

Mikkelin kantakaupungin pysäköinnin
kehittämisperiaatteet

Päiväys 25.9.2025

Laatija

Tarkastaja [Tarkastaja]

Projektinumero

25.9.2025

Sisällysluettelo

Mikkelin kantakaupungin pysäköinnin kehittämisperiaatteet	1
1 Taustatiedot	4
1.1 Tilaaja	4
1.2 Tekijät.....	4
2 Työn taustat ja tavoitteet	4
2.1 Työn lähtökohdat.....	4
2.2 Työn tavoitteet	5
2.3 Tarkastelualueen ja tilastollisten analyysien rajaukset	7
3 Pysäköinnin nykytilanne	9
3.1 Johdanto.....	9
3.2 YKR-analyysit	11
3.2.1 Mikkelin kantakaupungin väestönkehitys	12
3.2.2 Työpaikat	14
3.2.3 Autonomistuksen kehitys	16
3.2.4 Liikkumisen kestävyysmurros ja vaihtoehtoiset käyttövoimat	19
3.3 Pysäköinnin nykytila Mikkelin kantakaupungissa	22
3.3.1 Pysäköintikohteet ja kapasiteetti	22
3.3.2 Pysäköinnin käyttöaste nykytilanteessa	24
3.3.3 Pysäköinnin hallinta	27
3.3.4 Kokemuksia muista kaupungeista	27
3.4 Pysäköinnin käyttäjätarpeet ja -kokemukset	30
3.4.1 Kyselyt, yleistä	30
3.4.2 Asukaskyselyn lähtökohdat ja tulokset	31
3.4.3 Kysely yrityksille ja isännöitsijöille	35
3.4.4 Kyselyiden yhteenveto	36
3.4.5 Sidosryhmähaastattelut.....	39
4 Muuttuvan toimintaympäristön vaikutukset pysäköintiin	42
4.1 Skenaariomenetelmä ja toimintaympäristön muutokset	42



25.9.2025

4.2	Mikkelin kantakaupungin ja pysäköinnin mahdollisia kehityspolkuja ...	44
4.2.1	Skenaario1: hiipuva keskusta	45
4.2.2	Skenaario2: sinnittelevä keskusta	47
4.2.3	Skenaario3: kestävä keskusta	48
4.2.4	Skenaario4: kehittyvä keskusta	50
4.3	Skenaarioiden vaikutusten arviointi ja tarkastelun johtopäätökset	51
5	Pysäköinnin kehittämisen vyöhykkeet ja periaatteet	55
5.1	Kantakaupungin pysäköinnin kolme kehittämisvyöhykettä	55
5.1.1	Ydinkeskusta	56
5.1.2	Keskustan kehä	57
5.1.3	Vapaa-ajan vyöhyke	58
5.2	Pysäköinnin kehittämisen periaatteet	58
5.2.1	Kehittämisperiaatteiden muodostaminen	58
5.2.2	Vyöhykekohtaiset kehittämisperiaatteet	60
5.2.3	Kehittämisperiaate 1: Pysäköintikapasiteetti	61
5.2.4	Kehittämisperiaate 2: Luvanvarainen pysäköinti	63
5.2.5	Kehittämisperiaate 3: Pysäköinnin aikarajoitteet	64
5.2.6	Kehittämisperiaate 4: Pysäköinnin hinnoittelu	66
5.2.7	Kehittämisperiaate 5: Pysäköinnin opastus ja informaatio	67
5.2.8	Kehittämisperiaate 6: Pysäköintialueiden kunnossapito	68
5.2.9	Kehittämisperiaate 7: Sähköautojen lataus	69
5.2.10	Kehittämisperiaate 8: Pyöräpysäköinti	71
5.3	Suositukset jatkotoimenpiteiksi	72
Liite 1:	Asukaskyselyn vastausten koonti vyöhykkeittäin	76



25.9.2025

1 Taustatiedot

1.1 Tilaaja

Mikkelin kaupunki

Topiantti Äikäs, maankäyttöjohtaja

1.2 Tekijät

Sitowise Oy

Linnoitustie 6 D, 02600 Espoo

Tapani Touru, Venla Salomaa, Reeta Nykänen, Jussi Lassila

2 Työn taustat ja tavoitteet

2.1 Työn lähtökohdat

Työn keskeisinä lähtökohtina toimivat Mikkelin olemassa olevat kehityssuunnitelmat: Mikkelin kaupunkistrategia, Mikkelin kasvuohjelma ja kantakaupungin osayleiskaava 2040, jotka ohjaavat kaupungin suunnittelua kohti elinvoimaista, kestävästi kehittyvää, viihtyisää ja turvallista Mikkeliä. Kaupunkistrategiassa huomioidaan Mikkelin hiilineutraalisuustavoite kestävässä liikennneratkaisuissa, edistetään alueen yrittäjyyttä ja työllisyyttä sekä taataan kaupunkilaisille saavutettava palvelurakenne ja -tarjonta sekä edistetään esteettömän ja turvallisen arkiympäristön rakentumista. Tarkemmassa toimenpideohjelmassa tavoitteeksi on asetettu muun muassa toimiva joukkoliikenne, kevyenliikenteen reittien turvallisuus ja kunnossapito, kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laadinta sekä liikenneympäristön turvallisuuden ja esteettömyyden parantamistoimenpiteiden toteuttaminen.

Kantakaupungin osayleiskaavan keskeisinä tavoitteina on parantaa asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia sekä edistetään elinkeinojen hyvinvointia ja kaupungin elinvoimaa. Yleiskaavan ratkaisuilla edistetään ekologisista ja ekotehokkaita liikkumatapoja.



25.9.2025

Keskeisiä kasvusuuntia ja yhdyskuntarakenteen eheyttä edistäviä kaupunkikehittämisalueita ovat muun muassa Satamalahden alue, Veturitallit ja Puhistamo. Kehityskohteissa ensisijaisena tavoitteena on toteuttaa keskitetty pysäköinti, jolloin voidaan tehokkaasti hyödyntää pysäköintikapasiteettia muun muassa vuorottaispysäköinnissä. Uusien alueiden pysäköintiratkaisuissa on erityisen tärkeää huomioida alueelliset erityispiirteet pysäköinnin hallinnassa, jotta vältetään haitallinen vaikutus olemassa olevan kaupunkirakenteen pysäköintiin, esimerkiksi Satamalahden rakentuessa vaikutus ydinkeskustan pysäköintiin.

Mikkelin ilmasto-ohjelman 2022–2035 mukaan tieliikenne on Mikkelin suurin yksittäinen päästölähde. Keskeistä ohjelmassa onkin puolittaa liikenteen kasvihuonepäästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Ilmasto-ohjelmassa on määritetty sekä autoliikenteen vähentämistä ja muiden kulkutapojen edistämistä sekä vaihtoehtoisten käyttövoimia koskevia toimenpiteitä. Toimiin on määritetty muun muassa pysäköintinormien päivittäminen tukemaan kestävästä liikkumisesta sekä uudistetaan pysäköintitariffeja siten, että vähäpäästöisille ajoneuvoille annetaan maksualennus.

Yllä esitettyjen olemassa olevien suunnitelmien tavoitteiden saavuttamisessa on pysäköinnillä keskeinen rooli. Toimiva ja resurssitehokas pysäköinti takaa keskustan työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuuden ja elinvoimaisen Mikkelin keskustan.

2.2 Työn tavoitteet

Mikkelin kaupungin tavoitteena on kehittää aktiivisesti keskusta-alueita, ja pysäköintiin liittyvät kysymykset nousevat esille toistuvasti. Pysäköinnin mitoitus on tarkasteltu osana kantakaupungin osayleiskaavoitusta vuonna 2019, jonka pohjaksi on laadittu pysäköintiselvitys vuonna 2015. Tällä hetkellä kantakaupungin alueella on sekä maksullisia ja aikarajoitettuja pysäköintipaikkoja että vapaata pysäköintiä ilman rajoituksia. Kantakaupungin alueelle on toteutettu pysäköintilaitoksia sekä hyödynnetty väliaikaisesti tyhjillään olevia tontteja pysäköinnin tarpeisiin. Keskustaan on toteutettu esteettömiä pysäköintipaikkoja tarpeen mukaan. Keskustassa on myös otettu käyttöön uusia mobiilimaksamisen tapoja. Pysäköinnin uudistuksiin on



25.9.2025

opastettu resurssien mahdollistamalla tavalla. Tarpeisiin on usein reagoitu niiden ilmetessä.

Keskustan maankäytön kehittämisen ja kaavoituksen tueksi kaivataan tämän päivän ja tulevaisuuden tarpeet huomioivaa pysäköintipolitiikkaa, joka mahdollistaa keskustan kehittämisen viihtyisänä ja houkuttelevana kohteena sekä samanaikaisesti vastaa pysäköinnin tarpeisiin tarkoituksenmukaisesti. Pysäköintipolitiikka edistää arjen toimivuutta ja lisää pitkäjänteisyyttä keskustan kehittämiseen. Pysäköintiä tulee tarkastella osana liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kokonaisuutta sekä tunnistaa erityyppisten ratkaisujen vaikutukset lyhyellä ja pitkällä aikajänteellä. Keskeistä on kehittää pysäköintiä siten, että se tukee keskustan elinvoimaa ja saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla. Suomen suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa sekä kaupunkiseuduilla pysäköintistrategioiden laatimiseen on jo pitkät perinteet. Säännöllisin väliajoin päivitettävissä pysäköintistrategioissa- periaatteissa ja politiikoissa voidaan nostaa esille pysäköintiin liittyviä ajankohtaisia näkökulmia.

Tämän työn yhtenä tavoitteena on ollut kuvata tunnuslukujen avulla pysäköinnin kehittämiseen oleellisesti kytkeytyvä nykytila ja siten päivittää vuonna 2015 laadittu pysäköintiselvitys. Lisäksi on ollut tavoitteena tunnistaa pysäköintiin liittyviä toimintaympäristön muutoksia ja asiakastarpeita sekä määrittää niiden pohjalta pysäköinnin kehittämisen periaatteita. Selvityksessä on huomioitu monipuolisesti Mikkelin kantakaupungin kehittämiseen kytkeytyviä suunnitelmia ja tavoitteita. Keskeisen osan työtä on muodostanut vuorovaikutus, jonka avulla on voitu tunnistaa eri käyttäjäryhmien pysäköintitarpeet sekä nykytilaan liittyvät haasteet. Monipuolisesti kerättyä ja analysoitua tietopohjaa on yhdistetty tulevaisuuden kehitysnäkyymiin ja tavoitteeseen. Pysäköinnin kehittämisen periaatteet on määritetty siten, että ne palvelevat nykytilanteen haasteiden ratkaisua ja tulevaisuuden suunnitelmien toteutumista.

Tämän lopputuloksena on määritetty Mikkelin kantakaupungin pysäköinnin kehittämisen periaatteet, jotka muodostavat lähtökohtia pysäköintiin liittyvälle tarkemmalle suunnittelulle, selvittämiselle ja päätöksenteolle. Työssä määritettyjen



25.9.2025

pysäköinnin kehittämisen periaatteiden pohjalta tarkentuva työ määrittää kokonaisuutena Mikkelin kantakaupungin pysäköintipolitiikan. Periaatteet määrittävät teemat ja suunnan, joihin Mikkelin kaupungin asumisen ja toimintaympäristön palvelualue voi tukeutua. Yksityiskohtaiset päätökset, esimerkiksi pysäköintimaksujen suuruudesta ja pysäköintinormin päivittämisestä tehdään erikseen.

2.3 Tarkastelualueen ja tilastollisten analyysien rajaukset

Työn lähtökohtana on tarjouspyyntövaiheessa ollut Mikkelin kantakaupunki. Selvityksen alussa tarkastelualueeksi täsmennettiin Mikkelin kantakaupungin osayleiskaavan C-alueet (Kuva 1). Selvityksen edetessä on voitu tunnistaa pysäköinnin kehityksen kannalta erityisen kiinnostavia asioita. Siten prosessissa keskityttiin erityisesti nykyisen keskustan (C-2) ja ensiksi kehittyvien (esim. C-3) alueiden pysäköinnin kehittämiseen.



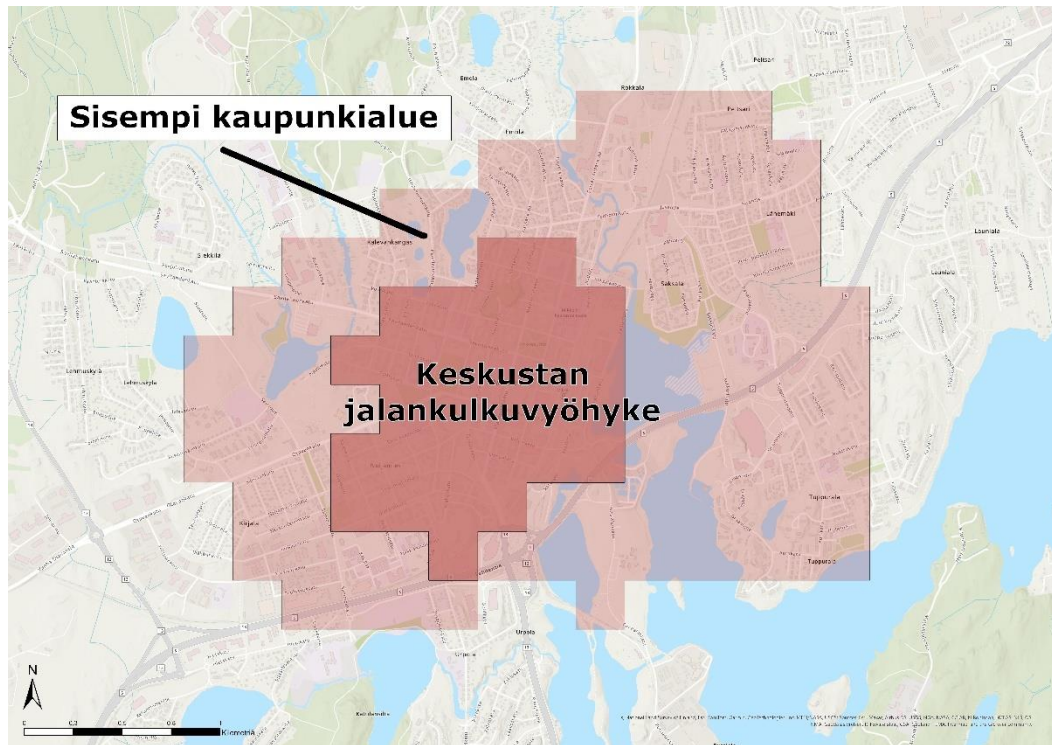
Kuva 1. Mikkelin kantakaupungin osayleiskaavan C-alueet. [Lähde:](#) Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava 2040. 1. Yhdyskuntarakenteen ohjaus.

Osayleiskaava kuvaa 2040 tavoitetilannetta, jonka alueiden mukaisesti ei ole saatavilla dataa. Selvityksessä tehdyissä nykytila-analyysissä on hyödynnetty Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) yhdyskuntarakenteen (YKR) vyöhykkeitä. Mikkelin kantakaupungin rajaksi nykytilassa on valittu YKR-aineistossa määritetty keskustan



25.9.2025

jalankulkuvyöhyke, minkä lisäksi väestöllisiä aikasarjoja on tarkasteltu Tilastokeskuksesta saatavilla olevan sisemmän kaupunkialueen aluerajauksella (Kuva 2).



Kuva 2. Nykytila-analyysissa käytetyt aluerajaukset: YKR-aineiston keskustan jalankulkuvyöhyke ja Tilastokeskuksen kaupunki-maaseutuluokituksen sisempi kaupunkialue.

Työssä tehtyjen analyysien pohjalta työssä on tunnistettu kaupunkirakenteen ja sen kehittämistavoitteiden sekä niihin liittyvän pysäköintitarpeen pohjalta erityyppisiä pysäköinnin kehittämisen vyöhykkeitä. Työssä määritetyt pysäköinnin kehittämisen vyöhykkeet eivät ole luonteeltaan tarkkarajaisia. Niiden tarkoituksena on hahmottaa alueiden eroja pysäköinnin kehittämiseen näkökulmasta sekä luoda lähtökohtia pysäköintiperiaatteiden yhteensovittamiselle kyseisillä alueilla. Työn lopputilanteen aluerajaus vastaa siten työn lähtökohtana ollutta kantakaupungin yleispiirteistä aluerajauksta. Tarkemmat rajat vyöhykkeiden välille muodostuvat suunnittelun tarkentuessa esimerkiksi pysäköinnin hinnoittelua täsmennettäessä. Kantakaupungin rajausta voidaan tarvittaessa täsmentää osana kaavoitusta.

25.9.2025

3 Pysäköinnin nykytilanne

3.1 Johdanto

Pysäköinnin tarpeet kytkeytyvät tyypillisesti tilastollisesti tunnistettaviin tunnuslukuihin, joita ovat esimerkiksi kiinteistön tai kohteen käyttötarkoitus, kerrosala, sijainti kaupunkirakenteessa, kaupunkiseudun koko ja henkilöauton kulkutapaosuus. Perinteisesti pysäköintitarpeen arvioinnissa on käytetty SYKE:n julkaisua *Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa (2008)*. Opas soveltuu kohtalaisesti asemakaavatarkkuudella tehtävään tarkasteluun, mutta huonommin laajempaan, yleispiirteiseen tarkasteluun esimerkiksi keskustan alueella.

Tässä työssä on hyödynnetty Suomen ympäristökeskus (SYKE) kehittämää yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmää (YKR), joka on paikkatietopohjainen työkalu yhdyskuntarakenteen pitkän aikavälin muutosten seurantaan ja analyysien toteuttamiseen. Useat tärkeät yhdyskuntarakennetta kuvaavat tunnusluvut liittyvät asumisen, työpaikkojen ja palveluiden määrään ja laatuun, maankäytön tehokkuuteen, toimintojen saavutettavuuteen sekä yhdyskuntien ja niiden osa-alueiden erilaistumiseen.

YKR:n ruututietojen etu on ajallisesti ja alueellisesti muuttumaton tiedon perusyksikkö, jonka vuoksi on mahdollista tehdä vertailukelpoisia seurantatuloksia eri vuosilta. Lisäksi ruutuaineisto mahdollistaa erilaisten aluejakojen muodostamisen. Yleisemmin käytettyjä aluejakoja ovat muun muassa taajamat, kaupunki-maaseutu -luokitus ja yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet.

Keskusta-alueilla asuvat tekevät enemmän vapaa-ajan matkoja ja ostosmatkoja kuin muualla asuvat. Keskustoissa ja alakeskuksissa onkin parempi palvelutarjonta, ja näiden alueiden asukkaat käyttävät useimmin paikallisia palveluja kuin muualla asuvat.

Yhdyskuntarakenne ja toimintojen sijoittuminen vaikuttaa merkittävästi toimivan joukkoliikenteen järjestämisen mahdollisuuksiin. Tiivis sormimaisia vyöhykkeitä sisältävä yhdyskuntarakenne tarjoaa paremmat edellytykset toimivalle joukkoliikenteelle kuin hajaantunut yhdyskuntarakenne. Henkilöautoliikenteen palvelutaso taas ei ole riippuvainen



25.9.2025

yhdyskuntarakenteesta. Joukkoliikenteen vyöhykkeillä autonomistus on pienempää ja joukkoliikenteen käyttö yleisempää kuin autovyöhykkeillä. Kuitenkin matkatuotoksiin vaikuttavat liikennetarjonnan lisäksi sijainti yhdyskuntarakenteessa ja erilaisten toimintojen saavutettavuus.

Suomalaiset kaupunkiseudut on jaoteltu jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunkivyöhykkeisiin YKR-ruutujen ominaisuuksien mukaan. Vyöhykkeiden kriteerit vaihtelevat kaupunkiseuduittain. Yleisesti jalankulkuvyöhykkeillä on ominaista suuri aluetehokkuus, suuri asukas- ja työpaikkatiheys, hyvä palvelutarjonta ja kasvava iäkkäiden asukkaiden osuus. Keskustan jalankulkuvyöhyke rajautuu 1–2 kilometrin säteelle kaupungin kaupallisesta ydinkeskustasta. Jalankulkuvyöhykkeiden liikkumistottumuksia kuvaa suuri jalankulun osuus ja alakeskuksissa myös suuri pyöräilyn osuus. Myös joukkoliikennematkoja tehdään paljon, mutta autojen määrä ja henkilöautosuorite ovat pieniä.

Tässä työssä tarkastellaan lähinnä Mikkelin keskustan jalankulkuvyöhykettä, mutta vertailutietoja on analysoitu myös muilta alueilta. Pysäköinnin tarvetta on arvioitu paikkatietoanalyysillä käyttäen SYKE:n YKR-aineistoja, joita on täydennetty tilastokeskuksen aineistoilla. Lisäksi arvioinnissa on hyödynnetty Mikkelin kantakaupungin osayleiskaavatyössä laadittuja *Kaupallisen selvityksen päivitystä (2013)* ja *Rakennetun ympäristön kehitystä (2016)*. Pysäköinnin kannalta kiinnostavia tunnuslukuja on kuvattu luvussa 3.2.

Pysäköinnin kehittämistarpeita voidaan arvioida hyödyntämällä tilastollisista analyysistä tunnistettavia nykytilan tunnuslukuja ja kehitystrendejä. Pysäköinnin kehittämistarpeiden arvioimisessa on lisäksi tärkeää tunnistaa käyttäjien kokemuksia ja näkemyksiä. Nämä näkemykset ja kokemukset peilaavat vahvasti pysäköinnin nykytilaa, käytettävissä olevia pysäköintipaikkoja ja käytössä olevia pysäköinnin hallinnan menetelmiä. Aineistoanalyysiin pohjaava pysäköinnin nykytila on kuvattu luvussa 3.3.

Kuten tässä raportissa on jo aiemmin tunnistettu, pysäköinnin kehittäminen kytkeytyy vahvasti paitsi käyttäjien pysäköintitarpeen täyttämiseen, myös kaupunkikehityksen ja elinkeinotoiminnan



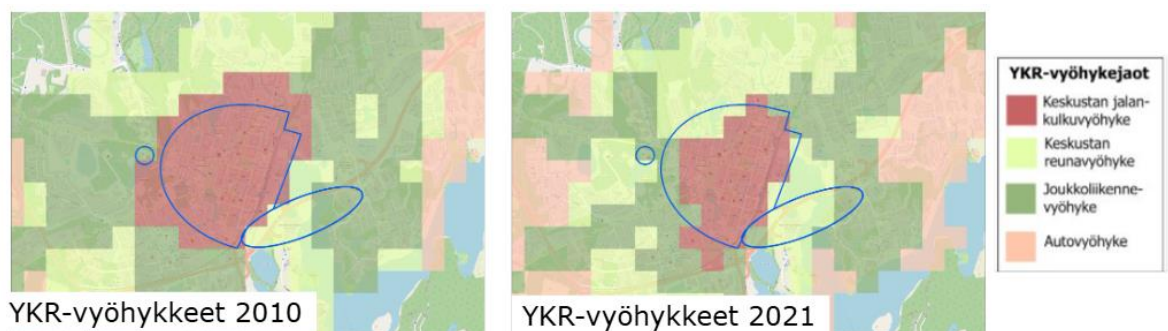
25.9.2025

tavoitteisiin. Käyttäjien ja sidosryhmien tarpeita ja näkemyksiä pysäköinnin kehittämisen taustalle on tässä työssä kartoitettu laajan vuorovaikutuksen avulla. Nykytilanteeseen liittyvää vuorovaikutusta ja sen havaintoja on kuvattu luvussa 3.4.

Tässä luvussa kuvattava pysäköinnin kehittämisen nykytila-analyysi ja vuorovaikutus on muodostanut keskeisiä lähtökohtia työssä vaiheittain kehitetyille pysäköinnin kehittämisen periaatteille. Periaatteiden muodostamista on toteutettu tehty konsultin asiantuntijavalmistelun sekä työhön nimetyn ohjausryhmän toimesta.

3.2 YKR-analyysit

Pysäköinnin selvityksen määrällisen tietopohjan muodostavat Suomen ympäristökeskuksen ja Tilastokeskuksen ylläpitämät yhdyskuntarakenteen seurannan aineistot eli YKR-aineistot. Nykytila-analyysissa on hyödynnetty viimeisimpiä saatavilla olevia tietoja mm. väestöstä, asutokunnista, työpaikoista ja autonomistuksesta. Mikkelin kantakaupungin tunnuslukuja edellä mainituista teemoista on analysoitu pääosin vuoden 2021 YKR-vyöhykejaon perusteella, jossa kantakaupunki sijoittuu pääosin keskustan jalankulkuvyöhykkeelle. Mikkelin jalankulkuvyöhykkeellä 2023 puolet lähes puolet (49,7 %) asutokunnista oli autottomia.



Kuva 3. Suomen ympäristökeskuksen kaupunkialueille määrittämät yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet (YKR-vyöhykkeet) 2010 ja 2021.

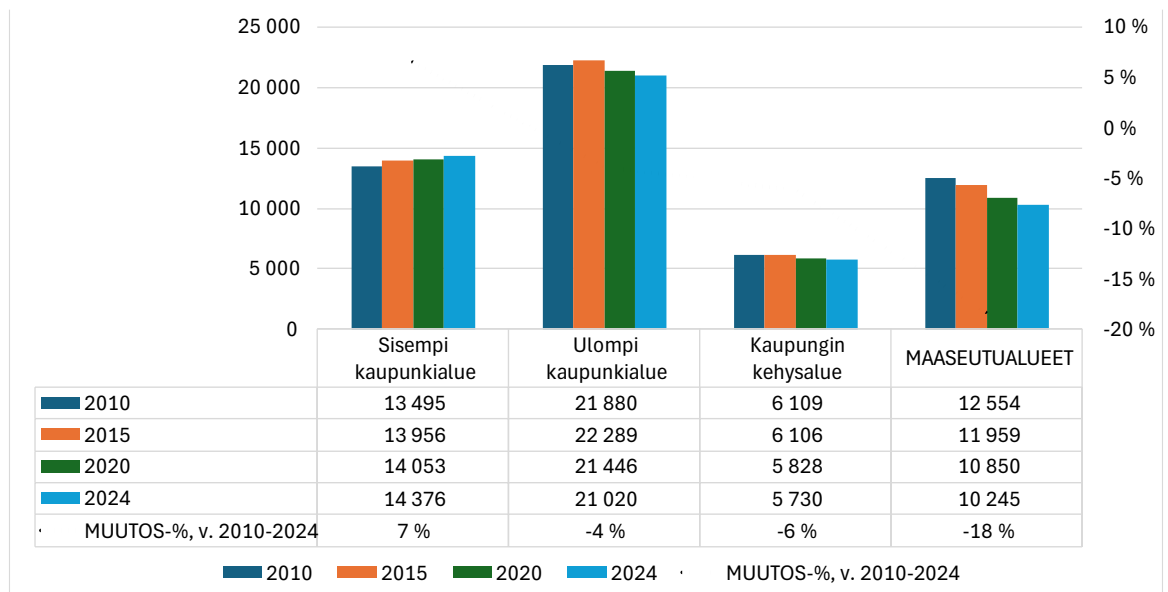
Mikkelin kaupungin edellisen pysäköintipolitiikan laadinnassa vuonna 2015 hyödynnettiin vuoden 2010 yhdyskuntarakenteen vyöhykkeitä. Huomionarvoisinta on, että noin kymmenen vuoden aikana kantakaupungin jalankulkuvyöhyke on pienentynyt merkittävästi (Kuva

25.9.2025

3). Samaan aikaan autovyöhyke on laajentunut. Kantakaupungin kehityssuunnitelmien toteutuminen tukee jalankulkuvyöhykkeen kehitystä. Pysäköinnin kehitys on keskeistä, jotta tiivistyvässä keskustassa mahdollistetaan tarkoituksenmukainen tilanjako, kaupallisten ja julkisten palveluiden saavutettavuus sekä kestävän ja viihtyisän kaupunkirakenteen toteutuminen.

3.2.1 Mikkelin kantakaupungin väestönkehitys

Mikkelissä asui Tilastokeskuksen mukaan (Tilastokeskus, 2024) vuoden 2024 lopussa yhteensä 51 890 henkilöä. Mikkelin kokonaisväestö on vähentynyt vuodesta 2010 n. 5 %. Viimeisen lähes 10 vuoden aikana asuminen on ohjautunut Mikkelin kantakaupunkiin ja sen ympäristöön, sillä sisemmällä kaupunkialueella asuvien osuus Mikkelin väestöstä on noussut yhteensä n. 7 % ja maaseutualueilla väestö on vähentynyt jopa 18 % (Kuva 4).



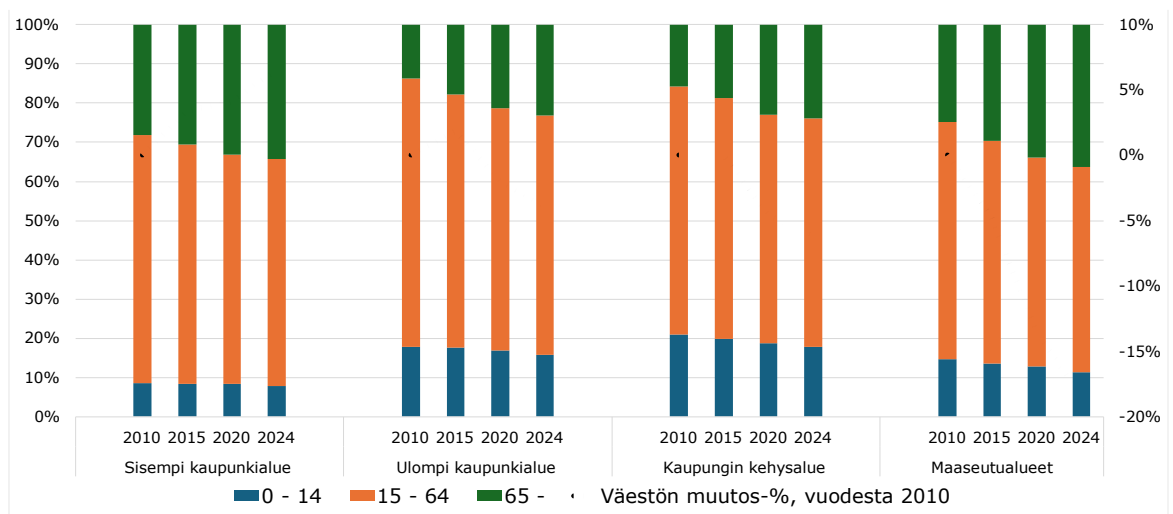
Kuva 4. Mikkelin kaupunkialueiden ja maaseutualueiden väestömäärän kehitys 2010–2024 ja väestömäärän muutos-% 2010 ja 2024 välillä (Tilastokeskus, 2025).

Yleisen väestökehityksen tapaan Mikkelissä yli 65-vuotiaiden osuus on kasvanut kaikilla alueilla vuosien 2010–2024 välillä, kun taas lasten (0–14 v) ja työikäisten (15–64 v) suhteelliset osuudet ovat pienentyneet (Kuva 5). Muutos on ollut loivin sisemmällä kaupunkialueella, jossa lasten osuus on laskenut vain noin yhden prosenttiyksikön ja työikäisten väheneminen on jäänyt maltilliseksi.



25.9.2025

Tämä viittaa alueen vetovoiman säilymiseen erityisesti lapsiperheiden ja työikäisten keskuudessa. Ulommalla kaupunkialueella ja kaupungin kehysalueella ikärakenteen muutos on ollut selkeämpi: työikäisten osuus on vähentynyt ja ikääntyneiden osuus on kasvanut merkittävästi. Maaseutualueilla kehitys on ollut jyrkintä — työikäisten osuus on laskenut voimakkaasti, ja yli 65-vuotiaiden osuus on kasvanut selvästi. Samalla maaseutualueiden kokonaisväestö on vähentynyt lähes viidenneksellä, mikä korostaa muuttotappion ja väestön ikääntymisen yhdistettyä vaikutusta.

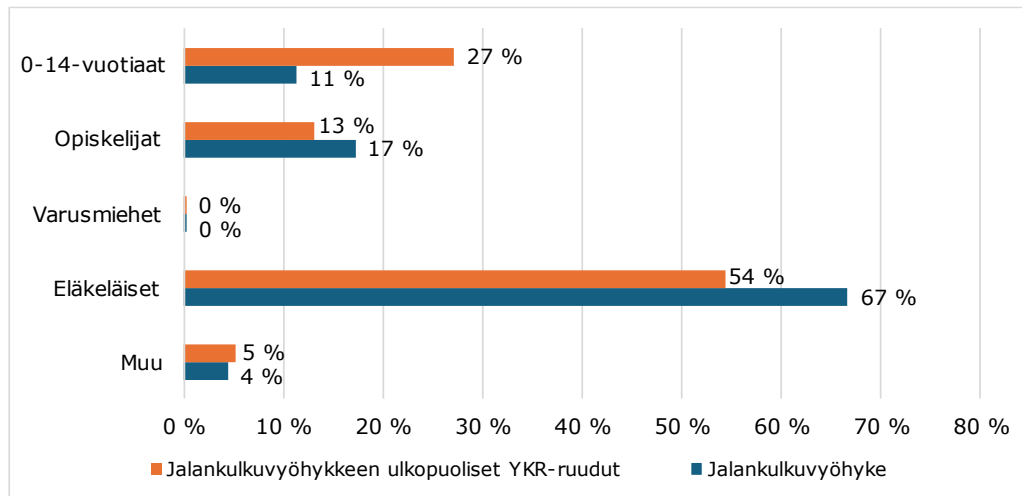


Kuva 5. Mikkelin eri alueiden ikäjakauman muutokset ja väestönmuutos 2010–2024 (Tilastokeskus, 2025).

Mikkelin keskustan jalankulkyvyöhykkeellä asukkaita oli vuonna 2023 yhteensä n. 5600 eli hieman yli 10 prosenttia koko Mikkelin asukasmäärästä. Vertailutietoa samalta alueelta ei ollut tämän analyysin aikana saatavilla aiemmille vuosille. Jalankulkyvyöhykkeen ikäjakauma eroaa sisäisen kaupunkialueen ikäjakaumasta niin, että alle 14-vuotiaiden osuus on kävelykeskustassa muutaman prosenttiyksikön pienempi ja 65-vuotta täyttäneiden osuus vastaavasti suurempi.



25.9.2025



Kuva 6. Asukkaiden pääasiallinen toiminta Mikkelin jalankulkuvyöhykkeellä (YKR 2021) ja sen ulkopuolisilla YKR-ruuduilla 2023.

Mikkelin jalankulkuvyöhykkeellä asuu suhteellisesti enemmän eläkeläisiä ja opiskelijoita kuin jalankulkuvyöhykkeen ulkopuolisilla alueilla (Kuva 6). Jalankulkuvyöhykkeen ulkopuolisella alueella asuu merkittävästi enemmän 0–14-vuotiaita (27 %) kuin jalankulkuvyöhykkeellä (11 %). Lukuihin ja osuuksiin liittyy paljon epätarkkuutta, sillä jalankulkuvyöhykkeen ulkopuolisista ruuduista merkittävässä osassa asuu alle 10 asukasta, jolloin YKR-aineistoihin yksityisyydensuojan vuoksi ei osoiteta tarkkoja lukuja henkilöiden pääasiallisesta toiminnasta. Jalankulkuvyöhykkeen ulkopuolisella alueella asuvasta väestöstä 19 % ei siten ole otettu huomioon pääasiallisen toimintaa kuvaavassa kuvaajassa.

3.2.2 Työpaikat

Vuonna 2023 Mikkelissä oli YKR-ruutuaineiston mukaan vuonna 20 377 työpaikkaa. Näistä työpaikoista yli kolmasosa (34 %) sijaitsi Mikkelin keskustan jalankulkuvyöhykkeellä. Jalankulkuvyöhykkeen työpaikkarakenteesta yli puolet (59 %) oli julkisten palveluiden, koulutuksen ja terveydenhuollon työpaikkoja. Kantakaupungin suurin yksittäinen työpaikkakeskittymä on Mikkelin sairaalan alue. Kaupan työpaikkoja kantakaupungin alueella oli 22 %, toimistoja 15 % ja teollisuutta 4 %. Kaupallisia työpaikkoja on eniten Mikkelin kantakaupungin kauppakeskusten alueella ja niiden läheisyydessä. Nykyisen kantakaupungin ulkopuolella kaupallisia työpaikkoja on erityisesti Graanin kaupallisen keskittymän alueella. Kantakaupungin



25.9.2025

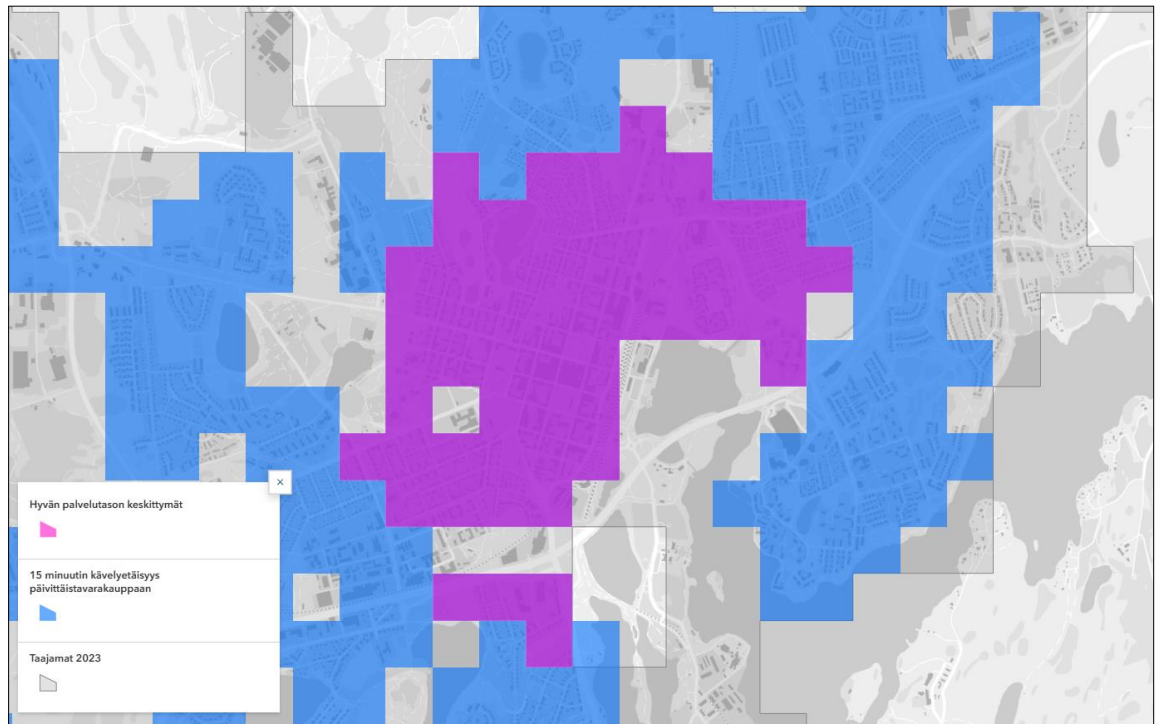
toimistotyöpaikat ovat keskittyneet junaradan välittömään läheisyyteen.

Suomalaisten kaupunkikeskustojen elinvoima keväällä 2025 -julkaisun mukaan Mikkelin elinvoimaluku on kasvanut 2,3 prosenttia vuosina 2022–2025. Kasvuun on vaikuttanut tyhjien liiketilojen vähentyminen. Toisaalta lukua on hieman pienentänyt kauppojen ja ravintoloiden suhteellinen osuus sekä kaupallinen tiiveys -luvun heikkeneminen. Näiden lukujen perusteella pysäköinnin tarpeen arvioidaan säilyneen samana. Väestön lisääntyminen sisemmällä kaupunkialueella mahdollistaa matkojen tekemisen kestäväillä kulkumuodoilla, kun taas lisääntynyt asuntorakentaminen keskustan ulkopuolella lisää autoilla tehtäviä matkoja keskustaan. Yhteensä näiden perusteella arvioidaan keskustan pysäköintitarpeen säilyneen ennallaan.

SYKE:n *Alueiden käytön vuosikatsauksessa 2024* on laadittu paikkatietotarkastelu taajamien palvelujen saavutettavuudesta. Kuva 7. on esitetty sinisellä asutut YKR-ruudut, joista lähimpään päivittäistavarakauppaan on enintään 15 minuutin kävelymatka. Lähikaupan lisäksi myös muut palvelut ovat olennaisia sujuvan arjen kannalta. Violetilla on merkitty asutut ruudut, joista on korkeintaan 15 minuutin kävelymatka vähintään kolmeen seuraavista palveluista: päivittäistavarakauppa, kirjasto, apteekki ja terveystieteiden palvelut. Esimerkiksi Graanin kauppakeskus palvelee lähinnä autolla asioivia, sillä se sijaitsee tiiviin kaupunkirakenteen ulkopuolella, Valtatie 5:n varrella. Kilometrin säteellä hypermarketeista asuu alle 3 000 asukasta (SYKE 2024).



25.9.2025



Kuva 7. Palveluiden saavutettavuus 15 minuutin kävelyetäisyydellä. Lähde: SYKE 2024.

3.2.3 Autonomistuksen kehitys

Suomessa henkilöautotiheys on 492 autoa 1 000 asukasta kohti. Mikkelissä luku on hieman suurempi: YKR-ruutujen alueella autotiheys on 517 autoa/ 1 000 asukas. Esimerkiksi Tampereella vastaava luku on 413 autoa/1 000 asukas ja keskustan jalankulkuvyöhykkeellä 341 autoa/1 000 asukas. Vähiten autoja suhteessa asukaslukuun on Helsingissä, 329 autoa/1 000 asukas, ja eniten Isokyrössä, 718 autoa/1 000 asukas.

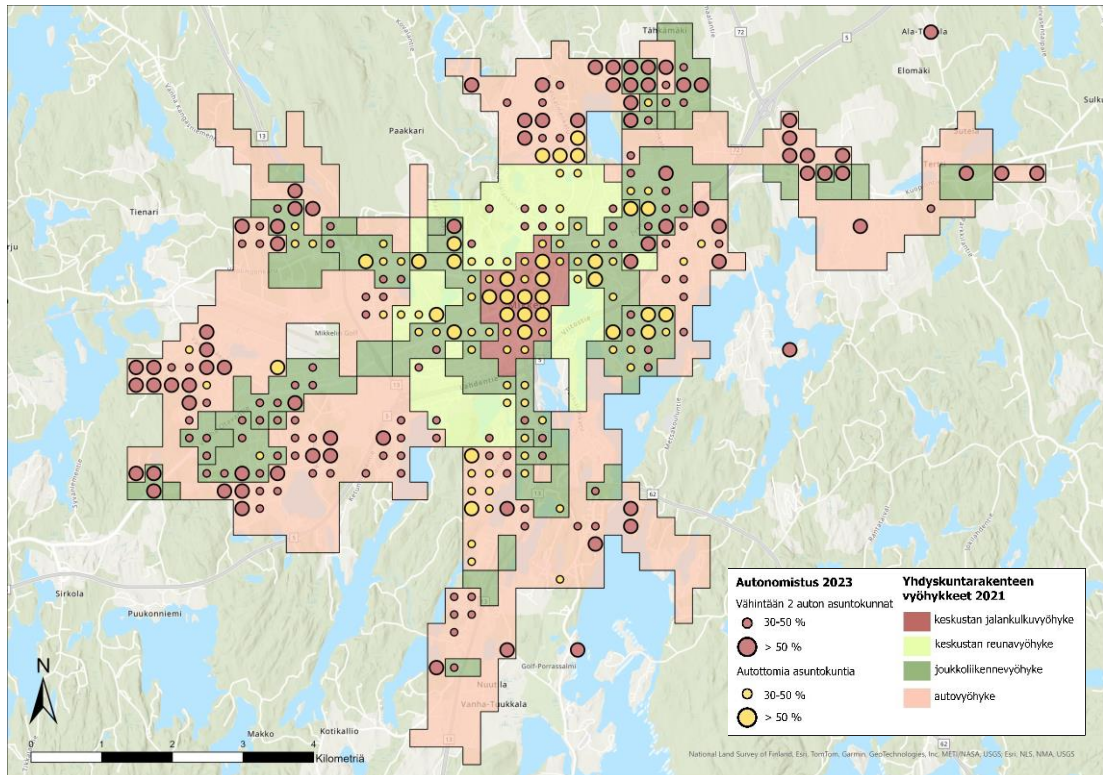
Vuonna 2025 alussa voimassa olevia ajokortteja oli Mikkelissä yhteensä 35 587, joista 11 320 eli noin 32 % oli henkilö- ja pakettiautokortteja eli B-ajokortteja. Mikkelissä voimassa olevien B-ajokorttien osuus on kasvanut vuodesta 2015 yhteensä 23 %. Se on kuitenkin suhteellisesti vähemmän kuin Suomessa samalla aikavälillä (+43 %) keskimäärin, mutta kuitenkin enemmän kuin koko Etelä-Savon maakunnassa (18 %).

Autonomistus on muuttunut selkeästi suhteessa vuonna 2015 julkaistuun Mikkelin keskustan osayleiskaavan 2040 pysäköintiä koskevaan liikenneselvitykseen verrattuna. Autottomuus on



25.9.2025

lisääntynyt paikallisesti merkittävästi. Verrattuna vuonna 2015 tehtyyn analyysiin YKR-ruutujen määrä, joissa 30–50 % asutokunnista on autottomia, on kasvanut noin kolmanneksen (Kuva 8). Lisäksi sellaisten ruutujen määrä, joissa yli 50 % asutokunnista on autottomia, on noussut vuodesta 2010 viidenneksellä. Autottomien asutokuntien osuudet ovat kasvaneet erityisesti Mikkelin keskustan jalankulkuvyöhykkeen pohjois-, itä- ja eteläpuolilla.



Kuva 8. Autonomistus Mikkeliissä 2023 yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä (2021). Lähde: YKR / SYKE 2021/2023 ja TK 2023.

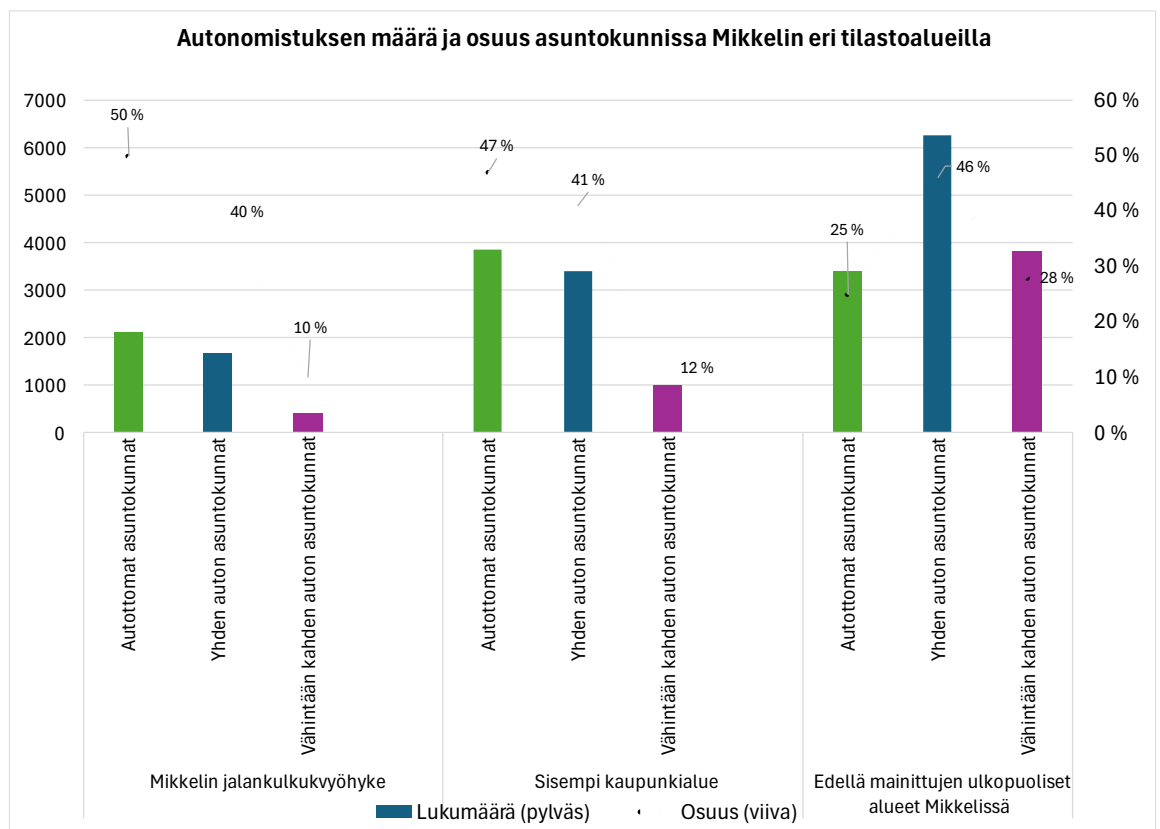
Myös vähintään kahden auton autokunnat ovat sijoittuneet entistä tiiviimmin tietyille maantieteellisille alueille, keskustaa ympäröiville autovyöhykkeille. Tämän kehityksen myötä sekä autottomat että vähintään kahden auton asutokunnat ovat keskittyneet maantieteellisesti entistä vahvemmin omille alueilleen yhdyskuntarakenteen eri osiin.

Mikkelin jalankulkuvyöhykkeellä puolet asutokunnista on autottomia ja vain joka kymmenes omistaa kaksi autoa (Kuva 9). Yhden auton asutokunnat muodostavat 40 % kaikista. Tämä kuvastaa alueen hyvää saavutettavuutta jalan ja todennäköisesti myös



25.9.2025

joukkoliikenteellä, mikä vähentää yksityisauton tarvetta. Sisemmällä kaupunkialueella tilanne on samankaltainen: lähes puolet asutokunnista on autottomia ja kahden auton talouksia on vain hieman yli kymmenesosa. Sen sijaan Mikkelin muilla alueilla autottomien osuus putoaa neljännekseen, yhden auton asutokuntia on vajaa puolet ja kahden auton asutokuntien osuus nousee 28 %:iin. Tämä kertoo selkeästi, että keskustan ulkopuolella auto on huomattavasti useammin välttämätön liikkumisväline.



Kuva 9. Autonomistuksen määrä ja osuus asutokunnissa Mikkelin eri tilastoalueilla.

Autojen ja asutokuntien määrien suhteesta voidaan arvioida asukaspysäköinnin kysyntää. YKR-aineiston perusteella Mikkelin jalankulkuvyöhykkeellä autojen määrä suhteessa asutokuntien määrään on 0,6. Lukua voidaan pitää pienenä, sillä esimerkiksi Tampereen keskustassa vastaava on 0,54. Sisemmällä kaupunkialueella on 0,67 autoa/asutokunta. Näiden alueiden ulkopuolella autojen määrä kasvaa voimakkaasti suhteessa asutokuntiin. Kahden auton asutokuntien yleisyyden vuoksi alueilla on 1,06 autoa/asutokunta.



25.9.2025

Asuinkiinteistöjen autopaikkavaatimukset vaihtelevat asemakaavojen vahvistamisvuosien mukaan, eivätkä autopaikat ole jakaantuneet tasaisesti, mutta kokonaisuudessa keskusta-alueen autojen määrä suhteessa asuntokuntien määrään on pieni. Näin ollen keskustan asukaspysäköinnin tarjonta riittää kattamaan kysynnän. Oleellista onkin saada olemassa olevat asukaspysäköintipaikat tarpeenmukaiseen käyttöön.

Jalankulkuvyöhykkeellä asukaspysäköinnin kysyntä on siis pienempi kuin muilla alueilla. Toisaalta suuren työpaikkamäärän sekä julkisten että kaupallisten palveluiden vuoksi työpaikka- ja asiointipysäköinnin tarve on huomattavasti suurempi kuin muilla alueilla. Jalankulkuvyöhykkeen kokonaispysäköintipaikkamäärää voidaan vähentää pysäköinnin tehostamistoimenpiteiden, kuten vuorottaispysäköinnin, avulla.

Vuoden 2024 SYKEN alueidenkäytön vuosikatsauksen mukaan Mikkeliissä asuntojen määrä on kasvanut eniten joukkoliikenne- ja autovyöhykkeillä vuosina 1990–2022. Joukkoliikennedyöhykkeellä asuntojen määrä on lähes kaksinkertaistunut 1800:sta 3500:aan ja autovyöhykkeellä kasvua on ollut lähes 70 prosenttia 3900 asunnosta 6500:aan. Samaan aikaan keskustan jalankulkuvyöhykkeen asuntojen määrä on kasvanut 35 prosenttia 3350:stä 4550:een ja keskustan reunavyöhykkeellä reilu 20 prosenttia 5500 asunnosta 6700:aan. Keskustavyöhykkeiden ulkopuolella autottomien asuntokuntien osuus laskee, yhden ja varsinkin vähintään kahden auton asuntokuntien osuus kasvaa voimakkaasti. Näin ollen keskustan ulkopuolella lisääntyneen asuntorakentamisen myötä autojen määrä on kasvanut voimakkaasti, mikä lisää autolla tehtävien matkojen määrää.

3.2.4 Liikkumisen kestävyysmurros ja vaihtoehtoiset käyttövoimat

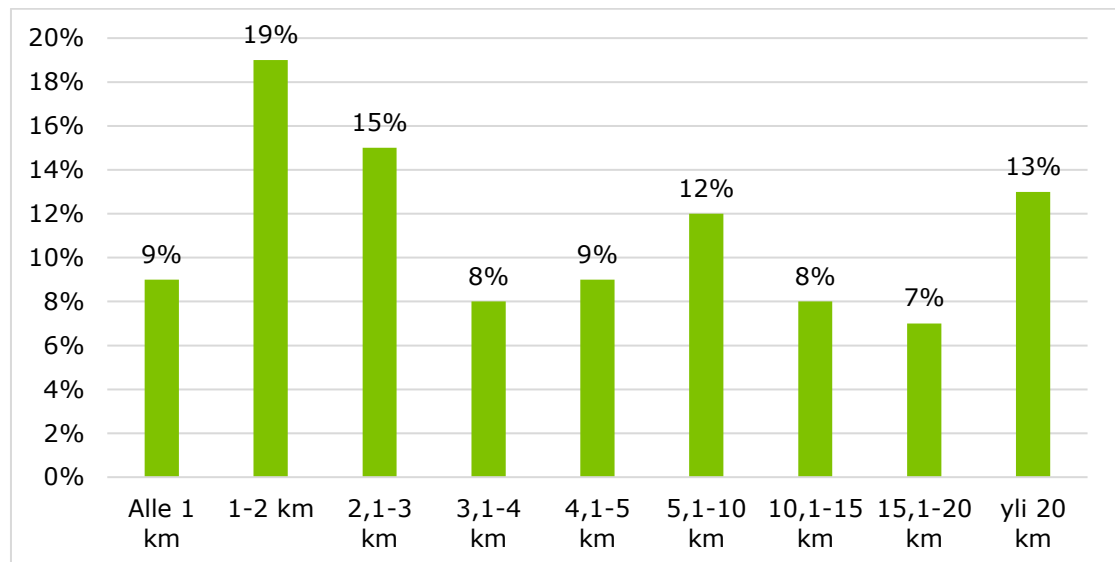
Liikkumisen kestävyysmurros tarkoittaa siirtymää kohti vähäpäästöisiä, resurssitehokkaita ja terveellisiä kulkumuotoja. Tavoitteena on vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä merkittävästi ja muuttaa liikennejärjestelmä fossiilittomaksi. Valtakunnallisesti pyritään puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä ja saavuttamaan nollapäästöinen liikenne vuoteen 2045 mennessä. Mikkeliissä tieliikenteen päästöt muodostavat merkittävän osan kaupungin kokonaispäästöistä, ja niiden



25.9.2025

vähentäminen on keskeinen osa paikallista ilmastotyötä (Mikkelin ilmasto-ohjelma 2022–2035, 2021).

Itä-Suomen liikkumistutkimuksessa selvitettiin myös Mikkelin seudun matkojen jakaumaa matkan pituuden mukaan (Kuva 10) sekä Mikkelin seudun kulkutapajakaumaa (Kuva 11). Tutkimuksessa selvitettiin koko seutua koskevaa liikkumista, mutta usein seudun keskuskaupungin liikkumistottumukset eroavat jonkin verran muusta seudusta suuremmalla kestävästi liikkumisen osuudella. Vuoden 2022 matkatietojen mukaan Mikkelin seudulla merkittävä osa matkoista on lyhyitä. Jopa 43 % matkoista on alle 3 km pituisia ja yli puolet (60 %) alle 5 km. Mikkelin ilmasto-ohjelman tavoitteena on vähentää auton käyttöä erityisesti lyhyillä matkoilla.

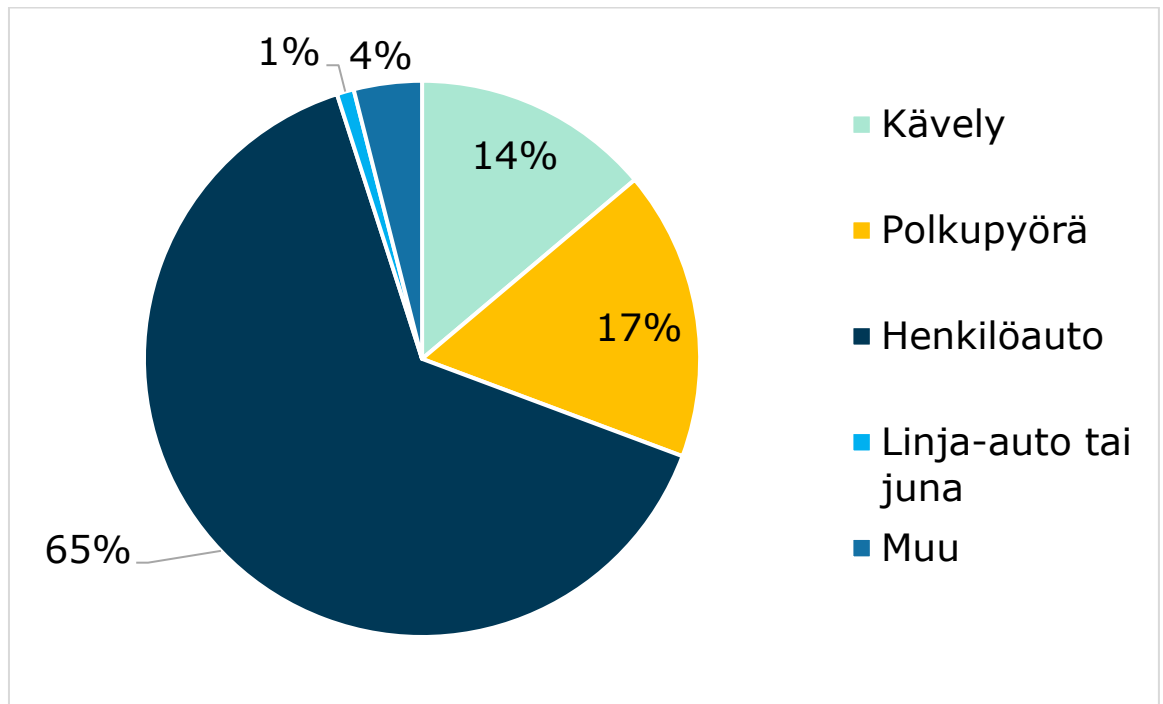


Kuva 10. Matkojen jakauma matkan pituuden mukaan Mikkelin seudulla 2022. Tehty Itä-Suomen seudulliset liikkumistutkimukset 2022 —raportin pohjalta Mikkelin seudulle. Lähde: ELY-keskus 2023.

Vuoden 2022 liikkumismuotojen jakauman mukaan Mikkelin seudulla suurin osa matkoista tehdään edelleen henkilöautolla (65 %) (Kuva 11). Kuitenkin kävelyn (14 %) ja pyöräilyn (17 %) yhteisosuus on jo 31 %. Tämä osoittaa, että merkittävä osa matkoista tehdään jo nyt kestäväillä kulkumuodoilla, ja kantakaupungin tiivis rakenne tarjoaa hyvät edellytykset kasvattaa tätä osuutta edelleen.



25.9.2025



Kuva 11. Kulikutapajakauma Mikkelin seudulla 2022. Tehty Itä-Suomen seudulliset liikkumistutkimukset 2023 —raportin pohjalta Mikkelin seudulle. Lähde: ELY-keskus 2023.

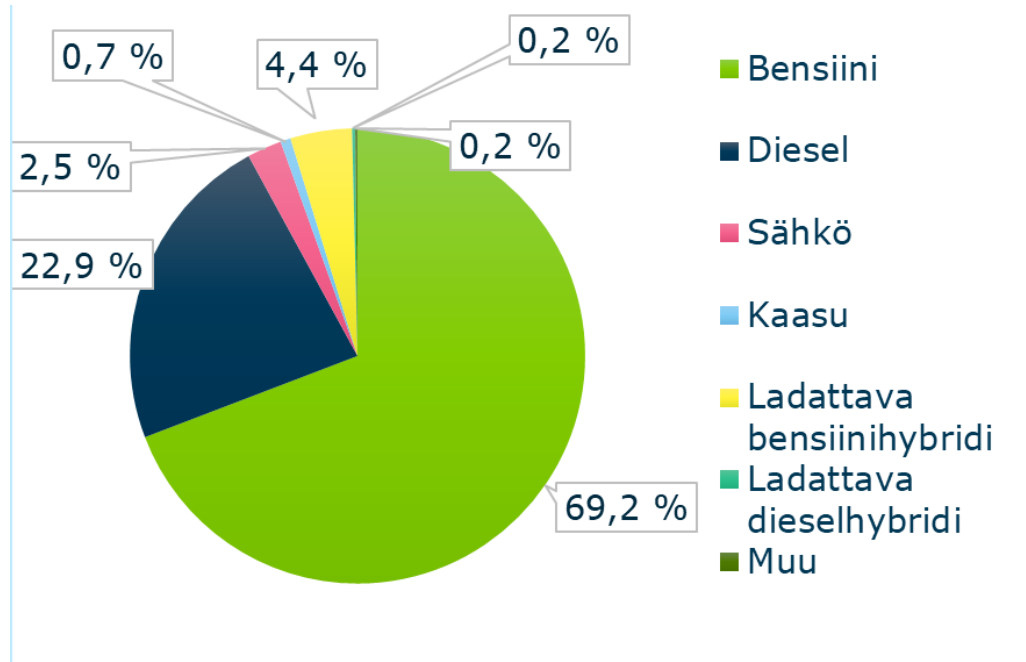
Uudet mikroliikkumisen muodot, kuten sähköpotkulaudat, sähköpyörät ja yhteiskäyttöajoneuvot tarjoavat joustavia ja vähäpäästöisiä vaihtoehtoja erityisesti lyhyille kaupunkimatkoille. Kestävä liikkuminen ei ole vain ympäristökysymys, vaan se liittyy myös kaupunkilaisten hyvinvointiin, liikenteen sujuvuuteen ja tilankäytön tehokkuuteen. Pysäköintipolitiikalla voidaan ohjata liikkumiskäyttäytymistä ja tukea siirtymää kohti monimuotoisempaa ja ilmastoystävällisempää kaupunkiliikennettä.

Ilmastonmuutoksen hillitseminen ja sitä varten asetetut ilmastotavoitteet ohjaavat myös liikenteen käyttövoimamuutosta aiempaa puhtaammaksi. Liikenteen sähköistyminen on edistynyt vauhdilla viime vuosina ja vuonna 2024 kaikista Suomen liikennekäytössä olevista henkilöautoista n. 4,3 % ja lataushybridien osuus oli n. 6 % (Traficom, 2024). Mikkeliissä vuoden 2024 lopulla liikennekäytössä olevista 27 581 henkilöautoista 2,5 % oli täyssähköautoja ja ladattavia hybridejä yhteensä n. 4,6 %. Vaikka Mikkelin osuus puhtaammissa käyttövoimissa on pienempi verrattuna koko Suomen lukuihin, se on kuitenkin korkeampi kuin Etelä-Savon



25.9.2025

maakunnan keskiarvo. Maakunnassa sähköautojen osuus on hieman alle 2 %, ja hybridiautojen osuus on 3,7 %.



Kuva 12. Liikennekäytössä olevat henkilöautot Mikkeliissä 31.12.2024 käyttövoimittain. Traficom, 2024.

Ladattavien henkilöautojen kasvu vaatii latausinfrastruktuurin kehittämistä ja huomiointia myös kaupungin tarjoamilla pysäköintipaikoilla. Latauspisteiden sijoittelu sekä kapasiteetti tulee suunnitella käyttäjien tarpeita ja alueellista kysyntää vastaavaksi. Tämä muuttaa pysäköintipaikkojen teknisiä vaatimuksia ja voi vaikuttaa myös pysäköintipaikkojen määrään ja käyttöasteeseen. Myös tavaraliikenteessä on alkanut käyttövoimamuutos, mutta toistaiseksi ladattavien tai kaasua käyttävien raskaan liikenteen ajoneuvojen osuus vaatimaton.

3.3 Pysäköinnin nykytila Mikkelin kantakaupungissa

3.3.1 Pysäköintikohteet ja kapasiteetti

Pysäköintitarpeet kytkeytyvät kaupunkirakenteen toiminnallisuuteen. Erytymäiset toiminnot ja niiden sijainti määrittävät paljon pysäköintitarvetta. Se, miten pysäköintitarpeeseen vastataan mitoittamalla pysäköintipaikkoja, määritetään pysäköintinormilla.



25.9.2025

Mikkelin kantakaupungin tuoreimman osayleiskaavan pysäköintiselvityksessä (2015) nykyinen pysäköintinormi todetaan verrokkikaupunkeja suuremmaksi eli pysäköintipaikkoja toteutetaan enemmän. Kun tavoitteena on suosia jalankulkua ja pyöräilyä, voitaisiin selvityksen mukaan autopaikkannormia pienentää ja käyttää Joensuun keskustan pysäköintipaikkannormeja. Lisäksi selvityksessä todetaan, että joissain tapauksissa normin mukainen toteuttaminen johtaa pysäköintipaikkojen ylimitoitukseen, erityisesti asuintaloissa, joissa on opiskelijoita tai iäkkäitä. Rakennuslupavaiheessa tulisikin olla mahdollista käyttää muun muassa kohteen sijaintiin, asukasrakenteeseen ja omistussuhteeseen liittyä joustoja, jotta todellinen pysäköintipaikkatarve toteutuisi.

Pysäköintinormi ohjaa tulevaa kehitystä. Huomionarvoista on kuitenkin myös se, miten vaihteittain kehittynyt rakennuskanta on vastannut pysäköintitarpeeseen ajassa. Rakenteeseen on voinut kehittyä ylikapasiteettiä, mikäli toteutuneessa kehityksessä on kehitetty pysäköintiä enemmän kuin on tarvittu. Mikkelissä autopaikkavelvoitteet tulivat käyttöön asemakaavoissa 1960-luvulla. Tuolloin tulevaisuuden yhteiskunta nähtiin ”täysautoistuneena” ja tyypillinen vaade oli toteuttaa 1 autopaikka asuntoa kohden.

Myöhemmin autopaikkavaatimusta on pienennetty ja on siirrytty käyttämään rakennuksen kerrosalaan sidottua autopaikkannormia. Tämän vuoksi rakennuksissa, jossa on paljon pieniä asuntoja, autopaikkoja on saatettu toteuttaa autopaikkatarvetta vähemmän paikkoja. Myös 1960- ja 70-lukujen asemakaavojen mukaan on mahdollista rakentamisvaiheessa toteuttaa 60–80 prosenttia velvoiteautopaikoista ja 5–10 vuoden sisällä toteuttaa loput. Usein kaikkia velvoiteautopaikkoja ei toteutettu koskaan. Mikäli kiinteistöjen autopaikkatarjonta ei vastaa kysyntää, siirtyy asukaspysäköinti usein kadunvarsien asiointipysäköintiin tarkoitetuille paikoille, mikä taas heikentää palveluiden saavutettavuutta ja keskustan elinvoimaisuutta.

Mikkelin kantakaupungin osayleiskaavan liitteessä Rakennetun ympäristön kehitys (2016) voidaan arvioida, että ennen 1960-lukua rakennetuissa yksittäisissä kiinteistöissä pysäköintipaikkojen tarjonta ei tyydyttäne kysyntää. Toisaalta viereisissä 1960- ja 70-luvuilla rakennetuissa kortteleissa saattaa olla autopaikkojen ylitarjontaa.



25.9.2025

Onkin erittäin tärkeää tarkastella keskustan pysäköintikapasiteettia kokonaisuutena ja kehittää ratkaisuja, joilla autopaikkojen kysyntä ja tarjonta tasapainotetaan.

Osayleiskaavan kaupallisen selvityksen (2013) kartassa Kaupallinen rakenne keskustassa havaitaan keskeiset kadunpätkät, joissa on lyhytaikaisista pysäköintipaikoista hyötyviä kivijalkaliikkeitä. Näillä osuuksilla kadunvarsipaikoilla tapahtuvaa asiointipysäköintiä on kehitettävä pysäköintikiertoa tehostamalla. Näin pysäköintiratkaisuilla on elinkeinoelämää ja keskustan elinvoimaisuutta lisäävä tekijä. Samalla on tarkasteltava pääpyöräilyreitien linjaus ja joukkoliikennelinjat myös pysäköinnin ja elinvoimaisuuden näkökulmasta. On tärkeää, että kaupungin kehittämistavoitteita tarkastellaan yhdessä pysäköinnin ja saavutettavuuden kanssa, jotta saavutetaan kokonaisuuden kannalta paras tulos. Pysäköintikapasiteetin lisääminen kaikkialle ei ole mahdollista eikä toivottavaa.

3.3.2 Pysäköinnin käyttöaste nykytilanteessa

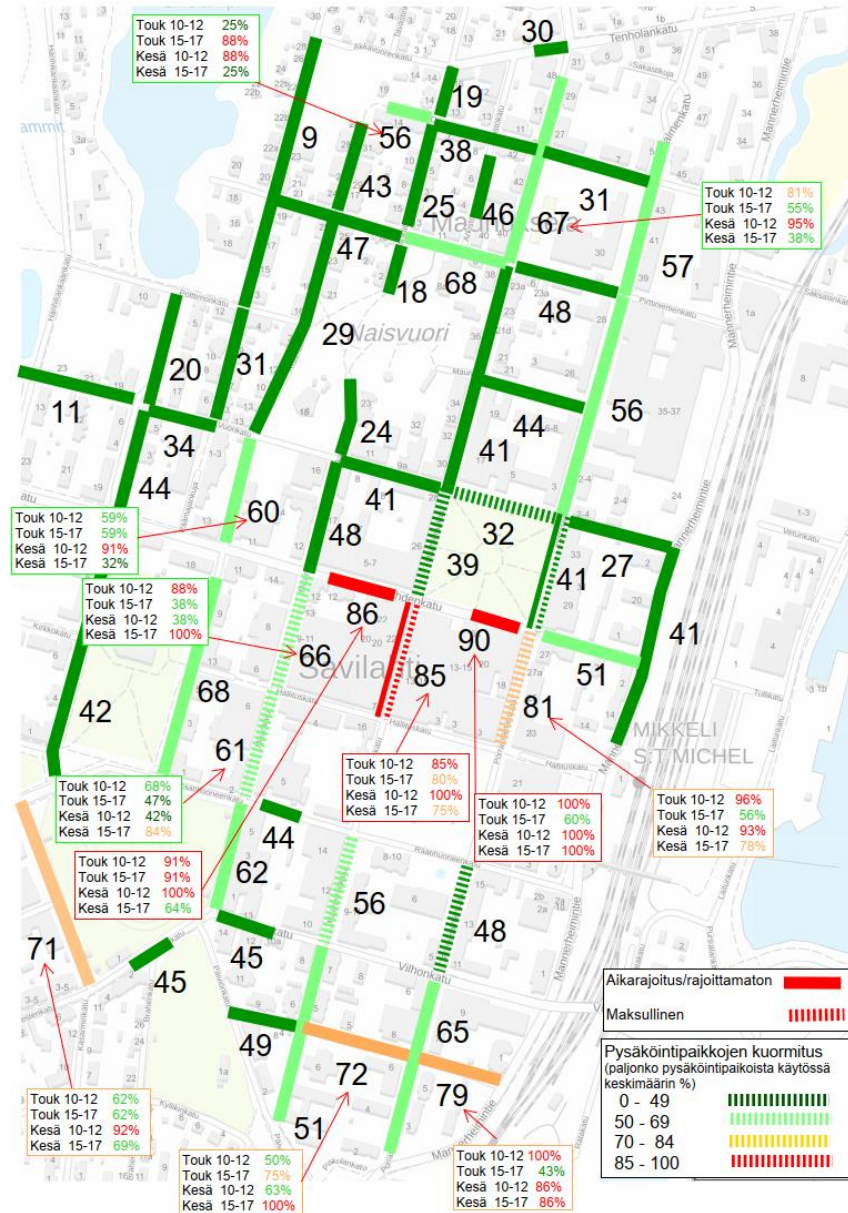
Mikkelin kantakaupungin ja sen lähialueiden pysäköinnin käyttöasteetta selvitettiin vuonna 2024 opinnäytetyöllä (Lyijynen, 2024). Opinnäytteen tarkastelualue on jaettu yhdeksään sektoriin, joissa on yhteensä noin 3 500 autopaikkaa kadunvarsi-, pysäköintialue- ja pysäköintilaitospaikkoina. Kiinteistöjen yksityiset asukas- ja työpaikkapysäköintipaikat eivät ole mukana laskennassa. Keskustan sektori käsittää Ristimäenkadun ja Mannerheiminkadun, sekä Vilhonkadun ja Maunukselankadun välisen alueen, ja siellä on noin 40 prosenttia kantakaupungin julkisista pysäköintipaikoista.

Laskennan ajankohdiksi on valittu viikonloppujen ja arkipäivien pysäköinnin huipputunnit 10.00–12.00 ja 15.00–17.00. Alla olevaan kuvaan on koottu opinnäytetyössä lasketut Mikkelin kantakaupungin pysäköinnin käyttöasteet kadunvarsittain (Kuva 13). Kartalla on lisäksi osoitettu erikseen sellaiset kadunvarret, joiden käyttöaste on poikennut huomattavasti selvityksen eri tarkasteluajankohtina. Katujen molemmat puolet on ilmoitettu yhtenä lukuna, vaikka toisella puolella olisi maksullista ja toisella aikarajoitettua pysäköintiä.



25.9.2025

Kadunvarsipysäköinnin lisäksi Mikkelin kantakaupungissa on kaksi julkista pysäköintilaitosta Toriparkki (640 ap) ja Sairaalaparkki (420 ap) sekä Kauppakeskus Akselin kattoparkki (119 ap), joka toimii myös Hotelli Scandic Mikkelin pysäköintitilana.



Kuva 13. Kooste opinnäytetyön pysäköintipaikkojen käyttöastekartoista.

Selvityksen mukaan pysäköintipaikkojen kuormitus vaihtelee paikallisesti ajankohdan ja katuosuuksien välillä. Kuormitus on suurinta Mikkelin kaupallisen keskuksen läheisyydessä, Kirkkopuiston ja Hallitustorin välisellä alueella, jossa on sekä aikarajoitettua että



25.9.2025

maksullista pysäköintiä. Toisaalta laskentojen mukaan viereisillä kaduilla ja kortteleissa on ollut yli puolet autopaikoista vapaina. Keskustan sektorilla kadunvarsipaikkojen kapasiteetin käyttöaste on ollut 50–60 prosenttia, korkeimmillaan touko- ja kesäkuussa klo 10–12.

Keskustan sektorin lisäksi käyttöaste on ollut samaa luokkaa Hänninkentän ja Mikkelin urheilupuiston läheisyydessä. Myös Keskusta-Tenholankadun sektorilla on ollut kohtalaisen korkea käyttöaste klo 10–12. Toisaalta klo 15–17 pysäköityjen autojen määrä on puolittunut, joten voidaan arvioida, että sairaalan työpaikkapysäköinnistä suuri osa sijoittuu kadunvarsipysäköintipaikkoihin. Keskustan palveluiden läheisyydessä olevalla Sataman sektorilla on lähes 350 autopaikkaa, mutta rautatien estevaikutuksen vuoksi käyttöaste jää alhaiseksi, noin 15–35 prosenttiin, kuormittuneimman ajankohdan ollessa klo 10–12.

Selvityksessä ei selviä laskentojen aikaista pysäköintilaitosten käyttöastetta. Toriparkin samanaikaisten pysäköintien keskiarvo arkipäivinä touko-kesäkuussa 2024 on noin 15–25 prosenttia kapasiteetista. 1.1.2024–11.7.2024 välisenä aikana samanaikaiset pysäköinnit kuormittivat enimmillään 80 prosenttia Toriparkin kapasiteetista. Sairaalaparkin samanaikaisten pysäköintien keskiarvo arkipäivinä on noin 15–20 prosenttia ja maksimissaan 68 prosenttia kapasiteetista.

Laskennan tuloksiin tulee suhtautua kriittisesti, sillä laskenta ei ole hetkellinen kuva pysäköinnistä, vaan laskentaa on tehty useina päivinä eikä kyseisen katuosuuden laskenta-ajankohtaa ole ilmoitettu. Selvityksessä ei ole myöskään tehty laskentaa klo 22 jälkeen, jolloin ydinkeskustan kadunvarsipaikoilla ei ole voimassa maksullisuutta tai aikarajoituksia. Tällöin paikoille pysäköidyt autot ilmaisevat asukas-pysäköinnin autojen ylimäärää tai maksuhaluttomuutta. Puutteistaan huolimatta opinnäytetyön perusteella voidaan arvioida, että Mikkelin kantakaupungin yleisten pysäköintipaikkojen kapasiteetti on hyvinkin riittävä kysyntään nähden. Hetkellistä kriittistä kuormitusta vaikuttaa esiintyvän Kauppatorin ympäristössä tietyillä katuosuuksilla, mutta niin lähikaduilla kuin Toriparkissa on paljon vapaita pysäköintipaikkoja.



25.9.2025

3.3.3 Pysäköinnin hallinta

Mikkelin keskustassa on sekä maksullisia että aikarajoitettuja pysäköintipaikkoja (Kuva 14). Kiekkopysäköintipaikoilla sallittu pysäköintiaika vaihtelee 30 minuutin ja neljän tunnin välillä. Maksullisen toriparkin lisäksi kadunvarsipysäköinti on maksullista pääsääntöisesti arkisin klo 8–17 ja lauantaisin klo 8–15. Maksullisella pysäköintipaikalla maksun voi suorittaa tällä hetkellä (2025) toteuttaa vain mobiilisovelluksella. Maksullisia paikkoja paljon käyttäville on tarjolla kuukausi- tai puolivuotiskortteja. Varsinaisen liikekeskustan ulkopuolinen kadunvarsipysäköinti on lähtökohtaisesti vapaata. Talvikaudella käytetään myös vuoropysäköintiä ja yöajan pysäköintikieltoja.

3.3.4 Kokemuksia muista kaupungeista

Tampereella on vuodesta 2016 valmisteltu muun muassa pysäköintipolitiikka, ydinkeskustan pysäköinnin kehittämissuunnitelma, keskustan pysäköintitutkimus ja pysäköintipolitiikan päivitys tavoitevuoteen 2040. Näiden töiden päätavoitteena on nähdä pysäköintiratkaisut keskustan kehittämisen mahdollistajana. Pysäköintiratkaisuilla edistetään ja tuetaan asukkaiden viihtyvyyttä, turvallisuutta ja arjen helppoutta sekä elinkeinoelämän kilpailukykyä. Myös kaupungin hiilineutraalisuustavoitteita edistetään pysäköinnin kehittämisellä. Tavoitteiden saavuttamiseksi Tampereella tehdään paljon erityyppisiä toimenpiteitä: muun muassa kadunvarsipysäköintipaikat vähenevät ja niiden käyttöä ohjataan lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin, kun taas pitkäkestoinen pysäköinti ohjataan pysäköintilaitoksiin. Kadunvarsien vapautuvaa tilaa hyödynnetään kestävien kulkutapojen olosuhteiden parantamiseen, oleskeluun ja kaupunkivihreään.

Oulussa kaupunkisuunnittelun keskeinen tavoite ja tehtävä on lisätä Oulun elinvoimaa. Pysäköintiohjelma pohjautuu kaupunkistrategioihin ja visioihin tavoitevuonna 2040. Keskeisimpiin kehittämistavoitteisiin lukeutuu kaupungin vetovoiman ja asukasmäärän kasvattaminen, pysäköintikapasiteetin turvaaminen sekä kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Pyöräilykaupunkina Oulussa on



25.9.2025

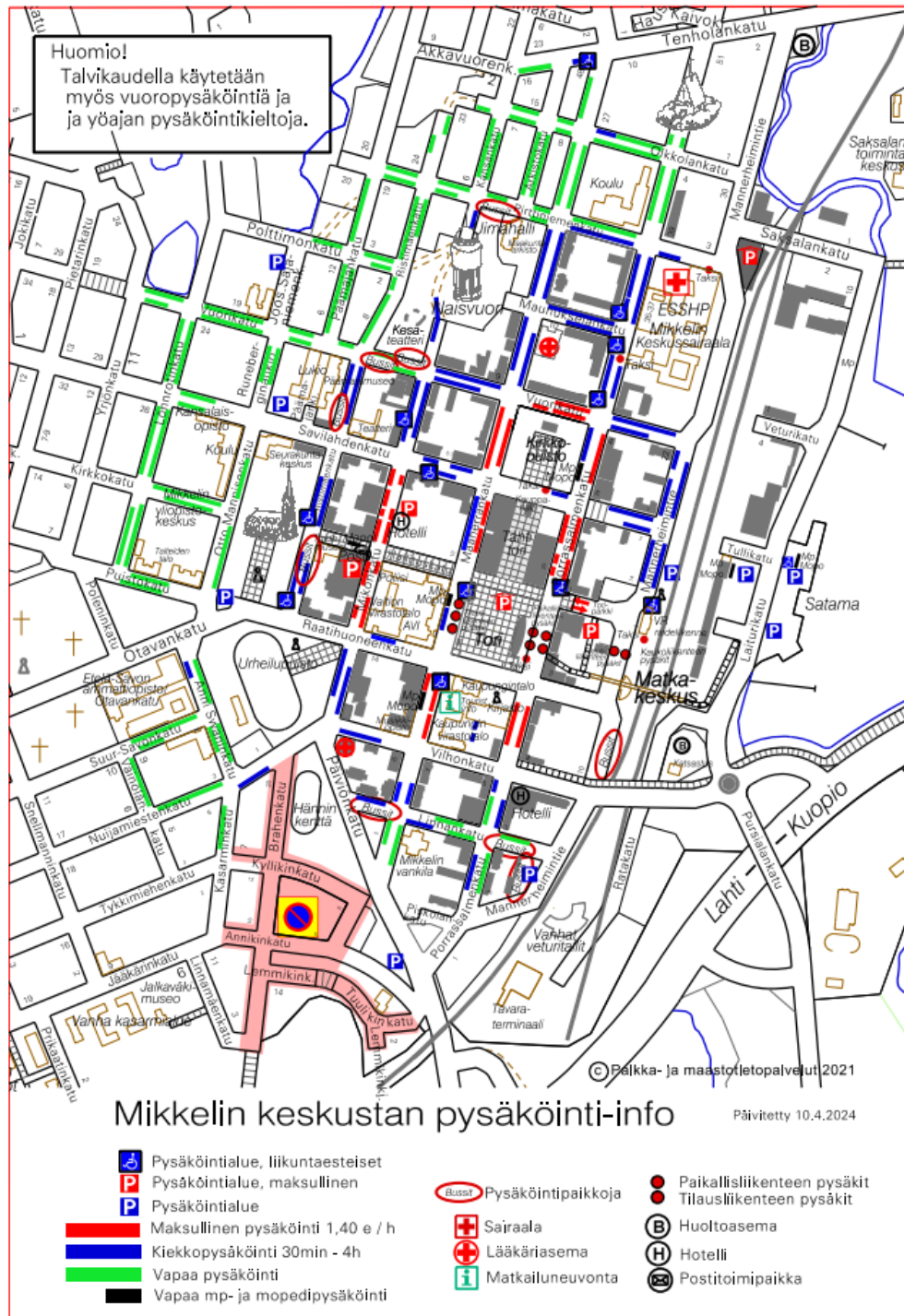
mahdollisuus vähentää autopaikkavelvoitetta, mikäli toteutetaan vaadittua suurempi tai laadukkaampi pyöräpysäköintiratkaisu.

Jyväskylässä laaditun pysäköintiohjelman mukaan pysäköinnin hallinta on osa ennakoivaa, suunnitelmallista ja pitkäjänteistä kaupunkisuunnittelua sekä tavoitteellista kaupunkikehitystä elinvoimasta ja kilpailukyvyistä huolehtien. Pysäköintiratkaisuilla edistetään kestävä kehityksen mukaista liikkumista ja pysäköintinormien uudistamisella mahdollistetaan täydennysrakentaminen erityisesti keskusta-alueella. Pysäköinnin keskittäminen yleisiin pysäköintilaitoksiin vapauttaa tilaa muulle maankäytölle kuten täydennysrakentamiselle ja kaupunkivihreälle. Jyväskylässä asemakaavan edellyttämät autopaikat voidaan sijoittaa yleisiin pysäköintilaitoksiin käyttämällä pienempää pysäköintinormia kuin tontille toteutettuina.

Järvenpäässä pysäköintinormia sovellettaessa huomioidaan myös asuntojen määrä. Näin esimerkiksi paljon yksiöitä olevaan kiinteistöön tulee enemmän autopaikkoja kuin pelkästään kerrosalaan perustuvassa pysäköintinormissa. Esimerkiksi ydinkeskustassa rakennetaan 1 autopaikka / 120 k-m² asuintilaa, kuitenkin vähintään 0,5 ap/asunto.



25.9.2025



Kuva 14. Mikkelin keskustan pysäköinti-info 2024.



25.9.2025

3.4 Pysäköinnin käyttäjätarpeet ja -kokemukset

3.4.1 Kyselyt, yleistä

Työssä toteutettiin 30.1.–18.2.2025 kyselyt kantakaupungin asukkaille ja asioijille, yrityksille ja kiinteistöille. Kyselyä varten Mikkelin kantakaupungin alue jaettiin erityyppisten käyttäjätarpeiden hahmottamiseksi kolmeksi toista vyöhykkeeksi (Kuva 15). Työssä hyödynnetyt vyöhykkeet määritettiin tunnistamalla kaupunkirakenteesta erityyppisiä alueita, joihin tunnistetaan myös erilaisia asiakastarpeita. Vyöhykkeiden määrittelyssä tunnistettiin lisäksi nykytilan pysäköinnin hallinnan menetelmät sekä olemassa oleva tietopohja.

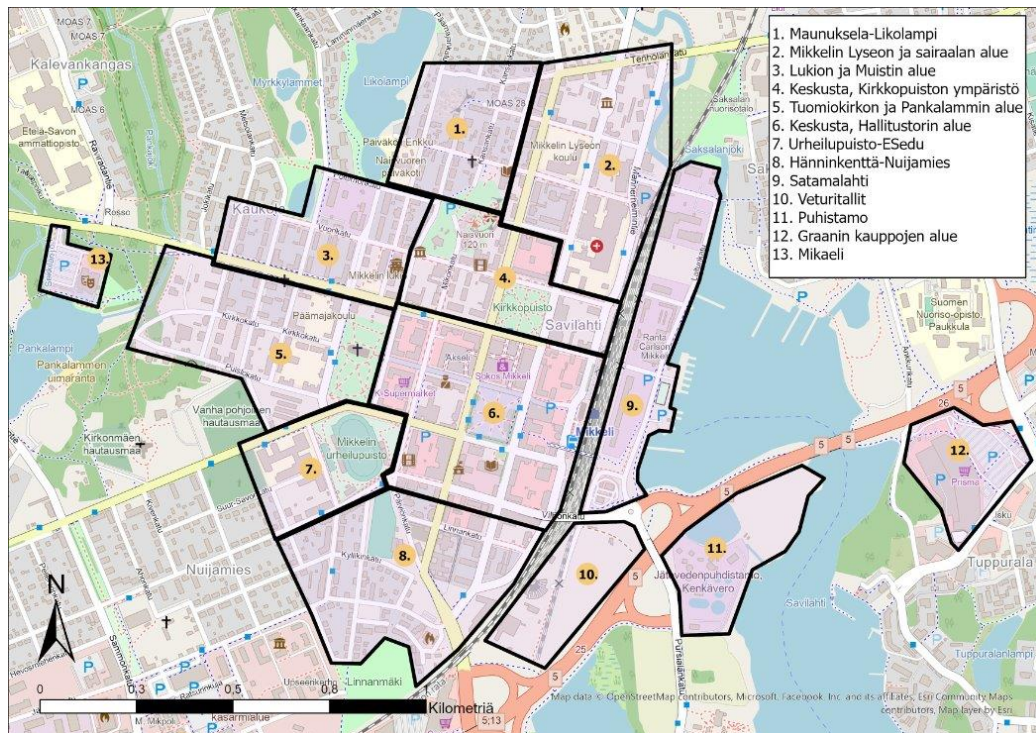
Huomionarvoista on, että tässä esitetyt vyöhykkeet ovat tämän työn aikaisia vyöhykkeitä, jotka määritettiin ensisijaisesti palvelemaan tehtyä asukaskyselyä. Kantakaupungin kehittämisessä hyödynnettävät tarkoituksenmukaiset vyöhykkeet esitetään analyysien pohjalta myöhemmin tässä raportissa.

Asukkaita ja asioijia kutsuttiin vastaamaan Mikkelin kaupungin kotisivun sekä sosiaalisen median kanavien kautta, minkä lisäksi kyselyistä kirjoitettiin paikallislehdissä laajemman vastaajakunnan tavoittamiseksi. Myös yrittäjien kyselyä markkinoitiin kaupungin kotisivujen ja sosiaalisen median kautta, minkä lisäksi kysely lähetettiin suoraan yrittäjien etujärjestöille. Kantakaupungin alueelle toimiville isännöijille kyselykutsu lähetettiin suoraan.

Kysymyslomakkeet ovat tämän raportin liitteenä.



25.9.2025



Kuva 15. Kyselyä varten laadittu vyöhykejako pysäköinnin paikallisten asiakastarpeiden tunnistamiseksi.

3.4.2 Asukaskyselyn lähtökohdat ja tulokset

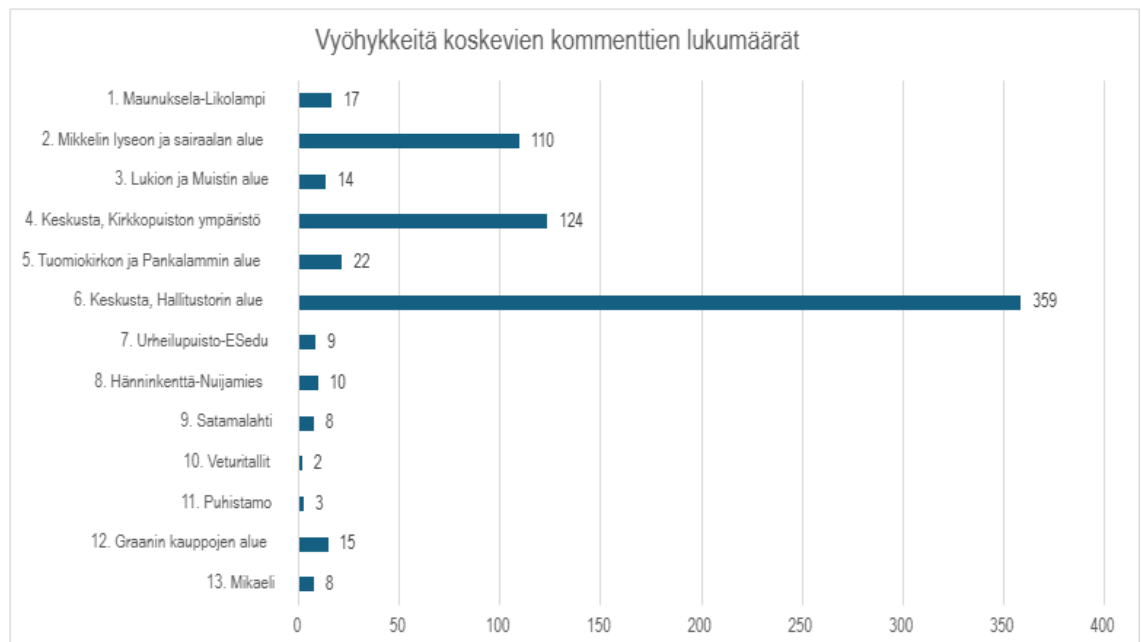
Asukaskyselyyn vastasi 559 ihmistä, jotka edustivat kaupungissa asioivia eri ryhmiä. Ikäryhmistä parhaiten oli edustettuna työikäiset (25–45 v. 32 %, 45–65 v. 44 %) sekä eläkeikäiset (65–80 v. 20 %). Naisia ilmoittivat 58 % ja miehiä 39 % vastaajista. Liikuntaesteisiä tai apuvälineitä päivittäin tai toisinaan käyttäviä oli yhteensä 8 % vastaajista.

Noin 20 % vastaajista asui tarkasteltavan kantakaupungin alueella, 9 % kantakaupungin osissa, jotka eivät olleet mukana tarkastelussa, 34 % ympäröivällä kaupunkialueella ja 37 % muualla Mikkeliissä. Vain 3 % vastaajien talouksista (4 % vastaajista kantakaupungin alueella) ei ollut autoa. Kuten aikaisemmassa luvussa on todettu, autottomia kotitalouksia on osassa Mikkeliä jopa yli puolet kotitalouksista, joten näitä asukkaita ei ole tehokkaasti tavoitettu vastaamaan kyselyyn.

Vastauksia tuli kaikista vyöhykkeistä, joskin painottuen keskustakortteleihin (Kuva 16. Vyöhykkeitä koskevien kommenttien



25.9.2025



Kuva 16. Vyöhykkeitä koskevien kommenttien lukumäärät kyselyssä

lukumäärät kyselyssä. Vähiten kommenttoitiin vyöhykkeitä, joilla on nykyisin vähän toimintaa.

Alueiden profiloimiseksi vastaajilta kysyttiin muun muassa syitä vierailla alueella sekä vierailuun käytetyt kulkuvälineet. Osa alueista, esimerkiksi Mikaeli ja Lukion alue, voitiin profiloida jo matkojen tarkoituksen (kulttuuri, opiskelu jne.) perusteella. Vastausten koonti on alla (Taulukko 1).



25.9.2025

Taulukko 1. Vierailun syyt ja kulkutapajakauma alueittain.

Alue (Kommenttien määrä)	Vierailun syy				Kulkutavat			
	Työ opiskelu	Ostos ja asiointi	Vapaa-aika	Kyyditseminen	Autolla	Pyörällä	Kävelen	Julkisilla
Kaikki alueet	27 %	29 %	29 %	16 %	45 %	19 %	25 %	11 %
1. Maunuksela-Likolampi (17)	28 %	23 %	33 %	15 %	45 %	17 %	30 %	7 %
2. Mikkelin lyseon ja sairaalan alue (110)	21 %	21 %	35 %	23 %	42 %	21 %	23 %	14 %
3. Lukion ja Muistin alue (14)	36 %	26 %	22 %	16 %	55 %	12 %	29 %	4 %
4. Keskusta, Kirkkopuiston ympäristö (124)	28 %	29 %	28 %	15 %	46 %	19 %	25 %	11 %
5. Tuomiokirkon ja Pankalammin alue (22)	34 %	23 %	33 %	9 %	47 %	19 %	26 %	8 %
6. Keskusta, Hallitustorin alue (359)	26 %	30 %	29 %	15 %	46 %	19 %	25 %	10 %
7. Urheilupuisto-ESedu (9)	23 %	21 %	36 %	19 %	45 %	19 %	21 %	15 %
8. Hänninkenttä-Nuijamies (10)	28 %	21 %	30 %	21 %	42 %	25 %	32 %	2 %
9. Satamalahti (8)	25 %	29 %	24 %	22 %	47 %	22 %	24 %	7 %
10. Veturitallit (2)	33 %	33 %	33 %	0 %	33 %	33 %	33 %	0 %
11. Puhistamo (3)	13 %	38 %	38 %	13 %	38 %	25 %	38 %	0 %
12. Graanin kauppohen alue (15)	21 %	37 %	25 %	18 %	45 %	25 %	23 %	7 %
13. Mikaeli (8)	24 %	13 %	47 %	16 %	45 %	24 %	18 %	13 %

Keskustan vyöhykkeiden erityispiirteitä

Keskustan vyöhykkeet 6, 4 ja 2, erottuivat joiltakin osin kaupungin muista vyöhykkeistä.

Kulkumuodoista keskustan vyöhykkeille tultiin hieman vähemmän polkupyörällä tai kävelen kuin muille alueille (20 % vs. 22 %), kun taas julkisilla tulijoita oli enemmän (12 % vs. 6 %) - mikä selittynee julkisen liikenteen tarjonnasta eri alueilla.



25.9.2025

Muilla alueilla pysäköintiä kohteen omalla paikalla oli merkittävästi enemmän kuin keskustassa (6 % vs. 40 %), missä pysäköinti kohdistuu voimakkaasti aikarajoitettuihin paikkoihin (50 %) ja sen jälkeen jakautuu kaikkien muiden pysäköintivaihtoehtojen välillä melko tasan (maksullinen, rajoittamaton, parkkihalli).

Pysäköinnin ongelmista suurimmiksi nousivat liian tiukat aikarajoitukset, pysäköinnin hinta, ja vapaiden paikkojen vähyys voimakkaammin kuin muualla kaupungissa (Taulukko 2 ja Liite 2).

Toisaalta lumen ja tapahtumien aikana pysäköintitilan puute oli parempaa kuin muilla alueilla, eli alueen kapasiteetti joustaa paremmin. Samoin pysäköintijärjestelyistä kommunikointi koettiin tällä alueella paremmaksi kuin kaupungissa keskimäärin (8 % vs. 13 %).

Keskustan elinvoima ja kehittäminen

Huoli keskustan elinvoimasta oli vastauksissa yleistä, minkä takia asiointin edistäminen ja keskustan houkuttelevuus viipymään nousivat toivelistan kärkeen kyselyn lopussa olleessa keskustan tulevaisuutta koskevassa osuudessa.

Yleisesti koettiin, että omaa asiointia tukisi parhaiten ilmaiset, aikarajoitetut pysäköintipaikat erityisesti keskustan alueella. Toisaalta nykyisiä aikarajoja pidettiin liian tiukkoina.

Maksutavat ja pysäköintihallit toivat runsaasti kommentteja sekä puolesta että vastaan, niin että henkilöt, jotka olivat ottaneet nämä käyttöönsä, kokivat ne hyödyllisinä ja muut vastustivat niitä kiihkeästi.

Liikuntaesteisille ja ikäihmisille toivottiin enemmän pysäköintitilaa palveluiden ja kauppojen läheisyydestä, mutta nämä näkökulmat korostuivat enemmän työikäisten liikuntaesteettömien kuin vanhusten tai liikuntaesteisten vastauksissa.

Sähköpotkulautojen kontrollia toivotaan kiristettävän.



25.9.2025

Vastaajaprofiilien painotukset

Pääosin eri ryhmät vastasivat kyselyyn yhteneväisesti etenkin kaikkein suosituimpien näkemysten osalta.

Liikuntaesteiset ja seniorit arvottavat merkityt lastauslaiturit muita korkeammalle ja toivovat enemmän tilaa jalankululle ja pyöräilylle.

Autottomien vastauksista nousee esiin turhautuminen siihen, että autoja on pysäköity paikkoihin, joihin ne eivät kuulu (estää näkyvyyttä suojateillä) sekä pysäköintipaikkaa etsivien huonosti ennakoitava ajaminen, kun he etsivät paikkaa. Autottomista useampi on sitä mieltä, että kaupunkitilaa tulisi vapauttaa pysäköinniltä kävelyn ja pyöräliikenteen tarpeisiin (29 % vs. 13 %) tai elinvoiman kehittämiseen (12 % vs. 5 %), tai kaupunkivihreälle (35 % vs. 6 %). He ovat innokkaampia ohjaamaan käyttäytymistä pysäköintirajoitusten tiukentamisella. Laadukkaan pyöräpysäköinnin puute nousee erityisesti tämän ryhmän vastauksissa esiin.

Alle 25-vuotiaat toivovat erityisesti, että keskusta houkuttelisi viihtymään pidempään.

3.4.3 Kysely yrityksille ja isännöitsijöille

Asukkaiden näkemysten lisäksi selvityksessä kartoitettiin kyselyillä yritysten ja kiinteistönomistajien tarpeita ja toiveita Mikkelin kantakaupungin pysäköinnin kehittämiseen liittyen. Yrityksille ja kiinteistönomistajille suunnatussa kyselyssä hyödynnettiin samaa vyöhykejakoja kuin asukaskyselyssä. Yrityskyselyyn saatiin 29 vastaajaa.

Yritykset sijaitsivat pääasiassa ydinkeskustan vyöhykkeillä. Noin puolet sijaitsivat Hallitustorin alueella (vyöhyke 6), neljäsosa Kirkkopuiston alueella (vyöhyke 4) ja neljäsosa jakautui vyöhykkeiden 2 ja 8 välille sekä keskustan vyöhykkeiden ulkopuolelle.

Yritykset edustivat useita toimialoja ja olivat pääosin pienehköjä: pääosa työllisti 1–5 henkeä ja noin viidennes 5–10 henkilöä. Neljännes yrityksistä maksaa jollakin tavoin henkilökunnan pysäköinnistä ja



25.9.2025

15 % tarjoaa pyöräpysäköintiä ja/tai sosiaalityöt vaatteiden vaihtamista varten.

Yleisesti ongelmallisena koettiin paikkojen saatavuus etenkin lumen aikana, sekä tiukat aikarajoitukset ja säännöistä kommunikointi. Moni kertoi neuvovansa asiakkaita sekä paikkojen saatavuuden että maksusovellusten käytön suhteen (Taulukko 2).

Kysymyksissä Mikkelin kantakaupungin tulevaisuudesta yrittäjien edustajien mielipiteet olivat samansuuntaiset muiden vastaajien kanssa, tosin erojakin löytyi. Yrityskyselyssä maksullinen pysäköinti nousi suositummaksi kuin asukaskyselyssä.

Isännöijäkyselyyn saatiin 11 vastausta, joista osa kuitenkin edusti useampaa taloyhtiötä. Vastauksista ei voitu muodostaa edustavaa kuvaa asukaspysäköinnin tarpeista, mutta kattavammin isännöijien näkemyksiä kuultiin haastatteluissa, jotka kuvataan myöhemmin tekstissä. Mielipidettä koskevissa kysymyksissä isännöitsijät olivat pääosin samoilla linjoilla muiden vastaajien kanssa.

3.4.4 Kyselyiden yhteenveto

Kyselyistä saatua tietoa on yhdistetty muuhun koottuun YKR- ja muuhun tilastoaineistoon, millä on tavoiteltu kattavaa kuvaa paikallisista tarpeista, haasteista ja potentiaaleista. Näin voidaan tunnistaa käyttäjien näkökulmia, joissa korostuvat omat pysäköinnin tarpeet. Tilastotieto rikastaa kokemustietoa käyttömääräasteiden ja tilastojen kautta.

Alueelliset pysäköintihaasteet painottuivat eri tavoin vyöhykkeiden välillä. Vyöhykkeiden kysyntää luovat tekijät ja päälimmäiset haasteet on koottu alle (Taulukko 2).



25.9.2025

Taulukko 2. Vyöhykkeille kohdistuva pysäköinnin kysyntä ja haasteet.

Alue (kommenttien määrä)	Kysyntää tuo	Pysäköinnin rajoitukset	Päällimmäiset haasteet
1. Maunuksela-Likolampi (17)	Vapaa-aika ja työ, erityisesti uimahalli	Aikarajoitettu	Riittämätön pyöräpysäköinti, kapasiteetin vähyys etenkin uimahallilla lumen ja/tai tapahtumien aikaan.
2. Mikkelin lyseon ja sairaalan alue (110)	Vapaa-aika ja kyyditseminen, erityisesti sairaalaan	Aikarajoitettu	Sairaalan henkilökunta ja asioijat käyttävät kadunvarsipaikkoja, ja kokevat aikarajat liian tiukoiksi, minkä vuoksi paikkojen saatavuus riittämätöntä päiväsaikaan ja etenkin lumen aikaan.
3. Lukion ja Muistin alue (14)	Työ ja opiskelu, erityisesti lukio	Aikarajoitettu	Riittämättömyys lumen aikana, sekava viestintä, ja riittämätön pyöräpysäköinti.
4. Keskusta, Kirkkopuiston ympäristö (124)	Kaikki asiointisyyt	Maksullinen, aikarajoitettu	Vapaan paikan löytämisen haasteet. Mobiilisovellukset koetaan hankaliksi. Ilmaista parkkitilaa lyhyellä aikarajoituksella toivotaan lisää. Kiekkopysäköinti ja Toriparkki saavat kiitosta.
5. Tuomiokirkon ja Pankalammin alue (22)	Työ ja Opiskelu sekä Vapaa-aika. Erityisesti opiskelijat.	Rajoittamaton, kohteen oma pysäköinti	Marskin aukion parkki tärkeä opiskelijoille, ja sen koetaan vähentävän pysäköinnin ongelmia muissa kaupunginosissa. Kapasiteetti ei riitä lumen/tapahtumien aikana, joskin muulloin hyvä.
6. Keskusta, Hallitustorin alue (359)	Kaikki asiointisyyt	Parkkihalli, maksullinen, aikarajoitettu	Aikarajoitettujen pysäköintipaikkojen puute ja mobiilimaksaminen. Liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja on liian vähän tai niitä käytetään väärin. Kiekkopysäköinti ja Toriparkki saavat kiitosta.
7. Urheilupuisto-Esedu (9)	Vapaa-aika ja kyyditseminen	Kohteen oma pysäköinti Rajoittamaton	Marskin aukion tärkeys ilmenee myös tällä alueella. Pysäköintijärjestelyistä kommunikointi koetaan sekavana. Riittävyys tapahtumien aikana.
8. Hänninkenttä-Nuijamies (10)	Vapaa-aika ja kyyditseminen	Kohteen oma pysäköinti Rajoittamaton	Kohteeseen tullaan muita alueita enemmän kävellen ja pyörällä. Ongelmina vapaiden paikkojen puute tapahtumien ja lumen aikaan.
9. Satamalahti (8)	Ostokset ja asiointi	Kohteen oma pysäköinti	Runkolukittavien pyörätelineiden puute, saatavuus tapahtumien aikana. Toivotaan mahdollisuutta jättää auto pidemmäksi aikaa aseman lähetyville.



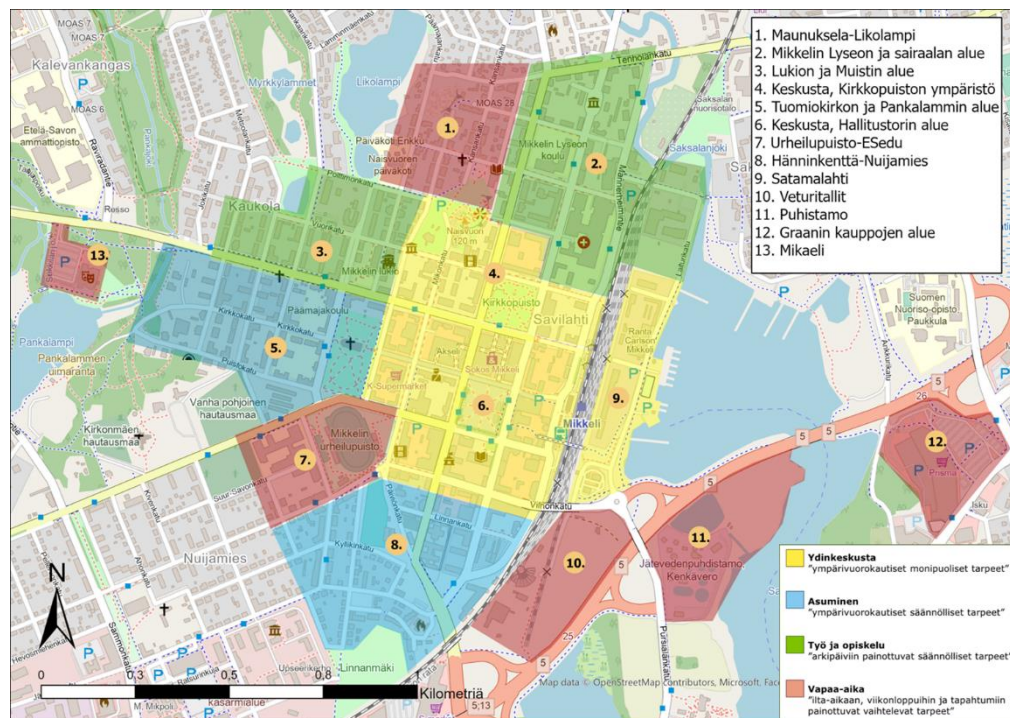
25.9.2025

10. Veturitallit (2)	-	-	Toivotaan pysäköinnin pysyvän maksuttomana jolloin palvelee veneilijöitä.
11. Puhistamo (3)	-	-	Pysäköintijärjestelyt ja saatavuus koetaan hyviksi.
12. Graanin kauppohen alue (15)	Ostokset ja asiointi	Kohteen oma pysäköinti	Pyörätelineiden ja invapaikkojen vähyys etenkin lumen aikaan. Autoille koetaan saatavuus yleisesti hyväksi.
13. Mikaeli (8)	Vapaa-aika	Kohteen oma pysäköinti	Pysäköintitilan riittävyys tapahtumien ja lumen aikaan, runkolukittavien pyörätelineiden puute.

Liitteessä 2 on esitetty laajemmin pysäköinnin alueellisia haasteita, huomioita ja mahdollisia ristiriitaisuuksia.

Kyselyn kokemustieto voitiin osin yhdistää tietoihin pysäköinnin tarjonnasta ja kuormituksesta. Osalta vyöhykkeistä ei ole tarkkoja tietoja kadunvarsipaikkojen määrästä tai niiden käyttöasteesta.

Koottujen kokemus- ja tilastotietojen perusteella vyöhykkeet tyypiteltiin neljään ryhmään, joiden avulla pysäköintipolitiikan suuntaviivoja voidaan hahmotella (Kuva 17).



Kuva 17. Kyselytulosten pohjalta luotu hahmotelma vyöhykkeiden ominaispiirteistä.

25.9.2025

3.4.5 Sidosryhmähaastattelut

Selvityksen alkuvaiheessa toteutetuista kyselyistä saatua tietoa haluttiin syventää sidosryhmähaastatteluiden avulla.

Sidosryhmähaastatteluita järjestettiin yhteensä neljä kappaletta ja niihin osallistui useita eri näkökulmia ja ryhmiä edustavia henkilöitä yritysmaailmasta, isännöintitoimistoista, kiinteistöpuolelta ja vammaisneuvostosta. Aikataulusyistä nuorisovaltuustolta kerättiin lisäksi kirjallista palautetta. Myös vanhusneuvoston edustajat oli kutsuttu mukaan. Edellä mainittujen tahojen lisäksi haastattelu järjestettiin kaupungin pysäköinninvalvonnan yksikölle.

Haastatteluissa korostui, että Mikkelin kantakaupungissa pysäköinti tarjoaa monipuolisia vaihtoehtoja erilaisiin tarpeisiin. Keskustan asuntokanta, palvelut ja pysäköinnin ratkaisut koettiin tukevan toisiaan, mutta esille nousi myös useita rakenteellisia ja toimintakulttuurista johtuvia haasteita.

Keskustan pysäköinnin helppoutta ja saavutettavuutta pidettiin keskustan elinvoimaisuuden kannalta ratkaisevana tekijänä. Tämä nähtiin keskeisenä niin paikallisten asukkaiden kuin matkailijoiden näkökulmasta. Haastatellut kokivat, että arkipäiväiseen asiointiin pysäköinti on pääsääntöisesti riittävää, mutta asukaspysäköinnin ja erityisryhmien, kuten liikuntarajoitteisten ja vanhusten, tarpeita ei kaikilta osin ole pystytty täyttämään.

Haastatteluissa ilmeni, että uusille kehitysalueille (erityisesti Satamalahti ja veturitallit) kohdistuu lisääntyviä paineita pysäköintikapasiteettiin, ja näiden alueiden kasvu haastaa nykyisiä pysäköintiratkaisuja. Myös keskustan alueella tapahtuvat muutokset, kuten pysäköintialueiden poistuminen ja uuden työpaikkakysynnän syntyminen, herättivät tarpeen tarkastella kapasiteetin ajantasaisuutta ja muuntojoustavuutta.

Maksujärjestelmien digitalisoituminen oli haastatteluissa usein esiin noussut aihe, ja sen koettiin tuovan sekä mahdollisuuksia että haasteita. Osa haastatelluista nosti esiin, että kaikki käyttäjäryhmät eivät koe digitaalisia ratkaisuja saavutettaviksi, ja erityisesti iäkkäät sekä osa erityisryhmistä hyötyisivät perinteisistä vaihtoehdoista rinnalla. Esteettömyys ja paikkojen mitoitus herättivät keskustelua;



25.9.2025

erityisryhmät ja suuremmat autot eivät aina mahdu nykyisille pysäköintipaikoille tai ne ovat haastavia käyttää. Samalla haastatellut kiinnittivät huomiota siihen, että pysäköintiin liittyvät ohjeet ja viitoitukset ovat toisinaan epäselviä.

Monet haastatellut kertoivat lumitilanteen ja talvihoidon muodostavan merkittäviä esteitä pysäköinnin esteettömyydelle ja saavutettavuudelle etenkin erityisryhmille. Pysäköinnin käytännöt ja aikamääräykset koettiin vaihteleviksi, mikä aiheutti epäselvyyttä erityisesti uusilla tai yksityisillä pysäköintialueilla. Pysäköinnin valvonnan ja ylläpidon sirpaleisuus mainittiin aiheuttavan valituksia sekä epäjohtamukaisuutta.

Pysäköinnin tulevaisuuden kehittämisessä haastatteluissa korostui tarve varmistaa keskustan saavutettavuus kaikille liikkumismuodoille. Kaavoitus- ja rakennushankkeissa nähtiin tärkeänä turvata riittävä määrä pysäköintipaikkoja sekä huomioida erityisesti asukkaiden ja palveluiden tarpeet. Moni nosti esiin, että pysäköintiratkaisut tulisi suunnitella kokonaisvaltaisesti erityisesti uusilla alueilla siten, ettei ongelmia siirretä keskustaan.

Haastateltavat pitivät tärkeänä, että esteettömyyden näkökulma huomioidaan pysäköinnin kaikissa vaiheissa, ja samalla toivottiin viheralueiden ja kaupunkikuvan säilyttämistä. Teknologian ja digitalisaation kehittäminen nähtiin tarpeellisena, mutta niiden rinnalle toivottiin perinteisiä, kaikille saavutettavia vaihtoehtoja sekä henkilökohtaista neuvontaa. Palveluiden selkeys ja riittävän ohjeistuksen tarjoaminen nostettiin myös esiin.

Osallistavan suunnittelun merkitys oli haastatteluissa selvästi läsnä: asukkaiden, yrittäjien ja erityisryhmien kuuleminen nähtiin oleelliseksi, jotta eri tarpeet voidaan huomioida jo suunnitteluvaiheessa. Lisäksi talvihoidon, logistiikan ja erityisesti sähköautojen latausratkaisujen järjestäminen koettiin olennaiseksi kehityskohteeksi huomioiden kaupungin muuttuvat tarpeet.

Kehittämisen aikajänteestä keskusteltaessa haastatteluissa toivottiin, että lähivuosina asukaspysäköinti ja esteettömyysratkaisut saadaan parannettua ja pysäköinnin opastus sekä maksutavat selkeytettyä. Pidemmällä aikavälillä painotettiin muunneltavien



25.9.2025

pysäköintiratkaisujen tarvetta kaupunkitilan muuttuessa sekä uuden teknologian ja kestävä liikkuksen ratkaisujen integroimista osaksi pysäköinti-infraa.

Kaiken kaikkiaan haastatellut kokivat, että pysäköinnin kehittäminen vaatii kokonaisvaltaista ja osallistavaa otetta, jossa joustavuus, saavutettavuus ja käyttäjien monipuoliset tarpeet huomioidaan sekä nykyhetkessä että pitkällä aikavälillä.



25.9.2025

4 Muuttuvan toimintaympäristön vaikutukset pysäköintiin

4.1 Skenaariomenetelmä ja toimintaympäristön muutokset

Toimintaympäristötaulukko

Edellä esitelty nykytilakatsaus kuvaa kattavasti sen, millaista kysyntää ja tarjontaa pysäköintiin nykytilanteessa liittyy. Kuten edellä on tunnistettu, kaupungin tavoitteena on kehittää kantakaupungin aluetta, mikä vaikuttaa pysäköinnin tarpeeseen. Pysäköinnin tarjonnan lisäämistarpeeseen vaikuttavat maankäytön kehittämisen ohella myös mm. ihmisten liikkumispreferenssien muutokset sekä teknologian kehitys. Se, miten pysäköintikysyntä pidemmällä jännteellä kasvaa, riippuu monesta toimintaympäristön muutostekijästä. Näistä osaan Mikkelin kaupungilla on itsellään mahdollista vaikuttaa, osaan ei.

Kantakaupungin alueen pysäköinnin kehittämisen tueksi on muodostettu skenaarioita, joiden tavoitteena on hahmottaa pysäköinnin kehittämistarpeeseen vaikuttavia mahdollisia kehityskulkuja. Tarkastelemalla skenaarioita, voidaan tehdä valintoja, joilla vastataan pysäköinnin nykytilanteen kehittämistarpeisiin, edistetään kaupungin tavoitteiden saavuttamista ja tunnistetaan kehityksen epävarmuus.

Tarkastelemalla toimintaympäristön vaihtoehtoisia kehityskulkuja ja tunnistamalla niiden perustelemat keskeiset kehitysaskeleet, voidaan tehdä tietoisia valintoja investointien sekä politiikkatoimien mitoittamiseksi ja ajoittamiseksi. Erilaiset tulevaisuuskuvat muodostavat lähtökohdan pysäköinnin kehittämisen tarpeille ja potentiaaleille. Vaihtoehtoiset skenaariot muodostetaan kuvaamalla tarpeita ja potentiaaleja vastaavia sekä toimintaympäristön kehityksen kanssa johdonmukaisia pysäköinnin kehittämisen kehityspolkuja. Skenaarioiden pohjalta määritetään työn myöhemmässä vaiheessa tavoiteltava skenaario työssä määriteltävien toimenpiteiden pohjaksi.

Skenaarioilla kuvataan mahdollisia kehityskulkuja nykytilanteesta vuoteen 2040. Muodostettavat skenaariot ja niiden osatekijät voivat



25.9.2025

olla luonteeltaan toivottuja, ei-toivottuja, todennäköisiä tai toteuttamiskelpoisia. Skenaarioiden pohjaksi on laadittu hahmotelmia tulevaisuuskuvista hyödyntäen tulevaisuustaulukkoa. Tulevaisuustaulukkoon hahmotellaan toimintaympäristön mahdollisia poliittisen, taloudellisen, sosiaalisen, teknologisen, ympäristön ja lainsäädännön kehittymiseen liittyviä vaihtoehtoisia tekijöitä. Tekijöitä johdonmukaisesti yhdistelemällä muodostetaan tulevaisuuskuvia.

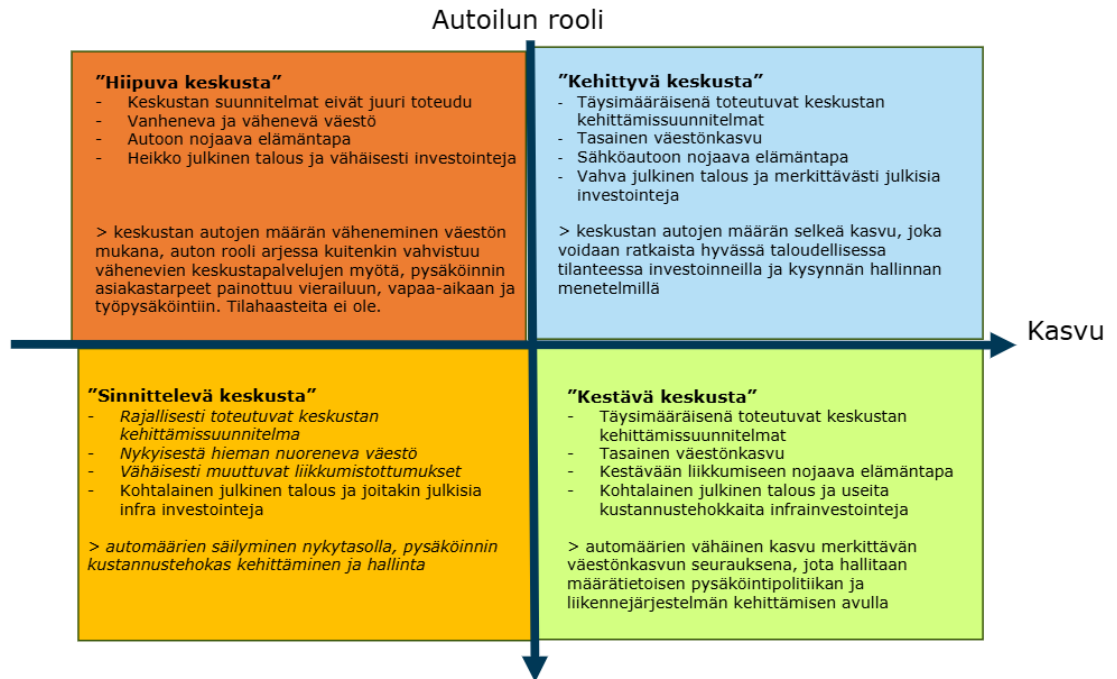
Teemat / Kehitys	A	B	C
Poliittinen (Political)	● Päättöksenteko ei tue kehitystä	● Päättöksenteko tukee varovaisesti kehitystä	● Päättöksenteko edistysmielistä ja disruptioita tukevaa
Taloudellinen (Economic)	● Kuntataloudessa on haasteita kansallisen toimintaympäristön ja kaupungin huoltosuhteen negatiivisen tilanteen vuoksi.	● Kuntatalous on tasapainoinen, mutta rajallinen.	● Kuntatalous kehittyy positiivisesti kaupungin työllisyyden, työvoiman ja kansallisen kehityksen mukana.
Sosiaalinen (Social)	● Väestön määrä keskustassa vähenee luonnollisen poistuman myötä ja väestö rakenne vanhenee. Ympäröivien taajamien väestö lisääntyy vähäisesti	● Väestön määrä keskustassa pysyy nykyisenkaltaisena luonnollista poistumaa korvaavan muuttovoiton turvin, mutta ikärakenne nuortuu. Ympäröivien taajamien väestö vähenee	● Keskustan väestömäärä kasvaa ja ikärakenne tasapainottuu nuorten ja lapsiperheiden vahvan muuttovoiton avulla ympäröivien taajamien väestömäärä säilyy nykyisellään.
Teknologinen (Technical)	● Teknologista kehitystä ja digitalistaatiota tuetaan ja hyödynnetään vähäisesti	● Teknologista kehitystä ja digitalisaatiota tuetaan ja hyödynnetään kohdennetusti	● Teknologista kehitystä ja digitalistaatiota tuetaan ja hyödynnetään määrätietoisesti ja monipuolisesti
Ympäristö (Environmental)	● Päästökehitystä ja ympäristöarvoja ei priorisoida päätöksenteossa	● Päästökehitys ja ympäristöarvot ohjaavat osittain kehitystä	● Päästökehitys ja ympäristöarvot ohjaavat vahvasti kehitystä
Lainsäädöntö (Legal)	● Mitattavat ja lyhyen aikajänteiden teemat painottuvat voimakkaasti lainsäädännössä ja yksityisille toimijoille annetaan suuria vapauksia talouden edistämiseksi	● Mitattavat "kovat arvot" huomioidaan, mutta lainsäädännössä ohjataan vapaamuotoisesti myös pehmeiden arvojen huomioimiseen (tasa-arvo, ympäristö...)	● Ilmasto, ympäristö ja tasa-arvo sekä muut pehmeät arvot tulevat vahvemmin velvoittavaksi lainsäädännöksi.

Kuva 18. Kuva tulevaisuustaulukosta, johon on hahmotettu mahdollisia toimintaympäristön kehityskulkuja. Toisiinsa kytkeytyneet kehityskulut on hahmotettu eri väristen pallojen muodostamana ketjuna.

Tulevaisuuskuvien ja pysäköinnin välinen kytkentä voidaan muodostaa arvioimalla sitä, miten toimintaympäristön kehitys vaikuttaa Mikkelin kasvuun ja autoilun rooliin. Nämä mahdolliset kehityskulut muodostavat keskeisen lähtökohdan kantakaupungin sekä pysäköinnin kehitykselle. Seuraavassa on hahmoteltu neljä erityyppistä skenaarioita, joilla muodostetaan kytkentää toimintaympäristön ja pysäköinnin välille.



25.9.2025



Kuva 19. Autoilun rooli kuvattuna eri skenaarioihin.

Kun toimintaympäristön kehitystä kuvaaviin tulevaisuuskuviin yhdistetään maankäytön ja pysäköinnin kehityspolku, syntyy skenaarioita, joiden tavoitteena on olla johdonmukaisia ja uskottavia, mutta samalla riittävän rohkeita, jotta ne herättävät ajattelemaan.

Erityisen oleellista on tunnistaa, että skenaariot ja niiden lähtökohtana olevat tulevaisuuskuvat eivät ole suunnitelmia: ne ovat työkaluja. Skenaarioihin on esitetty vaikutusten arviointi, joissa tarkastellaan pysäköintijärjestelmän kannalta oleellisiksi tunnistettuja näkökulmia. Vaikutusten arvioinnin pohjalta voidaan tehdä päätelmiä siitä, minkä tyyppisiä pysäköinnin kehittämisen ratkaisuja on perusteltua viedä eteenpäin, jotta tuetaan Mikkelin kantakaupungin tavoitteiden mukaista kehitystä ja varaudutaan toimintaympäristön muutoksiin tarkoituksenmukaisesti.

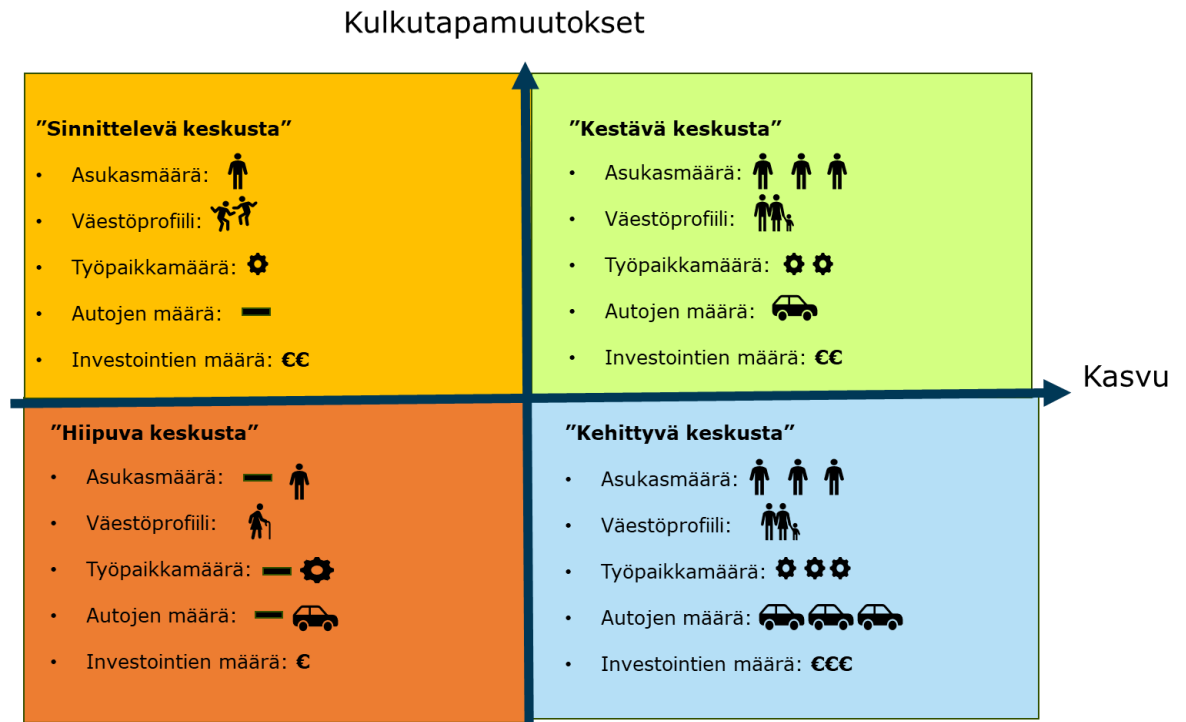
4.2 Mikkelin kantakaupungin ja pysäköinnin mahdollisia kehityspolkuja

Skenaarioiden väliset keskeiset erot muodostuvat olettamista liittyen kantakaupungin väestö- ja työpaikkamäärien sekä henkilöautojen määrän kasvuun. Lisäksi skenaariot sisältävät erityyppisiä oletuksia



25.9.2025

siitä, miten paljon kaupungilla on käytettävissä rahoitusta investointeihin. Edellä mainittuihin oletuksiin kytkeytyy myös arvio asukkaiden ikärakenteesta erityyppisissä kehityskuluissa.



Kuva 20. Työssä hyödynnetyt neljä skenaariota kuvaavat erilaisia mahdollisia tulevaisuuden kehityskulkuja.

Seuraavassa on kirjoitettu kuvattuihin tulevaisuuden tutkimuksen menetelmiin nojaavia tarinoita, joilla hahmotetaan mahdollisia kehityskulkuja sekä luodaan lähtökohtia resilienssin pysäköinnin kehittämishankkeiden tunnistamiseksi.

4.2.1 Skenaario1: hiipuva keskusta

Maankäyttö, asukkaat ja pysäköintitarve

Keskustan vetovoima ei kehity tavoitellusti haastavassa maailmantilanteessa. Kantakaupungin alueelle suunnitellut merkittävät kehittämishankkeet eivät toteudu.

Nuoret eivät halua jäädä taantuvaan Mikkeliin. Perheet asuvat keskustaa mieluummin väljemmin, vanhenevalta väestöltä



25.9.2025

vapautuvilla omakotialueilla ja käyvät autolla keskustan kehän automarketeissa. Keskustan rooliksi muodostuu joidenkin julkisten peruspalvelujen tarjoaminen, joita haetaan yhä etäämpää palveluverkon keskittyessä maakuntakeskukseen. Autojen määrä keskustassa vähenee, kun vanhenevien asukkaiden autonomistuksen ja työssäkäyvien määrän laskiessa.

Kantakaupungin asukas- ja työpaikkamäärä kääntyy selvään laskuun vanhenevan väestön luonnollisen poistuman myötä. Keskustan palveluita siirtyy autolla hyvin saavutettavien markettialueiden yhteyteen. Pysäköinniltä ja liikenteeltä vapautuu tilaa, mitä pyritään hyödyntämään kesäaikaan kaupunkitilan viihtyisyyden luomiseen. Sitä tarvitaan tyhjien liiketilojen vastapainoksi.

Pysäköinnin kehitys: hallinta ja paikat

Ydinkeskustan pysäköintiin ei kohdistu uutta kysyntää. Painopiste muuttuu asukas ja opiskelijoiden pidempiaikaisesti pysäköinnistä lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin sekä pitkäaikaiseen autojen säilyttämiseen. Väestön vanhetessa autonomistus vähenee, mikä mahdollistaa asukaspysäköinnin siirtymisen enenevissä määrin tonteille ja olemassa oleviin laitoksiin. Katutilan pysäköintiä voidaan vähentää ja hyödyntää muihin kevyillä ja joustavilla ratkaisuilla keskustan elävöittämiseen. Katupysäköintitilaa riittää edelleen myös lyhytaikaiseen aikarajoitettuun pysäköintiin sekä jakeluun. Pidempiaikainen pysäköinti tapahtuu laitoksissa tai etäämmällä keskustasta. Kokonaisuutena pysäköinti toimii asiakkaan näkökulmasta hyvin, kun kysyntää on vähän. Kuntatalouden, elinkeinojen ja siten asukkaiden näkökulmasta kehitys ei ole toivottavaa. Katupysäköinnin hinnoittelua jatketaan, jotta kysyntää saadaan ohjattua pysäköintihalleihin ja kuoletettua niiden kustannuksia. Katupysäköinnin hinta aiheuttaa voimakasta kritiikkiä väestössä ja osaltaan ohjaa asiakkaita automarketteihin. Graanin olemassa oleva kaupan keskittymä vahvistaa rooliaan suuriin parkkikenttiin tukeutuvana palvelukeskittymänä.



25.9.2025

4.2.2 Skenaario2: sinnittelevä keskusta

Maankäyttö, asukkaat ja pysäköintitarve

Toimintaympäristö tukee Mikkelin vetovoiman kehitystä. Haastavan toimintaympäristön vuoksi kaikkia kehityshankkeita ei kuitenkaan saada toteutettua ja kasvu jää huomattavasti tavoiteltua pienemmäksi. Järviluontoon tukeutuva kehitys muodostaa alueelle vetovoimatekijöitä, joka lisäävät alueen houkuttelevuutta asuinpaikkana myös kansainvälisesti ja erityisesti nuorten keskuudessa. Vapaa-ajantoimintojen kehitys tarjoaa työtä myös monille kausityöläisille.

Keskustan luonnollinen väestönpoistuma saadaan näin korvattua opiskelijoilla, matalapalkka-alojen työntekijöillä ja myös perheillä. Uuden tyyppisen väestöprofiilin myötä autojen omistaminen vähenee keskustan asukkaiden keskuudessa. Autojen määrä keskustassa kasvaa siten väestöä vähemmän lisäten kokonaisuutena vain vähän autoja suhteessa nykytilanteeseen.

Keskustan roolina on toimia maakunnan julkisten palvelujen keskittymänä, joihin tullaan autolla etäämmältäkin. Keskustan asukkaiden keskuudessa jalankulku ja pyöräily ovat pääasiallisia kulkutapoja, joille tavoitellaan enemmän tilaa.

Aluekehittämisen kannustimeksi toteutetut pysäköinti-investoinnit herättävät vähemmän autoilevien keskuudessa kysymyksiä siitä, kenelle keskustaa kehitetään ja mihin kaupungin rahat tulisi ensisijaisesti käyttää?

Pysäköinnin kehitys: hallinta ja paikat

Satamalahden alueen kehityksestä toteutuu noin kolmannes. Alueen keskitetty pysäköintilaitos toteutetaan, mutta sen kannattavuus on pitkään tappiollinen. Kun pysäköintimahdollisuuksia löytyy muualtakin, eivät asukkaatkaan ole valmiita maksamaan siitä ydinkeskustan laitoksissa.

Väestöprofiilin nuoren ja vanhan pään kasvu vähentää autonomistusta sekä edelleen pysäköinnin kysyntää. Toteutettujen pysäköintilaitosten investointien ulosmittaamiseksi tehdään kaupungin ja yksityisten



25.9.2025

toimijoiden yhteistyötä, mihin keskeisenä toimenä kuuluu ydinkeskustan ja keskustan kehän katupysäköinnin hinnoittelun nosto ja laajentaminen.

Katupysäköinnin kysynnän väheneminen mahdollistaa katujen ottamisen muuhun käyttöön. Kantakaupungin alueelle vahvistuu käytäntö, että maksamalla pääsee lähemmäs, sateensuojaan ja latausmahdollisuuksien äärelle. Etäämmälle voi pysäköidä jatkossakin ilmaiseksi. Pysäköinnin näkökulmasta tilanne toimii: kuntatalous kaipaisi lisää kehittämistä.

Veturitallien ja Puhistamon vapaa-ajan alueet eivät ole toistaiseksi toteutuneet suuressa mittakaavassa, mikä osaltaan mahdollistaa niiden hyödyntämisen pysäköinnin varaventtiilinä suurimpien kesätapahtumien aikaan sekä pienimuotoisessa matkailutoimintojen kehittämisessä. Pysäköintitoiminnot toisaalta tekevät alueita tunnetuksi ja kannustavat niiden kytkemiseen kantakaupunkiin.

4.2.3 Skenaario3: kestävä keskusta

Maankäyttö, asukkaat ja pysäköintitarve

Toimintaympäristö tukee Mikkelin kantakaupungin "Puhtaan veden pääkaupunki" visioon liittyvien potentiaalien ulosmittaamista. Kestävyys, terveellisyys ja turvallisuus muodostuvat alueen erityisiksi valteiksi ja määrätietoisesti toimeenpantaviksi teemoiksi.

Kasvutavoitteet saavutetaan kokonaisuudessaan.

Kestävän liikkumisen edistäminen sekä sitä tukeva kaupunkiympäristö mahdollistavat elävän kaupungin kehittämisen, mikä houkuttelee eri ikäryhmien asukkaita. Ydinkeskustassa autot häviävät katukuvasta katuvihreän ja katettujen kävelykatujen vallatessa tilaa.

Mikkelin seudulta keskustan palveluja hyödyntävät ovat pahoillaan autosaavutettavuuden vähäisestä heikkenemisestä ja muutos vaatii totuttelua. Kävelijöiden ja teknisen huollon kannalta muutos on erittäin positiivinen. Vapaa-ajan asukkaista ja vierailijoista elantonsa



25.9.2025

saavat ovat tyytyväisiä, että asukkailla on syitä viettää aikaa myös eläväisessä keskustassa.

Kantakaupungin määrätietoinen kehittäminen lisää ympärivuotista kaupunkielämää ja lisää Mikkelin tunnettuutta viihtyisänä kaupunkina. Satamalahti-Keskusta-Puhistamo –kolmion kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin panostetaan voimakkaasti, mikä lisää myös vapaa-ajanalueiden saavutettavuutta kävellen ja pyörällä. Myös Veturitallien kaupallinen alue kehittyy automarkettimaisuuden sijaan kaupunkimaisemmaksi alueeksi tukien kestävää liikkumista.

Pysäköinnin kehitys: hallinta ja paikat

Kantakaupungin kasvu ja kiristyvät säännökset lisäävät tarvetta autopaikkojen ja sähkölatauksen kehittämiseksi. Määrätietoinen kestävä liikkumisen edellytysten kehittäminen sekä kestävydestä viestivä markkinointi vähentää kuitenkin merkittävästi keskustan asukkaiden autonomistusta. Kahden auton talouksia on harvassa. Alun haasteiden jälkeen, valittu ydinkeskustan ja sen kehän tiukka autopaikka normi osoittautuu oikeaksi ratkaisuksi. Kantakaupungin kehittyvillä asuinalueilla pysäköinti hoidetaan keskitetyissä pysäköintilaitoksissa. Satamalahden uusien asukkaiden kiinnostus autopaikkojen ostamiseen jää kuitenkin oletettua vähäisemmäksi, joten laitosten pysäköintikapasiteettia voidaan tarjota myös junaliikenteen liityntäpysäköinnin sekä kantakaupungin asukkaiden käyttöön. Kehittyvä junaliikenne ja sisäinen bussiliikenne palvelevat myös vapaa-ajanalueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä, mikä mahdollistaa näilläkin alueilla lisärakentamisen. Keskustassa asioivia harmittaa aluksi, kun tuttuja pysäköintipaikkoja on otettu muuhun käyttöön. Laajeneva pysäköinnin maksullisuuden alue sekä luvanvarainen pysäköinti mahdollistaa kuitenkin sen, että keskustan kehältä paikka tyypillisesti löytyy. Laitospysäköintiin sekä pysäköintiin kävelymatkan päässä keskustasta totutaan alun harmituksen jälkeen. Laitospysäköintiä helpotetaan lisäksi uusilla sisäänajoilla. Lopputilanteessa voidaan tunnistaa, että etäämmäs keskustasta varattuja pysäköinnin reservitontteja voitaisiin jo ottaa vaihtoehtoiseen käyttöön...mutta kenties niitä on vielä parempi pitää olemassa, jotta alkutaipaleen pysäköintipolemiikki ei enää toistuisi.



25.9.2025

4.2.4 Skenaario4: kehittyvä keskusta

Maankäyttö, asukkaat ja pysäköintitarve

Toimintaympäristö tukee Mikkelin kantakaupungin "Puhtaan veden pääkaupunki" visioon liittyvien potentiaalien ulosmittaamista. Mikkelin rooli Nato-tukikohtana kerää teemaan liittyviä toimijoita ja vahvistaa elinkeinorakennetta. Mikkelin elinvoiman vahva kasvu ja viihtyisä sijainti houkuttelevat kaupunkiin nuoria ja perheitä myös muista kasvukeskuksista. Teknologinen kehitys tukee myös etätyöläisten kotiutumista kantakaupunkiin. Vahva vapaa-ajanklusteri tuo lisäksi kausityöläisiä. Kantakaupungin vakituisten asukkaiden tulotaso kasvaa merkittävästi. Kasvutavoitteet saavutetaan kokonaisuudessaan.

Teknologia ja äly on kaupungin kehittämisessä vahvasti läsnä, mikä vahvistaa kiinnostusta sähköiseen liikkumiseen. Kaupungissa valmistettava sähköiset vesiskootterit ja sähköveneet kytkevät alueita kantakaupungin satamaan, mistä matkaa jatketaan yhteiskäyttöisillä sähköpyörillä. Yksityisautot ovat suurelta osin sähkötoimisia.

Autojen sähköistyminen vähentää keskustan ilmanlaatuun ja meluun kytkeytyviä haitallisia vaikutuksia. Kaupungin merkittävät kasvu sekä sen mukana tapahtuva automäärien suuri lisääntyminen ei kuitenkaan mahdollista merkittävässä määrin tilan allokoimista muiden toimenpiteiden käyttöön. Latauspisteiden erittäin laaja kehittäminen edellyttävät merkittäviä investointeja sähköverkon saneeraukseen katualueilla ja kiinteistöissä. Kaupunki nojaa päästövähennystavoitteissaan ja imagossaan vahvasti sähköön ja siihen ollaan valmiita satsaamaan vastaavasti.

Pysäköinnin kehitys: hallinta ja paikat

Mikkelin kantakaupungin merkittävä kehitys ja autoilun suuri rooli lisää tarvetta merkittäville pysäköinti-investoinneille. Uudet kehittyvät asuin- ja vapaa-ajan alueet vastaavat uusien asukkaiden autojen pysäköinnistä ja latausmahdollisuuksista keskitetyissä pysäköintilaitoksissa omilla tonteillaan. Kehittyvien alueiden katutilaa ei haluta käyttää pysäköintiin. Nykyisen kantakaupungin



25.9.2025

katupysäköinti varustetaan sähkölatauksella. Arjen palveluja hakevien vierailijoiden pysäköintitarpeista vastataan suurelta osin nykyisen ydinkeskustan kaduilla ja laitoksissa. Koko ydinkeskustan ja sen kehän alueella otetaan käyttöön maksullinen pysäköinti, jotta suurenevaa pysäköintikysyntää voidaan hallita. Sen merkitys on erityisen tärkeä, jossa sähköautojen pikalatausasemia voidaan toteuttaa ja saadaan hyödynnettyä tarkoituksenmukaisesti. Keskustan asukkaiden pysäköinti järjestetään jatkossa täysin tonteilla ja uusissa yhteisomisteisissa pysäköintilaitoksissa. Keskustassa merkittävästi nousevat asukaspysäköinnin hinnat aiheuttavat harmitusta sekä autollisissa että autottomissa: vastikkeissa maksettavat maksut ovat autottomien kannalta epäreiluja ja toisaalta auton omistajat eivät ole tottuneet maksamaan pysäköinnistä ja sähkölatauksesta aiheutuvia kuluja täysimääräisesti. Keskustan suuri automäärä erityisesti kesän tapahtumien aikaan aiheuttaa haasteita.

4.3 Skenaarioiden vaikutusten arviointi ja tarkastelun johtopäätökset

Skenaarioiden vaikutuksia tarkastellaan pysäköinnin kehittämiseen liittyvistä eri näkökulmista. Tunnistettuihin yhdeksään näkökulmaan liittyviä vaikutuksia arvioidaan kolmiportaisella asteikolla sekä kuvaamalla asiantuntija-arvioon pohjaten vaikutusten laadullisia ominaisuuksia.

Näkökulma	"Hiipuva keskusta"	"Sinnittelevä keskusta"	"Kestävä keskusta"	"Kehittyvä keskusta"
1. Tarvetta vastaava rakentaminen	Uutta pysäköintiä ei rakenneta	Pysäköintiä rakennetaan etupainotteisesti/liikaa	Pysäköintikapasiteetti hyödynnetään määrätietoisesti	Pysäköintiä rakennetaan paljon vastaamaan suureen kysyntään
2. Kestävän liikkumisen edistäminen	Kestävää liikkumista ei merkittävästi edistetä	Kestävää liikkumista tuetaan vähäisessä määrin uusilla reiteillä katutilassa.	Kestävään, omin voimin tapahtuvaan liikkumiseen panostetaan monipuolisesti.	Fyysistä liikkumista ei tueta. Liikenteen kestävyys tarkoittaa puhtaasti sähköistymistä.



25.9.2025

3. Asukaspysäköinnin järjestäminen	Autonomistuksen ja keskustan palvelujen vähetessä, asukkailla on käytössään runsaasti edullista tilaa.	Asukaspysäköinnin hinta vaihtelee riippuen siitä, mihin taloyhtiön pysäköinti on osoitettu.	Asukaspysäköinti laitoksissa on tyypillisesti riittävä. Hinta pysyy monitoimijaisen yhteistyön avulla maltillisena.	Asukaspysäköinti on kallista merkittävien investointien seurauksena.
4. Työ-, opiskelu- ja asiantuntijapysäköinnin järjestäminen	Autonomistuksen ja keskustan palvelujen vähetessä, työntekijöillä ja opiskelijoilla on käytössään runsaasti tilaa.	Pysäköintiin on olemassa monia vaihtoehtoja: etäällä sijaitsevat edulliset ratkaisut tai ytimessä olevat arvokkaammat.	Pysäköinti tapahtuu keskitetysti. On tyypillistä, että pysäköinti ei toteudu "aivan ovella" .	Pysäköinnin korkeasta kysynnästä johtuen myös työ-, opiskelu ja asiantuntijapysäköinti on kallista.
5. Jakeluajoneuvon lastaus- ja purkupaikkojen järjestäminen	Myös jakeluun on muuten melko tyhjillä kaduilla hyvin tilaa.	Jakeluun vapautuu lisää tilaa uuden pysäköintikapasiteetin ja siihen ohjaamisen myötä.	Jakelu joillain alueilla luvanvaraista tai aikarajoitettua.	Jakeluun varataan tilaa, mutta tilausta tuo haasteita.

Näkökulma	"Hiipuva keskusta"	"Sinnittelevä keskusta"	"Kestävä keskusta"	"Kehittyvä keskusta"
6. Erityisryhmien huomioiminen (liikkumisesteiset, ikääntyvät yms.)	Erityisryhmiä huomioidaan pienillä ja joustavilla ratkaisuilla, siirrettävät penkit ym. Väylien esteettömyyteen ei panosteta.	Kävelyyn ja kaupunkielämään allokoitava kaupunkitila ja tehtävät investoinnit parantavat esteettömyyttä.	Merkittävät panostukset uusiin reitteihin lisäävät esteettömyyttä.	Katusaneeraukset mahdollistavat esteettömien ratkaisujen edistämisen. Rajallinen katutila ja hiljainen autoliikenne merkittävä haaste ikääntyneille.
7. Keskustan saavutettavuuden parantaminen kaikkialla liikummalla	Keskustan saavutettavuus paranee, mutta syyt saapua vähenevät merkittävästi	Keskustan saavutettavuus kestävillä kulkutavoilla paranee hieman, kun käyttöön otetaan uusia pyöräliikenteen reittejä.	Uudet reitit, joukkoliikenteen tukeminen sekä keskitetyn pysäköinnin reitit parantavat saavutettavuutta.	Merkittävästi lisääntyvä autoliikenne heikentää autosaa-utettavuutta ja heikentää joukkoliikennettä. Pienet sähköiset kulkuneuvot palvelevat, mutta kärsivät tilaustaudesta.



25.9.2025

8. Vetovoiman, elinvoimaisuuden, turvallisuuden ja viihtyvyyden edistäminen	Tyhjenevä keskusta, unohdetut autot ja väliaikaisratkaisut alentavat merkittävästi keskustan viihtyisyyttä.	Kaupunkielämä tuo merkittävästi viihtyisyyttä. Autojen katupysäköinnin vähentäminen avaa mahdollisuuksia katuvihreälle. Polttomoottoriautot.	Kävelykeskustan laajeneminen ja uudet reitit lisäävät merkittävästi viihtyisyyttä. Kulkutapajakauman muutos lisää liikenneturvallisuutta.	Liikenteen sähköistyminen vähentää autoilun lähipäästöjä. Autosuoritteiden merkittävä kasvu lisää liikenneonnettomuuksia, joita ehkäisyssä teknologia auttaa.
9. Pysäköintitehokkuuden parantaminen	Tarve vähenee suhteessa nykytilanteeseen ja samalla tehokkuus.	Pysäköintikapasiteetti on vajaakäytössä. Tehokkuutta parantaa katupysäköinnin vähentäminen.	Pysäköintikapasiteettia hallitaan määrätietoisella hinnoittelulla, aikarajoituksilla ja luvanvaraisuudella.	Pysäköintitehokkuus on erittäin hyvä. Teknologiset ratkaisut tukevat paikkojen löytymistä, maksua ja hallintaa.

Yhteenveto skenaariotarkastelusta

Mikäli Mikkelin kantakaupungin kehitys etenee kuten skenaariossa **Hiipuva keskusta**, pysäköintikysynnän väheneminen mahdollistaa katutilan hyödyntämistä keskustan elinvoiman tueksi muuten vaikeassa tilanteessa. Keskustan saavutettavuus ja viihtyisyys tärkeitä tekijöitä, jotta palvelut eivät karkaa automarkettien yhteyteen.

Mikäli kantakaupungin kehitys etenee kuten skenaariossa **Sinnittelevä keskusta**, on tärkeää tukea toteutettujen pysäköinti-investointien hyötyjen ulosmittaamista pysäköinnin hallinnan keinoilla.

Jos taas toimintaympäristö tukee skenaarion **Kehittyvä keskusta** toteutumista, on tärkeää kehittää oikeudenmukaisia keinoja pysäköinnistä ja latausinvestoinnista aiheutuvien merkittävien kustannusten kattamiseksi. Rajalliseen tilaan kohdentuvaa suurta kysyntää tulee hallita määrätietoisilla kysynnän hallinnan keinoilla.

Skenaarion **Kestävä keskusta** mukaisessa etenemisessä, on tärkeää tunnistaa pysäköinnin vaiheittain kehittämisen mahdollisuudet asteittain muuttuvan liikennekäyttäytymisen hallitsemiseksi. Pysäköinnin hallintakeinot sekä riittävä informaatio keskeistä



25.9.2025

suunnitelman mukaisen kaupunkikehittämisen ja järjestelmän toimivuuden mahdollistamiseksi.

Yhteenveto

Todennäköisintä on, että toimintaympäristön ja Mikkelin kantakaupungin kehitys eivät toteudu minkään edellä tarkastellun skenaarion mukaisesti. Todellinen kehitys on suurella todennäköisyydellä niiden jonkinlainen yhdistelmä. Nykyhetkessä tehtävien kehittämispäätösten taustalla onkin tärkeää tunnistaa strategisesti merkittäviä tekijöitä ja toimenpiteitä, jotka ovat mahdollisimman resilienttejä ja vaikuttavia mahdollisimman monentyyppisessä toimintaympäristön kehityskulussa.

Pysäköinnin kehittämisen strategisesti merkittäviä tekijöitä ja toimenpiteitä:

- Mikkelin aluekehitystavoitteiden, erityisesti satamalahden alueen, toteutuminen vaikuttavat merkittävästi kantakaupungin pysäköinnin kysyntään sekä myös edellytyksiin toteuttaa keskitettyä pysäköintiä. Pysäköinnin lisäkapasiteetti kantakaupungin alueella on perusteltua toteuttaa osana suunniteltuja aluekehityshankkeita, huomioiden myös muun kantakaupungin alueen tarpeet ja edellytykset hyödyntää alueille sijoittuvaa pysäköintiä.
- Keskitetyn pysäköinnin investoinnit ja pitkäjänteinen taloudellisuus on tarkoituksenmukaista varmistaa riittävän laajalla toimijapohjalla sekä vaihteittain toteuttamalla.
- Yleisesti kehityskulut voivat tukea siirtymää vahvemmin keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin ja siten mahdollistaa katutilan vapauttamista muuhun käyttöön.
- Kantakaupungin väestön trendin mukainen vanheneminen vaikuttaa autonomistukseen ja siten vähentää pysäköinnin kysyntää. Vaihtoehtoisesti trendin muuttava väestön nuoreneneminen voi osaltaan lisätä uudentyyppisen, tiukempaa pysäköinnin hallintaa hyödyntävän ja katutilan viihtyisyyttä priorisoivan, kehityksen hyväksyttävyyteen.



25.9.2025

- Kantakaupungin pysäköintikokonaisuuden toimivuuden varmistamiseksi on perusteltua kehittää jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä alueiden välillä, jotta autoa ei tarvitse saada ovelle ja hyödyntää lyhyillä matkoilla.
- Autojen sähköistyminen ei ratkaise tilahaasteita. Lakisääteisestä investoinnit latauspisteisiin pysäköinti- ja asuinkiinteistöissä tuovat kustannuksia, jotka on perusteltua ulosmitata kannustamalla investointien määrätietoiseen hyödyntämiseen.
- Liikenteen hallinnan toimenpiteiden, aikarajoitukset, hinnoittelu ja luvanvaraisuus vaikuttavat kaikissa skenaarioissa perustelluilta. Pysäköinnin tarkoituksenmukaista käyttöä ja siirtymää keskitettyyn pysäköintiin on perusteltua tukea aina, vaikka osin eri syistä.

5 Pysäköinnin kehittämisen vyöhykkeet ja periaatteet

5.1 Kantakaupungin pysäköinnin kolme kehittämisvyöhykettä

Tässä selvitystyössä on tarkasteltu Mikkelin kantakaupungin aluetta, jonka rajausta on kuvattu luvussa 2.3. Selvitystyössä on voitu tunnistaa, että kantakaupungin eri alueille kohdentuu nykytilassa hyvin erityyppisiä pysäköintitarpeita sekä kehittämisen suunnitelmia ja edellytyksiä. Eri alueilla hyödynnettävien pysäköinnin kehittämistoimenpiteiden on perusteltua kytkeytyä eri alueiden erilaisiin ominaisuuksiin. On myös tärkeää tarkastella kantakaupungin alueen, joka on kuitenkin verrattain pieni, pysäköintiä yhdessä toimivana kokonaisuutena.

Työssä on kehitetty vyöhykeajattelua vaiheittain. Toteutetun kyselyn yhteydessä hyödynnettiin aiemmissa töissä hyödynnettyjä vyöhykkeitä, jotta niissä tuotettu tietopohja olisi hyödynnettävissä myös tämän työn yhteydessä. Paikkatieto- ja tilastoanalyysien avulla on tuotettu tietopohjaa hyödyntäen aluerajauksia, joilta tietoa on saatavilla. Kaupungin kehityssuunnitelmia on kytketty kartalle ja käyty asiantuntijayhteistyössä keskustelua niiden kytkeytymisestä kantakaupungin kokonaiskehitykseen.



25.9.2025

Toteutettujen kyselyjen, analyysien sekä keskustan kehittämissuunnitelmien pohjalta voidaan Mikkelin kantakaupungin alueelta tunnistaa kolme pysäköinnin kehittämisvyöhykettä, joihin liittyy omat erityiset ominaispiirteensä. Huomioimalla erityyppiset ominaisuudet tarkemmassa suunnittelussa, voidaan kehittää kantakaupungin pysäköintiä kokonaisuutena. Vyöhykkeiden rajat eivät ole täsmällisiä ja ne elävät ajassa.



Kuva 21. Ydinkeskustan (punainen) alue kattaa torin ja satamalahden ympäristön ja vaihtuu Keskustan kehän (sininen) alueeksi vaihteittain. Keskustan kehän alue kattaa muun keskustan jalankulkuvyöhykkeen. Vapaa-ajan vyöhykkeet (violetti) sijoittuvat keskustan reunavyöhykkeelle, joista on edelleen hyvät yhteydet keskustaan.

5.1.1 Ydinkeskusta

Ydinkeskustan alueeseen kohdistuu monenlaisia säännöllisiä ja vaihtelevia pysäköinnin tarpeita sekä merkittäviä tulevaisuuden kehittämissuunnitelmia. Satamalahden monipuolinen ja merkittävä kehittäminen lisää huomattavasti alueelle päättävää ja sieltä lähtevää liikennettä sekä samalla pitkä- ja lyhytaikaista pysäköintitarvetta. Houkutteleva sijainti ja suuri mittakaava mahdollistavat rakenteellisen pysäköinnin toteuttamisen. Toteutettavaa Satamalahden alueen



25.9.2025

keskitettyä pysäköintikapasiteettia voi osaltaan hyödyntää myös olemassa olevan keskustan pysäköintitarpeisiin, mikä mahdollistaa katutilan vapauttamista kaupunkielämään. Kehittyvän satamalahden alueen ja ydinkeskustan yhteen kytkeminen edellyttää ratapihan ja Mannerheimintien muodostaman estevaikutuksen vähentämistä laadukkailla yli- ja alikulkuratkaisuilla sekä reiteillä.

Maakuntakeskuksen laadukkaan, viihtyisän, eläväisen, esteettömän ja turvallisen kaupunkikeskustan toteuttaminen edellyttää rajallista katupysäköintiä. Alueen yritysten edellyttämä jakelu on turvattava. Ydinkeskustan alueella lisääntyvät monipuoliset pysäköinnin tarpeet sekä vähenevä katupysäköinti edellyttävät riittävää ja johdonmukaista pysäköinnin hallintaa, käytännössä pysäköinnin maksullisuutta ja aikarajoituksia.

5.1.2 Keskustan kehä

Keskustan kehälle liittyy säännöllisiä, erityisesti asumiseen, työhön ja opiskeluun sekä myös vaihtuviin vapaa-ajan ja asiointiin liittyviä tarpeita sekä pienimuotoisia kehittämissuunnitelmia.

Voimakkaasti kehittyvä satamalahden sekä siihen kytkeytyvän ydinkeskustan kehitys vaikuttavat osaltaan myös niiden ympärillä oleviin alueisiin. Ydinkeskusta-alueen kehittämistavoitteiden toteuttamiseksi alueella on tarpeen hallita tiukemmin pysäköintiä. Pysäköinnin siirtyminen vähemmän kuormitetuille ydinkeskustan reunoille on jossain määrin perusteltua. Alueilla tulee kuitenkin priorisoida säännölliseen asumiseen, työhön ja opiskeluun liittyvät tarpeet. Tämä perustelee aikarajoitetun, maksullisen ja luvanvaraisen pysäköinnin alueen laajentamista suhteessa nykytilanteeseen. Siirtymää voidaan toteuttaa vaiheittain.

Ydinkeskustan ympäristön alueilla tapahtuva kehittäminen on tyypillisesti korttelikohtaista ja sen yhteydessä tulisi pyrkiä ratkaisemaan pysäköintitarpeet tontilla. Vaihtoehtoisesti voidaan pyrkiä vastaamaan alueelliseen pysäköintitarpeeseen keskitetyllä ratkaisulla, jolloin edellytetään useiden toimijoiden motivointia hankkeeseen esimerkiksi lisärakennusoikeuksilla.



25.9.2025

5.1.3 Vapaa-ajan vyöhyke

Vapaa-ajan vyöhykkeelle kohdentuu merkittäviä kehittämissuunnitelmia, joissa yksityisen sektorin rooli on keskeinen. Kantakaupungin tavoiteltu kehittäminen ja arjen toimivuus edellyttää sitä, että näiden vyöhykkeiden pysäköintiä kehitetään kokonaisuutena. Veturitallien ja Puhistamon alueen merkittävää kehitystä viedään eteenpäin yksityisvetoisesti. Kehittyvien vapaa-ajan alueiden kaupallisiin palveluihin ja matkailuun kytkeytyvät toiminnot perustuvat vahvasti autosaavutettavuuteen vitostien varrella. Toisaalta voidaan tunnistaa, että saavutettavuus myös junalla ja linja-autoilla sekä paikallisesti kävellen ja pyörällä ovat verrattain hyvät, joskin väylät muodostavat merkittävän estevaikutuksen.

Alueiden pysäköintikapasiteetin riittävyys ruuhkapiikkeihin sekä pysäköinnin hallinnan kokonaisuus on oleellista, jotta pysäköintipainetta ei valu vapaa-ajan alueilta kantakaupungin muille alueille. Vapaa-ajan alueiden voimakas kehitys perustelee osaltaan pysäköinnin hallinnan menetelmien käyttöönottoa asumisen alueilla ei toivotun pysäköinnin hillitsemiseksi.

Pidemmällä jännteellä kulkutapamuutokset ja esimerkiksi Mikkelin junaliikennesaavutettavuuden paraneminen voi vähentää alueille kohdistuvaa pysäköinnin kysyntää. Tämä voi mahdollistaa pysäköintikapasiteetin hyödyntämisen kantakaupungin tarpeisiin tai alueiden edelleen kehittämiseen. Olemassa olevilla vapaa-ajanalueilla vuorottaispysäköinti ja pysäköinnin hallinta tarjoavat mahdollisuuksia tilatehokkaaseen aluekehitykseen sekä pysäköintitarpeeseen vastaamiseen.

5.2 Pysäköinnin kehittämisen periaatteet

5.2.1 Kehittämisperiaatteiden muodostaminen

Tässä raportissa on kuvattu Mikkelin kantakaupungin nykytilaa pysäköinnin kannalta kiinnostavien tunnuslukujen avulla. Tunnusluvut ja niiden kehitys kertovat, että pysäköinnin tarve kantakaupungin alueella tulee



25.9.2025

trendinmukaisen kehityksen jatkuessa muuttumaan autonomistuksen vähentyessä väestön ikääntymisen ja kulkutapatottumusten myötä.

Selvityksessä toteutetussa kyselyssä on tunnistettu laajasti pysäköinnin asiakkaiden näkemyksiä pysäköintiin liittyen. Kyselyn ja nykytilatarkastelujen pohjalta kantakaupunki on voitu tyypitellä erilaisiin vyöhykkeisiin pohjautuen pysäköinnin erityisiin tarpeisiin ja koettuun merkitykseen. Kyselyn avulla on myös voitu tunnistaa pysäköinnin nykytilanteen ongelmia. Selvityksessä on lisäksi kartoitettu kaupungin kehityssuunnitelmia, joiden toteutumisen myötä kantakaupunki ja pysäköinnin kysyntä tulevat muuttumaan merkittävästi. Pysäköinnin kehittämisellä on tärkeä rooli siinä, että pysäköinnin tavoitteet voidaan saavuttaa.

Pysäköinnin kehittämisen näkökulmasta kantakaupunki voidaan jakaa kolmeen vyöhykkeeseen, joiden rajat muuttuvat ajassa kaupunkikehityksen myötä. Vyöhykkeet muodostavat yleiset periaatteet pysäköinnin kehittämiseksi kantakaupungin eri osissa. Voimakkaassa muutoksessa oleva toimintaympäristö vaikuttaa merkittävästi siihen, miten kantakaupungin kehitys toteutuu. Erilaisissa kehityskuluissa toimivien ratkaisujen tunnistamiseksi on toteutettu skenaariotarkastelu.

Skenaariotarkastelussa korostuvat toteutettujen investointien hyötyjen määrätietoinen ulosmittaaminen sekä merkittävien kapasiteettiä lisäävien investointien vaiheittainen toteutuminen. Kokonaisuuden hallinnan kannalta resurssitehokkaat pysäköinnin hallinnan keinot sekä niitä tukeva yhteistyö ja palvelut näyttäytyvät tärkeinä. Sidosryhmille toteutetut haastattelut tukevat tunnistettuja pitkän jätteen ratkaisuja ja nostavat esiin myös lyhyellä jännteellä tärkeitä kehitysteemoja.

Seuraavassa on määritetty kehitysperiaatteet kantakaupungin alueen eri vyöhykkeille sekä tunnistetuille keskeisille kehitysteemoille.



25.9.2025

Kehityisperiaatteita viedään eteenpäin erillisillä päätöksillä sekä periaatteita täsmäntävillä selvityksillä ja suunnitelmilla.

5.2.2 Vyöhykekohtaiset kehittämisperiaatteet

Yleiset periaatteet

Kantakaupungin pysäköintiä kehitetään kokonaisuutena siten, että tuetaan elinvoiman kehitystä ja suunniteltujen kehityshankkeiden kustannustehokasta toteutumista ja ylläpitoa. Pysäköinnin kehittämistä tehdään eri toimijoiden yhteistyössä ja huomioiden kaupungin ja kaupunkilaisten kokonaisuus. Pysäköintiä kehitetään kustannustehokkaasti ja oikeudenmukaisesti: käyttäjät maksavat osansa pysäköinnistä ja sen kehittämisestä.

Ydinkeskusta

Monipuoliset pysäköinnin mahdollisuudet vastaavat erityyppisiin asiakastarpeisiin. Kantakaupungin elinvoimaa palvelevaa pysäköintiä ohjataan määrätietoisella ja suunnitelmallisella pysäköinnin hallinnalla (hinnoittelu, luvanvaraisuus ja aikarajoitukset). Pysäköintiin käytettyä katutilaa kohdennetaan harkinnan mukaan kestävä liikkuksen tarpeisiin ja kaupunkielämään. Uusi pysäköinti toteutetaan rakenteellisenä ja keskitettynä monitoimijaisessa yhteistyössä.

Ydinkeskustan kehä

Vyöhykkeellä vastataan ensi sijassa asumisen, työssäkäynnin ja opiskelun säännöllisiin pysäköintitarpeisiin ja toissijaisesti vierailijoiden ja tapahtumien tarpeisiin. Tavoitteena on pysäköinti tonteilla, kadunvarsia hyödynnetään luvanvaraisesti ja aikarajoitettuna.

Uutta pysäköintikapasiteettia ja sen hinnoittelua voidaan kehittää vaihteittain ja kytkettynä ydinkeskustan pysäköinnin kehittämiseen. Kadunvarsipysäköintiä alueella voidaan vähentää, Ydinkeskustan saavutettavuuden parantamiseksi kestävästi.



25.9.2025

Vapaa-ajan alueet

Ydinkeskustaan kytkeytyvät merkittävät vapaa-ajan alueet vastaavat pysäköinnistä alueellaan. Alueiden kytkeytymistä ydinkeskustaan tuetaan kävelyn ja pyöräilyn reiteillä ja siten vähennetään alueiden käytön autoriippuvuutta. Alueita hallinnoivien yksityisten toimijoiden kanssa tehdään yhteistyötä pysäköintikokonaisuuden toimivuuden varmistamiseksi ja vaihteittaisen kehittämisen tueksi.

5.2.3 Kehittämisperiaate 1: Pysäköintikapasiteetti

Tavoitteellinen vaikutus: Olemassa oleva pysäköintikapasiteetti otetaan tehokkaaseen ja tarkoituksenmukaiseen käyttöön muun muassa pysäköinnin hallinnan kehittämisen ja ajantasaisen informaation avulla. Uutta kapasiteettia toteutetaan erityisesti keskitettynä pysäköintinä merkittävien aluekehityshankkeiden yhteydessä.

Kehittämisen lähtökohdat

- Kantakaupungin alueella on nykytilanteessa riittävästi pysäköintikapasiteettia. Pysäköintiä on tyypillisesti aina saatavilla kävelymatkan (alle 500 m) etäisyydeltä. Joillakin kiinteistöillä on tunnistettu puutetta pysäköintipaikkatarjonnasta kysyntään nähden.
- Merkittävät aluekehityshankkeet mahdollistavat uuden keskitetyn pysäköinnin toteuttamisen. Kantakaupungin alueelta ennen uuden kapasiteetin toteuttamista poistuvat epäviralliset pysäköintikentät voivat aiheuttaa kapasiteetin riittämättömyyttä joillain alueilla.
- Jakelun ja logistiikan tilaan liittyen ei ole tunnistettu haasteita.
- Keskustan palveluiden saavutettavuudessa koetaan haasteita, mikä liittyy osin haasteisiin käyttää uusia pysäköintipalveluita.

Toimeenpanon vastuut

- Kaupunki määrittelee kaavoituksen yhteydessä tarkoituksenmukaisen pysäköintinormin kaupunkikehitysalueiden kapasiteetin



25.9.2025

toteuttamiseen. Lähtökohtana pidetään keskitettyä pysäköintiä. Asemakaavojen autopaikkamääräysten kehittämisellä voidaan ohjata kiinteistöjä tehostamaan ja oikeudenmukaistamaan autopaikkojen käyttöä ja hallintaa.

- Kaupunki edistää yhteistyötä eri toimijoiden välillä keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutumisen edistämiseksi.
- Kaupunki tekee tutkimuksia pysäköinnin kapasiteetin käyttöasteista kehittämisen lähtökohdaksi.
- Kiinteistöt ja kaupunki tekevät yhteistyötä kiinteistöjen pysäköintipaikkojen käytön tehostamiseksi, esimerkiksi pysäköintipaikan vuokrausmallin kehittämisellä.

Kehitysnäkymä vuoteen 2035

- Pysäköintikenttien (Marskin kenttä ja Saksala) poistamisen vaikutukset arvioidaan ennen–jälkeen tutkimuksen avulla. Kaupunki arvioi pysäköintipaikkojen poistamisen yhteydessä sen, mihin autojen on mahdollista siirtyä.
- Ydinkeskustan pysäköinnille varattua kaupunkitilaa voidaan ottaa harkinnan mukaan uuteen käyttöön katupysäköinnin kiertoa tehostamalla sekä ohjaamalla pysäköintiä keskitettyyn pysäköintiin. Tehostuneen pysäköintipaikkojen käytön ansiosta tarkistetaan kadunvarsipysäköinnin vähentämisen mahdollisuus erityisesti pyöräilyn pääreittien osuudella. Keskustan kehän alueella kapasiteetin käyttöä tehostetaan. Kehittyvät vapaa-ajan alueet vastaavat pysäköintitarpeista alueillaan.
- Kaupunki laatii pysäköintinormit ja ohjelmoi kapasiteetin vaiheittaisen kehittämisen osana kaupunkikehitystä siten, että keskitetyn pysäköinnin lisääminen on taloudellisesti kestävä ja vastaa realistisesti muuttuvan toimintaympäristön muodostamiin pysäköinnin tarpeisiin.
- Pysäköinnin tehostaminen ja pysäköintitapahtumien lisääntyminen lisää keskustan elinvoimaisuutta.



25.9.2025

- Keskustan esteettömyyssuunnitelman laatiminen. Esteettömien reittien suunnittelu pysäköintipaikoilta kohteisiin.

Kehitysnäkymä vuoteen 2050

- Pysäköinnin kehittämiseksi tehty julkinen ja yksityisen sektorin yhteistyöhankkeet toimivat muuta kaupunkikehitystä rohkaisevina investointeina. Toimijat jakavat yhteisen intressin kapasiteetin maksimaaliseen hyödyntämiseen ja investointien hyötyjen ulosmittaamiseen.
- Kaavoituksen ja normien mukaisesti kehittynyt keskitetty pysäköinti mahdollistaa muuttuneisiin pysäköintitarpeisiin vastaamisen sekä kaupunkitilan ottamisen tehokkaampaan käyttöön. Ajoneuvoteknologia avustaa pysäköinnissä ja siitä maksamisessa.

5.2.4 Kehittämisperiaate 2: Luvanvarainen pysäköinti

Tavoitteellinen vaikutus: Aukkaiden ja työntekijöiden sekä erityisryhmien pysäköintipaikkojen saatavuuden varmistaminen niille tarkoitetuilla kaupunkivyyhykkeillä.

Kehittämisen lähtökohdat

- Kantakaupunkiin kohdentuu monenlaisia pysäköintitarpeita, joista osa on säännöllistä ja osa epäsäännöllistä pysäköintiä. Osa pysäköintipaikoista ei ole tarkoituksenmukaisessa käytössä. Osalla kiinteistöistä asukas- ja vieraspysäköintipaikkatarjonta ei tyydytä kysyntää. Osa kokee mobiilimaksamisen vaikeaksi.
- Väestön ikääntyessä muun muassa kotihoidon ja kotihoidon tukipalveluiden palveluiden käyttö yleistyy.

Toimeenpanon vastuut

- Kaupunki ottaa aloitteen luvanvaraisen pysäköinnin toteutusmallista ja koordinoi yhteistyötä pysäköintitoimijoiden ja kiinteistöjen omistajien kanssa.

Kehitysnäkymä vuoteen 2035



25.9.2025

- Kehitetään luvanvaraisen pysäköinnin toimintamallia ydinkeskustan ja ydinkeskustan kehän tarpeisiin eri toimijoiden yhteistyössä.
- Kiinnitetään erityistä huomiota seniorikuljettajien, asukkaiden, suurten työnantajien ja uusien kerrostalokiinteistöjen tarkoituksenmukaisiin pysäköintilupiin.
- Kehittyvillä vapaa-ajanalueilla olevien alueiden luvanvaraisen pysäköinnin, esimerkiksi sesongin ulkopuolella, tarkastellaan yhdessä aluekehittäjien kanssa.
- Luvanvaraisen pysäköinnin hinta suhteutetaan muuhun pysäköinnin hinnoitteluun (ja joukkoliikenteen hintaan).

Kehitysnäkymä vuoteen 2050

- Luvanvarainen pysäköinti ydinkeskustan ja keskustan kehän katutilassa siirtyy voimakkaammin uusiin keskitetyn pysäköinnin laitoksiin. Katutilan pysäköinti lähtökohtaisesti aina markkinaehtoista.
- Luvanvaraista ja erityislupiin perustuvaa pysäköintiä, kehitetään kantakaupungin ulkopuolella vastaamaan erityisiä sesonkeihin liittyviä tarpeita.

5.2.5 Kehittämisperiaate 3: Pysäköinnin aikarajoitteet

Tavoitteellinen vaikutus: Pysäköintipaikat vastaavat useisiin tarpeisiin. Eri paikkojen tarkoituksenmukaista käyttöä voidaan edistää aikarajoituksilla ja riittävällä valvonnalla. Lyhytaikaiseen asiointiin tarkoitettuja paikkoja ei tule käyttää pitkäaikaispysäköintiin.

Kehittämisen lähtökohdat

- Aikarajoitteet ovat ydinkeskustan pysäköinnin hallinnan keskeinen keino jo nykytilanteessa. Aikarajoitteinen pysäköinti ja maksullinen pysäköinti ei kaikilla alueilla kuitenkaan muodostaa selkää kokonaisuutta: kadun eri puolilla saattaa olla erilaiset ohjauskeinot, mikä on käyttäjälle sekavaa.

Toimeenpanon vastuut



25.9.2025

- Kaupunki tarkastelee ja päivittää aikarajoitteet samassa yhteydessä hinnoittelun periaatteiden ja luvanvaraisen pysäköinnin toimintamallin kanssa.
- Ydinkeskustan ja ydinkeskustan kehän aikarajoitukset palvelevat kadunvarsipysäköinnin tarkoituksenmukaista käyttöä: päiväaikaan pysäköinti palvelee erityisesti asiointi pysäköintiä. Ilta- ja (yöaikaan) tarvittavassa laajuudessa asumista ja vapaa-aikaa.

Kehitysnäkymä vuoteen 2035

- Pysäköintipaikkojen aikarajoituksilla ja maksullisuudella ohjataan käyttämään "oikeita" pysäköintipaikkoja: lyhytaikainen asiointi kadunvarsille, pitkäaikainen asiointi-, asukas ja työmatkapysäköinti kiinteistöille ja pysäköintilaitoksiin.
- Ydinkeskustan kehälle muodostuu selkeä aikarajoitettu vyöhyke, joka palvelee niiden keskusta-asiointia, jotka eivät ole valmiita maksamaan pysäköinnistä. Ulompana kehällä aikarajoituksia voidaan loiventaa.
- Ydinkeskustassa aikarajoitukset mahdollistavat ainoastaan lyhyen asiointipysäköinnin.
- Vapaan pysäköinnin alueen tarkistaminen erityisesti sairaalan, koulujen ja muiden julkisten palveluiden läheisyydessä. Työmatkapysäköintiä ohjataan "oikeille" paikoille esim. työmatkalupien avulla.
- Keskustan elinvoimaisuuden kasvattaminen pysäköintitapahtumia lisäämällä eli nopeuttamalla kiertoa. Pysäköintipaikkojen tehokkaampi käyttö mahdollistaa pienemmän pysäköintipaikkatarjonnan, minkä vuoksi kadunvarsipaikkoja voidaan vähentää esim. pyörävyöhykkeiden, kävelyreittien ja katuvihreän hyväksi.

Kehitysnäkymä vuoteen 2050

- Aikarajoitteisen pysäköinnin vyöhyke laajenee koko ydinkeskustan kehälle ja sen ylitse.



25.9.2025

5.2.6 Kehittämisperiaate 4: Pysäköinnin hinnoittelu

Tavoitteellinen vaikutus: Pysäköintipaikat vastaavat useisiin tarpeisiin. Eri paikkojen tarkoituksenmukaista käyttöä sekä kulkutapavalintaa voidaan edistää kysyntää vastaavalla hinnoittelulla ja riittävällä valvonnalla.

Kehittämisen lähtökohdat

- Pysäköinnin hinnoittelu on ydinkeskustan pysäköinnin hallinnan keskeinen keino jo nykytilanteessa. Maksullinen pysäköinti ja aikarajoitteinen pysäköinti ei kaikilla alueilla kuitenkaan muodostaa selkeää kokonaisuutta.
- Mobiilimaksaminen koetaan vaikeaksi. Pysäköinnistä ei myöskään usein olla valmiita maksamaan.

Toimeenpanon vastuut

- Kaupunki tarkastelee ja päivittää aikarajoitteet samassa yhteydessä hinnoittelun periaatteiden ja luvanvaraisen pysäköinnin toimintamallin kanssa.
- Ydinkeskustan kadunvarsipysäköinnin hinta tukee tehokasta kiertoa ja yritysten tarpeita. Hinnoittelu tukee keskitetyn pysäköinnin käyttöä.
- Kaupunki ja pysäköintioperaattorit pitävät infotilaisuuksia pysäköinnin maksamisesta.

Kehitysnäkymä vuoteen 2035

- Pysäköinti ydinkeskustan ytimessä on lähtökohtaisesti aina maksullista, pois lukien lyhyt asiointipysäköinti.
- Katupysäköinnin hinta suhteutetaan tarkoituksenmukaisesti luvanvaraisen pysäköinnin ja laitospysäköinnin hintaan. Lähtökohtana on, että kertamaksullinen kadunvarsipysäköinti on aina kalliimpaa.
- Pysäköinnin maksamiseen opastetaan sekä kadulla että informaatiotilaisuuksilla.



25.9.2025

- Kehittyvien vapaa-ajan alueiden päiväkohtaisen pysäköinnin tulisi olla lähtökohtaisesti edullisempaa, kuin keskustapysäköinti.
- Hinnoittelussa huomioidaan hintajouston vaikutus pysäköinnin kysyntään.

Kehitysnäkymä vuoteen 2050

- Ydinkeskustaa laajentavilla alueilla pysäköinti on maksullista. Kokonaisuus tukee pysäköintilaitosten toteuttamista ja edelleen taloudellisesti kestävästä kaupunkikehittämisestä.

5.2.7 Kehittämisperiaate 5: Pysäköinnin opastus ja informaatio

Tavoitteellinen vaikutus: Kantakaupungin asukkaat ja työntekijät tiedostavat pysäköinnin palvelut ja tiedostavat pysäköintipolitiikan taustat. Vierailijat löytävät heille tarkoituksenmukaisen pysäköinnin keskitetystä pysäköinnistä.

Kehittämisen lähtökohdat

- Mikkeliissä on kehitetty keskitettyä pysäköintiä ja otettu käyttöön pysäköinnin mobiilimaksaminen. Erityisesti vanhuksat kokevat sekä mobiilimaksamisen että laitospysäköinnin haastavaksi. Myöskään suurten työnantajien mahdollistamia pysäköintilupia ei ole otettu käyttöön.
- Vierailijoille keskitetyn pysäköinnin löytäminen voi olla haastavaa. Asukkaille pysäköinnin kokonaisuus ja esimerkiksi hinnoittelun perusteet voivat olla voivat olla vieraita.

Toimeenpanon vastuut

- Kaupunki ja pysäköintioperaattorit tekevät yhteistyötä pysäköinnin tarkoituksenmukaisen hyödyntämisen helpottamiseksi ja markkinoimiseksi. Miksei-osallistuu kaupunkialueen viitoituksen kehittämiseen vapaa ajan alueiden pysäköinnin kytkemiseksi ydinkeskustaan.



25.9.2025

- Pysäköintioperaattoreiden sovelluksiin kehitetään kadunvarsipysäköinnin ajantasaista informaatiota tehostamaan nykyisten paikkojen käyttöä ja vähentämään ajosuoritetta.

Kehitysnäkymä vuoteen 2035

- Pysäköintiin liittyvää informaatiota ja opastusta kehitetään siten, että ihmiset löytävät tarkoituksenmukaisen pysäköinnin, kapasiteetin käyttö tehostuu ja asiakastyytyväisyys lisääntyy. Informaation lisäämiseksi ja jakamiseksi tehdään yhteistyötä. Pysäköintiin liittyvässä informoinnissa kannustetaan samalla kestävien kulkutapojen lisäämiseen alueilla, joilla autolle on vaihtoehtoisia kulkutapoja.
- Pysäköintikapasiteettiin liittyvistä muutoksista, esim. poistuvasta kapasiteetista ja sitä korvaavista alueista, viestitään riittävästi.
- Viestintään ja lausuntoihin sidosryhmien kanssa kiinnitetään huomiota jo suunnitteluvaiheessa (mm. esteettömyyden huomioiminen).

Kehitysnäkymä vuoteen 2050

- Kantakaupungin asukkaat, työntekijät ja vierailijat osaavat sopeutua muuttuviin järjestelyihin sekä hyödyntää pysäköintikokonaisuutta suunnitellusti. Kestävän liikkumisen osuus lisääntyy, millä on positiivinen vaikutus päästöihin, kansanterveyteen ja kaupunkitilan käyttöön.

5.2.8 Kehittämisperiaate 6: Pysäköintialueiden kunnossapito

Tavoitteellinen vaikutus: kaupunki, kiinteistöjen omistajat sekä pysäköintitoimijat tekevät rakentavassa hengessä yhteistyötä pysäköintikokonaisuuden ja kaupunkitilan kehittämiseksi sekä uudistuvan lainsäädännön huomioimiseksi.

Kehittämisen lähtökohdat



25.9.2025

- Rajallinen tila kaduilla ja kiinteistöjen piha-alueilla haastaa kunnossapitoa ja pysäköintikapasiteetin ylläpitoa runsaslumisina talvina.
- Muuttuva lainsäädäntö ja toimintaympäristö edellyttävä kaupunkitilan kehittämistä ja varautumista sään ääri-ilmiöihin.

Toimeenpanon vastuut

- Kaupunki arvioi muuttuvan alueidenkäyttölain tuomat tarpeet kunnossapidon ja kaupunkitilan kehittämiseen.
- Kaupunki ja kiinteistöt tunnistavat yhteistyössä keinoja pysäköintikapasiteetin ylläpitämiseen myös runsaslumisina talvina. Lähtökohtana tulee olla, että kiinteistöt vastaavat kunnossapitovelvoitteistaan ja että asukaspysäköinti tapahtuu kiinteistöillä myös talvisin.

Kehitysnäkymä vuoteen 2035

- Kunnossapidon tarpeet ja vaikutukset pysäköintiin huomioidaan kaupunkitilan kehittämisessä ja kunnossapidon ohjelmoinnissa.
- Kunnossapito on yksi pysäköintiin kytkeytyvä julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöteema, joita kehitetään vakiintuneessa vuorovaikutuksessa.
- Kunnossapitoalueiden ja -aikojen suunnittelu huomioiden huollon aikaisen pysäköinnin kapasiteetin. Erityishuomio esteettömyyteen.

Kehitysnäkymä vuoteen 2050

- Uusien alueiden kehittämisessä huomioidaan kunnossapidon tarpeet ja sään ääri-ilmiöiden vaikutukset kaupunkitilan käyttöön.

5.2.9 Kehittämisperiaate 7: Sähköautojen lataus

Tavoitteellinen vaikutus: kaupunki vastaa osaltaan lainsäädännön velvoitteisiin vastaamisesta latauspisteiden kehittämisessä ja koordinoi sekä tukee osaltaan liikenteen sähköistymisestä kaavoituksen sekä infran kehittämisen keinoilla.



25.9.2025

Kehittämisen lähtökohdat

- Mikkelin kaupungin hiilineutraaliustavoitteen 2035 saavuttaminen nojaa vahvasti hiilinieluihin, mutta sen saavuttaminen sisältää epävarmuuksia. Päästöistä noin 18 % muodostuu liikkumisesta.
- Yhdyskuntarakenteen vuoksi yksityisauto on tulevaisuudessakin tärkeä kulkutapa. Käyttövoimien puhdistaminen on siten tärkeä toimenpide liikenteen päästöjen vähentämisessä. Keskeisenä toimenpiteenä on latausinfrastruktuurin kehittäminen, mihin voi liittyä taloudellisia haasteita.

Toimeenpanon vastuut

- Kaupunki koordinoi eri toimijoiden yhteistyötä kadunvarsi- ja kiinteistölatauksen tarkoituksenmukaiseksi ja kustannustehokkaaksi kehittämiseksi sekä huomioi tarpeet sähkölatauksen edistämiseen osana esimerkiksi katujen saneerauksia.
- Kaupunki edistää ja mahdollistaa kaavoituksella puhtaiden käyttövoimien jakelun sekä laatii kadunvarsilatauksen ja kaupungin kiinteistöjen latauspisteiden yleissuunnitelman.

Kehitysnäkymä vuoteen 2035

- Kehitettävät yksityiset ja julkiset latauspisteet vastaavat kasvavan sähköautokysynnän tarpeisiin. Aikarajoitukset ja hinnoittelu tukevat latauspisteiden tarkoituksenmukaista käyttöä.
- Kaupungin latauspisteiden yleissuunnitelma mahdollistaa latauksen tarpeisiin varautumisen pidemmällä jännteellä olemassa olevassa rakenteessa. Uudistuvilla alueella latauspisteiden kehitystä ohjataan kaavoituksella.

Kehitysnäkymä vuoteen 2050

- Voimakkaasti sähköistyneelle yksityisautoilulle on käytössä riittävästi latauskapasiteettia monipuolisiin tarpeisiin.



25.9.2025

- Yhteistyömallit ovat mahdollistaneet latauskapasiteetin tarkoituksenmukaisen ja taloudellisesti kestäväns kehittämisen olemassa olevilla ja uusilla alueilla.

5.2.10 Kehittämisperiaate 8: Pyöräpysäköinti

Tavoitteellinen vaikutus: pyöräpysäköinti tukee kestäväns liikkumisen edistämistä, matkaketjujen muodostumista sekä esteettömän katutilan kehitystä.

Kehittämisen lähtökohdat

- Mikkelin kaupunkialueen etäisyydet ovat lähtökohtaisesti pyöräiltäviä. Laadukkaiden väylien ohella turvallinen ja laadukas pysäköinti on keskeinen kannustin pyöräliikenteen lisäämiselle.
- Kantakaupungin kehittyvät vapaa-ajanalueet sijaitsevat alle kahden kilometrin etäisyydellä asemasta. Pyöräpysäköinti voi tukea merkittäväällä tavalla kantakaupungin kestäväns liikkumisen kehitystä ja saavutettavuutta.

Toimeenpanon vastuut

- Kaupunki lisää pyöräpysäköintiä nykyisessä kaupunkiympäristössä suunnitelmallisesti
- Kaupunki määrittää normien yhteydessä pyöräpysäköinnin kehittämisen uusilla alueilla.

Kehitysnäkymä vuoteen 2035

- Pyöräpysäköintiä kehitetään yhdessä matkailutoimijoiden kanssa. Tavoitteena on edistää mm. Markkinaehtoisten yhteiskäyttöpalveluiden toteutumista.
- Laadukas pyöräpysäköinti tukee keskustan esteettömyyttä ja viihtyisyyttä sekä kestävien kulkutapojen käyttöä.
- Kiinteistöjen laadukas pyöräpysäköinti vähentää autopaikkatarvetta (kuten Oulussa).

Kehitysnäkymä vuoteen 2050



25.9.2025

- Uudessa aluekehityksessä on varauduttu riittävällä tasolla uusiin pieniin sähköavusteisiin kulkumuotoihin.

5.3 Suositukset jatkotoimenpiteiksi

Tämän työn tavoitteena on ollut hahmottaa nykytilanteen analyysiin ja vuorovaikutukseen tukeutuen perusteita ja lähtökohtia pysäköinnin tarkemmalle suunnittelulle. Näitä lähtökohtia on muodostettu edellä kuvattujen pysäköinnin kehittämisen periaatteiden avulla.

Työssä määritettyjen pysäköinnin kehittämisen periaatteiden pohjalta tarkentuva työ määrittää kokonaisuutena Mikkelin kantakaupungin pysäköintipolitiikan. Tässä työssä esitetyt periaatteet määrittävät teemat ja suunnan, joihin Mikkelin kaupungin asumisen ja toimintaympäristön palvelualue voi tukeutua.

Seuraavassa on esitetty työn yhteydessä muodostuneita ehdotuksia jatkotoimenpiteiksi, joilla luodaan tietopohjaa ja yhteistyötä periaatteiden konkreettisen toimeenpanon edistämiseksi.

Pysäköintiperiaatteiden ensivaiheen toimenpiteet

1. Kaupunki laatii suunnitelman pysäköinnin hinnoittelun, aikarajoitusten ja luvanvaraisuuden kehittämiseksi sekä tekee vaikutusten arvioinnin pysäköintihallintakeinojen vaikutuksesta pysäköintikapasiteettiin. Toimeenpano käynnistetään suunnitelman pohjalta.
2. Kaupunki laatii selvityksen pysäköintipaikkojen nykytilanteen lukumäärästä, käytöstä ja tulevan maankäytön tarpeista sekä tekee vaikutusten arvioinnin pysäköintikapasiteetin poistamisen vaikutuksista. Kehittämistoimenpiteet määritetään suunnitelman pohjalta.
3. Kaupunki laatii pysäköintinormin merkittäville kehitysalueille. Normin yhteydessä käsitellään myös sähköautojen lataus ja pyöräpysäköinti, joiden tarve arvioidaan normin määrittämisen yhteydessä. Laaditaan



25.9.2025

myös pysäköintinormin joustot, joilla voidaan ohjata kiinteistöjen autopaikkojen käyttöä ja hallintaa.

4. Kaupungin eri sektorit sekä mm. Miksei ja suuret työnantajat kehittävät yhdessä kaupungin pysäköintiin kytkeytyvää viestintää siten, että sekä asukkaat vierailijat ja työntekijät ovat tietoisia pysäköinnin palveluista ja niiden tarkoituksenmukaisesta hyödyntämisestä. Pysäköintikartan päivittäminen: pysäköintilaitosten ja -alueiden paikkamäärien sekä ajoreittien merkitseminen. Pysäköintikarttaa hyödynnetään yleisötapahotumien suunnittelussa ja jaetaan niiden yhteydessä.
5. Kaupungin maankäytön suunnittelu ja kunnossapito käynnistävät keskustelun kiinteistöjen kanssa siitä, miten kehittyvä alueiden käyttölaki vaikuttaa kunnossapitoon. Toimintaa kehitetään uuden lain pohjalta ja tunnistetaan. Kaupunki edistää yhteistyötä kiinteistöjen ja yksityisten toimijoiden kanssa myös sähköautojen lataukseen sekä keskitetyn pysäköinnin kehittämiseen liittyen.



25.9.2025

Lähdeluettelo

ELY-keskus, 2023. Itä-Suomen seudulliset liikkumistutkimukset. Itä-Suomen seudullinen liikennejärjestelmätyö. <https://www.ely-keskus.fi/documents/d/ita-suomen-liikennestrategia/itasuomen-seudullinen-liikkumiskysely-2022-5-pdf> hyödynnetty viimeksi 16.9.2025

Mikkeli, 2021. Mikkelin ilmasto-ohjelma 2022–2035. https://mikkeli.fi/wp-content/uploads/2022/11/Mikkelin_ilmasto-ohjelma_22-35_Valmis.pdf hyödynnetty viimeksi 30.8.2025

Mikkeli, 2019. Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava 2040. 1. Yhdyskuntarakenteen ohjaus. <https://mikkeli.fi/wp-content/uploads/2019/11/kartta-1-yhdyskuntarakenteen-ohjaus-LV-15.8.2019-p%C3%A4ivitetty.pdf> hyödynnetty viimeksi 30.8.2025

Mikkeli, 2016. Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava 2040. Rakennetun ympäristön kehitys.

Mikkeli, 2015. Mikkelin keskustan osayleiskaavan 2040 liikenneselvitys: pysäköinti. Ramboll.

SYKE, 2008. Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa.

SYKE, 2024. Alueiden käytön vuosikatsaus 2024. [Alueidenkäytön vuosikatsaus 2024: Palvelujen saavutettavuus](#)

Traficom, 2024. Traficomien tilastotietokanta: Liikennekäytössä olevat ajoneuvot https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Liikennekaytossa_olevat_ajoneuvot/ hyödynnetty 30.4.2025

YKR / SYKE 2021/2023 ja TK 2023. Yhdyskuntarakenteen seuranta-järjestelmän (YKR) aineistot ja vyöhykkeet, autonomistus, työpaikat ja väestötiedot.



25.9.2025

Liitteet

Liite 1: Asukaskyselyn vastausten koonti vyöhykkeittäin

Liite 2: Tiivistelmä esitys



25.9.2025

Liite 1: Asukaskyselyn vastausten koonti vyöhykkeittäin

Alue	Pysäköinnin kuormitus	Asukaskommentit	Huomioita
1. Maunuksela-Likolampi	9–56 %. Olkkolankadun vapaassa pysäköinnissä ajoittain 88 %.	Riittämätön pyöräpysäköinti, kapasiteetin vähyys etenkin uimahallilla lumen ja/tai tapahtumien aikaan.	Uimahalli koettiin pysäköinnin kapasiteettia vieväksi mutta alue ei 2024 tutkimuksessa kuitenkaan ollut erityisen korkealla käyttöasteella. Alueelle tulossa maanalainen parkkihalli kentän alapuolelle mikä vähentänee painetta entisestään
2. Mikkelin lyseon ja Sairaalan alue	Kuormitus alueella 18–67 %. Porrassalmenkadulla ajoittain 95 %. Pysäköintilaitoksessa 420 paikkaa, 14 % kuormitus	Sairaalan henkilökunta ja asioijat käyttävät kadunvarsipaikkoja, ja kokevat aikarajat liian tiukoiksi.	Sairaalaparkin kapasiteetti ratkaisisi kadunvarsipysäköinnin ongelman, mikäli asioijat löytäisivät sinne tehokkaammin.
3. Lukion ja Muistin alue	Kuormitus alueella 11–60 %. Ristimäenkadulla vapaassa pysäköinnissä ajoittain 91 %.	Riittämättömyys lumen aikana, sekava viestintä, ja riittämätön pyöräpysäköinti.	
4. Keskusta, Kirkkopuiston ympäristö	24–60 %. Yksittäisillä kaduilla kuten Savilahdenkatu aikarajoitetut/rajoittamattomat ovat olleet jopa 100 % kuormituksella. Risteävien katujen maksullisilla maksuttomilla kaduilla ei samaa ongelmaa.	Vapaan paikan löytämisen haasteet. Mobiilisovellukset koetaan hankaliksi. Ilmaista parkkitilaa lyhyellä aikarajoituksella toivotaan lisää. Kiekkopysäköinti ja Toriparkki saavat kiitosta.	Vapaiden paikkojen löytämisen haasteet koskevat 2024 laskennan perusteella vain maksuttomia paikkoja.
5. Tuomiokirkon ja Pankalammin alue	42–68 % kuormitus mutta alue vain osin vuoden 2024 tutkimuksessa. Laskujen aikana Marskin kenttä ei ollut pysäköintikäytössä mutta jos koko alaa käytetään pysäköintiin, tarjoaa se 110 paikkaa.	Marskin aukion parkki tärkeä opiskelijoille, ja sen koetaan vähentävän pysäköinnin ongelmia muissa kaupunginosissa. Kapasiteetti ei riitä lumen/tapahtumien aikana, joskin muulloin hyvä.	Koettu kapasiteetin puute ei näy 2024 laskuissa.
6. Keskusta, Hallitustorin alue	45–90 %. Yksittäisillä kaduilla kuten Savilahdenkatu tai Maaherrankatu ovat olleet jopa 100 % kuormituksella maksullisuudesta riippumatta. Pysäköintilaitoksessa 620 paikkaa, arkisin noin 17 % kuormitus	Aikarajoitettujen pysäköintipaikkojen puute ja mobiilimaksaminen. Liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja on liian vähän tai niitä käytetään väärin. Kiekkopysäköinti ja Toriparkki saavat kiitosta.	Koettu pysäköintipaikan löytymisen haaste koskee lähinnä kadunvarsia ja muutamaa huipputuntia.



25.9.2025

7. Urheilupuisto-ESedu	45–71 % mutta alue vain osin vuoden 2024 tutkimuksessa. Anni Swanin kadulla (Urheilupuisto ja ESE) ajoittain 92 %. Laskujen aikana Marskin kenttä (110 ap) ei ollut pysäköintikäytössä	Marskin aukion tärkeys ilmenee myös tällä alueella. Pysäköintijärjestelyistä kommunikointi koetaan sekavana. Tarjonta tapahtumien aikana koetaan riittämättömäksi.	Koettu kapasiteetin puute ei näy 2024 laskuissa.
8. Hänninkenttä-Nuijamies	44–79 % käyttöaste. Linnankadulla usein 86–100 %.	Kohteeseen tullaan muita alueita enemmän kävellen ja pyörällä. Ongelmina vapaiden paikkojen puute tapahtumien ja lumen aikaan.	Asukaskyselyssä nousi korkeimmalle vapaiden paikkojen puutteen kohdalla, etenkin lumen ja tapahtumien aikana. Korkea asumistiheys yhdistettynä vähäiseen asukaspysäköinnin tarjontaan voi luoda haasteita, jos keskustassa asioivat pyrkivät alueelle välttääkseen keskustan pysäköinnin maksuja tai rajoituksia.
9. Satamalahti		Runkolukittavien pyörätelineiden puute, saatavuus tapahtumien aikana. Toivotaan mahdollisuutta jättää auto pidemmäksi aikaa aseman lähetyville.	Pysäköinti voi lisääntyä maankäytön muuttuessa. Alueen muutos keskustatyypiksi ei tue toiveita saada pitkäaikaista pysäköintitilaa aseman lähetyville.
12. Graanin kauppojen alue	Ei mukana vuoden 2024 selvityksessä.	Pysäköinnin määrä ja järjestelyt koetaan hyviksi.	
13. Mikaeli	Ei mukana vuoden 2024 selvityksessä.	Pysäköintitilan riittävyys tapahtumien ja lumen aikaan, runkolukittavien pyörätelineiden puute.	Valuuko pysäköinti tapahtumien aikaan asuinalueille?

