

Päivämäärä

Luonnos 21.12.2020

Laatijat

Tapio Kinnunen, Saku Käsnänen

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KOTKA PYSÄKÖINTIPOLITIIKKA



RAMBOLL

Bright ideas. Sustainable change.

SISÄLTÖ

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Johdanto | 2 |
| 1.1 | Työn taustat | 2 |
| 1.2 | Työn rajaukset | 3 |
| 1.3 | Työn prosessi ja vuorovaikutus | 4 |
| 2. | Pysäköinnin nykytila Kotkassa | 5 |
| 2.1 | Tilastokatsaus | 6 |
| 2.2 | Nykyisiä mitoitusrvoja | 8 |
| 2.3 | Nykyisiä ohjauskeinoja | 8 |
| 2.4 | Käyttöasteet ja käyttäjämäärät Kotkassa | 10 |
| 3. | Pysäköintipolitiikka Kotkassa | 12 |
| 3.1 | Kotkan pysäköintipoliittiset tavoitteet | 13 |
| 3.2 | Pysäköinnin vyöhykkeet | 14 |
| 3.3 | Autopysäköinnin mitoituksen periaatteet | 17 |
| 3.4 | Pyöräpysäköinnin mitoituksen periaatteet | 20 |
| 3.5 | Yleisten alueiden pysäköinnin periaatteet | 21 |
| 3.6 | Pysäköinti erityiskohteissa | 23 |
| 3.7 | Toimenpidesuosituksset | 26 |
| 4. | Yhteenveto | 29 |

LIITE I: KIRJALLISUUSKATSAUS JA LÄHDELUETTELO

LIITE II: TYÖN TIIVISTELMÄ

LIITE III: TYÖPAJAN TULOKSET

LIITE IV: LAUSUNTOKIERROKSEN KOMMENTIT JA VASTINEET

1. JOHDANTO

Kotkan pysäköintipolitiikkatyössä esitetään Kotkan henkilöautojen ja polkupyörien pysäköimisen kannalta oleelliset linjaukset ja periaatteet. Työn kaksi pääpainopistettä ovat pysäköinnin mitoitusperiaatteet sekä pysäköinti yleisillä alueilla. Työssä on myös selvitetty pysäköinnin mitoituksen ja ohjauskeinojen nykytilaa Kotkasta sekä pysäköintipoliittisia linjauksia, mitoitusarvoja sekä ohjaus- ja organisointikeinoja muualta Suomesta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on myöntänyt liikkumisen ohjauksen valtionavustusta sekä pysäköintipolitiikan että Kotkan henkilöstön liikkumissuunnitelman laatimiseksi. Molempia töitä on ohjattu yhteisessä ohjausryhmässä, jonka kokoonpanoon kuuluvat:

- Pauli Korhikoski, yleiskaavoittaja, ohjausryhmän puheenjohtaja
- Patricia Broas, kaavoitusarkkitehti
- Markku Hannonen, kaupunkisuunnittelujohtaja
- Marja Kukkonen, asemakaava-arkkitehti
- Tommy Larvi, työsuojelupäällikkö
- Kari Makkonen, yhteyspäällikkö
- Tomi Seppä, suunnitteluinsinööri
- Outi Toivonen, controller
- Tytti Viinikainen, Traficom

Työtä ohjataan tarkemmin projektiryhmässä, johon kuuluvat:

- Patricia Broas, kaavoitusarkkitehti, projektiryhmän puheenjohtaja
- Anu Heinikoski, kunnossapitopäällikkö
- Markku Hannonen, kaupunkisuunnittelujohtaja
- Pauli Korhikoski, yleiskaavoittaja
- Kimmo Kovanen, tarkastusinsinööri
- Marja Kukkonen, asemakaava-arkkitehti
- Eero Mikkilä, rakennustarkastaja
- Matti Paavola, kaupungininsinööri
- Tomi Seppä, suunnitteluinsinööri
- Saara Suurinkeroinen, vastaava pysäköinnintarkastaja
- Juha Vulkko, arkkitehti.

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy. Projektipäällikkönä toimi Tapio Kinnunen, minkä lisäksi työhön osallistivat Saku Käsnänen, Tomi Laine, Erica Roselius ja Aino Mensonen.

1.1 Työn taustat

Kotkan kaupungilla on ollut pitkään tarve laatia selkeät pysäköinnin periaatteet, jotka varmistavat kestävästä kaupunkirakenteesta kehittämisen ja täydentämisen edellytykset sekä tarjoavat tasapuoliset ja oikeudenmukaiset toimintaperiaatteet rakennuttajille, asukkaille ja alueella liikkujille. Pysäköintiperiaatteet ovat eri tilanteisiin mukautuvia, mutta riittävästi ohjaavia ja edustavat tavoitteellista pysäköintipolitiikkaa.

Ihmisten tarpeet ja halu liikkua, muutokset rakennetussa ympäristössä ja kehittyvä teknologia luovat mahdollisuuksia ja haasteita niin liikennejärjestelmälle kuin kaupunkien kehittämiseen. Kaupunkien uudistuminen rakentamisen ja liikennejärjestelmän muodostamana kaupunkitilana keskittyy usein pysäköintiratkaisuihin. Pahimmillaan pysäköintinormien tai -periaatteiden puuttuminen on este kaupungin uudistumiselle ja elinvoimaisuuden kehittymiselle.

Kotkan kestävän liikkumisen ohjelman mukaisesti kaupunki haluaa hillitä autoliikenteen kasvua ja lisätä kestävien kulkutapojen suosiota sekä vahvistaa kaupungin elävyyttä. Kaupungin pysäköintipolitiikan kirkastaminen on näiden tavoitteiden ydinasioita. Perinteisesti pysäköintiä on pyritty ohjaamaan tiukalla pysäköintinormilla tai -käytännöllä, jolloin on korostettu pysäköintipaikkojen varmistamista riittävää määrää. Oleellisempaa on kuitenkin se, kuinka hyvin pysäköintipaikkojen suunnittelussa otetaan huomioon suunnittelualueen erityispiirteet ja kuinka paljon voidaan hyödyntää taupauskohtaista harkintaa.

Pysäköintipolitiikan valmistelussa on korostettu pysäköinnin mitoitus, suunnittelua, järjestämistä ja hallintaa siten, että pysäköintipolitiikka tukee kestävien kulkumuotojen lisäksi kaupungin uudistumista, rakentumista ja elinvoimaa jalankulkukaupungin periaatteita korostaen. Kaupungilla tulee olla mahdollisimman hyvin erilaisia lähtökohtia, tarpeita ja tilanteita huomioivat pysäköinnin mitoitusperiaatteet, jotka kuitenkin varmistavat pysäköintipaikkojen riittävyyden ja käytettävyyden niin henkilöautoille kuin polkupyörille.

Kotkan kaupunginvaltuusto päätti keväällä 2018 hyväksymässään kaupunkistrategiassa **Kotka 2025**, että Kotkan kaupungin yksi strateginen kärki on **upean elinympäristön Kotka**. Tavoitteena on kaupunkiympäristö, joka helpottaa kaupunkilaisten hyvinvointia lisääviä valintoja, edistää kestävä kehitystä ja lisää vetovoimaa. Tavoitteen saavuttamiseksi kaupunki on laatinut **Kestävän liikkumisen Kotka** -ohjelman, jossa otetaan kantaa kaikkiin kulkumuotoihin sekä niiden rahoitukseen, palveluiden ja alueiden saavutettavuuteen sekä brändiin. Kestävän liikkumisen visio vuoteen 2030 on:

”Kotkalainen valitsee kestävät kulkutavat iästään, kunnostaan ja vuodenajasta riippumatta”

Kotkan pysäköintipolitiikka perustuu Kestävän liikkumisen Kotka -ohjelman linjauksiin ja tavoitteisiin. Näitä tarkennetaan luvussa 3.1.

1.2 Työn rajaukset

Pysäköintipolitiikassa ei käsitellä tarkasti pysäköintiratkaisuja katuosuuksittain tai tonttikohtaisia pysäköinnin mitoituslukuja, vaan laaditaan periaatteet, joihin kaavoitus tai liikennesuunnittelu voivat tukeutua. Tärkeimmät tässä raportissa linjattavat kokonaisuudet ovat:

1. PYSÄKÖINNIN MITOITUS
2. PYSÄKÖINTI YLEISILLÄ ALUEILLA

Pysäköinnin mitoituksella kuvataan sitä, kuinka monta autojen tai polkupyörien pysäköintipaikkaa tonteille on tarkoituksenmukaista sijoittaa. Mitoitus on siis ensisijaisesti kaavoituksen työkalu oikean pysäköintitarpeen määrittämiseksi. Mitoitusluvut vaihtelevat huomattavasti kunnittain ja alueittain kuntien sisällä, mutta myös tontin tarkoituksen ja sille sijoitettavan toiminnon mukaan: esimerkiksi kerrostalo- ja teollisuustonteilla on täysin eri funktio ja siten eri tarve pysäköintipaikoille. Pysäköintipolitiikassa on tarkoituksenmukaista keskittyä mitoituksen kohteissa, joissa autoja on käytettävissä olevaan tilaan nähden paljon tai kun halutaan tavoitteellisesti vähentää autojen määrää. Tässä työssä painopisteenä ovat erityisesti tiiviiden alueiden kerrostalotontit sekä henkilöautojen ja polkupyörien pysäköinti. Työssä ei oteta kantaa kuorma-autojen, moottoripyörien tai muiden ajoneuvojen pysäköintitarpeisiin. Asuntojen, työpaikkojen tms. määrää ei kaavoitu-

tusvaiheessa aina tiedetä, minkä vuoksi mitoitus tavanomaisesti sidotaan tontin kerrosneliömetreihin. Kaupungit voivat myös määritellä mitoituskorkeuden eli velvoittavan mitoituskorkeuden, joka määrittää auto- tai pyöräpaikkojen minimi- tai maksimimäärän tietyn tyyppisillä tonteilla. Pysäköinnin mitoituksen tavoitteilla ja toimenpiteillä vaikutetaan tonttien pysäköintipaikkojen määrään ja pyritään mahdollistamaan tasapainoinen pysäköintipaikkamäärä asuntojen houkuttelevuuden ja henkilöautovaltaisuuden vähentämisen välimaastossa.

Pysäköinti yleisillä alueilla kuvaa liikennesuunnittelun keinovalikoimaa pysäköintipaikkojen järjestämiseksi kaupungin hallinnoimilla kaduilla, pysäköintialueilla, toreilla ym. julkisilla paikoilla, joilla autolla liikkuminen ylipäätään on sallittua. Yleisillä alueilla pysäköintiä ohjataan pääasiassa liikennemerkein, joilla asetetaan pysäköintikieltoja, aikarajoituksia, maksullisuutta tai ajoneuvoluokkaan liittyviä rajoituksia taikka ajoratamerkinnoin. Pysäköinti yleisillä alueilla palvelee yleensä läheisiä toimintoja, kuten kauppiaita, liikkeitä tai muita palveluita, mutta monesti myös asukas-pysäköintiä tai vierailijoita. Poliisi ja kunnallinen pysäköinninvalvonta voivat valvoa yleisten alueiden pysäköinnin lainmukaisuutta ja osoittaa pysäköintivirhemaksun virheellisestä pysäköinnistä. Monilla toimijoilla kuten kauppoilla on omia pysäköintialueita, jotka ovat järjestyslain mukaisia yleisiä paikkoja, mutta joilla kaupungilla ei ole toimivaltaa liikennemerkkien asettamiseksi tai niiden valvomiseksi. Näillä alueilla tontin omistaja voi määritellä omat pysäköinnin ohjauskeinonsa sekä sopia niiden valvonnasta.

1.3 Työn prosessi ja vuorovaikutus

Työ aloitettiin toukokuussa 2020 ja se vietiin päätökseen joulukuussa 2020. Työssä pidettiin viisi ohjausryhmän kokousta seuraavasti:

- 15.5.2020
- 10.6.2020
- 19.8.2020
- 7.10.2020
- 3.12.2020

Vuorovaikutusta kaupungin ja sidosryhmien kanssa toteutettiin lisäksi 9.9.2020 järjestetyllä pysäköintityöpajalla, johon kutsuttiin edustajia seuraavista tahoista:

- rakennuttajia
- kaupungin henkilökuntaa mm. kaupunkisuunnittelusta, rakennusvalvonnasta, maanhankinnasta, tekniseltä toimialalta, toimitilahallinnasta ja pysäköinninvalvonnasta
- luottamushenkilöitä erityisesti kaupunkirakennelautakunnasta
- isännöinti-, vuokra-asunto- ja opiskelija-asuntotoimijoita

Työpaja pidettiin etätoteutuksena ja siihen osallistui 14 henkilöä ja konsultin edustajat. Työpajan tärkeimmät löydökset liittyivät pysäköinnin käyttäjien ja järjestäjien tarpeisiin sekä pysäköinnin mitoitukseen ja maksullisuuteen. Tarkemmin työpajan tuloksia on liitteessä III.

2. PYSÄKÖINNIN NYKYTILA KOTKASSA

Kotkan keskustan osayleiskaavan mukaan pysäköinnin mitoituksessa noudatetaan voimassa olevaa kaupungin käytäntöä. Lähtökohtaisesti autopaikkoja on osoitettava yksi kutakin asuinkerrosalan 100 neliometriä kohti ja yksi kutakin liiketilojen kerrosalan 50 neliometriä kohti. Autopaikamääräyksestä kerrotaan olevan mahdollisuus tai tarve poiketa, kun rakentamisessa on kyse esimerkiksi palveluasumisesta, hotellista tai toimisto-, ravintola tai kokoontumistiloista. Myös pyöräpysäköintipaikkojen määrä on määritettävä asemakaavoissa.¹

Osayleiskaavan yhteydessä laadittiin vuonna 2018 Kotkan keskustan liikennesuunnitelma, jossa kuvataan keskustan pysäköinnin nykytila. Kotkansaarella pysäköintiä tarjotaan katujen varsilla, yleisillä pysäköintialueilla sekä Kauppatorin alla Toriparkki-pysäköintilaitoksessa. Pysäköinti on maksullista Toriparkin lisäksi eräillä ydinkeskustan kadunvarsilla ja yksittäisillä pysäköintialueilla. Valtaosa Kotkan keskustan pysäköintipaikoista on kuitenkin maksuttomia ja ne sijoittuvat katujen varsille. Pysäköintialueet sijaitsevat lähinnä Kotkansaaren reunamilla, mm. urheilukeskuksen, Sapolkan ja Merikeskus Vellamon yhteydessä. Hovinsaarella pysäköinti on maksutonta.²

Karhulan keskustaan on laadittu vastaava liikennesuunnitelma vuonna 2020. Sen mukaan Karhulan liikennenympäristön autovaltaisuus ilmenee laajoina pysäköintialueina. Karhulan keskustassa oli ilmakuvausta laskettaessa 1837 pysäköintipaikkaa, joiden kokonaiskäyttöaste on 54 % ja pysäköintipaikkojen määrällä painotettu käyttöaste 17 %. Painotetun käyttöasteen ollessa kokonaiskäyttöastetta selvästi pienempi voidaan päätellä, että suuremmilla pysäköintialueilla on enemmän vapaata tilaa kuin pienemmillä tai kadunvarsilla. Tästä on tulkittavissa, että Karhulassa on kysyntään nähden selvä pysäköintipaikkojen ylitarjontaa. Pysäköinnin osalta on tunnistettu yhteensovittamisen ja vuorottaiskäytön tarvetta, mikä yhdistyy erityisesti täydennysrakentamiseen. Karhulassa on nykyisin maksuton pysäköinti, joka on tyypillisesti aikarajoitettu kahteen tuntiin. Raportissa tunnistettiin, että keskustapysäköinnin ei tulisi olla maksutonta ja sijoittua laajoille pysäköintikentille vaan keskitetysti pysäköintilaitoksiin ja lyhytaikaiseksi pysäköinniksi katujen varsille.³

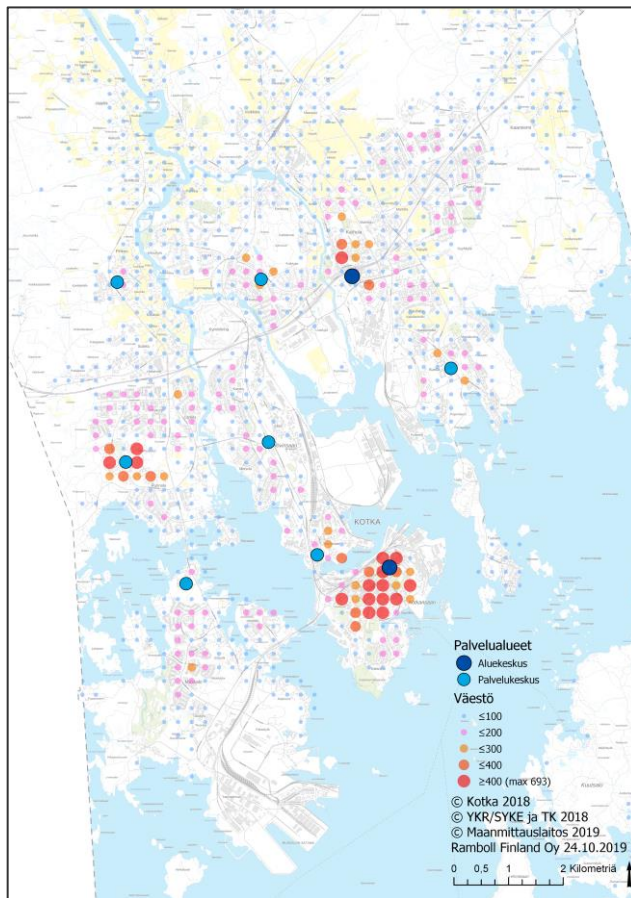
Muiden alueiden osalta ei ole tehty kattavia pysäköintipaikkojen tarkasteluja, mutta pysäköinninvalvojan mukaan pysäköinti-ongelmiakin on selvästi tiheitä alueita vähemmän.

¹ Kotkan kaupunki, 2018. Keskustan osayleiskaava. [viitattu 16.6.2020]. <https://www.kotka.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-kaavoitus/yleiskaavat/>

² Kotkan kaupunki, 2018. Kotkan keskustan liikennesuunnitelma. [viitattu 16.6.2020]. http://avoindata.kotka.fi:8080/geoserver/www/Yleiskaavat/OYK_selostukset_ja_liitteet/Y22_Liite4_Liikennesuunnitelma.pdf

³ Kotkan kaupunki, 2020. Karhulan keskustan liikennesuunnitelma. [viitattu 16.6.2020]. https://www.kotka.fi/wp-content/uploads/2020/03/Liite_4_Karhula_liikennesuunnitelma_2020.pdf

2.1 Tilastokatsaus



Kuva 1: Kotkan väestön jakautuminen

Kotkassa oli vuoden 2019 lopussa yhteensä 26 354 liikennekäytössä olevaa henkilöautoa ja 2 365 pakettiautoa, mikä tarkoittaa 551 autoa tuhatta asukasta kohden⁴. Se on selvästi vähemmän kuin Kymenlaaksossa (627 autoa/1000 as.) ja hieman vähemmän kuin koko Suomessa (558 autoa/1000 as.). Kymenlaakson liikkumistutkimuksen⁷ mukaan henkilöauton kulkutapaosuus Kotkassa on 57 % (virhemarginaali $\pm 3,4$ prosenttiyksikköä), mikä on pienempi kuin Kymenlaaksossa tai koko maassa (molemmissa 61 %). Tutkimuksen mukaan koko Kymenlaaksossa henkilöautoliikenteen osuus matkoista on suurimmillaan taajaman ulkopuolella (75 %) ja pienimmillään keskusta-alueella (alle 1 km keskustasta: 51 %, yli 1 km keskustasta: 57 %). Lukuja ei ole saatavilla kuntatarkkuudella.

Kotkalaisista 44 % asuu kerrostaloissa, 43 % omakoti- tai erillistaloissa, 11 % rivitaloissa ja 3 % muissa rakennuksissa⁸. Koko Kymenlaaksossa kerrostaloasumisen osuus on vain 29 %, kun pienitalojen osuus on jopa 56 %. Vuonna 2018 Kotkaan valmistui 72 asuntoa, joista 64 % kerrostaloihin, 31 % omakoti- tai erillistaloihin ja 6 % rivitaloihin⁹. Koko Kymenlaaksoon valmistui samana

Kotkassa asui vuoden 2019 lopussa 52 126 asukasta⁴, mikä tekee siitä asukasluvultaan Kymenlaakson toiseksi suurimman ja Suomen 19. suurimman kunnan. Asukkaista n. 21 % asuu Kotkansaarella ja n. 11 % Karhulassa, jotka ovat Kotkan kaupalliset keskukset. Kuvassa 1 näkyy Kotkan asukasluvun jakautuminen YKR-aineiston perusteella. Jokainen ympyrä kuvaa väestön lukumäärää 250 x 250 m ruudulla. Kuvasta on helppo havaita, että Kotkansaari on Kotkan tiheimmin asuttua aluetta.

Tilastokeskuksen väestöennusteen⁵ mukaan Kotkan väkimäärä laskee tulevina vuosikymmeninä väestön ikääntymisen, matalan syntyvyyden ja muuttotappion myötä. Vuosien 2025–2030 välillä väkiluku painuu alle 50 000 asukkaan ja vuoden 2040 jälkeen alle 45 000 asukkaan. Nykyään 28 prosenttia kotkalaisista on yli 65-vuotiaita, kun 2030-luvulla osuus kasvaa 34 prosenttiin. Lasku ei todennäköisesti tapahdu tasaisesti kaikkialla, vaan ikääntymisen myötä väestö keskittyy tiiviiseen kaupunkiympäristöön ja haja-asutusalueella väestökato on suurempaa.

⁴ Tilastokeskus. 2020. Väestörakenne. [viitattu: 15.6.2020]. <http://www.stat.fi/til/vaerak/index.html>

⁵ Tilastokeskus. 2020. Väestöennuste. [viitattu: 15.6.2020]. <http://www.stat.fi/til/vaenn/index.html>

⁶ Tilastokeskus. 2020. Moottoriajoneuvokanta. [viitattu: 15.6.2020]. <http://www.stat.fi/til/mkan/index.html>

⁷ Ramboll. 2019. Kymenlaakson kevennetty liikkumistutkimus. <https://kymenlaakso.fi/aluasuunnittelu/liikenne/kymenlaakson-liikkumisen-tunnus-lukuja>

⁸ Digi- ja väestötietovirasto. 2018. Väestö talotyypeittäin. [viitattu 15.6.2020]. <https://liiteri.ymparisto.fi/>

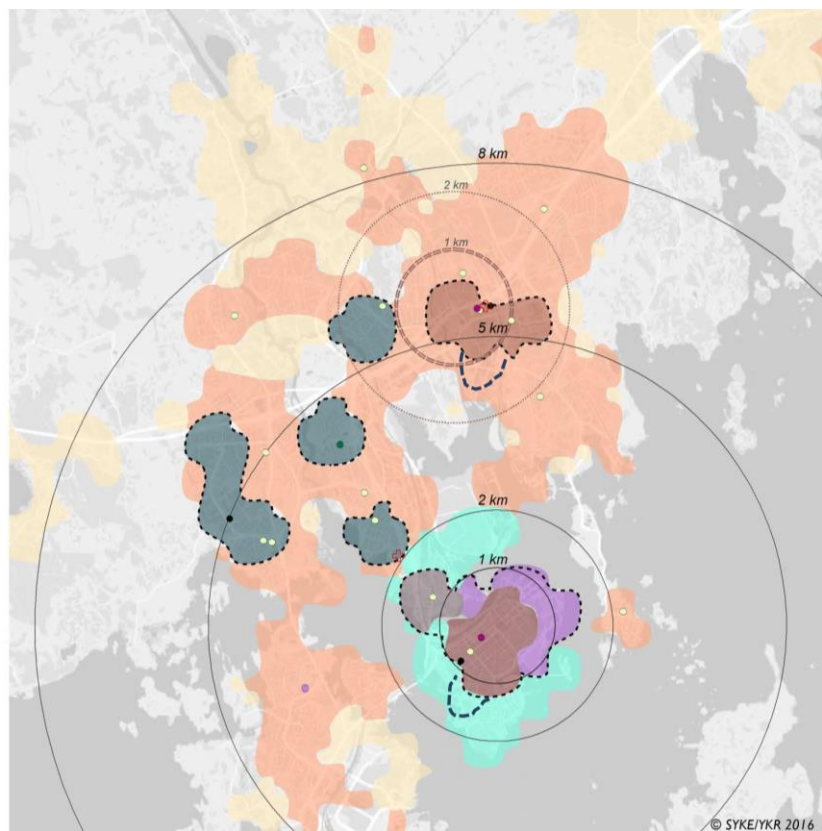
⁹ Digi- ja väestötietovirasto. 2018. Uusien asuntojen talotyyppi. [viitattu 15.6.2020]. <https://liiteri.ymparisto.fi/>

vuonna 173 asuntoa, joista 46 % sijoittuu kerrostaloihin ja 49 % omakoti- tai erillistaloihin. Kotkassa toteutetaan Kymenlaakson tiheintä asuntopolitiikkaa yhä suuremman osan asunnoista keskittyessä kerrostaloihin. Kerrostaloasuminen on tehokkain asumismuoto tavoitteellisen pysäköinti-politiikan toteuttamiseksi.

Suomen Ympäristökeskuksen laatima kaupunkikudosta havainnollistava Urban Zone -vyöhyke-malli (UZ) on esitetty kuvassa 2. Mallit ovat laskennallisia ja ne perustuvat mm. väestön, työpaik-kojen ja joukkoliikennetarjonnan tiheyteen ruutuaineistossa. UZ-malleissa on esitetty jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupungin vyöhykkeet Kotkassa. Termit eivät välttämättä kuvaa kaupunkiympäristöä tarkasti, mutta ne toimivat havainnollistavina lähtötietoina. Jalankulkukaupungiksi on esitetty Kotkansaarta ja Karhulaa, joukkoliikennekaupungiksi Karhuvuorta, Hovinsaarta, Kymminlinnaa ja Lankilaa. Suurin osa muusta Kotkasta luokitellaan mallissa autokaupungiksi.

Kaupunkikudosten alueet

- Jalankulkukaupunki, 1 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 1 km - muu alue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - ydinalue
- Jalankulkukaupunki, 2 km - muu alue
- Alakeskus
- Joukkoliikennekaupunki
- Autokaupunki
- Harva autokaupunki
- Sairaala
- Terveysasema
- Lukiot
- Perus- ja lukioasteen koulut
- Peruskouluasteen erityiskoulut
- Peruskoulut
- Hyvät edellytykset uusiksi jalankulkuun, pyöräilyyn tai joukkoliikenteeseen tukeutuviksi kaupunginosiksi



Kuva 2: Urban Zone -mallin mukaiset kaupunkikudokset

2.2 Nykyisiä mitoitusarvoja

Kotkassa ei tällä hetkellä ole mitoitusnormia käytössä. Nykyisin käytössä olevia esimerkkejä mitoitusarvoista on koostettu alle. Nämä mitoitusarvot eivät ole olleet normin asemassa, mutta niiden käyttöön viitataan osayleiskaavassa. Rakenteellisesti toteutettu pysäköintitila ei mitoiteta autopaikkojen tai väestönsuojien rakentamista, vaikka se kerryttäisi kerrosalaa. Rakenteellista pysäköintiä saa toteuttaa kaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi, ellei pysäköinnille ole erikseen osoitettu rakennusoikeutta.¹⁰

Kantasatama:

1 autopaikka / 50 k-m²
liike- toimisto- tai venesatamaa
palvelevaa tilaa

1 autopaikka / 100 k-m²
asuin-, huvi-, viihde- tai kasi-
noa palvelevaa tilaa

1 autopaikka / 200 k-m²
uutta museotilaa

1 vierasautopaikka / 1000 k-m²
asukaspysäköinnin lisäksi

1 autopaikka / 2 hotellihuonetta

Karhula (Viirinkallio):

1 autopaikka / 100 k-m²
asuintilaa

1 autopaikka / 60 k-m²
liike-, toimisto- tai julkisen pal-
velun tilaa

2 polkupyöräpaikkaa / asunto

1 polkupyöräpaikka / 120 k-m²
liike-, toimisto- tai julkisen pal-
velun tilaa

Pientaloalue:

AO-tonteilla
2 autopaikkaa / asunto

APY-tonteilla
1 autopaikka / 100 k-m²

AR-tonteilla
1 autopaikka / asunto ja 2 pol-
kupyöräpaikkaa / asunto

KL-tonteilla
1 autopaikka / 70 k-m² ja
1 polkupyöräpaikka / 120 k-m²
liiketilaa

2.3 Nykyisiä ohjauskeinoja

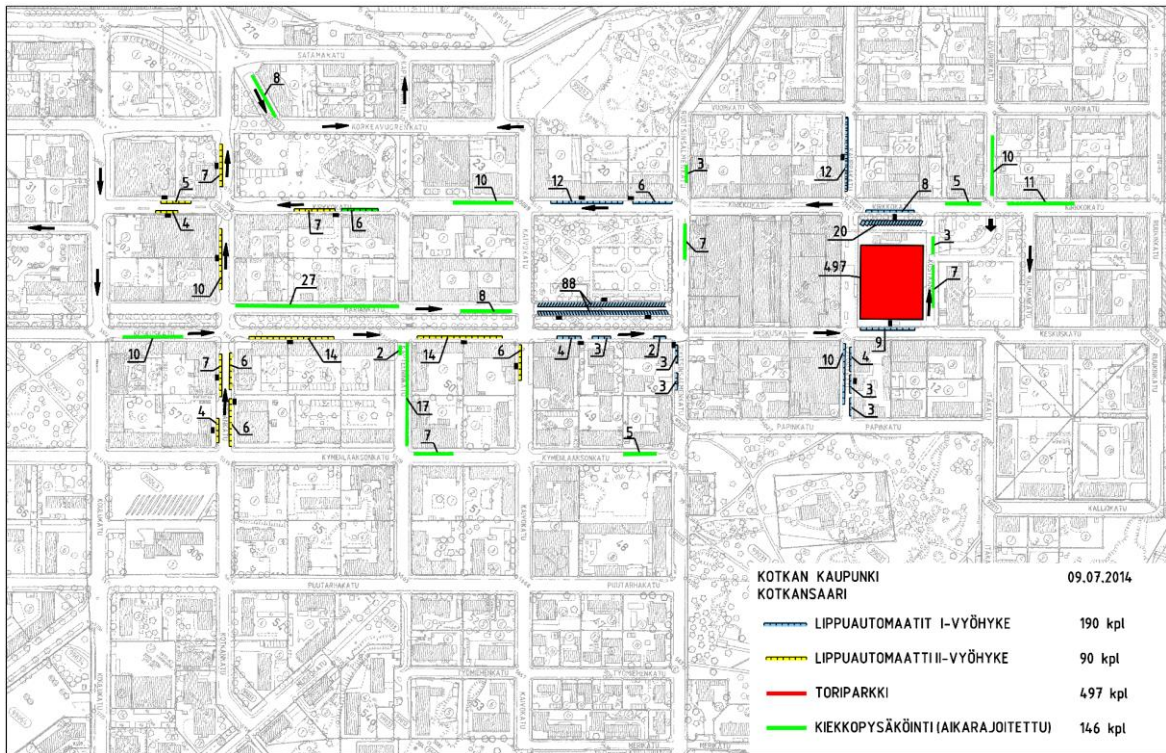
Pysäköinti on Kotkansaarella paikoitellen maksullista tai aikarajoitettua ja Karhulassa osittain aikarajoitettua. Maksullinen pysäköinti ei ole kuitenkaan johdonmukaista, vaan usein maksullisten paikkojen lähellä on myös maksuttomia aikarajoitettuja tai -rajoittamattomia paikkoja. Nykyiset maksulliset ja aikarajoitetut katuosuudet ja niiden laskennalliset autopaikkamäärät on esitetty kuvissa 3 (Kotkansaari) ja 4 (Karhula)¹¹. Maksullisuus on jaettu kahteen vyöhykkeeseen, minkä lisäksi kaupungissa on yksi kaupallinen pysäköintilaitos. Näiden ominaisuuksia on avattu taulukossa 1:

Taulukko 1: Maksulliset alueet Kotkassa

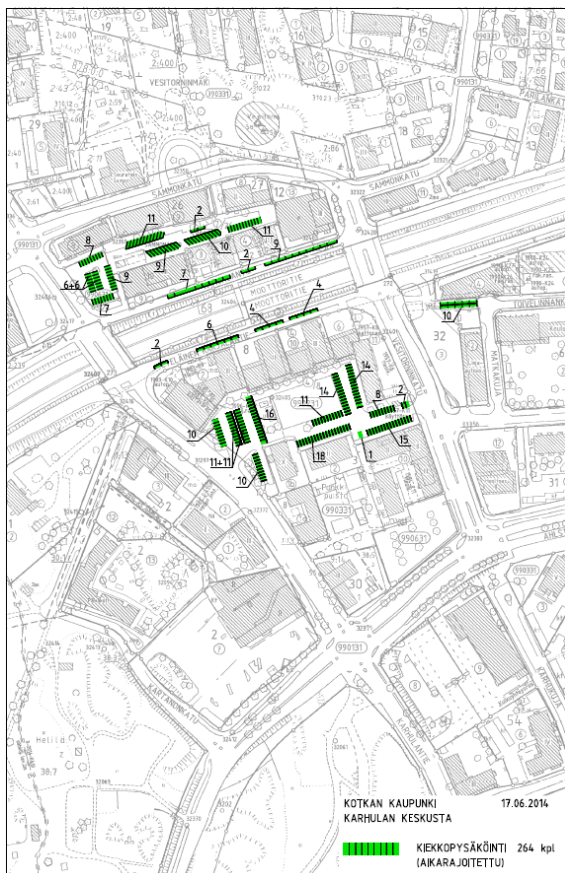
| | Vyöhyke I | Vyöhyke II | Toriparkki |
|-------------------------|-------------------|-------------------|---|
| Hinta | 2,50 e/h | 1,20 e/h | 1. tunti 1 e, sen jälkeen 0,50 e/20 min |
| Voimassaoloaika, ark. | 8.00–19.00 | 8.00–17.00 | 7.00–21.00 (aukioloajan mukaisesti) |
| Voimassaoloaika, la | 8.00–16.00 | 8.00–14.00 | 7.00–19.00 (aukioloajan mukaisesti) |
| Voimassaoloaika, su | ei voimassa | ei voimassa | 12.00–18.00 (aukioloajan mukaisesti) |
| Enimmäis-pysäköintiaika | ei enimmäis-aikaa | ei enimmäis-aikaa | ei enimmäisaikaa |
| Eriyishuomioita | – | – | 6 kpl sähköauton latauspaikkoja |
| Paikkamäärä | 190 kpl | 90 kpl | 497 kpl |

¹⁰ Kotkan kaupunki, 2020. Yleisesti käytetyt mitoitusarvot. [viitattu 16.6.2020].

¹¹ Kotkan kaupunki, 2016. Pysäköinnin rajoitukset Kotkansaarella. [viitattu 16.6.2020].



Kuva 3: Pysäköinnin ohjauskeinot ja paikkamäärät Kotkansaaarella

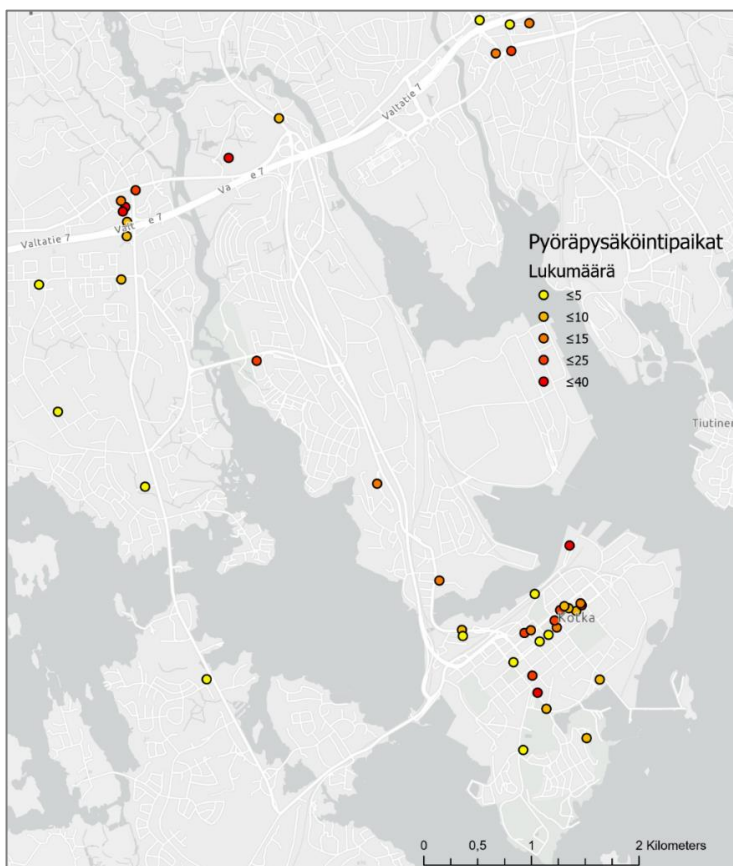


Kuva 4: Pysäköinnin ohjauskeinot ja paikkamäärät Karhulassa

Keskustan laitamilta ja muilla alueilla ei ole johdonmukaisia rajoituksia. Yksittäisiä pysäköintirajoituksia on erinäisistä syistä asetettu. Yleisiä, maksuttomia pysäköintipaikkoja on Kotkansaaressa mm. Merikeskus Vellamon yhteydessä, Torntorintien varressa, Sapokan ja Maretariumin yhteydessä sekä uimalan ja Arto Tolsa -areenan yhteydessä.

Pysäköinnin esteettömyys

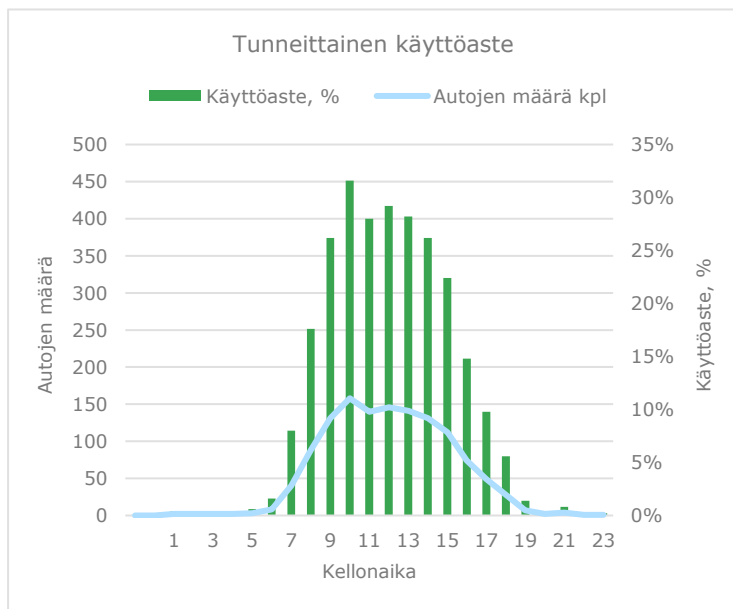
Pysäköinnin esteettömyydelle riittävä taso on varmistettava pysäköintinormiin kirjatulla prosentiosuudella paikoista, jotka on toteutettava esteettöminä. Esteettömät paikat tulee sijoittaa mahdollisimman lähelle kyseisen pysäköintialueen tai -laitoksen uloskäyntiä tai siihen liittyvää tärkeintä kohdetta, johon päästäkseen kyseiselle alueelle on pysäköity. Tavallisesti esteettömiä paikkoja on veloitettu toteuttamaan esimerkiksi vanhainkotien, terveydenhuollon, päivittäistavarakauppojen tai apteekkien yhteydessä. Esteettöntä pysäköintiä tarvitsevilla henkilöillä on kuitenkin lukuisia muitakin kohteita, joihin heillä on liikumistarpeita.



Kuva 5: Pyöräpysäköintipaikkoja Kotkassa keväällä 2020

Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinnin periaatteet on hyväksytty pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa, joka hyväksyttiin 17.3.2020. Toimivimmillaan pyöräpysäköinti on vierailtavan kohteen välittömässä läheisyydessä, helposti ja intuitiivisesti havaittavissa ja helppokäyttöistä sekä luotettavaa. Pyöräpysäköintiä käytetään ei tulisi joutua käyttämään rappuja tai ovia. Käytön helppous ja runkolukituksen mahdollisuus ovat varsin tärkeitä laatu-tekijöitä. Suunnitelman yhteydessä on inventoitu merkittävimmät pyöräpysäköintikohteet kaupungin alueelta (kuva 5). Pyöräpysäköintipaikkoja on eniten Kotkansaarella ja Karhulan keskustassa sekä joukkoliikenteen solmupisteiden läheisyydessä. Sutelan eritasoliittymän pohjoispuolella on myös merkittävästi pyöräpysäköintitarjontaa.¹²



Kuva 6: Toriparkin käyttöasteet eräänä päivänä

2.4 Käyttöasteet ja käyttäjämäärät Kotkassa

Tämän työn yhteydessä ei ole tehty erillistä käyttöastetarkastelua, mutta aiemmista tilastoista nähdään sekä Kotkansaaren ja Karhulan katuverkon että Toriparkin käyttäjämääriä (kuva 6). Aineiston mukaan käyttäjämäärä kasvoi vuosikymmenen alussa kääntyen kuitenkin laskuun 2013–2014. Aineiston vuosista vilkkain oli 2012, ja tuolloin pysäköintitapahtumia oli yhteensä 406 800 kpl, joista kuukausikorttien osa 42 363 kpl (10 %) ja yksittäisten pysäköintilippujen osa 364 437 kpl (90 %). Tarkastellessa erään päivän aineistoa (695

autoa) saatiin pysäköintitapahtuman pituuden keskiarvoksi 1 tunti ja 47 minuuttia. Laitoksen käyttöaste puolestaan tuntikohtaisesti vaihteli kuvan 6 esittämällä tavalla ollen huipussaan klo 10–11. Lähtötietomateriaaleista oli selvästi todettavissa, että pysäköinnille on merkittävästi

¹² Kinnunen, Hillo, Palo, Olin 2020. Kotkan pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma. [viitattu 25.8.2020]

enemmän kapasiteettia kuin kysyntää ja tilanne on jatkunut tällaisena jo pidemmän aikaa. Rajat-
tuja alueita kuitenkin löytyy, joissa kysyntää on paljon sekä päivisin että öisin (mm. Kaivokatu,
Korkeavuorenkatu).

Kuvassa 7 näkyy Kotkan katuverkon käyttöasteita alkuvuodesta 2017 toteutetussa käyttöastelas-
kennassa. Katujaksokohtainen luku kuvaa kunkin osuuden autopaikkojen määrää sekä päivällä
että yöllä pysäköityjen autojen lukumäärää. Värit kuvaavat alueiden maksullisuutta tai aikarajoi-
tuksia. Käyttöasteet ovat hyvin matalat kaikilla katuosuuksilla, mikä osoittaa autopaikkojen mää-
rän ylittävän selvästi kysynnän. Paikoitellen paikat ovat kuitenkin hyvin haluttuja.



**Kuva 7: Kotkansaaressa katuverkon käyttöasteita vuonna 2017 (1. luku: autopaikkojen määrä, 2. luku: päivällä
pysäköineiden autojen määrä, 3. luku: yöllä pysäköineiden autojen määrä / vihreä väri kuvaa maksutonta pysä-
köintiä, keltainen aikarajoitettua ja oranssi ja punainen maksullista pysäköintiä)**

3. PYSÄKÖINTIPOLITIikka KOTKASSA

Kestävän liikkumisen Kotka -ohjelmassa linjataan, että henkilöautoliikenteen ratkaisut edistävät kestävien kulkutapojen sujuvuutta ja kilpailukykyä estämättä kuitenkaan autolla ajamista. Suurin osa henkilöautoliikenteestä perustuu kyytien yhdistelyyn, yhteiskäyttöisyyteen sekä uusiutuviin käyttövoimiin. Ohjelmassa tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä seuraavia henkilöautoihin ja pysäköintiin liittyviä asioita:

- Suurin osa henkilöautoista ja kaikki kaupungin oma ajoneuvokalusto toimii sähköllä, biopolttoaineilla tai muilla uusiutuvilla käyttövoimilla
- Autojen pysäköintiä on tehostettu ja keskitetty siten, että kestävillä kulkutavoilla pääsee lähemmäs kuin autolla (pl. vammaispysäköinti)
- Kaupungissa on aktiivisia kimpapakyytipalveluita sekä yhteiskäyttöajoneuvojen palveluntarjoajia
- Tiiviissä kaupunkiympäristössä nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 30 km/h
- Joukkoliikenteen solmupisteissä on laadukkaat liityntäpysäköintimahdollisuudet autolla ja pyörällä.

Kestävän liikkumisen ohjelman tavoitteet on hyväksytty kaupunginvaltuustossa syyskuussa 2019. Pysäköintipolitiikkatyön ohjausryhmä on linjannut, että työllä halutaan edistää kestävä ja elinvoimaista kaupunkirakennetta. Tässä työssä kestävän liikkumisen ohjelman tavoitteet otetaan lähtökohdaksi, joita on tarkennettu mm. työpaja- ja ohjausryhmätyöskentelyn avulla.



3.1 Kotkan pysäköintipoliittiset tavoitteet

Kotkan kaupunki sitoutuu tämän pysäköintipolitiikan myötä alla oleviin periaatteellisiin tavoitteisiin. Tavoitteita tarkennetaan seuraavissa luvuissa vyöhykejaon avulla sekä pysäköinnin mitoituksen että pysäköinnin ohjauskeinojen muodossa. Pysäköintipolitiikka tähtää kestävän liikkumisen ohjelman visiovuoteen 2030: tämä tarkoittaa, ettei tavoitteiden toteutumista ole tarkoitus hätköidä tai kiirehtiä, vaan niihin tähtääviä toimenpiteitä toteutetaan pitkällä aikavälillä vuorovaikuttaisesti asukkaiden ja muiden toimijoiden kanssa. Tulee myös huomioida, ettei kaikkia tavoitteita ole tarkoituksenmukaista toteuttaa sellaisenaan kaikissa kohteissa, vaan ne riippuvat pysäköintitarpeista, kohteen käyttötarkoituksesta ja kohteen sijainnista. Tavoitteet tulee kuitenkin huomioida tarkentavissa suunnitelmissa.

1. Kotkan pysäköintipolitiikka tavoittelee ensisijaisesti kestäväää ja elinvoimaista kaupunkirakennetta

- Pysäköintipolitiikka kannustaa täydennysrakentamiseen erityisesti keskusta-alueilla ja siten edistää yhdyskuntarakenteen tiivistämistä
- Pysäköintipolitiikalla varmistetaan viihtyisä ja elinvoimainen kaupunkitila
- Pysäköintipolitiikka vähentää autoriippuvuutta ja helpottaa kestävien kulkutapojen olosuhteiden kehittämistä

2. Kaupunkitila ei ole autojen pitkäaikaista säilyttämistä varten

- Asukkaiden autojen pitkäaikainen säilytys sijoittuu lähtökohtaisesti omille tonteille tai keskitettyihin pysäköintilaitoksiin, ei yleisille alueille

3. Asiointiliikenne henkilöautolla on mahdollista kaikkialla

- Kaupunki mahdollistaa asioinnin, vierailun ja matkailun pysäköintitarpeet hallinnoimallaan alueella
- Pysäköintipaikkojen vapautumista ja käyttöasteen tasaamista ohjataan maksullisella tai aikarajoitetulla pysäköinnillä
- Pysäköintipaikkoja ei taata asiointi- tai vierailukohteen välittömään läheisyyteen, mikäli niitä ei voida kestävien kulkutapojen olosuhteita heikentämättä järjestää

4. Pysäköinnin periaatteet ovat johdonmukaisia ja läpinäkyviä käyttäjille

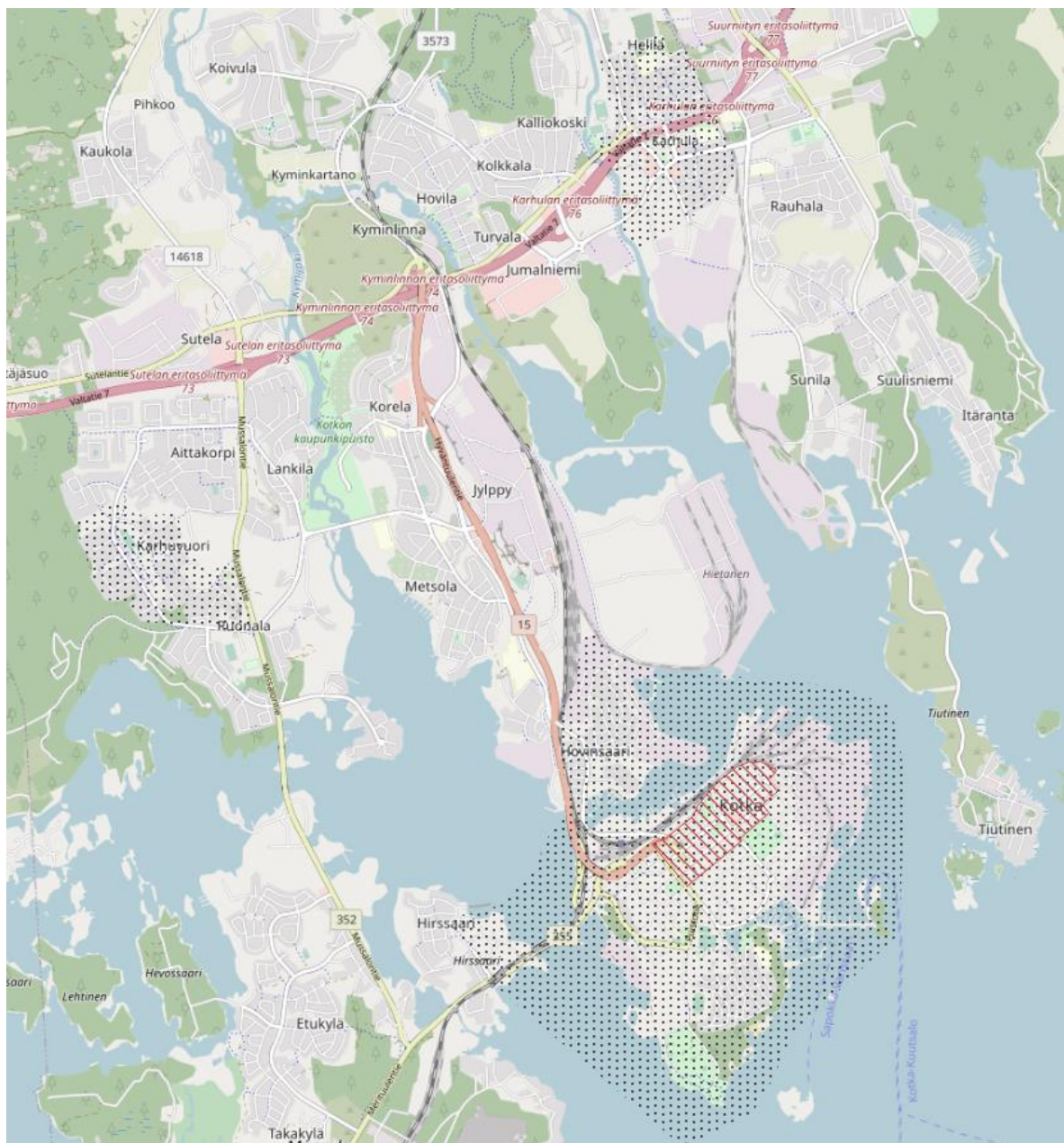
- Pääperiaatteena on, että pysäköintiä tarvitseva maksaa pysäköinnin kustannuksista. Kaupunki ei subventoi kaupunkilaisten autonomistusta.
- Pysäköinnin ohjauskeinot ja mitoitus toteutetaan määritetyillä vyöhykkeillä yhdenmukaisilla periaatteilla. Poikkeukset pääperiaatteeseen ovat johdonmukaisia ja perustuvat erityiseen tarpeeseen.
- Pysäköinninvalvontaa kohdennetaan erityisesti sellaisiin pysäköintivirheisiin, jotka aiheuttavat haittaa liikkumisesteisille, kestäville kulkutavoille tai huoltoliikenteelle. Pysäköinninvalvontaa kohdennetaan tiiviin kaupunkirakenteen alueille.

5. Pysäköintipaikat toteutetaan kohteen läheisyyteen siten, että paikan ja kohteen välinen etäisyys noudattaa välttämättömyys- ja kestävyysjärjestystä

- Lähimmäs kohdetta sijoitetaan liikkumisesteisten pysäköintimahdollisuudet, jolloin mahdollistetaan palveluiden ja kaupunkitilan tasavertainen hyödyntäminen
- Seuraavaksi lähimmäs sijoitetaan laadukkaat pyöräpysäköintipaikat
- Seuraavaksi lähimmäs sijoitetaan jakelu- ja huoltoliikenteen tarvitsemat purku- tai saattopaikat
- Seuraavaksi lähimmäs sijoitetaan normaalit asiointiliikenteen pysäköintipaikat

3.2 Pysäköinnin vyöhykkeet

Työssä laadittiin vyöhykejako (kuva 8), jonka tarkoituksena on kohdentaa pysäköinnin toimenpiteitä kaupunkirakenteellisesti erityyppisillä alueilla. Vyöhykejaon pohjalla ovat luvussa 2.1 esitetty UZ-aineisto, joka määrittelee jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin, sekä Kotkan keskustan ja Karhulan osayleiskaavat. Vyöhykemallissa keskeisimmillä vyöhykkeillä on suurin kysyntä autopai-koista, eniten mahdollisuuksia edistää kestäviä kulkutapoja ja parhaat edellytykset luoda elinvoimaista ja kestävästä kaupunkirakennetta. Vyöhykemallin avulla kaupunki voi edistää tehokasta kaupunkisuunnittelua aiheuttamatta liiallista haittaa tai vaatimuksia alueilla, joilla pysäköinnin ohjauksen tarpeet ovat selvästi alhaisemmat.



Kuva 8: Kotkan pysäköintivyöhykkeet: Vyöhyke 1 (punainen), vyöhyke 2 (musta rasteri), vyöhyke 3 (muut alueet)



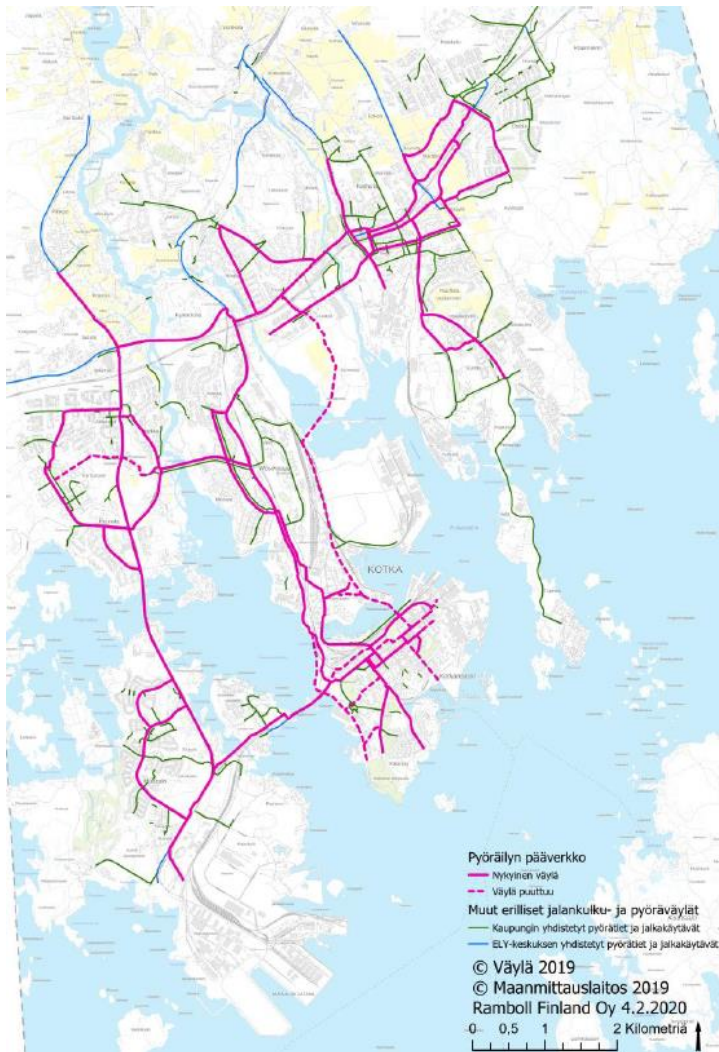
Kuva 9: Vyöhykkeen 1 lähikuva

Vyöhykkeiden oletetaan vastaavaan Kotkan tarpeisiin myös tulevaisuudessa. Ennakoitavimmat aiheeseen liittyvät tulevaisuuden kehityskulut – kuten liikenteen sähköistyminen, liikenteen palveluistuminen, omistamisesta yhteiskäyttöisyyteen siirtyminen ja autonomiset ajoneuvot – eivät lähtökohtaisesti lisää asukkaiden omien ajoneuvojen pysäköintipaikkojen tarvetta tai yleisten alueiden pysäköintipaikkojen käyttöastetta.

Vyöhykkeeseen 1 sisältyy Kotkan ydinkeskustan tiivein alue, jossa on suurin palvelukeskittymä ja asukastiheys. Vyöhyke 1 nojautuu Kotkan keskustan osayleiskaavassa merkittyyn keskustatoimintojen alueeseen (C-merkintä). Vyöhykettä 1 rajaavat seuraavat kadut: Koulukatu–Kymenlaaksonkatu–Papinkatu–Itäkatu–Keskuskatu–Ruukinkatu–Kirkkokatu–Satamakatu–Kotkankatu–Rautatienkatu–Koulukatu.

Vyöhyke 1

Vyöhyke 1 on Kotkan keskeisintä aluetta, missä jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen tarpeet ovat suurimmillaan. Se sisältää merkittävän määrän keskustatoimintoja, mm. torin, kaupakeskuksen, kaupungintalon, tärkeitä puistoja ja paljon kaupallisia palveluita. Alueen läpi kulkee tärkeimmät pyöräliikenteen (kuva 10) ja joukkoliikenteen pääreitit ja siellä sijaitsee joukkoliikenteen pääpysäkit. Alueen kaupunkikuva on erittäin merkittävä kulttuurihistoriallisesti ja Kotkan identiteetin kannalta. Alueen elinvoimaisuuden, houkuttelevuuden ja kiinnostavuuden vuoksi sen liikenneverkkoa tulee suunnitella erityisen huolellisesti jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen ehdoilla Kotkan kestävän liikkumisen ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Alue sisältää paljon



Kuva 10: Pyöräiliikenteen pääverkko

ja joukkoliikenteen ratkaisuihin. Pyöräiliikenteen pääreitit keskittyvät etenkin pää- tai kokoojakatujen varsille, joilla pysäköinti ei yleensä ole sallittu, mutta osittain myös muualle. Tällöin tulee huolehtia pyöräiliikenteen toimivuudesta ja tarvittaessa vähentää kadunvarsipysäköintiä. Vyöhykkeellä 2 sijaitsee tuleva paikallisliikenteen linja-autoasema, Kotkan rautatieasema sekä Kotkan sataman ja Paimenportin rautatieasemat.

Vyöhyke 3

Vyöhyke 3 sisältää kaikki muut alueet Kotkassa. Alueet ovat pääsääntöisesti pientalovaltaisia, eikä pysäköinnin ohjaukselle tai mitoitukselle ole suurta tarvetta. Myös vyöhykkeen 3 sisällä on kuitenkin alueita tai reittejä, joiden osalta tulee huolehtia pysäköintipaikkojen riittävydestä ja kestävien kulkutapojen toimintaedellytyksistä.

Vyöhykejako ottaa yleisten alueiden osalta kantaa vain Kotkan hallinnoimiin katu-, tori- ja pysäköintialueisiin eikä esim. yleiseksi alueeksi laskettaviin, mutta yksityisomisteisiin kauppojen tai muiden toimijoiden pysäköintialueisiin, taikka ELY-keskuksen hallinnoimiin väyliin. Pysäköinnin

palveluita, jotka ovat tärkeitä saavuttaa myös henkilöautolla. Alueella on myös merkittävästi sellaista kerrostaloasumista, jonka yhteyteen ei ole mahdollista toteuttaa riittävä määrää tontille sijoitettavia pysäköintipaikkoja.

Vyöhyke 2

Vyöhykkeeseen 2 sisältyvät Kotkansaari vyöhykkeen 1 ulkopuolelta, osa Hirssaaresta ja Hovinsaaresta, Karhulan keskeinen alue ja osa Karhuvuoresta. Vyöhykkeen 2 rajaus ei ole yhtä selvärajainen kuin vyöhykkeen 1, ja sitä täydennetään tarpeen mukaan. Karkeasti se rajautuu Hirssaaren kohdalla Hirssaarentien itäpuoliseen osaan, Karhulassa Kymijoen, Virsumäentien, teollisuusraiteen ja Karhulan Teollisuuspuiston sisäpuolelle, Hovinsaarella Kotka-Kouvolaradan, teollisuusraiteen ja meren rajaamalle alueell, sekä Karhuvuorella Mussalontien ja Aittakorven länsipuolelle ja Ruonalan pohjoispuolelle. Vyöhykkeellä 2 on hyvin erityyppisiä alueita, mutta asuminen on pääasiassa kerrostalovaltaista ja asukastiheys kohtalaisen suurta. Myös vyöhykkeellä 2 tulee kiinnittää erityistä huomiota jalankulun, pyöräiliikenteen

mitoituksen osalta vyöhykejako ottaa kantaa autopaikkojen määrään asumiseen tarkoitetuilla tonteilla. Pyöräpaikkojen osalta esitetään alustavat luvut muillekin toiminnoille. Vyöhykejaon merkitys pysäköinnin mitoitukselle ja yleisten alueiden pysäköinnille on kuvattu seuraavassa.

3.3 Autopysäköinnin mitoituksen periaatteet

Pysäköinnin mitoitus nojautuu tavoitteiden mukaisesti kaupungin elinvoimaisuuden kehittämiseen, kestävän liikkumisen mahdollistamiseen ja keskusta-alueen kaupunkikuvan edistämiseen. Työssä vertailtiin eri verrokkikaupunkien pysäköinnin mitoitusta (liite I) ja havaittiin mitoitusnormien olevan valtaosin lievennyksen kannalla, eli kaavoituksen keinoin ei edellytetä rakennuttajia toteuttamaan yhtä montaa autopaikkaa kuin aiemmin on ollut käytäntönä. Työssä ja sen vuorovaikutuksessa tunnistettuja tärkeimpiä syitä lieventää pysäköintinormia ovat:

- asuntorakentamisen tiivistäminen keskusta-alueille
- rakentamisen houkuttelevuuden lisääminen tekemällä rakentamisesta edullisempaa vähäisempien autopaikkavaatimusten ja siten pienempien tonttikokojen ja tehokkaamman alueiden käytön myötä
- kestävään liikkumiseen ja lähipalveluihin nojautuvan yhdyskuntarakenteen toteuttaminen
- kaupunkitilan hyödyntäminen muuhun käyttöön ja viihtyisän kaupunkiympäristön toteuttaminen
- houkuttelevammat asuntojen hinnat ja asuntoyhtiöiden piha-alueet.

Tähän tunnistettuja keinoja ovat mm.

- keskitetyt pysäköintiratkaisut eli yhteinen oma pysäköintitila useamman tontin kanssa tai pysäköinnin vuokraaminen olemassa olevista laitoksista (nykyisin lähinnä Toriparkki)
- vuorottaispysäköinnin edistäminen eli eriaikaisten pysäköintitarpeiden yhdistäminen, mm. asuin- ja toimistorakennusten pysäköintipaikkojen kysynät menevät ajallisesti ristiin
- nimeämättömät pysäköintipaikat, jolloin autopaikkojen käyttöaste olisi korkeampi
- polkupyöräpysäköinnin määrän, laadun ja saavutettavuuden parantaminen tonteilla
- joukkoliikenteen palvelutason parantaminen
- yhteiskäyttöisten ajoneuvojen hankkiminen taloyhtiöiden käyttöön.

Taulukossa 2 on esitetty vyöhykkeille 1–3 pysäköinnin mitoitusarvoja, jotka tässä työssä hyväksytään joko kiinteänä mitoitusnormina tai mitoitusnormin vaihteluvälinä. Normiluvut on esitetty miniminormina eli rakennuttajan on toteuttava vähintään esitetty paikkamäärä. Maksiminormille – autopaikkojen enimmäismäärän määrittelylle – ei Kotkassa ole toistaiseksi tarvetta.

Taulukko 2: Pysäköinnin mitoitusluvut vyöhykkeittäin

| Mitoitusnormi | Vyöhyke 1 | Vyöhyke 2 | Vyöhyke 3 |
|--|--|--|--|
| Kerrostalot (AK) | Perusskenaario 1 ap. / 110 k-m ² <i>Lievennykset:</i> –20 % keskitetty, nimeämätön pysäköinti –10 % laadukas pyöräpysäköinti (ks. luku 3.4) –10 % taloyhtiöllä min 1 yhteiskäyttö- auto 10 ap. kohti asukkaiden käytettä- vissä Toimenpiteitä yhdis- teltävissä enintään 30 % lievennykseen asti. | Perusskenaario 1 ap. / 100 k-m ² <i>Lievennykset:</i> –20 % keskitetty, nimeämätön pysäköinti –10 % laadukas pyöräpysäköinti (ks. luku 3.4) Toimenpiteitä yhdis- teltävissä enintään 20 % lievennykseen asti | <i>Perusskenaario:</i> 1 ap. / 75 k-m ² <i>Lievennykset:</i> Lievennyksiä ei käytetä vyöhykkeiden 1 ja 2 ul- kopuolella. |
| Asuinpientalot, rivitalot, kytketyt pientalot ja erillispientalot (AP), rivitalot tai muut kytketyt asuinrakennukset (AR) ja omakotitalot (AO) | <i>Tapauskohtaisesti</i> | 1 ap./asunto | 2 ap./asunto |
| Toimistot ja liiketilat (K tai KL) sekä asuntolat (AS) | <i>Tapauskohtaisesti, vaihteluväli</i> 1 ap. / 50...150 k-m ² | <i>Tapauskohtaisesti, vaihteluväli</i> 1 ap. / 50...150 k-m ² | <i>Tapauskohtaisesti, vaihteluväli</i> 1 ap. / 50...150 k-m ² |
| Muut toiminnot | <i>Tapauskohtaisesti</i> | <i>Tapauskohtaisesti</i> | <i>Tapauskohtaisesti</i> |
| Liikkumisesteisten pysäköintipaikat | 1 ap. / 50 muuta autopaikkaa kohti | 1 ap. / 50 muuta autopaikkaa kohti | 1 ap. / 50 muuta autopaikkaa kohti |

Perusskenaariossa vyöhykkeillä 1 pysäköintinormiksi muodostuisi asuinkeuhkalojen korttelialueelle (kaavamerkintä AK) yksi autopaikka 110 asuinkeuhkalan neliometriä kohden, vyöhykkeellä 2 yksi autopaikka 100 asuinkeuhkalan neliometriä kohden ja vyöhykkeellä 3 yksi autopaikka 75 asuinkeuhkalan neliometriä kohden. Asuinpientalojen eli rivitalojen, kytkettyjen pientalojen ja erillispientalojen (kaavamerkintä AP), rivitalojen tai muiden kytkettyjen asuinrakennusten (kaavamerkintä AR) ja erillispientalojen eli omakotitalojen (kaavamerkintä AO) korttelialueille esitetään asuntokohtaista autopaikkalukua. Vyöhykkeellä 1 tällaisia rakennuksia ei juuri ole tai ne ovat vanhoja rakennuksia. Siellä on käytettävä tapauskohtaista harkintaa. Vyöhykkeelle 2 esitetään yhtä autopaikkaa asuntoa kohti ja vyöhykkeelle 3 kahta autopaikkaa asuntoa kohti.

Liike- ja toimistorakennusten korttelialueille (kaavamerkintä K tai KL) tai asuntolarakennusten korttelialueille ei ole tehty tarkkoja normeja, vaan niille esitetään vaihteluväliä yksi autopaikka

50–150 kerrosneliömetriä kohden. Kunkin asema-kaavan osalta käytettävä miniminormiluku ratkaistaan tapauskohtaisesti siten, että se osuu vaihteluvälille. Liike- ja toimistorakentaminen voi myös sekoittua asuinrakentamisen kanssa samalle kortteli-alueelle. Tällöin määritellään yleensä asuin- ja liiketoimintojen kerrosalojen suhde.¹³ Autopaikkojen määrä jakautuu samassa suhteessa. Taulukossa 2 esitettävä pinta-ala viittaa on asuintalojen kohdalla asuinkerrosalaan ja liike- tai toimistorakennusten kohdalla kerrosalaan.

Työssä tutkittiin normia lieventäviä toimenpiteitä, joilla pysäköintitarvetta voidaan vähentää tai paikkojen käyttöastetta kasvattaa ja siten keventää velvoitetta toteuttaa autopaikkoja. Toimenpiteistä sopivimmat on nostettu taulukkoon 2. Keskitetty pysäköinti nimeämättömillä paikoilla on erittäin tehokas ja monipuolinen toimenpide, jonka ongelmaksi muodostuu yksittäisten täydennysrakennushankkeiden eriaikaisuus sekä olemassa olevat autopaikat ja käytännöt. Keskitetty pysäköinti erillishankkeena on hyvin arvokas investointi, joka aiheuttaa myös hoito- ja ylläpitokuluja jatkuvasti.

Lieventämissä ei ole tutkittu vielä riittävästi, vaan jatkotoimenpiteenä tulee tarkkailla lievennystoimien vaikuttavuutta ja neuvottelutarpeita rakennuttajien ja asukkaiden kanssa. Pyöräpysäköinnin osalta luvussa 0 esitetään pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmaan perustuvat määrä- ja laatutekijät, joilla lievennyksen voi toteuttaa. Lievennetty normi asettaa vaatimuksia myös joukkoliikenteen palvelutasolle, liikenteen palveluiden saatavuudelle sekä laadukkaan jalankulku- ja pyöräliikenteen väyläverkoston toteuttamiselle.

Taulukossa 2 esitetyt lievennykset saadaan laskemalla tontin autopaikat perusskenaarion mukaisella mitoitusluvulla, josta vähennetään lievennyksen mukainen prosenttiosuus. Normia on mahdollista lieventää vyöhykkeellä 1 aina 30 % asti ja vyöhykkeellä 2 aina 20 % asti. Lievennysten myötä vapautuva autopaikkamäärä tarkoittaa tilana n. 23–27 m²/autopaikka, kun ajotila autopaikkarivien välissä on 7 m ja istutusalueita ei lasketa mukaan.¹⁴ Pysäköintipaikan kustannukset vaihtelevat käytetyn ratkaisun ja pysäköinnin tiiveyden mukaan, mutta karkeasti voidaan käyttää seuraavia arvoja pysäköintipaikkojen kustannukseksi¹⁵:

- maantasoon sijoitettu pysäköintipaikka: n. 5 000 €/ap.
- pysäköintikannelle sijoitettu pysäköintipaikka: n. 15 000 €/ap.
- kellariin tai pysäköintitaloon sijoitettu pysäköintipaikka: n. 25–35 000 €/ap.
- kallioluolaan sijoitettu pysäköintipaikka tai robotisoitu pysäköintipaikka: yli 50 000 €/ap.

Esimerkilaskelma

Vyöhykkeelle 1 on suunniteltu toteutettavaksi kerrostalohanke, jonka kokonais-asuinkerrosala on 7 500 k-m². Rakennuttaja päättää toteuttaa kohteeseen laadukasta pyöräpysäköintiä luvun 0 mukaisesti eli 250 pyöräpaikkaa.

Ilman laadukkaita pyöräpaikkoja rakennuttajan tulisi toteuttaa 1 ap./110 k-m² eli ylöspäin pyöristäen 69 autopaikkaa. Nyt rakennuttaja voi vähentää 10 % tästä määrästä eli ylöspäin pyöristettynä toteuttaa 63 autopaikkaa. Kuuden pysäköintipaikan ero vapauttaa tontin pinta-alasta yhteensä muuhun käyttöön noin 138–162 m². Rakennuttaja säästää autopaikoissa 30–90 000 euroa, mikäli pysäköinti toteutettaisiin maantasossa tai pysäköintikannella.

¹³ MRL, asemakaavamerkinnät ja -määräykset: https://www.ymparisto.fi/fi-fi/elinymparisto_ja_kaavoitus/maankayton_suunnittelujarjestelma/ase-makaavoitus

¹⁴ Rakennustieto, Pysäköintialueiden RT-kortti RT 98-11235: <https://kortistot.rakennustieto.fi/kortit/RT%2098-11235>

¹⁵ Jyväskylän kaupungin pysäköintiraportti: <http://www2.jkl.fi/kaavakartat/pysakointi/pysakointiraportti.pdf>

3.4 Pyöräpysäköinnin mitoituksen periaatteet

Kotkan kestävän liikkumisen ohjelmassa on hyväksytty mitoituksen pääperiaatteeksi, että jokaiselle kotkalaiselle tarjotaan mahdollisuus omistaa vähintään yksi polkupyörä ja säilyttää sitä asianmukaisesti. Työssä esitettiin myös laskennallisia arvoja pyöräpysäköintimitoitukselle (taulukko 3).

Taulukko 3: Pyöräpysäköinnin mitoitusluvut

| | |
|---|---|
| Asuinrakennukset | 1 pp / 30 k-m ² |
| Päiväkodit | 1 pp / 90 k-m ² |
| Peruskoulut | 1 pp / 2-3 oppilasta |
| Muut oppilaitokset | 1 pp / 4 opiskelijaa |
| Työpaikat | 1 pp / 3 työntekijää TAI 1 pp / 50 k-m ² |
| Liikunta- ja ulkoilukohteet | 1 pp / 40 kävijää vuorokaudessa |
| Päivittäistavarakaupat alle 2000 k-m ² | 1 pp / 40-50 k-m ² |
| Päivittäistavarakaupat yli 2000 k-m ² | 1 pp / 70-90 k-m ² |
| Tärkeät joukkoliikenteen pysäkit ja asemat | 1 pp / 10 aamuruuhka-ajan nousijaa |

Esitetyt mitoitusluvut kuvaavat taulukossa 2 kuvattua **laadukkaan pyöräpysäköinnin määrän vähimmäisvaatimusta** eli autopysäköintilievennyksen voi saada esitetyillä pyöräpysäköintimäärillä. Lisäksi pyöräpysäköinnin tulee siinä tapauksessa olla laadukasta ja turvallista sekä helposti saavutettavaa. Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman mukaisesti tärkeimmät pyöräpysäköinnin laatutekijät ovat:

- Pyöräpysäköinti on lähellä kohdetta
 - Pyöräpysäköinnin tulee sijaita mieluiten asuinrakennuksessa tai sen välittömässä läheisyydessä. Kävelymatkan suositellaan olevan enintään 30 m, enintään kuitenkin 100 m päässä kohteesta.
- Pyöräpysäköinti on oikeassa paikassa
 - Pyöräpysäköinnin tulee olla käyttäjäystävällisesti sijoitettu kulkusuunnasta tai -suunnista katsottuna lähelle liikenneyhteyksiä. Pyöräpysäköintiin tulee olla sujuva ja turvallinen yhteys katuverkolta.
- Pyöräpysäköinti on helposti käytettävää
 - Pyöräpysäköinnin tulee olla helposti saavutettavissa eikä pyörän pysäköimiseksi pidä joutua kulkemaan rapuja pitkin tai avaamaan raskaita ovia tai portteja.
 - Pyöräpysäköinnin tulee olla runkolukittavaa myös sisätiloissa ja sitä varten tulee varata riittävästi tilaa. Sähköpyörien latauksen tulee olla paloturvallisuus huomioiden mahdollista.
 - Pyöräpysäköinnin osalta tulee huomioida nykyisten polkupyörien monimuotoisuus: löytyy citypyöriä, matkapyöriä, maastopyöriä, tavarapyöriä, fatbikeja, maantiepyöriä ja pyörien perävaunuja.

Tarkemmat ohjeistukset löytyvät pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmasta.

3.5 Yleisten alueiden pysäköinnin periaatteet

Yleisten alueiden pysäköinnin lähtökohtana pysäköintipolitiikan tavoitteiden mukaisesti (luku 3.1) vähentää asukkaiden autojen pitkäaikaista säilyttämistä kaupunkitilassa, mahdollistaa asiointi, vierailu ja matkailu sekä tarjota hyvät olosuhteet ensisijaisesti kestävästi liikkuville tai liikkumiseesteisille. Nykyisin pysäköintiä ohjataan hyvin sattumanvaraisin ohjauskeinoin, joita on ajan myötä muutettu yksittäisissä kohteissa panostamatta riittävästi pysäköinnin kokonaisuvaan. Näin on syntynyt tilanteita, joissa pysäköinti voi olla maksullista kadun toisella puolella ja täysin ilmaista toisella puolella. Nämä epäjatkuvuuskohdat ohjaavat käyttästeen epätasaiseen kuormittumiseen ilmaisille paikoille ja hidastavat vaihtuvuutta. Aikarajoituksissa on paljon variaatiota ja tiiviissä keskustamaisessa ympäristössä pysäköintikiekon käyttövelvollisuudella osoitettu aikarajoitus ei ole tehokkain pysäköinnin tehokkaan kierron ja erilaisten palveluiden käytettävyyden kannalta. Maksullisen pysäköinnin reuna-alueilla tulisi olla yhtenäisesti aikarajoitettua pysäköintitilaa, jottei reuna-alueiden pysäköinti siirry ilmaisille paikoille aiheuttaen epätasaista kuormitusta.

Työssä esitetään seuraavia kärkitoimenpiteitä yleisten alueiden pysäköinninohjaukselle:

Vyöhykkeen 1 kärkitoimenpiteet:

- Kaikki pysäköinnille sallitut katuosuudet ja kaupungin hallinnoimat pysäköintialueet osoitetaan maksulliseksi maksullisen pysäköinnin lisäkilvellä (H20). Maksullisuudella varmistetaan pysäköintipaikkojen tehokas kierto ja paikkojen saatavuus korkean kysynnän aikoina. Maksujen tasoa ja maksujen progressiivista nousua sekä maksullisuuden voimassaoloaikaa tulee selvittää erikseen alueellisissa pysäköinti- tai liikenteenohjaussuunnitelmissa.
- Liikkumiseesteisten pysäköintipaikkojen riittävä määrä varmistetaan erityisesti kaupungin palveluiden sekä tärkeiden kaupallisten palveluiden yhteydessä. Lisäämistarpeisiin reagoidaan ketterästi.
- Katuosuuksien suunnittelussa painotetaan jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen edellytyksiä katutilan uudelleenjaon osalta. Kadunvarsipysäköintiä vähennetään siellä, missä se helpottaa kestäviä kulkutapoja (mm. annetaan tilaa pyöräkaistoille tai joukkoliikenteen pääpysäkeille).
- Riittävä osa kadunvarsipaikoista osoitetaan pyöräpysäköinnille alueilla, joilla pyöräliikenne sijoittuu ajoradalle.
- Huolehditaan siitä, että pysäköintipaikkoja on riittävästi asiointia, vierailua tai matkailua varten. Käyttöasteet tasataan siten, että kävelymatka on keskimäärin enintään 250 m kohteesta. Riittävyys varmistetaan säännöllisesti toistettavilla käyttöastetutkimuksilla.
- Selvitetään asukaspysäköintitunnuksen käyttöönottoa keinona mahdollistaa pysäköinti alueilla, joilla tonteilla pysäköinti on hyvin vaikeaa. Tunnuksella voidaan hallita pysäköintiä erityisesti vyöhykkeen 1 katuverkolla.
- Selvitetään vähäpäästöisen ajoneuvon lisäkilven (H12.13) tarvetta pysäköinninohjauksen keinona vähentää liikenteen päästöjä.
- Pysäköinninvalvontaa kohdennetaan vyöhykkeelle 1 ja erityisesti pelastusteillä pysäköintiin, liikkumiseesteisten pysäköintipaikkojen asiattomaan käyttöön sekä sellaiseen pysäköintiin, joka haittaa tai estää kestävien kulkutapojen käyttämistä.
- Liikenteenohjausta ja reittejä keskeisiin pysäköintilaitoksiin (toistaiseksi vain Toriparkki) kehitetään kestävien kulkutapojen ehdoilla. Ohjauksessa panostetaan laitosten reaaliaikaiseen käyttöasteseurantaan ja uudelleenreititykseen turhan ajamisen vähentämiseksi.

Vyöhykkeen 2 kärkitoimenpiteet:

- Pääosa pysäköinnille sallituista katuosuuksista ja kaupungin hallinnoimista pysäköintialueista muutetaan aikarajoitetuiksi. Aikarajoitukset osoitetaan pysäköintiajan alkamisen osoittamisvelvollisuutta osoittavalla lisäkilvellä (H19). Pysäköintiajat ja poikkeamat tulee selvittää erikseen.
- Liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen riittävä määrä varmistetaan erityisesti kaupungin palveluiden sekä tärkeiden kaupallisten palveluiden yhteydessä. Lisäämistarpeisiin reagoidaan ketterästi.
- Katuosuuksien suunnittelussa painotetaan jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen edellytyksiä katutilan uudelleenjaon osalta. Kadunvarsipysäköintiä vähennetään siellä, missä se on välttämätöntä kestävien kulkutapojen edellytysten turvaamiseksi (esim. pyörätie ei mahdu katutilaan ja pyöräkaista vaatisi pysäköintipaikkojen poiston vähintään toiselta puolelta).
- Huolehditaan siitä, että pysäköintipaikkoja on riittävästi asiointia, vierailua tai matkailua varten. Käyttöasteet tasataan siten, että kävelymatka on keskimäärin enintään 150 m kohteesta. Riittävyys varmistetaan säännöllisesti toistettavilla käyttöastetutkimuksilla.
- Liikenteenohjausta toistaiseksi vähäkäyttöisille pysäköintikentille kehitetään.
- Pysäköinninvalvontaa kohdennetaan erityiskohteisiin ja tarpeen mukaan muille alueille.
- Yhteistyötä taloyhtiöiden, kaupallisten toimijoiden ja kaupungin hallinnoimien pysäköintipaikkojen tai piha-alueiden kanssa lisätään yhtenäisten käytäntöjen varmistamiseksi, alueiden tehokkaan käytön lisäämiseksi ja etenkin keskeisten alueiden käyttötarkoituksen muuttamiseksi matalatehoista pysäköintiä hyödyllisempään käyttöön.

Vyöhykkeen 3 kärkitoimenpiteet:

- Katuosuuksilla varmistetaan yhtenäiset käytännöt asuinalueittain. Pysäköintiä ei rajoiteta ilman erityistä tapauskohtaista harkintaa. Pysäköintiä voidaan rajoittaa aikarajoituksilla liikunta-, virkistys- tai muiden kohteiden läheisyydessä, jos niillä on odotettavissa pysäköinti-ongelmia. Pysäköinti voidaan kieltää kapeilla katuosuuksilla, kunnossapidon helpottamisen vuoksi tai muista oleellisista syistä.
- Liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen riittävä määrä varmistetaan erityisesti kaupungin palveluiden sekä tärkeiden kaupallisten palveluiden yhteydessä. Lisäämistarpeisiin reagoidaan ketterästi.
- Katuosuuksien suunnittelussa mahdollistetaan turvallinen jalankulku ja pyöräliikenne.
- Huolehditaan siitä, että pysäköintipaikkoja on riittävästi asiointia, vierailua tai matkailua varten lähinnä erityiskohteiden läheisyydessä.

3.6 Pysäköinti erityiskohteissa

Tässä työssä ei oteta kantaa pysäköinnin erityiskohteiden ratkaisuihin tai muihin yksityiskohtaisiin kohteisiin eikä pysäköintiin yleisillä alueilla, jotka eivät ole kaupungin hallinnoimia. Muutamia erityiskohteita on kuitenkin syytä mainita. Erityiskohteet on käyty alla läpi oheisen numeroidun järjestyksen mukaisesti. Kohteet on esitetty kartalla kuvassa 11.



Kuva 11: Erityiskohteet kartalla

Liityntäpysäköinti

Linja-autojen kaukoliikenne, Kotkansaari (kohde 5)

Pysäköintipaikkoja on Katariinan torilla linja-autoaseman yhteydessä. Torille pysäköivät todennäköisesti myös lähiasukkaat. Linja-autoaseman on suunniteltu siirtyvän Keskuskadun päähän, lähiliikenteen linja-autoaseman yhteyteen, jolloin asiakkaat otetaan kyytiin Kotkan torin kohdalla. Jatkosuunnittelussa on selvitettävä, voidaanko liityntäpysäköintiä sijoittaa osittain Toriparkin yhteyteen ja miten saattoliikenteen odotuspaikat järjestetään.

Linja-autojen kaukoliikenne (Kotka–Helsinki), Sutela (kohde 1)

Sutelan linja-autopysäkin luona sijaitsevat liityntäpaikat ovat erittäin käytettyjä ja paikkojen määrä on koettu riittämättömäksi. Liityntäpaikkoja on sekä Helsingin että Lappeenrannan suunnan pysäkkien tuntumassa moottoritien kummallakin puolella, n. 300 m etäisyydellä toisistaan. Lisäpaikkojen järjestämiselle on tarvetta, mutta tilanpuutetta on ainakin Helsingin suunnalla. Sen sijaan moottoritien eteläpuolen liityntäpysäköintialuetta voidaan selvästi laajentaa.

Rautatieliikenne, Kyminlinna (kohde 2)

Kyminlinnan seisakkeen luona on muutamia liityntäliikenteen autopaikkoja. Määrä on riittämätön, mutta tilaa laajennukselle historiallisen linnoituksen ja radan välissä ei ole. Paikoitusaluetta on suunniteltu radan toiselle puolelle, mutta seisakkeen luona ei ole radan ylitystä tai alitusta jalankulkijoille.

Rautatieliikenne, Kotkansaari ja Kotkan satama (kohde 4)

Henkilöjuna liikenteen pääte pysäkki ”Kotkan satama” sijaitsee Kantasatamassa. Tarvittavat liityntäliikenteen autopaikat puuttuvat. Paikoitukselle ei ole seisakkeen vieressä tilaa koska junaradan kummallakin puolella on katualueita ja seisake on hyvin lähellä rantaa. Rautatieliikenteen liityntäpaikat liittyvät laajemmin Kantasataman alueen rakentamiseen (ks. Kantasataman pysäköinti).

Saaristoliikenteen ja veneilijöiden liityntäpysäköinti

Kuusisen saari, saariston yhteysalueen satama-alue (kohde 8)

Saaristoon suuntaavan yhteysalueen laituri sijaitsee pienellä Kuusisen saaren satama-alueella. Alueelle ajetaan aallonmurtajalla sijaitsevaa tietä pitkin. Satama-alueita ei voi laajentaa koska se rajautuu vesialueeseen sekä kansalliseen kaupunkipuistoon. Saarella sijaitsee myös kalastajien ja meripelastajien tukikohta sekä suosittu kalakauppa ja ravintola, jonne usein saavutaan autolla. Saaristoliikennettä käyttävät ovat toivoneet pitkäaikaisia pysäköintipaikkoja viettäessään pitkiä aikoja saaristossa sijaitsevilla asunnoillaan. Saareen viedään yleensä runsaasti tavaraa, jolloin pidetään välttämättömänä päästä autolla lähelle yhteysalusta. Kuusisen saari ja aallonmurtaja ovat suosittuja virkistysalueita, jonne tullaan autolla.

Sapokan pienvenesatama (kohde 6)

Myös Sapokasta liikennöidään lähisaariin sekä vuoroveneliikennettä että taksiveneillä. Sapokassa on kahviloita, ravintoloita, akvaariotalo Maretarium ja jäätelökioski. Laituriin saapuu ajoittain silakkaa myyvä kalastusvene. Alueella on pieni tori sekä pitkäaikaiselle pysäköinnille tarkoitettua paikoitus-alueita. Alue on suosittu virkistysalue. Talvikautena pysäköintialueella on runsaasti tilaa, mutta kesäkuukausina tila ei tahdo riittää. Autoilijat pyrkivät kuitenkin pysäköimään pienvenelaitureiden luokse, eli pysäköintialue on pienveneilijöille toissijainen. Ensisijainen paikka on oman laiturin vieressä. Alueen ollessa täyteen pysäköityä leviää pysäköinti lähikaduille ja erityisesti kapealle Tallinnankadulle, joka varsinkin kesäisin on erittäin liikennöity. Tallinnankadun vieressä ei ole pyörätietä, joten kadulla on ahdasta pysäköityjen autojen, liikkuvien autojen ja pyöräilijöiden kesken. Sapokan yhteydessä on Sapokan vesipuisto, joka on kansallisesti merkittävä, Kotkan tunnetuin puisto. Puistoon tulee ajoittain myös turistibusseja, jotka myös pysäköivät Tallinnankadulle. Jalankulkuliikenne Sapokan kautta on kesäisin erittäin vilkasta.

Meriniemen pienvenesatama ja vierasvenesatama (kohde 7)

Sapokan yhteydessä sijaitsee Kotkan Pursiseuran hallinnoima venesatama-alue, jolla sijaitsee vierasvenesatama, kahvila, ravintola, sauna ja talviuintipaikka. Alueella on pursiseuran toimintaa kuten tapahtumia, kilpailuja, kursseja ja harjoituksia. Alueen halki kulkee erittäin suosittu ulkoilureitti, jolla on runsaasti jalankulkijoita ja jonkin verran pyöräilijöitä. Venepaikkoja on noin 200 kpl. Alueelle suuntaava ajoneuvoliikenne ja jalankulkureitti ovat samalla kapealla väylällä ja sillalla. Kesäkuukausina alueen pysäköintiä on aikarajoitettu, mikä on herättänyt paljon keskustelua. Veneilijät toivovat voivansa jättää auton tarvittaessa useammaksi päiväksi pysäköintialueelle. Auton vieminen kauemmas laituri-alueelta koetaan liian hankalana. Aikarajoitus on mahdollistanut asiakasliikenteen ja muun liikenteen alueelle ja ilman rajoituksia paikat olisivat todennäköisesti aina täynnä. Autoja on pysäköityä myös puistoalueelle tai virkistys-, huolto- ja pelastusreiteille. Tehostettu pysäköinnin valvonta on parantanut pysäköintitilannetta.

Kantasataman alueen pysäköinti (kohde 3)

Entiselle satama-alueelle on rakentamassa uutta kaupunkitilaa. Alueella on tällä hetkellä Merikeskus Vellamo, mutta vuoteen 2023 mennessä alueelle on tulossa myös merkittävä tapahtumakeskus sekä ammattikorkeakoulu Xamk, jossa liikkuu tuhansia opiskelijoita ja työntekijöitä. Muita alueen

hankkeita ovat laivaliikenteen matkustajaterminaali sekä veneiden huolto-, säilytys- ja vieraslaituri-toiminta. Aluetta halutaan kehittää viihtyisäksi ja houkuttelevaksi kaupunkialueeksi ja alueelle on kaavoitettu liikekeskus, joka todennäköisesti ei toteudu lähitulevaisuudessa. Alueen pysäköintiä on suunniteltu toteutettavaksi pysäköintilaitoksiin, mutta liikekeskuksen jäädessä toteutumatta ei suunniteltu pysäköintijärjestelmä myöskään toteudu. Mikäli toteutettava pysäköintialue osoittautuu riittämättömäksi, lähialueiden kadut sekä Merikeskus Vellamon pysäköintialue täyttyvät tapahtumakeskuksen ja opiskelijoiden autoilla. Lähikatujen asukaspysäköinti sijoittuu pitkälti kadunvarsipaikoille. Alueelle kaavillaan lisää rakentamista ja hankkeita, joiden pysäköintitarpeet on huomioitava tulevaisuudessa.

3.7 Toimenpidesuosituksset

Pysäköintipolitiikka on laadittu hyvin tiiviissä tahdissa n. seitsemässä kuukaudessa, kun sellaisen laatimiseen vuorovaikutteisesti voi mennä vuosia. Sen takia työssä on keskitytty erityisesti tärkeimpien linjausten, tavoitteiden ja toimintamallien määrittelyyn tarkkojen toimenpiteiden sijaan. Tässä luvussa esitellään aihioita suositelluiksi jatkotoimenpiteiksi Kotkan kaupungille, jotta pysäköintipolitiikka saadaan vietyä käytäntöön ja jalkautettua konkreettisesti kaupunkisuunnittelussa, katusuunnittelussa ja rakentamisessa. Jatkotoimenpiteitä on esitetty karkeasti toteutusjärjestyksessä, mutta tarkka toteutuspolku on määritettävä erikseen.

Toimenpidesuosituksset:

1. Pysäköinnin käyttöastetutkimus

Tutkitaan erityisesti vyöhykkeiden 1 ja 2 yleisten alueiden pysäköintipaikkojen käyttöastetta eri vuodenaikoina, viikonpäivinä ja kellonaikoina. Näin saadaan kattava kuva pysäköintipaikkojen käytöstä ja tarpeesta sekä kysynnän alueellisesta ja ajallisesta jakautumisesta. Tutkimus on hyödyllinen lähtötieto useimmille toimenpiteille. Tutkimus voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti mm. drone-kuvauksilla ja aineiston tulkinnan automatisoinnilla. Esitämme drone-kuvauksien toteuttamista vähintään muutaman kerran vuodessa.

Käyttöastetutkimuksia kannattaa kuitenkin täydentää pysäköintilaitosten, katettujen pysäköintialueiden ja tontilla vaikeasti havaittavien pysäköintialueiden osalta esim. pysäköinnintarkastajien tai opiskelijoiden suorittamilla käsinlaskennoilla sekä porttilaskureilla.

2. Pysäköinnin ohjauskeinojen määrittäminen

Määritetään vyöhykkeen 1 osalta maksullisuuden voimassaoloaika, maksujen tasot ja progressio. Määritetään keinot maksullisuuden perimiseen ja selvitetään pysäköintisovellusten käyttöönottoa tai käytön laajentamista. Työ kannattaa tehdä vuorovaikutteisesti kaupallisten toimijoiden ja asukkaiden kanssa mahdollisimman suuren hyväksyttävyyden varmistamiseksi. Aiemman kaksiportaisen maksullisuuden sijasta suosittelemme maksullisuuden yhtenäistämistä, mutta samalla selvittämään maksullisuuden progressiivisuutta (esim. ensimmäinen 30 min ilmainen tai taksan nouseminen pysäköintiajan pidentyessä).

Vyöhykkeen 2 osalta on tarpeen selvittää aikarajoitusten voimassaoloaika, pituus ja poikkeustilanteet. Myös vyöhykkeiden 1 ja 2 rajat on syytä tarkastella huolellisesti, jotta ohjauskeinojen muutos on looginen ja ymmärrettävä.

3. Asukaspysäköintitunnus

Asukaspysäköintitunnus on käytössä useassa suuressa kaupungissa, joissa pysäköintitilaa tonteilla ei tahdo olla saatavilla tarpeeksi. Asukaspysäköintitunnuksella voidaan tietyn ehdoin sallia pysäköinti katuverkolla, vaikka se muuten olisi kielletty. Etenkin vyöhykkeellä 1 voi olla perusteltua selvittää asukaspysäköintitunnuksen käyttöönottoa esim. vaihteittain tai pilottikohteiden myötä. Selvityksessä tutkitaan asukaspysäköintitunnusjärjestelmän mahdollisuudet, vaikutukset, mahdollinen toteutustapa ja siitä vastuulliset organisaatiot sekä järjestelmän perustamis- ja ylläpitokustannukset. Selvitys on syytä toteuttaa yhteistyössä asuntoyhtiöiden ja asukkaiden kanssa hyväksyttävyyden ja järkevän kustannustason varmistamiseksi. Asukaspysäköintitunnuksen kausihinta kannattaa perustaa mieluum-

min lyhyemmille kausille kuin vuosikohtaisesti katuverkon kuormittamisen minimoimiseksi. Pitkät kausimaksut kannustavat pitämään autoa katuverkolla vaikkei tarvetta olisi sikaan. Hinnoittelu voidaan säätää edullisemmaksi esim. nolla- tai vähäpäästöisille autoille (vrt. esim. Helsingin asukaspysäköintitunnus¹⁶).

4. Alueelliset pysäköintisuunnitelmat

Alueellisilla pysäköintisuunnitelmissa voidaan tarkentaa yleissuunnitelmatasoisesti pysäköintipaikkojen määrää, sijaintia ja ohjauskeinoja yleisillä alueilla. Vyöhykkeen 1 osalta esitämme koko vyöhykkeen pysäköintisuunnitelmaa toteutettavaksi kerralla. Suunnitelmissa voidaan osoittaa kadunvarret, joilla pysäköinti voidaan ylipäätään sallia, sekä osoittaa näille vyöhykkeen periaatteet huomioiden (luku 3.5) tarkemmat ehdot. Suunnitelmissa voidaan osoittaa liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen määrä ja sijoittelu, mahdolliset sähköautojen latauspaikat tai vähäpäästöisten autojen pysäköintipaikat, pyöräpysäköintipaikat, jakelu- tai huoltoliikenteen purku- tai saattopaikat jne. Myös poikkeukset vyöhykkeen peruserätyksistä osoitetaan alueellisissa suunnitelmissa.

Pysäköintisuunnitelmien yhteydessä tai jälkeen voidaan laatia myös tarkemmat liikenteen ohjaussuunnitelmat, joissa kuvataan tarkasti liikennemerkkien sijoittelu ja merkkien sisältö (ml. lisäkilvet) sekä ajoratamerkinnot. Pysäköinti- tai liikenteenohjaussuunnitelmiin voidaan yhdistää myös muiden kulkutapojen ratkaisuja tai ohjaustarpeita.

5. Pysäköintipaikkojen vapaaksi ostaminen

Moni kaupunki on antanut taloyhtiöille mahdollisuuden omistamiensa pysäköintipaikkojen vapaaksi ostamiseen kiinteään tai indeksiin sidottuun hintaan. Tähän on usein sidottu ehdoksi kohteen sijainti riittävän lähellä ko. paikkoja. Vapaaksi ostoa käytetään tapauksissa, joissa muutoin ei ole mahdollista sijoittaa riittävää määrää pysäköintipaikkoja tontille. Tyypillisesti paikat ovat olleet ulkoalueilla yhdessä tasossa (esim. kaupungin omistama asfaltoitu aukea tai hiekkakenttä vailla muuta käyttötarkoitusta), mutta sitä voidaan hyödyntää myös pysäköintilaitoksissa tai yksityisillä alueilla. Selvitettäviä asioita ovat ainakin kaupungin nykyisen paikkavarannon tila ja sijainnit, uusien paikkojen toteuttamisen mahdollisuudet, toimenpiteen hyödynnettävyys uusien rakennettavien kohteiden yhteydessä sekä toimintamallin kustannukset ja vastuullinen organisaatio.

6. Kokeilu- ja pilottihankkeet sekä muut toimenpiteet

Useita toimenpiteitä on suositeltavaa kehittää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa erityisesti hyväksyttävyyden ja avoimen keskustelun vuoksi. Pieniä ja helpommin järjestettäviä toimenpiteitä voidaan kokeilla joko alueellisesti tai valitun yhteistyökumppanin kanssa. Erilaisia kokeilujen kautta edistettäviä toimenpiteitä yllä mainittujen toimenpiteiden lisäksi ovat mm.

- o olemassa olevien asunto-osakeyhtiöiden pysäköintialueiden tehokkuuden lisääminen lisäämällä yhteistyötä kaupungin ja naapuriyhtiöiden kanssa, selvittämällä niimeämättömien paikkojen toteuttamista
- o erilaisten pysäköinnin maksamissovellusten kehittäminen yhdessä kaupungin alueella käytettävien muiden sovellusten kanssa (mm. joukkoliikenne, kaupunkipyörät, autonvuokraus)

¹⁶ Helsingin kaupunki: Vähäpäästöisten autojen pysäköintitunnuksen alennus. https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/pysakointi/vahapaastoisten_alennus

- yhteistyön kehittäminen yhteiskäyttö- tai vuokra-autojen palveluntarjoajien kanssa
- asukasvuorovaikutuksen lisääminen esim. asukasraatien avulla sekä positiivisen viestinnän kehittäminen
- yhteistyön kehittäminen rakennuttajien ja isännöitsijöiden kanssa yhteisten päämäärien saavuttamiseksi
- mitoitusnormin määrittäminen muissa toiminnoissa ja tässä työssä päätettyjen normien ja erityisesti niiden lievennyksien päivittäminen tarvittaessa esim. sidottuna joukkoliikenteen tai palveluiden läheisyyteen ja jalankulun tai pyöräliikenteen hyödynnettävyyteen
- sähkö- ja pistokehybridiautojen latauspaikkojen toteuttaminen katuverkolle yhteistyössä Kotkan Energia Oy:n tai muiden vastaavien toimijoiden kanssa



4. YHTEENVETO

Kotkan pysäköintipolitiikka vie kaupunkia Kotkan kaupunkistrategian ja kestävän liikkumisen ohjelman viitoittamalla polulla kohti **upean elinympäristön Kotkaa** helpottaen kaupunkilaisten hyvinvointia lisääviä valintoja, edistäen kestävästä kehitystä ja lisäten vetovoimaa. Pysäköintipolitiikka on yksi neljästä kestävän liikkumisen ohjelman alla laadittavasta kulkutapakohtaisesta kehittämissuunnitelmasta pyöräliikenteen, joukkoliikenteen sekä jalankulun ja esteettömyyden ohella. Alkujaan samassa yhteydessä oli tarkoitus miettiä myös autoliikennettä laajemmin, mutta työn keskittyminen pysäköintiin oli tarkoituksenmukainen ja looginen valinta.

Pysäköintipolitiikan kannalta kaksi keskeistä aihealuetta ovat pysäköinnin mitoitus osana kaavoitusprosesseja ja kaupunkisuunnittelua sekä pysäköinnin ohjauskeinojen määrittely kaupungin hallinnassa olevilla yleisillä alueilla. Järkevällä pysäköinnin mitoituksella pyritään tiivistämään yhdyskuntarakennetta, tekemään asuntorakentamisesta edullista ja luomaan kaupunkia, jossa auton omistaminen ei ole välttämätöntä. Tehokkailla pysäköinnin ohjauskeinoilla taas voidaan parantaa tiiviiden keskusta-alueiden elinvoimaisuutta nopealla pysäköinnin kierrolla, lisätä pysäköinnin johdonmukaisuutta, selkeyttä ja läpinäkyvyyttä, helpottaa kestävien kulkutapojen ja liikkumisesteisten liikkumismahdollisuuksia sekä vähentää autoliikenteestä aiheutuvia haittoja.

Työssä nostetut tärkeimmät toimenpiteet ovat pysäköintivyöhykkeiden ja pysäköintinormien määrittely sekä pysäköinnin maksullisuutta ja aikarajoitusta koskevien periaatelinjausten selkeyttäminen. Työ ei kuitenkaan ole valmis, vaan jatkotoimia tarvitaan pysäköintipoliittisten tavoitteiden jalkauttamiseksi ja kohdentamiseksi oikeilla menetelmillä oikeisiin paikkoihin. Toimenpidesuosituksista merkittävimpiä ovatkin maksullisen ja aikarajoitetun pysäköinnin tarkentaminen sekä alueellisten pysäköintisuunnitelmien toteuttaminen.