

SITOWISE

Mikkelin kantakaupungin pysäköinnin kehittämisperiaatteet

Raportin tiivistelmä

25.9.2025



Johdanto

Tämä on tiivistelmä selvityksestä, joka pohjautuu Mikkelin kaupungin keskeisiin strategisiin suunnitelmiin, kuten kaupunkistrategiaan, kasvuohjelmaan ja kantakaupungin osayleiskaavaan 2040. Lähtökohdissa korostuvat elinvoimaisuuden, kestäväen kehityksen, turvallisuuden ja saavutettavuuden edistäminen. Ilmasto-ohjelman 2022–2035 mukaisesti Mikkeli tavoittelee liikenteen päästöjen puolittamista vuoteen 2030 mennessä, mikä edellyttää muun muassa autoliikenteen vähentämistä ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistä. Pysäköinnillä on keskeinen rooli näiden tavoitteiden toteuttamisessa.

Kantakaupungin alueella pysäköinti on monimuotoista ja osin hajautettua. Aiempi pysäköintiselvitys on laadittu vuonna 2015, ja sen päivittäminen on ollut yksi tämän työn keskeisistä tavoitteista. Selvityksessä on tarkasteltu nykytilaa tunnuslukujen avulla, tunnistettu toimintaympäristön muutoksia ja asiakastarpeita sekä määritetty pysäköinnin kehittämisen periaatteita, jotka tukevat kaupungin strategisia tavoitteita. Työssä korostuu vuorovaikutus eri käyttäjäryhmien kanssa, mikä on mahdollistanut pysäköintitarpeiden ja haasteiden tunnistamisen. Tuloksena on muodostettu periaatteet, jotka ohjaavat Mikkelin kantakaupungin pysäköintipolitiikan jatkokehittämistä ja päätöksentekoa. Näiden periaatteiden avulla voidaan edistää keskustan elinvoimaa, saavutettavuutta ja kestävää liikkumista. Se, miten ja milloin periaatteita viedään käytäntöön määritetään myöhemmin. Periaatteiden täsmentäminen ja niistä käytävä poliittinen keskustelu muodostaa myöhemmin Mikkelin pysäköintipolitiikan.

Työtä on ohjannut Mikkelin kaupungin nimeämä projektiryhmä, jonka puheenjohtajana on toiminut Topiantti Äikäs. Konsulttina työssä on toiminut Sitowise Oy:stä projektipäällikkönä Tapani Touru sekä asiantuntijat Venla Salomaa, Reeta Nykänen sekä Jussi Lassila.

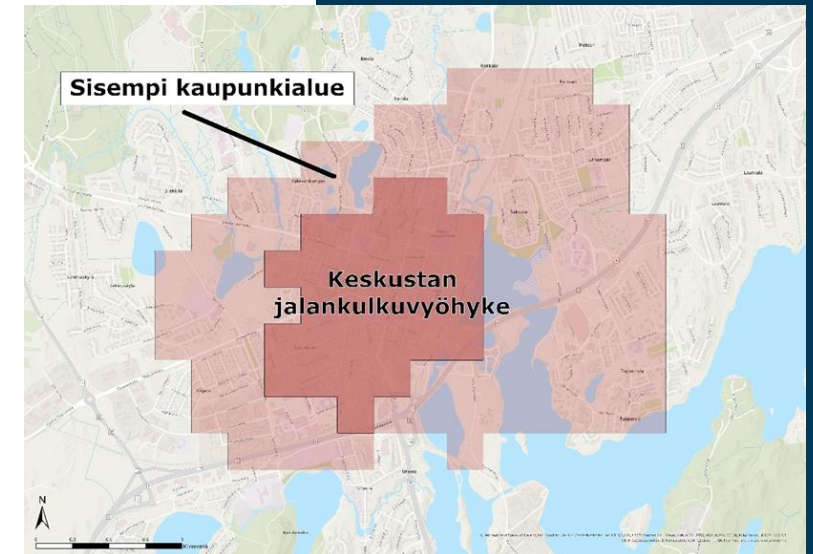
1. Työn tausta, lähtökohdat ja tavoitteet

- Työ pohjautuu Mikkelin keskeisiin kehitysohjelmiin: kaupunkistrategiaan, kasvuohjelmaan, osayleiskaavaan 2040 ja ilmasto-ohjelmaan, joka tavoittelee liikenteen päästöjen puolittamista vuoteen 2030 mennessä.
- Tavoitteena on tukea elinvoimaista, turvallista ja viihtyisää keskustaa sekä kestävästä liikkumista.
- Keskustan pysäköinti kaipaa nykytilanteessa pitkäjänteistä, johdonmukaista ja kokonaisvaltaista kehittämistä siten, että se tukee keskustan saavutettavuutta ja keskustan elinvoimaa sekä vastaa toimintaympäristön muutokseen.
- Tässä selvityksessä pysäköinti nähdään osana laajempaa liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta. Ratkaisuilla pyritään vaikuttamaan kokonaisvaltaisesti kantakaupungille asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen.
- Työssä on hyödynnetty laajaa tietopohjaa ja vuorovaikutusta eri käyttäjäryhmien kanssa.
- Esimerkkikohteina toimivat mm. Tampere, Oulu, Jyväskylä ja Järvenpää, joissa pysäköinti tukee keskustakehitystä, vetovoimaa ja kestävästä liikkumista.



2. Tarkastelualue ja analyysien rajaukset

- Työn tarkastelualueen lähtökohtana on Mikkelin kantakaupunki, jota määrittää erityisesti C-alueet osayleiskaavassa 2040.
- Tarkastelujen painopiste on työn edetessä painottunut nykyiseen keskusta (C-2) ja ensiksi kehittyvissä alueissa (esim. C-3).
- Nykytila-analyysit perustuvat SYKE:n YKR-vyöhykkeisiin ja keskustan jalankulkuvyöhykkeeseen, joista on dataa saatavissa.
- Tilastollisessa tarkastelussa hyödynnettiin myös sisemmän kaupunkialueen rajauksia Tilastokeskuksen aineistosta.
- Työssä määritetyt pysäköinnin kehittämisen vyöhykkeet eivät ole tarkkarajaisia – ne hahmottavat alueiden erilaisia tarpeita ja ohjaavat periaatteiden soveltamista.

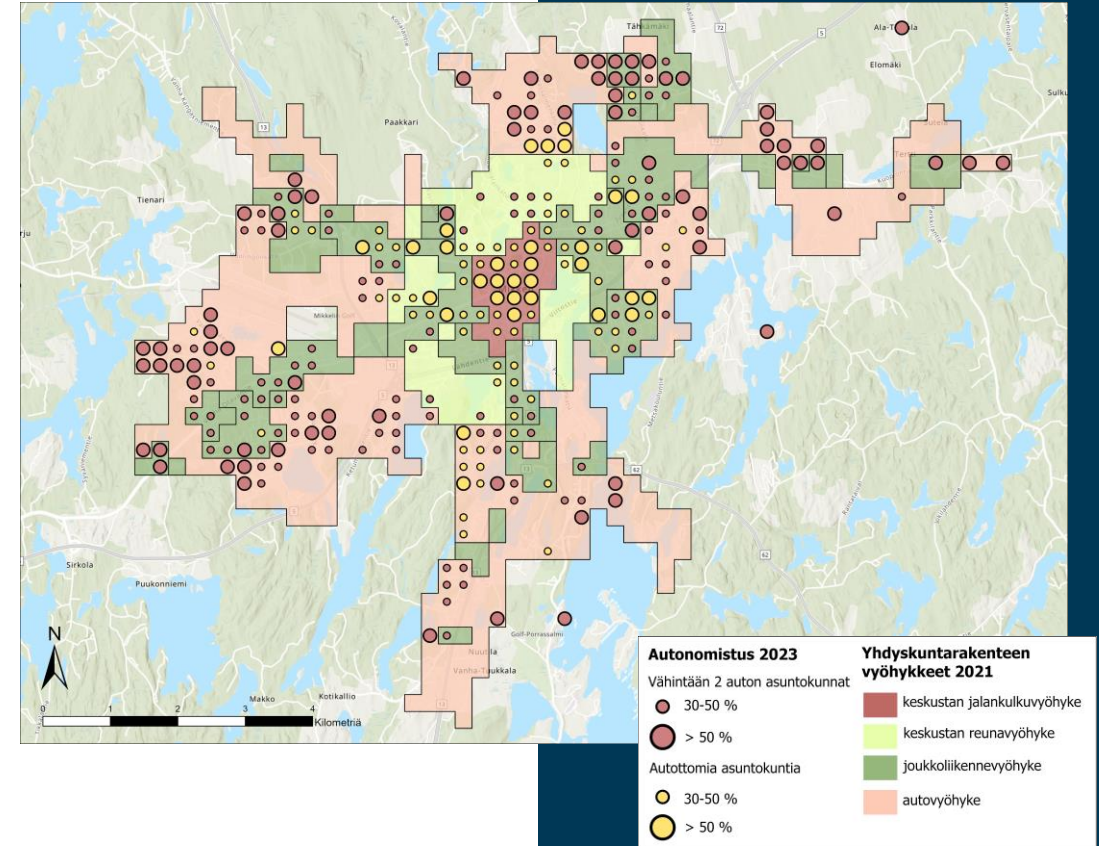


Sisempi kaupunkialue ja
keskustan jalankulkuvyöhyke,
YKR-vyöhykejako

3. Tunnuslukuja pysäköinnin taustalla

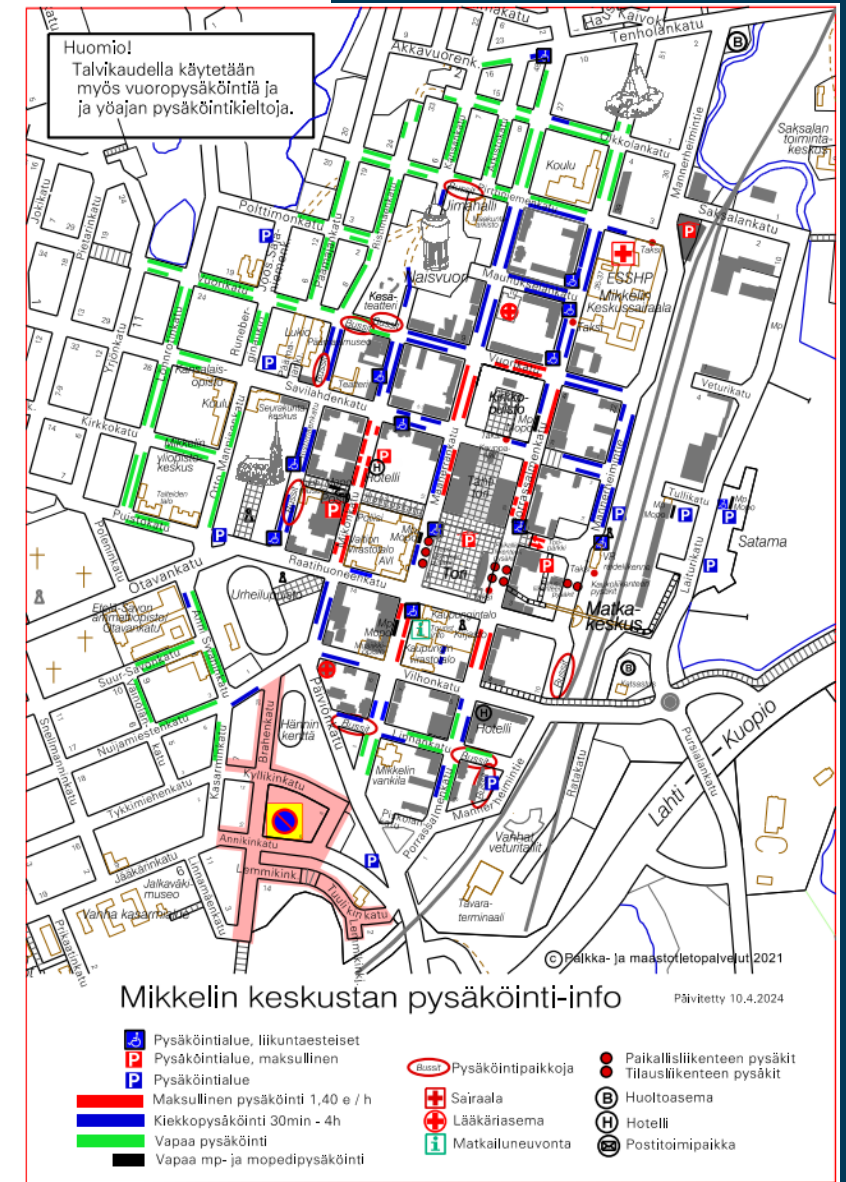
Mikkelin keskustataajaman
vyöhykkeet ja autonomistus

- Jalankulkuvyöhykkeellä korostuvat tiivis rakenne, hyvä palvelutarjonta ja kestävien kulkutapojen käyttö.
- Väestöprofiili on kantakaupungissa erilainen suhteessa muun kaupungin väestöön: keskustassa on selvästi enemmän yli 65-vuotiaita, vähemmän alle 14-vuotiaita.
- Vuonna 2023 jalankulkuvyöhykkeellä asui n. 5600 henkilöä – 49,7 % asutokunnista autottomia.
- Keskustassa asukaspysäköinnin kysyntä on maltillista, mutta työpaikka- ja asiointipysäköinnin tarve on suuri.
- Mikkelin seudulla lyhyet matkat (alle 5 km) muodostavat 60 % kaikista matkoista – potentiaali kestävien kulkutapojen kasvulle.
- Pysäköinnin käyttöasteesta on katuverkolta jokseenkin vähän määrällistä tietoa, laitoksista enemmän. Laadullista tietoa pysäköintitarpeesta saatu tässä selvityksessä.



4. Pysäköinnin nykytilanne

- Pysäköintitarve määräytyy kaupunkirakenteen ja toimintojen mukaan. Ydinkeskustassa yhdistyvät monet tarpeet, Keskustan kehällä tarpeet painottuvat selkeämmin työmatka, ostos- ja asiointipysäköintiin tai asukaspysäköintiin.
- Pysäköinnin kapasiteetti kaduilla ja laitoksissa lähtökohtaisesti riittävää. Katupysäköinnistä vähän tutkittua tietoa.
- Historiallinen rakennuskanta on tuottanut epätasaisen tarjonnan: vanhoissa kiinteistöissä puutetta, 60–70-luvun kortteleissa ylitarjontaa.
- Pysäköinnin hallinta on hajanaista: maksullisia ja aikarajoitettuja paikkoja. Maksaminen vain mobiilisti.
- Keskustan kivijalkaliikkeitä hyötyvät lyhytaikaisesta asiointipysäköinnistä – kiertoa tulee tehostaa.
- Asukaspysäköinti siirtyy usein kadunvarsille, mikä heikentää asiointipysäköinnin toimivuutta ja palveluiden saavutettavuutta.



5. Pysäköinnin käyttäjätarpeet ja -kokemukset

Pysäköinnin kehittäminen vaatii kokonaisvaltaista otetta, jossa yhdistyvät saavutettavuus, joustavuus ja käyttäjien monipuoliset tarpeet – sekä nykyhetkessä että pitkällä aikavälillä.

Nostot asukaskyselystä:

- Pysäköinnin saavutettavuus ja helppous koettiin tärkeäksi keskustan elinvoiman kannalta.
- Asukaspysäköinnissä ja erityisryhmien tarpeissa (liikuntarajoitteiset, vanhukset) on puutteita.
- Autottomat toivovat kaupunkitilan vapauttamista kävelylle, pyöräilylle ja kaupunkivihreälle – kannattavat tiukempia rajoituksia.
- Nuoret toivovat viihtyisämpää keskustaa, joka houkuttelee pidempään oleskeluun.

Yritys- ja isännöitsijäkysely:

- Paikkojen saatavuus talvella, aikarajoitukset ja maksusovellusten käyttö koettiin haasteellisiksi.
- Yritykset toivovat selkeämpää viestintää pysäköintijärjestelyistä ja asiakasneuvontaa.
- Maksullinen pysäköinti sai yrityksiltä enemmän kannatusta kuin asukkailta.

Sidosryhmähaastattelut:

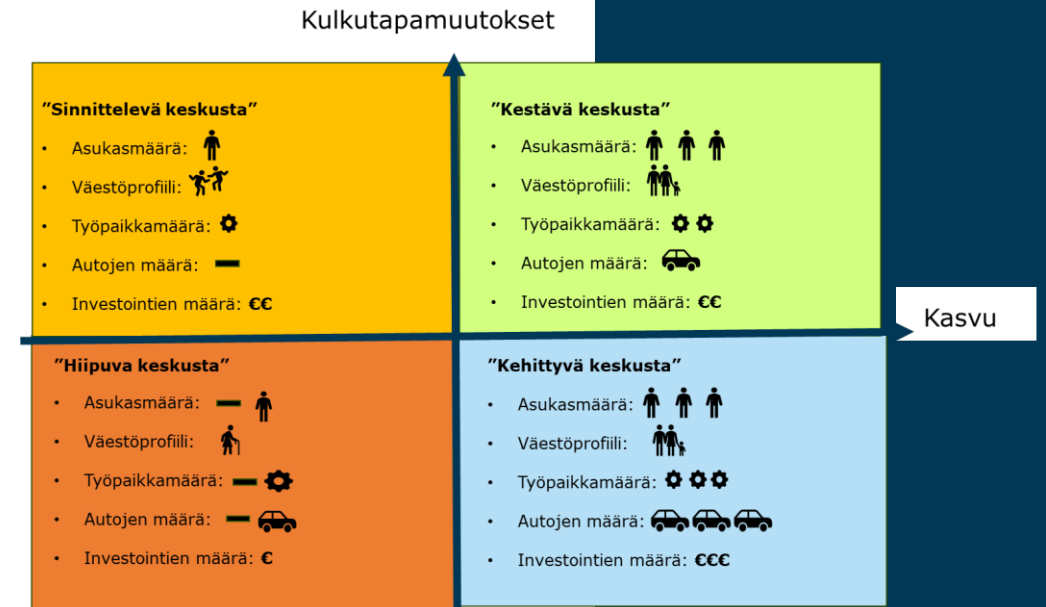
- Uusilla alueilla (Satamalahti, Veturitallit) tarvitaan kokonaisvaltaista tarkastelua.
- Esteettömyys, paikkojen mitoitus ja talvihoito nousivat toistuviksi haasteiksi.
- Pysäköinnin valvonta ja ohjeistus koettiin sirpaleiseksi ja epäselväksi.
- Tulevaisuuden kehittämisessä korostui tarve muunneltaville, saavutettaville ja osallistavasti suunnitelluille ratkaisuille.

Työ on laadittu monipuolisessa yhteistyössä:

asukkaille, asioijille, yrityksille ja isännöitsijöille suunnattujen kyselyiden lisäksi toteutettiin sidosryhmähaastatteluja, joissa kuultiin muun muassa vammaisneuvoston, pysäköinninvalvonnan, kiinteistöalan ja nuorisovaltuuston edustajia – näin varmistettiin, että pysäköinnin kehittämisessä huomioidaan monipuolisesti eri käyttäjäryhmien tarpeet ja näkökulmat.

6. Muuttuvan toimintaympäristön vaikutukset pysäköintiin

- Työssä hyödynnettiin skenaariomenetelmää. Skenaarioiden avulla arvioitiin Mikkelin kasvun ja autoilun roolin kehitystä sekä pysäköinnin tarpeita ja potentiaaleja.
- Osa muutoksista on kaupungin ohjattavissa (esim. kaavoitus, pysäköintipolitiikka), osa ei (esim. lainsäädäntö, teknologian kehitys).
- Tarkastelun tuloksena kehityskulkuja hahmotettiin neljän eri skenaarion avulla, joita olivat:
 - Sinnittelevä keskusta
 - Kestävä keskusta
 - Hiipuva keskusta
 - Kehittyvä keskusta



7. Vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia

Autoilun rooli

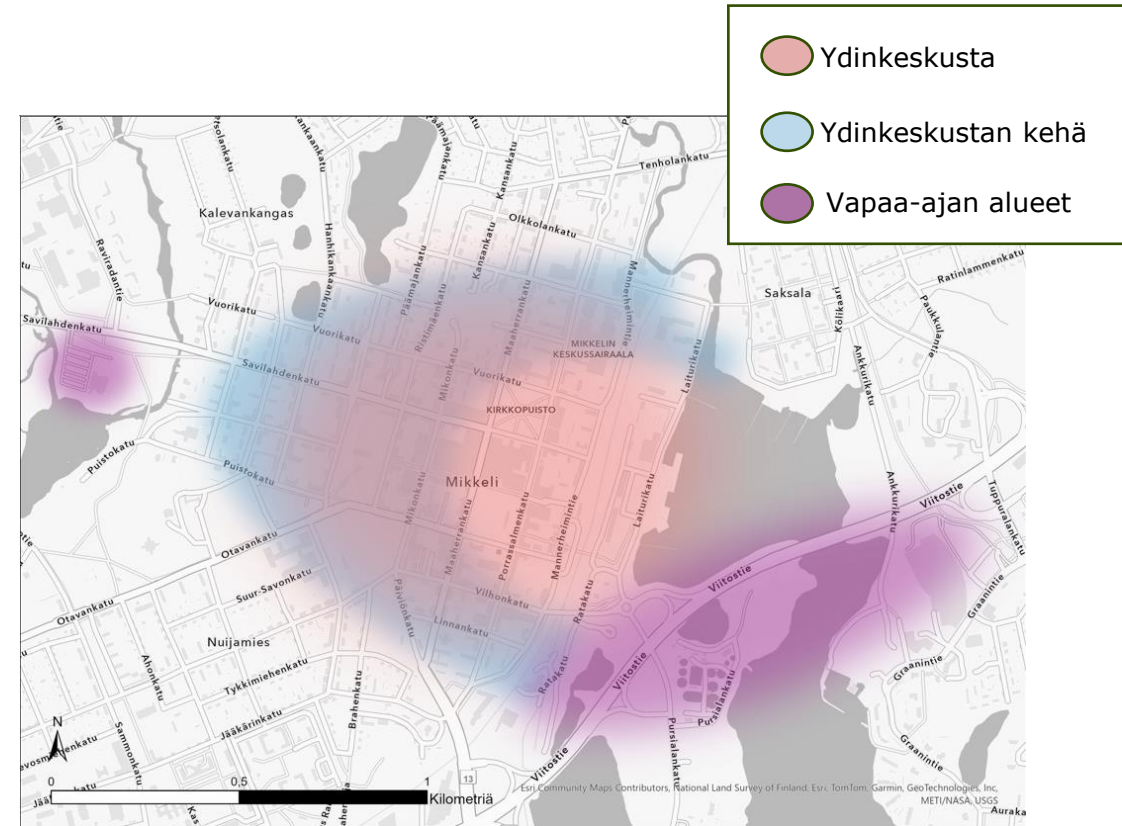


8. Huomioita skenaariotarkastelusta

- Mikkelin aluekehitystavoitteiden, erityisesti satamalahden alueen, toteutuminen vaikuttavat merkittävästi kantakaupungin pysäköinnin kysyntään sekä edellytyksiin toteuttaa keskitettyä pysäköintiä.
- Kantakaupungin väestön trendin mukainen vanheneminen vaikuttaa autonomistukseen. Vaihtoehtoisesti trendin muuttava strategiaa tukeva puhtauteen nojaava kestävä kehitys voi vaikuttaa uudentyyppisen kehityksen hyväksyttävyyteen.
- Keskitetyn pysäköinnin investoinnit ja pitkäjänteinen taloudellisuus on tarkoituksenmukaista varmistaa riittävän laajalla toimijapohjalla sekä vaiheittain toteuttamalla.
- Yleisesti kehityskulut voivat tukea siirtymää vahvemmin keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin ja siten mahdollistaa katutilan vapauttamista muuhun käyttöön.
- Kantakaupungin pysäköintikokonaisuuden toimivuuden varmistamiseksi on perusteltua kehittää laadukkaita jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä alueiden välillä, "jotta autoa ei tarvitse saada ovelle". Pyöräily-yhteydet palvelevat myös uusia sähköisiä kulkuvälineitä.
- Autojen sähköistyminen ei ratkaise tilahaasteita. Lakisääteisestä investoinnit latauspisteisiin pysäköinti- ja asuinkiinteistöissä tuovat kustannuksia jotka on perusteltua ulosmitata kannustamalla investointien määrätietoiseen hyödyntämiseen. Taloudellinen yhtälö on monissa kiinteistöissä haastava.
- 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.

10. Kantakaupungin kolme pysäköinnin kehittämisvyöhykettä

- Mikkelin kantakaupungin pysäköinnin kehittämiseksi on laadittu vyöhykemalli, joka jakaa alueen kolmeen kehittämisalueeseen.
- Vyöhykkeiden määrittäminen on perustunut laajaan nykytila-analyysiin, asiakaskyselyihin, skenaariotarkasteluun ja sidosryhmähaastatteluihin.
- Kehittämisvyöhykkeet on jaettu kolmeen osaan, joita kaikkia koskevat sekä yhteiset että vyöhykekohtaiset periaatteet.
Vyöhykkeitä ovat:
 - Ydinkeskusta (punainen)
 - Ydinkeskustan kehä (sininen)
 - Vapaa-ajan alueet (violetti)



9. Vyöhykekohtaiset kehittämisperiaatteet

Kehittämisen yleiset periaatteet: Kantakaupungin tavoiteltu kehittäminen ja arjen toimivuus edellyttää sitä, että näiden vyöhykkeiden pysäköintiä kehitetään kokonaisuutena. 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 kestävän liikkumisen tarpeisiin ja kaupunkielämään. Uusi pysäköinti toteutetaan rakenteellisena 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. Kadunvarsi-pysäköintiä alueella voidaan vähentää, Ydinkeskustan saavutettavuuden parantamiseksi kestävästi.

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 vaiheittaisen kehittämisen tueksi.

Toimenpidekortit

PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISPERIAATTEET
MIKKELIN KANTAKAUPUNGILLE



Teemakohtaiset kehittämisperiaatteet

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

Seuraavassa kuvataan selvityksessä tunnistettuihin pysäköinnin teemoihin liittyviä kehittämisperiaatteita.

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 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.

Kehittämisen ajallinen ja tilallinen ulottuvuus

Kehitysperaatteet vuoteen 2030

- 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.
- Keskustan esteettömyyssuunnitelman laatiminen. Esteettömien reittien suunnittelu pysäköintipaikoilta kohteisiin.

Kehitysnäkymä vuoteen 2050

- Pysäköinnin kehittämiseksi tehdyt julkisen 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.

Kehittämisperiaate 2:

Luvanvarainen pysäköinti

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

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.

Kehittämisen ajallinen ja tilallinen ulottuvuus

Kehityspäriaatteet vuoteen 2030

- 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.

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 selkeää kokonaisuutta: kadun eri puolilla saattaa olla erilaiset ohjauskeinot, mikä on käyttäjälle sekavaa.

Toimeenpanon vastuut

- 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.

Kehittämisen ajallinen ja tilallinen ulottuvuus

Kehityspannat vuoteen 2030

- 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.

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.

Kehittämisen ajallinen ja tilallinen ulottuvuus

Kehitysperaatteet vuoteen 2030

- 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.
- 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.

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

- Mikkelissä on kehitetty keskitettyä pysäköintiä ja otettu käyttöön pysäköinnin mobiilimaksaminen. Erityisesti vanhukset kokevat sekä mobiilimaksamisen että laitospysäköinnin haastavaksi. Myöskään suurten työnantajien mahdollistamia pysäköintilupia ei ole otettu käyttöön.
- Vierailijoille keskitetyn pysäköinnin löytäminen voi olla haastavaa. Aukkoille 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.
- Pysäköintioperaattoreiden sovelluksiin kehitetään kadunvarsipysäköinnin ajantasaista informaatiota tehostamaan nykyisten paikkojen käyttöä ja vähentämään ajosuoritetta.

Kehittämisen ajallinen ja tilallinen ulottuvuus

Kehityspäätökset vuoteen 2030

- 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.

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

- 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.

Kehittämisen ajallinen ja tilallinen ulottuvuus

Kehitysperaatteet vuoteen 2030

- 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.

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.

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.

Kehittämisen ajallinen ja tilallinen ulottuvuus

Kehitysperiaatteet vuoteen 2030

- 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 latauskapasiteettiä monipuolisiin tarpeisiin.
- Yhteistyömallit ovat mahdollistaneet latauskapasiteetin tarkoituksenmukaisen ja taloudellisesti kestävä kehittäminen olemassa olevilla ja uusilla alueilla.

Kehittämisperiaate 8:

Pyöräpysäköinti

Tavoitteellinen vaikutus: pyöräpysäköinti tukee kestävän 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 kestävän liikkumisen kehitystä ja saavutettavuutta.

Toimeenpanon vastuut

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

Kehittämisen ajallinen ja tilallinen ulottuvuus

Kehityspäätökset vuoteen 2030

- 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

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

8. Suositukset jatkotoimenpiteiksi

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 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.

Tässä työssä esitetyt periaatteet määrittävät teemat ja suunnan, joihin Mikkelin kaupungin asumisen ja toimintaympäristön palvelualue voi tukeutua.

Kiitos!

Yhteystiedot:

SITOWISE.COM – THE SMART CITY COMPANY

SITOWISE