus 5% asuntokohtainen lukittava pyöräsäilytystila, jossa sähköliittymä latausta varten vähennys 15% 	<ul style="list-style-type: none"> vähintään 1 ppp/40 k-m² 70% pyöräpaikoista sisätiloissa esteetön kulku katu-/pihatasosta kaikki pyöräpaikat runkolukittavia Pyörähuoltotila sisätiloissa
Kun autopaikat on sijoitettu keskitettyyn P-laitokseen ja kaikki paikat ovat nimeämättömiä ja yhteiskäyttöisiä ja paikoilla on erittäin monipuolista käyttöä.	<ul style="list-style-type: none"> vähennys 15%, kun autopaikkoja vähintään 200 vähennys 25%, kun vähintään 400 ap 	<ul style="list-style-type: none"> Nimeämättömyys määrättävä asemakaavassa tai yhtiöjärjestyksessä/talokirjassa ja rakennusluvassa. Jos muuttuu, puuttuvat paikat toteutettava Oltava useampaa käyttötarkoitusta, joiden käyttöajat jakautuvat eri osiin vuorokautta.
Keskustan kävelyvyöhykkeen ulkopuolella rakenteellinen pysäköinti	<ul style="list-style-type: none"> kansiratkaisu, vähennys 10% pysäköintitalo tai maanalainen pysäköintilaitos, vähennys 15% 	<ul style="list-style-type: none"> pihapaikkoja enintään 20% paikoista
Paikoista osa sijoitettu yleiseen pysäköintitaloon	<ul style="list-style-type: none"> vähennys 25% sijoitettujen paikkojen määrästä 	<ul style="list-style-type: none"> paikat ostettava yleisestä pysäköintitalosta veloittepaikkoina koskee myös liiketiloja
Katutason näyteikkunallinen liiketila	<ul style="list-style-type: none"> ei lasketa autopaikkoja mitoitettiin neliöihin vähennys enintään 10 % kokonaisautopaikkamäärästä 	<ul style="list-style-type: none"> liiketila katutasossa, kulku kadulta rakennusluvassa merkitty liiketilaksi Isot näyteikkunat.
Yhteiskäyttöautot	<ul style="list-style-type: none"> yksi yhteiskäyttöautopaikka korvaa 5 tavallista autopaikkaa, vähennys enintään 10% kokonaispaikkamäärästä. 	<ul style="list-style-type: none"> yhtiöjärjestyksessä maininta tai pitkäaikainen sopimus auto vain ko. taloyhtiön asukkaiden ja työntekijöiden käytössä jos luovutaan, paikat toteutettava (tarvittaessa vakuus)
Maksimivähennys	<ul style="list-style-type: none"> kaikki vähennykset yhteensä enintään 30% toteutettavan rakennusoikeuden mukaisesti kokonaisautopaikkamäärästä laskettuna 	

Autopaikkamäärän joustotekijät.

Vuonna 2020 ja sen jälkeen laadituissa kaavoissa tulee olla maininta, millä edellytyksillä vähennys voidaan myöntää, mikäli mahdollisuus on käytettävissä. Vanhempien kaavojen alueella vähennys käsitellään rakennuslupavaiheessa poikkeamislupana. Vähennysten myöntämiseen liittyy aina tapauskohtaista harkintaa.

Matkakeskuksen läheisyydessä olevat tontit, joilla on jo kaavassa -30% vähennys hyvien joukkoliikenneyhteyksien perusteella, ovat erityistapauksisia, eikä niiden kohdalla enää pääsääntöisesti myönnetä lisävähennyksiä tämän taulukon perusteella.

Autopaikkojen rakentamisvelka

Keskustassa on kohteita, joissa kaikkia kaavan mukaisia autopaikkoja ei ole koskaan rakennettu. Nykyisin edellytetään rakennusten käyttöönottokatselmuksessa, että paikat rakennetaan ja näin vastaava tilannetta ei enää synny. Jos haetaan uutta rakennuslupaa, myös vanhat rakentamattomat paikat vaaditaan rakennettavaksi uuden hankkeen yhteydessä.

Autottomat korttelit

Tehtäessä kokonaan autopaikaton kortteli tarkoittaa se sitä, että koko talon elinkaaren ajan sen tulee toimia autottomana. Kaupunki ei järjestä tällaisen kohteen lähelle autopaikkoja ja selvityksissä on todettu, että autottomien kortteleiden läheisyydessä ei pidä olla yhtään maksuttomia pysäköintipaikkoja. Toistaiseksi Lahdessa ei ole edellytyksiä täysin autottomien korttelien toteuttamiselle, mutta kokemuksia asiasta seurataan.

Vaiheittainen toteuttaminen

Asemakaavassa voidaan määrätä autopaikkojen toteuttamisesta myös vaiheittain. Asemakaavamääräyksessä voidaan rakennuslupaviranomaiselle antaa oikeus myöntää lykkäystä autopaikkojen toteuttamisvelvollisuudesta. Tätä määräystä käytettäessä tulee varmistaa, että myöhemmin toteutettaviksi jäävillä paikoilla on taloudelliset edellytykset toteutua.

Rakennusjärjestys

Lahdessa voimassa olevassa rakennusjärjestyksessä (tullut voimaan 1.5.2013) määrätään, että autopaikkoja tulee osoittaa uudisrakentamisessa seuraavasti, ellei asemakaavassa toisin määrätä:

- 1 ap (autopaikka) / 80 k-m² asuin-, liike-, toimisto- tai muuta kerrosalaa kohti, kuitenkin keskustan ulkopuolella 1 ap/ 50 liike- tai toimisto-k-m² kohti
- 2 ap/ erillispientalo
- 1 ap/ yleisten rakennusten 100 k- m²
- 1 ap kokoustilojen kahdeksaa istumapaikkaa kohti
- 1 ap teollisuuslaitoksen 100 k- m² kohti

Polkupyöräpaikat

paikkojen määrää on käsitelty luvussa 8.

4.3 Taloyhtiöiden paikkojen omistus ja käyttö

Osakehuoneistoja sisältäviin kerrostaloihin toteutettavat autopaikat voivat taloyhtiöt myydä erillisinä osakkeina, ne voivat kuulua asunto-osakkeisiin tai taloyhtiö voi pitää ne omistuksensa ja vuokrata paikkoja. Pitkällä tähtäimellä on tärkeää, että paikat ovat talon asukkaiden käytössä, jotta heidän pysäköintipaikkatarpeensa tulee hoidettua talon omilla paikoilla. Kaupungin velvollisuus ei ole järjestää paikkoja asukkaiden ylimääräisille autoille.

Asunto-osakeyhtiöistä on tullut kaupungille kyselyjä mahdollisuudesta myydä vapaita paikkoja ulkopuolisille. Samaan aikaan samalta alueelta on tullut kaupungille pyyntöjä lisätä kadunvarsipaikkoja. Mahdollisesti on kyse siitä, että asukkaat eivät ole valmiita ostamaan kalliita hallipaikkoja, ja pyrkivät löytämään autoilleen halvemman tai ilmaisen paikan läheltä. Ongelmaan ei ole helppoa ratkaisua, mutta

Taloyhtiöiden autopaikkamäärä on mitoitettu kiinteistön arvioitun tarpeen mukaan. Paikkojen pitäisi pysyä talon asukkaiden käytössä. Jos myöhemmin syntyy tarvetta lisäpaikoista, kaupungin velvollisuus ei ole järjestää paikkoja asukkaiden ylimääräisille autoille.

velvoitepaikkamäärään laskettujen paikkojen myymistä ulkopuolisille ei tulisi sallia, koska silloin ne ovat pysyvästi talon ulkopuolisten käyttäjien käytössä. Paikkojen vuokraaminen määräaikaisilla sopimuksilla myös taloyhtiön ulkopuolisille yksittäisille käyttäjille on mahdollista, koska tällöin paikat voidaan helposti palauttaa talon asukkaiden käyttöön. Yhden talon velvoiteautopaikkoja ei voida osoittaa toiselle taloyhtiölle samaan käyttöön.

4.4 Keskustan alueen asemakaavoissa noudatettava menettely

Lahdessa on ydinkeskustan asemakaavoissa vuodesta 2012 lähtien määrätty, että määritellyllä alueella täydennys- ja uudisrakentamishankkeiden velvoiteautopaikoista tulee sijoittaa vähintään 30 % julkiseen pysäköintilaitokseen. Samalla ne vapautuvat omalla tontillaan tästä osasta velvollisuutta. Kunta päättää paikoista maksettavan korvauksen suuruuden. Kaavamääräys pohjautuu MRL 156§ säädökseen.

Taustaa

Sääntö perustuu kaupunginvaltuuston kesäkuussa 2011 tekemään päätökseen, että keskustan asemakaavojen yhteydessä selvitetään mahdollisuudet ja tarvittaessa osoitetaan asemakaavamerkinnoin korttelialueiden tarvitsemia autopaikkoja keskusta-alueella kaupunkikonsernin omistuksessa oleviin pysäköintilaitoksiin.

Tämä linjaus perustuu maankäyttö- ja rakennuslain 156 §:n määräykseen autopaikkojen järjestämisestä:

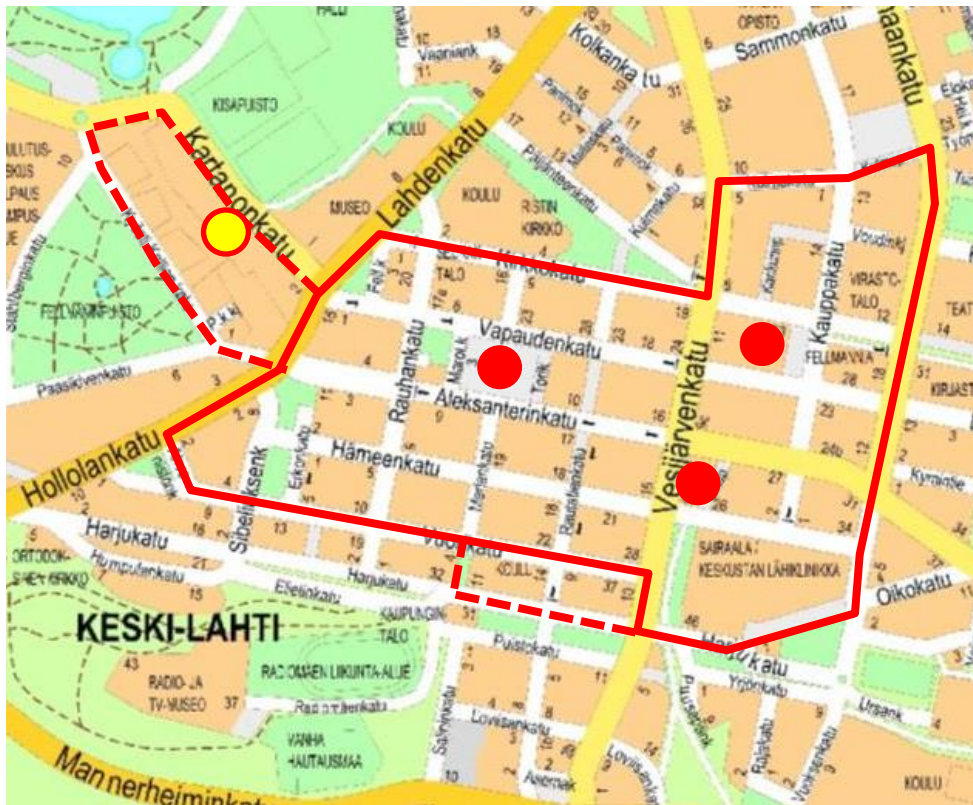
"Kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Jos asemakaavassa niin määrätään, kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistöjen käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Tässä tapauksessa kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumisesta vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaisesti."

Periaate

Yleisperiaatteena, että vähintään 30 % uuden rakennusoikeuden edellyttämistä autopaikoista osoitetaan julkisesta pysäköintilaitoksesta (Siltapuistosta, Hansaparkista, Toriparkista tai myöhemmin rakennettavista pysäköintilaitoksista). Rakennusluvan yhteydessä voidaan vähentää 25 % siitä paikkamäärästä, joka hankitaan pysäköintilaitoksesta velvoiteautopaikkoina. Perusteena tälle on se, että pysäköintilaitokseen osoitettavat paikat ovat nimeämättömiä ja yhteiskäyttöisiä. Paikkojen osoittamisesta sovitaan asemakaavoihin liittyvissä maankäytösopimuksissa ja kiinteistöjen on järjestettävä autopaikat rakentamisen yhteydessä. Kiinteistöt ostavat kaavojen edellyttämät ja muutoin tarvitsemansa autopaikat suoraan Lahden Pysäköinti Oy:ltä, ellei muutoin sovita.

Ydinkeskustassa osa uudisrakentamisen autopaikoista tulee hankkia yleisestä pysäköintilaitoksesta

paikkojen määrästä saa alennusta, koska paikat ovat yhteiskäyttöisiä



Punaisella rajatulla alueella keskustassa on voimassa menettely, että tietty osa autopaikoista tulee sijoittaa julkiseen pysäköintitaloon. Katkoviivalla on esitetty alueen laajennus Harjukadun suuntaan sekä Ranta-Kartanon alue.

Autopaikkojen kohtuullinen etäisyys

Lain mukaan autopaikat pitää osoittaa kohtuulliselta etäisyydeltä. Rakennusvalvonta harkitsee rakennusluvan myöntämisen yhteydessä, mikä kussakin kohteessa on kohtuullinen etäisyys. Yleisperiaatteena on, että kohtuullinen kävelyetäisyys Lahden keskustassa on 300 metriä asumisen autopaikoissa, 600 metriä liikerakentamisen autopaikoissa ja kilometri työpaikkapysäköinnissä sekä tapahtumapaikoilta, kuten esim. messu- ja urheilukeskuksesta. Lain perusteella ei ole vahvistettu kohtuullisen etäisyyden metrimääriä.

AUTOPAIKKOJEN KOHTUULLINEN KÄVELYETÄISYYS

asuminen	300 m
liiketilat	600 m
työpaikat	1 km
tapahtumapaikat	1 km

Paikkojen käyttöoikeudet

Julkisiin pysäköintilaitoksiin osoitettavat paikat eivät ole nimettyjä, mutta niiden lukumäärä on merkitty taloyhtiön ja Lahden Pysäköinti Oy:n väliseen sopimukseen. Paikat voidaan myös merkitä rasitteeksi. Pysäköintipaikkoja on oikeus käyttää, mutta pysäköintilaitos perii käytöstä taksojensa mukaisen maksun.

Autopaikan hinta

Lunastettavan autopaikan hinnasta on kaupunginvaltuuston tai johtosäännössä nimetyn toimielimen tehtävä päätös ja tarkistettava sitä määräajoin ja olosuhteiden muuttuessa. Hinta perustuu keskustassa toteutuneiden julkisten pysäköintilaitosten toteutuneisiin autopaikkakustannuksiin. Hinnan tulee vastata sitä hyötyä, jonka kiinteistö saa vapautuessaan autopaikkojen järjestelystä.

5. LAHDEN PYSÄKÖINTI OY

Lahden Pysäköinti Oy on kokonaan kaupungin omistama tytäryhtiö. Yhtiön toimialana on kehittää pysäköintimahdollisuuksia Lahden kaupungissa ylläpitämällä, rakennuttamalla tai vuokraamalla pysäköintitaloja ja -paikkoja.

5.1 Pysäköintilaitokset Lahdessa

Kaupungissa on julkisessa käytössä Lahden Pysäköinti Oy:n omistamia ja/tai operoimia pysäköintilaitoksia sekä yksityisiä liiketiloihin liittyviä pysäköintilaitoksia. Yksityisillä kiinteistöillä on lisäksi lukuisia pienempiä pysäköintihalleja, jotka on tarkoitettu ainoastaan niiden asukkaille ja työntekijöille ja muuhun omaan käyttöön.

Uusia pysäköintilaitoksia on käsitelty luvussa 6.

Velvoiteautopaikat pysäköintilaitoksissa

Kaupunkikonsernin omistuksessa olevista pysäköintilaitoksista on myyty velvoiteautopaikkoja kiinteistöille MRL 156§ mukaisesti (ks. kohta 4.4).



5.2 Lahden Pysäköinti Oy:n hoidossa olevat pysäköintilaitokset

Hansa, noin 540 paikkaa

- kaupunki omistaa 57 %, Lahden Pysäköinti Oy vuokrannut ja operoi
- velvoiteautopaikat kaikki myyty/varattu
- korjaustarvetta
- ongelmana on Trion pysäköintitalon ajoyhteydestä johtuvat maksuepäselvydyt.

Siltapuisto, noin 540 paikkaa

- Lahden Pysäköinti Oy omistaa
- koostuu vuonna 1976 rakennetusta vanhasta osasta ja vuoden 1992 valmistuneesta uudesta osasta
- kaikki velvoiteautopaikat myyty
- vanhassa osassa korjaustarvetta

Toriparkki, 600 paikkaa

- Lahden Pysäköinti Oy omistaa parkin
- velvoitepaikkoja myyty 118

P-matka/BWT

- Lahden Pysäköinti on tehnyt 10 vuoden vuokrasopimuksen (+10 vuoden optio)
- Lahden Pysäköinti Oy:llä operoitavana myös radan eteläpuolen ulkopaikat kaupungin maalla

Lisäksi Lahden Pysäköinti Oy omistaa 62% ja operoi Sairaalaparkkia Päijät-Hämeen keskussairaalan alueella.

Kuukausikortit yleisiin pysäköintilaitoksiin

Tuntiveloitusten lisäksi Lahden Pysäköinti Oy:n operoimiin pysäköintilaitoksiin myydään kuukausikortteja. Tavoitteena on sekä pysäköintilaitoksen tehokas käyttö että eri asiakasryhmien palveleminen. Pysäköintilaitoksissa voidaan rajoittaa myytävien kuukausikorttien enimmäismäärää, jotta asiointipysäköintiin jää riittävästi paikkoja. Etusijalla ovat niiden kiinteistöjen asukkaat ja työntekijät, joilla on velvoitepaikkoja ko. parkissa.

5.3 Maksullisen kadunvarsipysäköinnin operointi

Kaupungin maksullisen kadunvarsi- ja aluepysäköinnin operoinnin hoitaa Lahden Pysäköinti Oy. Se vastaa automaattien toimivuudesta, huollosta ja siisteydestä sekä tyhjentämisestä. Kaupunkiympäristön kunnallistekniikan yksikkö vastaa pysäköintipaikkojen rakentamisesta, talvi- ja kesähuollosta sekä puhtaanapidosta ja maksullisuutta ja aikarajoituksia koskevien päätösten ja muutosten valmistelu.

5.4 Lahden Pysäköinti Oy osana kaupungin organisaatiota

Lahden Pysäköinti Oy on kokonaan kaupungin omistama yhtiö.

Konserni- ja tilajaoston marraskuussa 2019 tekemän päätöksen mukaisesti:

- Lahden Pysäköinti Oy:lle keskitetään kaikki kaupungin harjoittaman maksullisen pysäköinnin operointi. Myös keskustassa katujen varsilla ja pysäköintialueilla olevien kaupungin omistamien pysäköintiautomaattien omistus ja ylläpito ovat yhtiön vastuulla
- Kiinteistöt ja Lahden Pysäköinti Oy voivat perustaa yhteisyrityksiä hoitamaan alueen pysäköintiä. Ainoastaan yksityisten kiinteistöjen pysäköintitarvetta varten rakennettavien pysäköintilaitosten investointeihin ei Lahden Pysäköinti Oy osallistu.
- Lahden Pysäköinti Oy:lle voidaan osoittaa myös muita pysäköintiin liittyviä tehtäviä. Nämä voivat liittyä esim. sähköautojen latausasemien sijoittamiseen pysäköintitaloihin tai mopojen ja polkupyörien pysäköintiratkaisuihin

5.5 Yksityisten pysäköintilaitosten rooli

Yksityiset pysäköintilaitokset hoitavat ensisijaisesti omistajakiinteistönsä omaa asiakas-, asukas- ja työntekijäpysäköintiä. Yksityisillä liikekiinteistöjen pysäköintilaitoksilla on merkittävä rooli myös koko keskustan pysäköinnissä ja kaupungin tulee liikenne- ja kaavaratkaisuilla turvata niiden toimintaedellytyksien säilyminen.

Yksityisiä, asiakkaiden käytössä olevia pysäköintilaitoksia keskustassa

- Trio, Citycon 300 ap
- Sokos, Hämeenmaa 220
- SYKE 420

6. Keskustan Uudet Pysäköintilaitokset

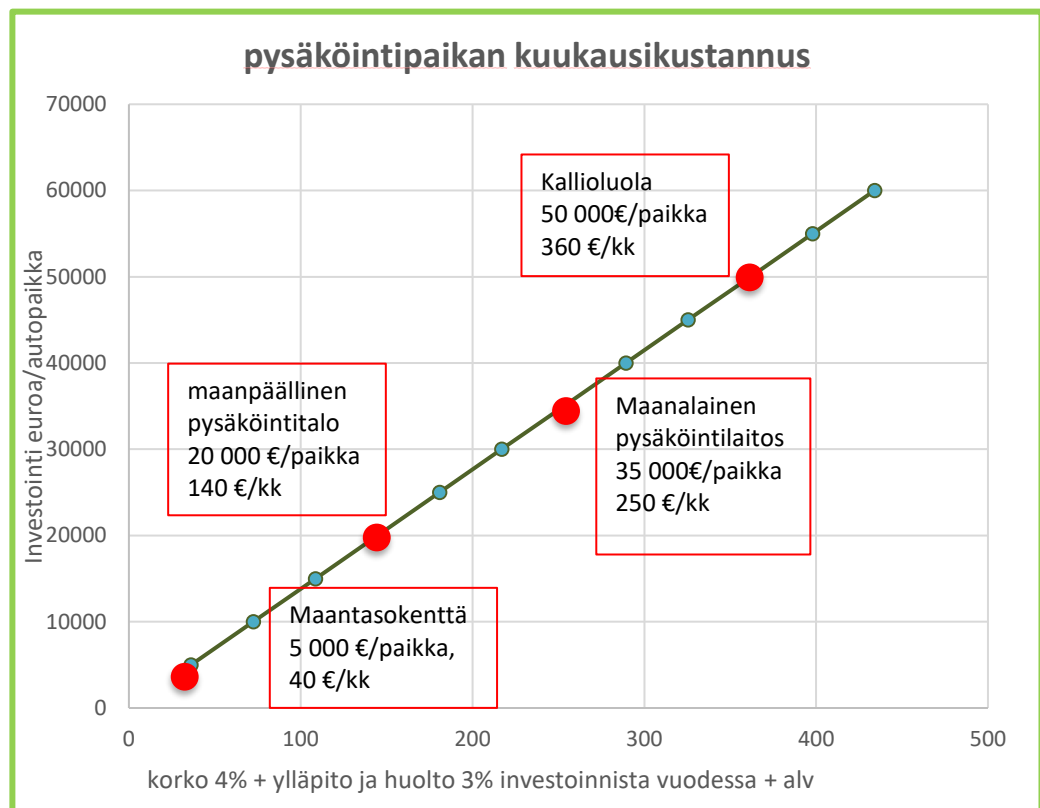
Keskustassa pysäköinti pyritään keskittämään pysäköintilaitoksiin, jotta paikkoja on riittävästi, alue tehokkaassa käytössä ja katujen varsilta vapautuu tilaa muuhun käyttöön.

Yleiset pysäköintilaitokset mahdollistavat myös yksityisiä täydennysrakennushankkeita keskustassa tarjoamalla velvoiteautopaikkoja.

6.1 Pysäköintilaitos taloudellisena yksikkönä

Taloudellisesti pysäköintilaitos Lahdessa voi olla kannattava, kun sillä on monipuolista käyttöä eri vuorokaudenaikoina. Laitoksessa tulee olla myös lyhytaikaista asiointipysäköintiä. Pääomakuluihin on hyvä saada eri kiinteistöjä osallistumaan velvoitepaikkojen lunastamisella tai olemalla osakas. Yksinomaan asumisen tarkoituksiin tehty pysäköintilaitos ei Lahdessa ole liiketaloudellisesti kannattava, koska pääoma- ja käyttökulut ylittävät maksukyvyyn ja -halukkuuden.

Maanpäällisessä pysäköintitalossa yhden autopaikan rakentamiskustannus on 20 – 25 000 euroa. Kun mukaan lasketaan sekä pääomakustannukset että ylläpitokustannukset, kuukausimaksun tulisi olla 140 – 200 euroa ja kaikkien paikkojen varattuja vuoden jokaisena kuukautena. Maanalaisessa pysäköintilaitoksessa rakentamiskustannukset ja sen seurauksena myös tuottovaatimukset ovat selvästi korkeampia. Kuukausimaksujen lisäksi tulee saada merkittävästi tuloja myös lyhytaikaisesta pysäköinnistä. Lahdessa hintataso, jolle löytyy käyttäjiä, on noin sata euroa kuukaudessa.



Yhden autopaikan todellinen kuukausikustannus, kun mukaan on laskettu sekä investointikustannus että ylläpito ja huolto.

Velvoiteautopaikat

Velvoiteautopaikkoja on selostettu luvussa 4.4. Lyhyesti tämä tarkoittaa, että osa tai kaikki kiinteistön autopaikat sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen. Kiinteistö maksaa paikoista niiden lukumäärää vastaavan pääomakustannusten osuuden ja paikkoja tarvitsevat asukkaat tai työntekijät vuokraavat itselleen kuukausihintaisia paikkoja suoraan pysäköintilaitoksesta.

Velvoiteautopaikkojen hankkimismahdollisuus yleisistä pysäköintilaitoksista on mahdollistanut keskustassa useita täydennysrakennushankkeita. Keskustan tiiviillä alueella lisärakentamisen edellyttämiä autopaikkoja harvoin on mahdollista toteuttaa omalla tontilla.

6.2 Ranta-Kartano

Ranta-Kartanon kaavaratkaisu perustuu autopaikkojen sijoittamiseen kortteleiden kellarikerrokseen ja kansipihojen alle sekä Kartanonkadun varteen rakennettavaan yleiseen pysäköintitaloon. Kaupunki on velvollinen toteuttamaan autopaikkoja myös Kisapuiston käyttäjiä varten.

Ranta-Kartanoon on osana hotelli-vesiliikuntakeskus-hanketta suunnitteilla noin 500 autopaikan pysäköintitalo. Suurin osa sen paikoista tulee olemaan nimeämättömiä ja yhteiskäyttöisiä. Pysäköintitalon suurimmat käyttäjät ovat kylpylähotelli sekä uimahallin ja Kisapuiston kävijät. Yhteiskäyttöisyydellä saadaan paikat tehokkaaseen kiertoon ja voidaan hyödyntää eri käyttäjäryhmien eri vuodenaikoihin sijoituvia ruuhkahuippuja. Esimerkiksi Kisapuiston ja uimahallin suurimmat käyttäjämäärät sijoittuvat eri vuodenaikoihin. Tehokas käyttö edellyttää paikkojen digitaalisen varausjärjestelmän huolellista suunnittelua.

Pysäköintitaloon tulee kaavamääräysten mukaisesti myös osa Kyösti Kallion kadun puolelle rakennettavien asuinkortteleiden autopaikoista siten, että sijoitettavasta paikkamäärästä saa 25 % vähennyksen, kun paikat ovat nimeämättömiä ja yhteiskäyttöisiä.

Pysäköintitalo on suunniteltu yhtiömuotoiseksi, jossa Lahden Pysäköinti on pääosakas ja hotellikiinteistön omistaja toinen osakas. Muille alueen kiinteistöille Lahden Pysäköinti myy velvoiteautopaikkoja. Pysäköintitaloon on mahdollista sijoittaa myös osa niistä Lahden messukeskuksen rakentamattomista paikoista, jotka nyt on tilapäisesti sijoitettu Ranta-Kartanon kenttäalueelle.

Ranta-Kartanon pysäköintitalo on suunniteltu rakennettavaksi osana hotelli-vesiliikuntakeskus -hanketta vuosina 2021-2024.

6.3 Siltapuisto ja Harjun parkki

Siltapuiston pysäköintitalo on rakennettu kahdessa osassa ja vanhempi osa on pikaisen uusimisen tarpeessa. Siltapuistossa on 540 paikkaa ja kaikki velvoitepaikat on myyty. Myös uudempi osa on rakennettu vanhojen standardien mukaan ja esim. kerrokorkeus (alle 2 m) ei täytä nykyisiä vaatimuksia.

Suunnitelmana on Siltapuiston vanhan osan purkaminen ja tontin kaavoittaminen kerrostalo- ja liikerakentamiselle. Autopaikat jäisivät vain korttelin kiinteistöjen omaan käyttöön. Korvaavana paikkana on tutkittu uuden pysäköintilaitoksen, työnimeltään Harjun parkin, sijoittamista kaupunginsairaalan mäelle. Pysäköintilaitos on tarkoitus tehdä yhdessä kansanopiston tontille suunnitellun täydennysrakennushankkeen kanssa.

Kaupunginsairaalan kiinteistöön on vuoden 2021 alusta keskitetty terveyspalveluja, kuten koko Lahden alueen sote-keskukset (pois lukien Nastolan alue). Autopaikkoja alueella tarvitsevat sekä asiakkaat että työntekijät.

Harjun parkkia on suunniteltu noin 540 autopaikan maanalaisena pysäköintilaitoksena, joka palvelee yhteiskäyttöisesti niin asukkaiden ja työntekijöiden sopimusautopaikkoina kuin lyhytaikaisina asiointipaikkoinakin.

Siltapuistossa laskennallisesti olevista 460 velvoiteautopaikasta osa siirtyy uuteen Harjun parkkiin ja osa Hansaan tai Toriparkkiin. Harjun parkkiin tulee lisäksi Kansanopiston tontin sekä kaupunginsairaalan kaavavelvoitepaikkoja.

Kaupunginsairaalanmäen asemakaavamuutos on vireillä ja uuden pysäköintilaitoksen alustava suunnittelu on käynnissä keväällä 2021. Suunnitteluhaasteena on ajoyhteydet katuverkosta sekä rakentamisvaiheen liikenne- ja pysäköintiratkaisut.

6.4 Matkakeskuksen liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin järjestäminen matkakeskuksen ympäristössä on tärkeää työmatkapendelöinnin sujumiseksi ja kulkumuodosta toiseen vaihtamisen mahdollistamiseksi. Radan pohjoispuolelta on poistunut pääosa maantaso-pysäköinnistä ja uudet pysäköintipaikat tulevat pysäköintilaitoksiin. Radan eteläpuolella pysäköintiä on Radanpään ja Moisionkadun pysäköintialueilla.

Matkakeskuksen alueen kehittämistavoitteiden mukaan alueelle tarvitaan 600 liityntäpysäköintipaikkaa. Paikkojen rahoituksesta neuvotellaan osana MAL-sopimusta ja tavoitteena on saada myös valtio osallistumaan investointirahoitukseen. Toteutuksella on kiire.

Liityntäpysäköinnin pysäköintimaksujen tulee olla kohtuullisia ja säännöllisten käyttäjien tulee voida hankkia kuukausikortti osana matkalippua tai erikseen. Pysäköintilaitoksessa tulee olla mahdollisuus myös lyhytaikaiseen, tuntiveloitukseen perustuvaan pysäköintiin sekä satunnaiseen koko päivän kestävään pysäköintiin.

Liityntäpysäköintipaikat eivät voi olla maksuttomia, koska matkakeskus sijaitsee keskellä asunto- ja työpaikka-aluetta ja maksuttomat paikat täytyisivät asukkaiden ja lähistön työntekijöiden autoista.

Matkakeskuksen uudet paikat

Kaupungin tavoitteena on saada liityntäpysäköintiä välittömästi matkakeskuksen länsipuolella olevaan kortteliin. Nykyinen kaavaratkaisu, jossa pysäköintilaitos olisi sijoittunut myöhemmin toteutettavien rakennusten alle, osoittautui tarkemmassa suunnittelussa taloudellisesti ja toiminnallisesti hyvin vaikeaksi toteuttaa.

Kaupunki on hankkimassa omistukseensa koko matkakeskuksen viereisen korttelin nro 165. Korttelin kaavamuutos on vuoden 2021 työohjelmassa. Kaavamuutoksen tavoitteena on, että kortteliin voidaan rakentaa kustannustehokkaasti pysäköintilaitos, joka palvelee sekä liityntäpysäköintiä että korttelin muita kiinteistöjä.

Uusi pysäköintilaitos on suunniteltu rakennettavan vuosien 2022-2023 aikana.

Radan eteläpuolelle Moisionkatu 2 ja 4 tontille tutkitaan pysäköintilaitoksen sijoittamista uudisrakentamisen yhteydessä. Alue on kaupungin omistama ja

kaavoitusohjelmassa. Radanpään pysäköintialueelle on mahdollista rakentaa toinen pysäköintikerros kansiratkaisuna, mutta sen kustannukset ovat huomattavan korkeat saavutettavaan hyötyyn nähden. Nämä ovat myöhemmin tarveharkinnan perusteella toteutettavia hankkeita.

Liityntäpysäköinti muualla kaupungissa

Lahden paikallisbussiliikenteessä on menossa uudistus, joka perustuu runkolinjoihin. Suunnittelun yhteydessä tulee tutkia liityntäpysäköintipaikkojen tarve ja järjestämismahdollisuudet runkolinjan pysäkeille.

6.5 Paavola

Keskustassa pyritään lyhytaikaista asiointipysäköintiä lukuun ottamatta pysäköinti keskittämään pysäköintilaitoksiin ja vapauttamaan katujen varsia muuhun käyttöön.

Laajat avoimet pysäköintikentät eivät kuulu keskustaan. Laaksokadun kenttä kirjaston takana säilyy pysäköintikäytössä, koska naapuriin rakennettava Paavolan koulukampus lisää pysäköintipaikkatarvetta alueella.

Paavola tulee olemaan 2020-luvulla voimakkaasti uudistuva alue. Nykyisiä markettuutyyppisiä rakennuksia ja vanhoja teollisuusrakennuksia puretaan ja tilalle rakennetaan asumista, liiketilaa ja palveluita. Alueella myös pysäköinti muuttuu. Alueelle tarvitaan uusi yleinen pysäköintilaitos, johon tulee kaavamuutoksissa osoittaa myös läheisten uudisrakennuskohteiden velvoiteautopaikkoja. Paikkana on kaupungin omistama pysäköintialue Paavolan Citymarketin ja Rustan ym. liikekiinteistöjen välissä. Muualla Paavolassa ei ole kaupungin omistamaa tähän soveltuvaa rakentamatonta aluetta.

Mikäli pysäköintilaitos rakennetaan ennen tai samanaikaisesti uudistuvien kortteleiden kanssa, voidaan osa uusien rakennushankkeiden autopaikoista sijoittaa tänne velvoitepaikkoina. Tällöin ne rakennushankkeet osallistuvat pääomakustannuksiin velvoitepaikkoja hankkimalla.

6.6 Urheilukeskuksen ja messujen alue

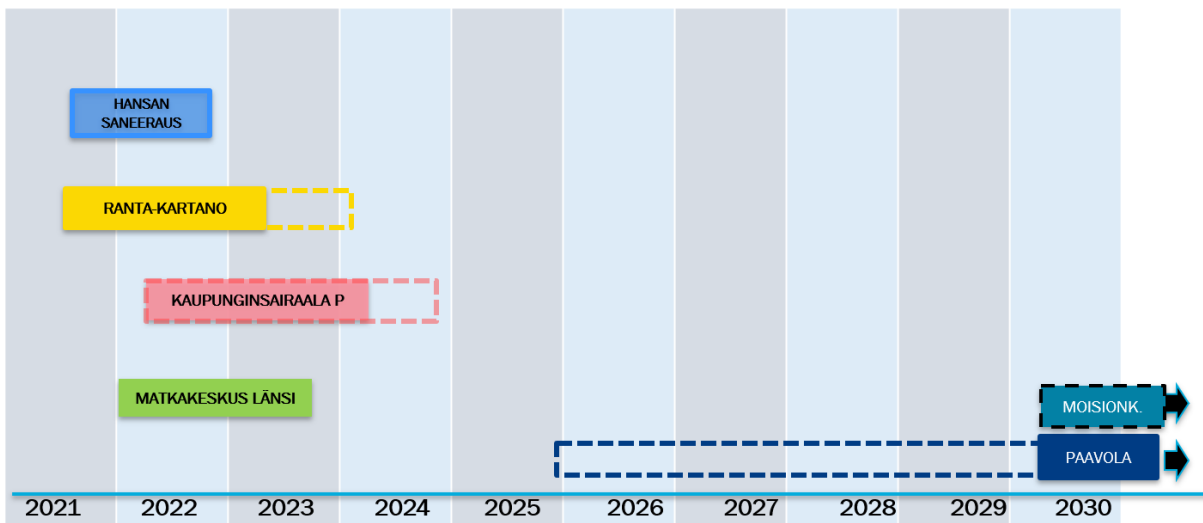
Spatium Toimitilat Oy:n asemakaavan edellyttämistä autopaikoista noin sata on sijoitettu tilapäisesti Ranta-Kartanon kentälle. Nämä paikat poistuvat Ranta-Kartanon rakentamisen yhteydessä ja tilanteelle tulee löytää pysyvä ratkaisu.

Rakenteellista pysäköintiä on haastavaa taloudellisesti kannattavasti toteuttaa messujen tai urheilukeskuksen alueelle, koska paikoille ei ole saatavissa riittävän monipuolista ja jatkuvaa ympärivuorokautista käyttöä. Hanke on perusteltava alueen tilojen liiketoiminnan vaatimuksilla ja kannattavuuden lisääntymisenä. Puuttuvat velvoitepaikat on mahdollista myös hankkia Ranta-Kartanon pysäköintitalosta ja/tai Toriparkista. Nämä pysäköintilaitokset myös palvelevat urheilukeskuksessa ja messuilla kävijöitä.

- Nykyiset pysäköintilaitokset** ●
- Toriparkki
 - Siltapuisto (poistuva)
 - Hansa
- Valmistelussa** ●
- Ranta-Kartano
 - Matkakeskus
 - Kaupunginsairaala
- Mahdollisia paikkoja, vaatii jatkoselvityksiä** ○
- Paavola
 - Moisionkatu
 - Urheilukeskus
 - Sibeliustalo



Arvioidut toteutusaikataulut, uudet pysäköintilaitokset ja saneeraukset



Suunnitelmissa olevat uudet pysäköintilaitokset

	paik- kaa	omistus ja rahoitus	toteutus	arvio kustannuksista
Ranta-Kartano	noin 500	kaupunki noin 80%, hotelli n. 20%	hotellihankkeen yhteydessä 2021-2024	10 -12 milj.€ *)
		myydään velvoitepaikkoja alueen kortteleille	Päätös tehty KV kesäkuu 2019: toteutetaan, jos koko hanke toteutuu	
MATKAKESKUS liityntäpysäköinti				
Matkakeskus länsi (kortteli 165)	noin 440	kaupunki	kaavamuutoksen jälkeen 2022-23	10 -11 milj.€ *)
tai Matkakeskus etelä Moisionkatu tai Radanpää (kansi)		kaupunki	<i>jos matkakeskus länsi toteutuu, tämä siirtyy 2030- luvulle</i>	
Kaupunginsairaalan mäki Pässinparkki	noin 540	kaupunki ja Kansanopiston tontin täydennys- rakentaja (NCC)	kaavamuutoksen jälkeen 2022-23 Kiire johtuen Siltapuiston huonosta kunnosta	23 milj, josta kaupungin osuus 20-21 milj. *)
Paavola			Tutkitaan osana alueen kaavamuutoksia	*)

Maanpäällisen pysäköintitalon rakentaminen maksaa normaalisti 20- 25 000 euroa per autopaikka. Maanalainen ratkaisu on kalliimpi ja maksaa maaperäolosuhteista riippuen 30 – 60 000 euroa paikkaa kohti.

Tässä arvioitut kustannukset on laskettu siten, että pysäköintitalossa yksi autopaikka maksaa 24 000 ja maanalaisessa laitoksessa 37 000 euroa. Ennen tarkempaa suunnittelua myös paikkamäärät ovat arvioita.

***) Pysäköintilaitoksista myydään kaavavelvoitepaikkoja, jolloin muut alueen kiinteistöt osallistuvat investointikustannuksiin. Vuonna 2021 yhden velvoitepaikan hinta on 25 000 euroa.**

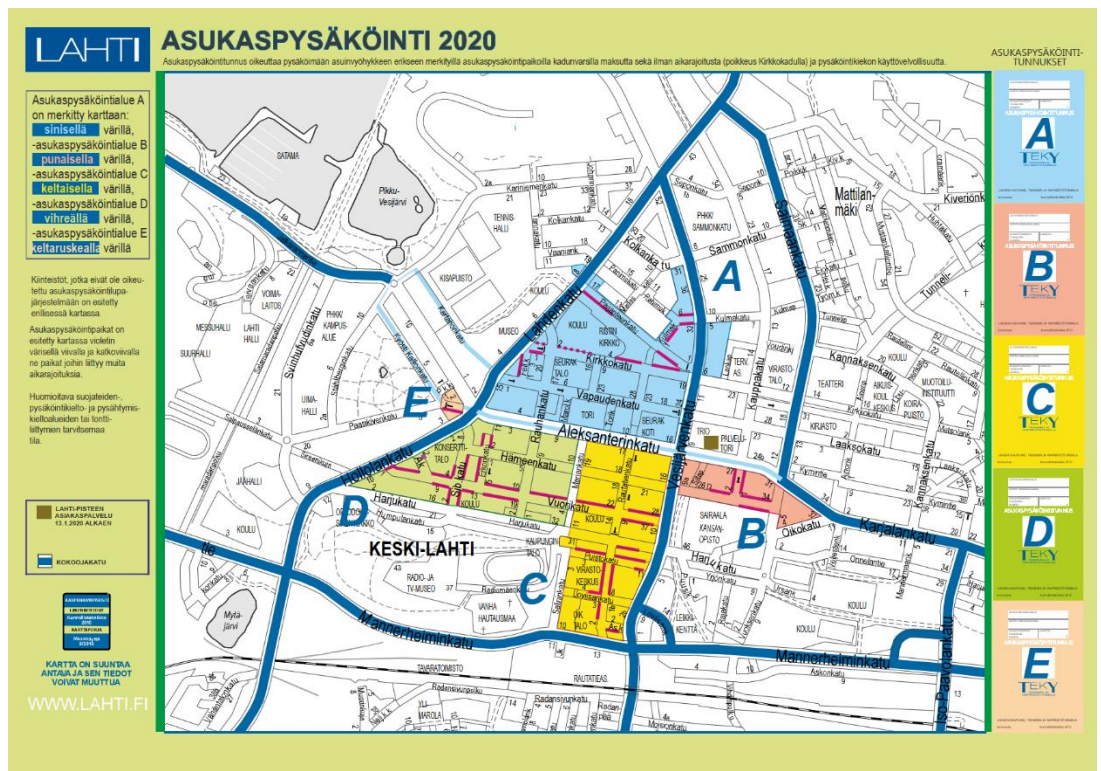
7. ASUKAS- JA YLEISPYSÄKÖINTITUNNUKSET JA MUUT ERITYISLUVAT

Asukaspysäköintitunnus on tarkoitettu keskustassa vanhoissa kerrostaloissa asuville, joiden taloyhtiössä ei ole nykymitoitusta vastaavaa määrää autopaikkoja. Se oikeuttaa pysäköimään kadun varteen erikseen merkityille paikoille ilman maksua tai aikarajoitusta. Yrityksille myydään yleispysäköintitunnuksia, joilla voi maksutta ja aikarajoituksetta pysäköidä asukaspysäköintipaikoilla.

7.1 Asukaspysäköintitunnukset

Keskustassa erikseen määritellyissä vanhoissa kerrostaloissa asuvat voivat lunastaa asukaspysäköintitunnuksen, jolla voi pysäköidä kadun varteen määrätyille maksullisille ja aikarajoitetuille paikoille ilman maksua ja pysäköintikiekon käyttöä. Asukaspysäköintitunnuksilla oli vuonna 2019 noin 400 käyttäjää.

Pääsääntöisesti kiinteistöjen tulee järjestää omien asukkaiden ja käyttäjien tarvitsemat pysäköintipaikat itse, mutta keskustan vanhojen asemakaavojen alueella ei nykyiseen autojen määrään ole voitu varautua vuosikymmenet sitten. Vastaava järjestelmä on käytössä useissa suuremmissa kaupungeissa.



Asukaspysäköintialueet Lahden keskustassa. Kaikilla kiinteistöillä alueiden sisällä ei ole oikeutta asukaspysäköintitunnuksiin.

Asukaspysäköinnin katualueet

Nykyrajoituksen mukaan aivan ydinkeskustassa ei ole mahdollisuutta pysäköidä asukaspysäköintitunnuksella. Asukaspysäköintiä ei ole tarkoitus sallia keskustan kauppojen ja muiden palveluyritysten asiakkaiden kannalta tärkeimmillä kaduilla.

Asukaspysäköintipaikan ei tarvitse olla talon edessä, vaan se voi sijaita kauempana keskustan alueella.

Asukaspysäköintitunnukseen oikeutettujen rajaus

Vuonna 2019 rajattiin aiempien päätösten mukaisesti tunnuksen oikeutettuja siten, että oikeus on vain niiden kiinteistöjen asukkailla, joissa asemakaavan mukainen normi ei vastaa nykyistä autotiheyttä ja kaavamääräyksiä.

Vanhan rakennuksen purkaminen ja korvaaminen uudella myös poistaa oikeuden asukaspysäköintitunnuksiin.

Uusia rakennuksia ei oteta tunnuksen piiriin, vaan niiden tulee itse toteuttaa asukkaidensa tarvitsemat autopaikat.

Pysäköintiluvan muuttamista sähköiseksi selvitetään. Tällöin lupakortin korvaa tieto auton rekisteritunnuksesta.

Asukaspysäköintitunnuksen tulevaisuus

Tulevaisuudessa, kun keskustan alueella yleisten pysäköintilaitosten määrä kasvaa ja mahdollisesti myös henkilöautomäärä vähenee, asukaspysäköintitunnuksen oikeutettujen määrää voidaan rajata lisää.

7.2 Yleispysäköintitunnus

Lahtelainen yritys tai julkishallinnon yhteisö voi hankkia enintään 3 kpl samanaikaisesti voimassa olevia yleispysäköintitunnuksia. Tunnus on autokohtainen. Yleispysäköintitunnus oikeuttaa pysäköimiseen kadunvarren asukaspysäköintipaikoilla, jotka on esitetty oheisella kartalla. Pysäköintimaksua ei tarvitse maksaa, eikä pysäköintikiekkoa tarvitse käyttää.



Yleispysäköintitunnuksen alueet 2020

7.3 Yhteiskäyttöautojen paikat määräaikaisena kokeiluna

Yhteiskäyttöautopalveluja tarjoaville yrityksille myönnetään hakemuksesta maksuton yleispysäköintitunnus (ks. kohta 7.2) silloin, kun ne ja niiden tarjoama palvelu täyttävät erikseen asetetut ehdot. Yleispysäköintitunnuksen myöntäminen on määräaikainen kokeilu vuoden 2021 loppuun saakka. Asiaa tarkastellaan uudelleen vuoden 2021 aikana ja jatkoesitys tuodaan päätöksentekoon viimeistään syyskuussa 2021.

7.4 Veteraanitunnus

Veteraanit saavat ilmaisen pysäköintitunnuksen, joka oikeuttaa pysäköimään maksutta kaupungin hallitsemilla maksullisilla pysäköintipaikoilla. Tämä on poistuva tunnus, mutta edelleen tarpeellinen. Tunnuksen ehtoihin ei ole tarpeen tehdä muutoksia.

7.5 Sataman pysäköintilupa

Teknisen ja ympäristölautakunnan toukokuussa 2018 tekemän päätöksen mukaisesti otettiin käyttöön sataman ja Sibeliustalon työntekijöille yleispysäköintilupa tämän alueen maksullisille pysäköintipaikoille. Lupa on oikeutettuja sataman henkilökunta ja Sibeliustalolla työskentelevät. Lupa on sähköinen.



7.6 Paavolan kampuksen pysäköintilupa

Laaksokadun pysäköintialueelle on mahdollistettu sopimuspysäköinti, joka on tarkoitettu ensisijaisesti Paavolan kampusalueella ja lähiympäristössä työskenteleville.

Vastaavanlaisen luvan voivat alueella työskentelevät hankkia myös Kauppakadun pysäköintialueelle.

8. POLKUPYÖRÄPYSÄKÖINTI

Kaupungissa tarvitaan turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja lähellä asiointikohteita sekä asuntojen ja työpaikkojen yhteydessä. Pyörän turvallinen säilytysmahdollisuus edistää pyöräilyn suosion kasvua.

Polkupyöräilyn suosio on kasvussa. Kaupungin tavoitteena on parantaa polkupyöräilyn edellytyksiä Lahdessa sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvua erityisesti lyhyillä matkoilla. Kaupungissa tarvitaan turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja lähellä asiointikohteita sekä asuntojen ja työpaikkojen yhteydessä. Yksi suurimmista pyöräilyn lisääntymistä rajoittavista tekijöistä on polkupyörävarkaudet ja paras keino niiden ehkäisyyn on laadukkaan ja turvallisen pyöräpysäköinnin järjestäminen.

8.1 Pyöräpaikkamitoitus asemakaavoituksessa

Asemakaavamääräyksissä tulee määrittää rakennuspaikoille pyöräpaikkamäärä (ppp) sekä myös laatuvaatimuksia pyöräpaikoille. Polkupyöräpaikkojen osoittaminen ja rakentaminen tulee ulottaa kaikkien rakennuspaikkojen kaavamääräyksiin. Sähköpyörien ja muiden uusien liikkumisvälineiden yleistyessä niiden säilyttämisen tilantarve ja latausmahdollisuudet tulee ottaa huomioon säilytystilojen mitoituksessa ja varustuksessa.

Asuminen

Asuinkerros- ja rivitaloissa kaavassa normi on pääsääntöisesti 1 ppp/40 k-m², mutta kuitenkin vähintään 1 ppp/asunto. Palveluasumisessa mitoitus määrittellään tapauskohtaisesti ottaen huomioon sekä asukkaat, työntekijät että vierailijat. Kaikissa asumismuodoissa paikoista puolet tulee olla katetussa tilassa ja kaikissa runkolukitusmahdollisuus.

Toimistot ja liiketilat

Toimistoissa ja liiketiloissa pyöräpaikkoja tarvitaan sekä työntekijöille että asiakkaille. Työntekijöiden pyöräpaikat suositellaan sijoitettavaksi katettuun lukolliseen tilaan tai muuhun katettuun tilaan, jossa on runkolukitusmahdollisuus. Asiakkaiden pyöräpaikkojen tulee sijaita hyvin saavutettavilla paikoilla lähellä sisäänkäyntiä ja myös niissä tulee olla runkolukitusmahdollisuus. Asemakaavanormi määrittellään tapauskohtaisesti, mutta toimistoissa ja liiketiloissa se on pääsääntöisesti vähintään 1 ppp/100 k-m².

Julkinen rakentaminen

Koulujen, terveysasemien, kirjastojen, kulttuuri- ja liikuntatilojen ja muun julkisen rakentamisen kaavoituksessa määritetään pyöräpaikkojen määrä tapauskohtaisesti. Kaikkiin näihin tulee rakentaa turvallisia pyöräpaikkoja sekä työntekijöiden että asiakkaiden tarpeisiin. Asiakaspaidat tulee olla hyvin saavutettavia, runkolukittavia paikkoja sisäänkäyntien läheisyydessä.

Pyörälle varattava tila

Pyöräpysäköinnin tilantarvetta on määritelty RT-kortissa 98-11207. Tavallisen pyörän pituus on 180 ja leveydtilassa tilantarve 60 cm. Erikoispyörät tarvitsevat enemmän tilaa. Erilaisilla telineratkaisuilla voidaan säästää tilaa.

8.2 Pyöräpaikat yleisillä alueilla

Polkupyörien pysäköintipaikkoja on järjestetty eri puolille keskustaa vuonna 2012 valmistuneen Lahden kävelyn ja pyöräily kehittämissuunnitelman mukaisesti. On tärkeää, että keskustassa asioiva voi jättää pyöränsä lähelle asiointikohdetta turvalliseen, runkolukittavaan telineeseen. Katu- ja puistoalueilla olevien telineiden sijoittamiseen vaikuttavat myös tilan muu käyttö, kunnossapitokysymykset sekä kaupunkivalliset asiat.

Liityntäpysäköinnin pyöräpaikat

Matkakakeskuksen yhteyteen on tavoitteena saada 700 polkupyöräpaikkaa. Tavoitteena on myös pyörien säilytysturvallisuuden parantaminen.

Mahdollisuuksien mukaan myös bussien runkolinjojen tärkeimmillä liityntäpysäkeillä tulisi olla runkolukittavia pyöräpaikkoja.

8.3 Kaavavelvoitepyöräpaikkojen sijoittaminen yleiselle alueelle

Keskustan umpikortteleissa ei ole mahdollista sijoittaa asiakkaille pyöräpaikkoja tontin alueelle. Uudisrakentamisen pyöräpysäköintinormi sisältää myös asiakaspaikat, joiden tulisi olla asiakkaiden helposti saavutettavissa. Tähän tulee kehittää autopaikkojen velvoitepaikkahankintaa vastaava käytäntö, jolla rakentaja voi hankkia asiakaspyöräpaikat kaupungilta maksamalla paikkojen rakentamisesta aiheutuvat kustannukset. Maksujen kohdentuminen pyöräpaikkojen rakentamiseen tulee kaupungin sisäisesti selvittää. Asiasta tulee tehdä sopimus rakennusluvan hakuvaiheessa. Vastaavan kaltainen menettely on käytössä ainakin Tampereen ja Jyväskylän keskustoissa.

8.4 Yritysten asiakaspyöräpaikat yleisellä alueella

Kivijalkamyymälä tai muu kadunvarren yritys voi tehdä aloitteen lisäpyöräpaikkojen rakentamisesta kustannuksellaan yrityksensä sisäänkäynnin läheisyyteen. Tällöin tutkitaan paikan soveltuvuus pyöräpysäköinnille kaupunkikuvan, kunnossapidon ja liikenteen näkökulmasta. Telinemallin tulee sopia kaupunkikuvaan ja se ei saa vaikeuttaa kunnossapitoa tai muuta liikennettä. Telineen omistajan kanssa tehdään asiasta sopimus, jossa omistajan tulee sitoutua pitämään teline kunnossa ja vastaamaan myös sen poistamisesta.

8.5 Uudet ratkaisut

Turvallisimpia pyöräsäilytyspaikkoja ovat lukitut ja/tai vartioidut tilat. Pyöräilyn suosion kasvaessa tulee tutkia mahdollisuutta tehdä liityntäpysäköintiin ja muille suosituille paikoille turvallisia maksullisia säilytyspaikkoja joko lukittavissa tiloissa, kaapeissa tai vartioiduilla alueilla.

Amsterdammassa on valvottuja pyöräpysäköintilaitoksia, joihin voi pyörän turvallisesti jättää. Tällä asemalla ensimmäisen vuorokauden säilytys on maksuton, seuraavat 1,25€/päivä.



9. PYSÄKÖINNIN MAKSAMISTAVAT, OPASTUSJÄRJESTELMÄT JA PYSÄKÖINNINVALVONTA

Pysäköinnin maksamisessa ollaan siirtymässä kolikoista kortti- ja mobiilimaksamiseen.

Pysäköinnissä digitalisaatio tulee helpottamaan paikkojen varaamista ja siten myös niiden tehokasta käyttöä.

Toimiakseen pysäköintijärjestelmä tarvitsee myös tehokasta valvontaa.

9.1 Kadunvarsipysäköinti

Lahdessa kadunvarsipysäköinti on maksullista ydinkeskustassa sekä sataman alueella. Tekninen ja ympäristölautakunta päättää maksullisesta ajasta, maksujen suuruudesta sekä uusista maksullisista alueista ja muutoksista näihin. Nykyinen maksutaso ja maksullinen aika vastaavat vertailukaupunkien käytäntöjä. Maksullisen alueen II-vyöhykettä voidaan laajentaa nykyisestä.

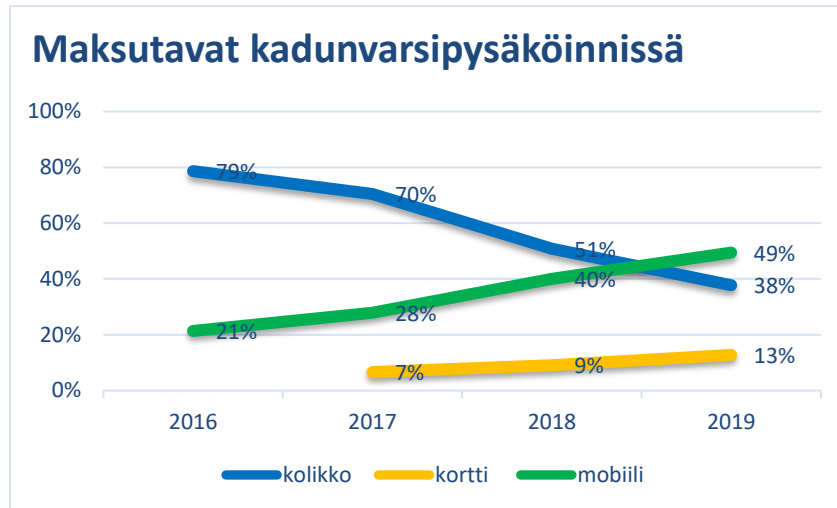


9.2 Pysäköinnin maksamistavat

Kadunvarsipysäköinnin maksamistavat ovat muuttuneet nopeasti. Mobiilimaksu (ParkMan ja EasyPark) otettiin Lahdessa käyttöön vuonna 2015 ja vuoden 2019 alussa jo puolet maksuista hoidettiin sitä kautta. Korttimaksaminen otettiin käyttöön vuonna 2017 ja sen osuus on nyt 13 % maksuista.

Uusia automaatteja on tarkoitus hankkia korvaamaan vanhoja laitteita kymmenen kappaletta vuosittain. Uusissa automaateissa ei ole kolikkomaksamismahdollisuutta. Kolikkojen poistuessa automaattien ylläpitokulut vähenevät, eikä niihin kohdistu enää murtoriskiä.

Tulevaisuudessa ollaan siirtymässä pois kolikkoautomaateista, eikä jatkossa kaikkien pysäköintipaikkojen lähellä ole automaattia, jossa on mahdollista maksaa myös kolikoilla.



Kadunvarsipysäköinnistä jo puolet maksetaan mobiilisti

9.3 Digitaaliset varausjärjestelmät

Digitalisaatio edesauttaa erityisesti rakenteellisissa pysäköinnissä pysäköinti-paikkojen tehokasta käyttöä. Hyvässä digitaalisessa varausjärjestelmässä voi paikan varata etukäteen ja sisäänajettaessa rekisterinumeron tunnistin avaa portin ja näyttää valotaululla tai mobiilisti vapaan paikan. Kun paikat eivät ole nimettyjä, on niiden käyttö selvästi tehokkaampaa. Varausjärjestelmän avulla esim. kuukausisopimuksen tehnyt asiakas voi pitää paikan ennakkoon varattuna silloin, kun sitä tarvitsee, mutta pidempien poissaolojen ajaksi vapauttaa paikan muiden käyttöön. Ideaalitulanteessa järjestelmä linkittyy laskutukseen niin, että pidempiä poissaolojaksoja, kuten lomaa, ei laskuteta, jos paikoilla on tänä aikana muuta kysyntää.

Järjestelmien kehitys on käynnissä ja jo nyt esimerkiksi lentokentällä voi etukäteen varata ja maksaa pysäköintipaikan.

9.4 Opastusjärjestelmät

Opastus pysäköintilaitoksiin hoidetaan liikennemerkillä ja kiinteillä opastauluilla. Tavoitteena on saada käyttöön opastusjärjestelmä, joka sekä ohjaa pysäköintitaloihin että näyttää niissä olevien vapaiden paikkojen määrän.

9.5 Pysäköinninvalvonta

Maksullinen sekä aikarajoitettu pysäköinti vaatii toimiakseen tehokasta valvontaa. Pysäköinninvalvonta on viranomaistehtävä, jota hoitaa poliisi sekä mm. Lahdessa kunnallinen pysäköinninvalvoja. Lahdessa on pysäköinninvalvojan apuna 8 pysäköintitarkastajaa, joiden tehtävänä on opastaa ja neuvoa pysäköintiasioissa sekä määrätä pysäköintivirhemaksuja.

Pysäköinninvalvonnasta tulee palkkakulujen lisäksi kuluja tarkistuskoneista ja muista työvälineistä, ohjelmistoista, autoista ja työvaatetuksesta. Tuloja kertyy pysäköintivirhemaksuista. Tuloja kertyy vuosittain enemmän kuin menoja. Pysäköinninvalvonta toimii hyvin, eikä sen toimintaan esitetä muutoksia.

10. ERITYISTAPAUKSET

Henkilöautojen lisäksi pysäköintipaikkatarvetta on keskustassa mm. jakeluautoilla ja busseilla. Keskustapysäköinnin yhteydessä ratkaistavia asioita ovat myös mm. sähköautojen latauspaikat.

Pääosa keskustan pysäköinnistä on henkilöautojen paikoitusta, mutta suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös muut ajoneuvo- ja käyttäjäryhmät. Selkeät määrittelyt estävät ristiriitatilanteiden syntyä.

Katujen varret

Katujen varsilta ei osoiteta millekään organisaatiolle tai henkilölle pysäköintiin vakiopaikkoja. Ainoastaan invapaikat ovat tästä poikkeus. Katualueita ei myöskään ole sallittua osoittaa kiinteistöjen autopaikoiksi. Rakennustyömaiden yhteydessä kadunvarsien pysäköintipaikkojen aluetta vuokrataan työmaa-alueeksi, mutta pysäköintikäyttöön niitä ei ole mahdollista vuokrata.

Jakeluautot

Jakeluautoille on rakennettu keskustaan katujen varsille muutamia huoltotaskuja, jotka on tarkoitettu lähialueen liikkeiden huoltoliikenteen käyttöön. Nämä ovat aikarajoitettuja kiekkopaikkoja.

Linja-autot

Linjaliikenteessä olevat linja-autot tarvitsevat taukopysäköintipaikkoja. Lisäksi tilausajobussit sekä esimerkiksi urheilujoukkueiden bussit tarvitsevat paikkoja. Näistä on selvitys tehty vuonna 2018. Busseille ei ole isoa yhtenäistä aluetta, vaan paikat jakautuvat eri puolille kaupunkia.

Sähköautot

Sähköautojen latauspaikkoja pyritään saamaan ensisijaisesti pysäköintitaloihin ja asuntojen sekä työpaikkojen tonteille. Tutkimusten mukaan pääosa latauksista tapahtuu kodin yhteydessä. Katujen varsilla tai yleisillä pysäköintialueilla latauspaikkoja on perusteltua olla vain julkisten yleisötilojen yhteydessä tai paikoissa, joissa ne palvelevat matkailijoita ja muita satunnaisia kävijöitä. Latauspaikoista on valmisteilla lakiehdotus.



Vähäpäästöiset autot

Alennuksen myöntäminen vähäpäästöisille autoille on keino osoittaa kaupungin kannustusta näiden autojen valintaan. Samalla se kuitenkin vähentää kaupungin pysäköintimaksutuloja. Suomessa vastaava alennus on käytössä Helsingin ydinkeskustassa.

Vähäpäästöisten autojen tekniikka kehittyy nyt nopeasti ja vähäpäästöisyyden kriteerit muuttuvat vuosittain, mikä tuo lisähaasteita maksualennusten käyttöön. Lahdessa nykyisillä maksuautomaateilla ei eri käyttäjillä voi olla erisuuruisia maksuja. Mobiilimaksamisessa tämä olisi mahdollista, mutta vaatisi erityisen järjestelmän, jossa tarkistetaan kunkin auton vähäpäästöisyys. Helsingissä tämä tarkistustyö ja tietojen välitys mobiilimaksuyrityksiin tehdään manuaalisesti. Vuosittainen tarkistustyö olisi saavutettavaan hyötyn nähden työläs ja kallis toteuttaa,

Pyritään ottamaan käyttöön kustannustehokas ratkaisu, jolla pystytään tarjoamaan vähäpäästöisille autoille alennus pysäköintimaksusta.

Liikkumisesteisten autopaikat

Liikkumisesteisille, joilla on vammaisen pysäköintilupa, pyritään järjestämään vähintään lain velvoittama vähimmäismäärä paikkoja. Tärkeää on, että näiltä paikoilta on esteettömät yhteydet jalankulkualueille.

Moottoripyörät

Moottoripyörille voidaan järjestää omia pysäköintiruutuja, vaikka lain mukaan ne voidaan pysäköidä myös autojen ruutuihin. Moottoripyörien ruudut voivat olla pienempiä ja niitä voidaan sijoittaa paikkoihin, johon autopaikat eivät mahdu.

Tapahtumapysäköinti

Suurten tapahtumien massapysäköinti tapahtuu etäpysäköintialueilla keskustan ulkopuolella. Näissä panostetaan hyvään opastukseen ja liityntäkuljetuksiin. Keskustassa ei ole mahdollista varata pysyvästi tilaa tapahtumapysäköinnin alueita varten.

PYSÄKÖINTIPOLITIikkaAN LIITTYVÄÄ AINEISTOA

Pysäköintiin liittyviä selvityshankkeita, joissa Lahden kaupunki on ollut mukana
Uudet pysäköintiratkaisut osana älykästä liikennejärjestelmää. HSL ja MAL-verkosto. (2017)

Pysäköinti 2.0 (2019). Pysäköinti osana kestäväää kaupunkikehitystä.
<http://pysakointi20.com/>

Muiden kaupunkien pysäköinnin linjauksia ja ohjelmia

Tampere

pysäköintipolitiikan linjaukset (2016)
normin päivitys 2018

Oulu

pysäköintinormit Oulun kaupungin alueella (2018)
Pysäköintinormit taustaselvitys (2018)

Jyväskylä

Pysäköinti – hallinta ja normit Jyväskylässä (2018)

Kuopio

Kuopion keskustapysäköinnin yleissuunnitelma (2017)

Helsinki

Helsingin pysäköintipolitiikka (2013)
Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet (2015)
Markkinaehtoisen pysäköinnin selvitysaineisto (2019)

Espoo

Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma (2015)

Vaasa

Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikka (2017)

Turku

Pysäköinnin linjaukset (2019)
Pysäköintinormit Turussa (luonnos 2019)
Lupapysäköintijärjestelmä Turussa (2019)

Opinnäytetöitä

Riku Tiittanen: Ankkurin – Ruoriniemen pysäköintiselvitys. HAMK 2019.

Antti Ollila: Julkisen pysäköinnin hinnoittelun kehittäminen Tampereen keskustassa. TTY 2016.

