

**lisalmen keskustan
pysäköintiselvitys
*ja esitys pysäköintinormista***



Sisällys

1. Työn taustaa

1.1 Johdanto

1.2 Työn lähtökohdat

1.3 Pysäköinnin yleissuunnitelma 2001 ja sen toteutuminen

1.4 Muut pysäköintiin vaikuttavat suunnitelmat

2. Pysäköinnin nykytilanne

2.1 Autoistuminen

2.2 Pysäköinti kaavamerkinnoissä ja -määräyksissä

2.3 Pysäköintipaikat ja niiden käyttö

2.4 Terveyskampuksen pysäköintitilanne

3. Pysäköinnin yleissuunnitelma

3.1 Pysäköintinormin kehittäminen

3.2 Muut pysäköinnin kehittämistarpeet

3.3 Terveyskampuksen pysäköinnin kehittäminen

1. Työn taustaa

1.1 Johdanto

Iisalmen kaupungin keskustan yleiskaavan päivittäminen on käynnissä, jonka yhteydessä on noussut esille tarve tarkastella pysäköintiä osana keskustan liikennejärjestelmäkokonaisuutta. Pysäköintiselvityksen suunnittelualueena on yleiskaavatyössä määritelty keskustan alue (kuva 1). Työssä tarkastellaan nykyisin käytössä olevia pysäköintinormeja ja niiden ajanmukaisuutta peilaten niitä toisaalta pysäköintipaikkojen käyttöön, mutta myös muissa vastaavan kokoisissa seutukaupungeissa käytössä oleviin pysäköintinormeihin. Pysäköintipaikkojen tarpeeseen liittyen on noussut keskusteluun myös etätöiden vaikutus.

Keskustan pohjoisosaan on valmistumassa terveyskampus, joka kokoaa yhteen Iisalmen ja sen lähialueen terveyspalveluja. Hankkeessa on peruskorjattu olemassa olleita rakennuksia sekä rakennettu uusia terveydenhuollon rakennuksia. Hankkeen suunnitteluvaiheessa on ennakoitu, ettei asemakaavan vaatimuksia vastaava määrä pysäköintipaikkoja tulisi riittämään. Hankkeen suunnitteluvaiheessa on kuitenkin päädytty investoimaan uusia pysäköintipaikkoja niin, että määrä täyttää asemakaavan vaatimukset.

Iisalmen ydinkeskustan kattava pysäköinnin yleissuunnitelma on laadittu vuonna 2001, jonka jälkeen niin kaupungin keskustan rakenteissa, ihmisten käyttäytymisessä kuin tieliikennelaissakin on tapahtunut muutoksia, minkä vuoksi on tarpeen laatia uusi keskustan pysäköinnin yleissuunnitelma.

Iisalmen keskustan pysäköintiselvitys ja esitys pysäköintinormista-työ on laadittu 10/2022-3/2023, ja sen ohjaajina toimivat kaavoituspäällikkö Sari Niemi, kaupungininsinööri Jyrki Könttä ja paikkatietoinsinööri Arttu Haanketo. Työn laatimisesta WSP Finland Oy:ssä vastasivat Paula Liukkonen, Elli Happonen, Antti Savolainen ja Alex Oljemark.



Kuva 1. Iisalmen keskustan pysäköintiselvitysalueen rajaus.

1.2 Työn lähtökohdat

Maankäyttö- ja rakennuslaki määrää, että kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Kunta voi asemakaavalla määräten osoittaa kiinteistön tarvitsemat autopaikat myös tontin ulkopuolelta kohtuulliselta etäisyydeltä. Tällöin kiinteistön omistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan. Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaamis- ja muutostyötä, mutta rakennuksen käyttötarkoitusta muutettaessa tulee huomioida autopaikkojen tarve.

Työn taustalla vaikuttavat seuraavat Iisalmen keskustan liikennettä koskevat suunnitelmat:

- Iisalmen keskustan pysäköintisuunnitelma, 2001
- Iisalmen ydinkeskustan liikennesuunnitelma, 2011
- Ylä-Savon liikenneturvallisuuksuunnitelma, 2017
- Keskustan elinvoimaselvitys 2022

Liikuminen ja yhdyskuntarakenne



Lähde: [Resurssiviisaus - Iisalmen kaupunki - City of Iisalmi](#).

Lisäksi työn taustalla vaikuttaa Iisalmen kaupungin resurssiviisauden toimintasuunnitelma (2018) sekä kaupunginvaltuuston toukokuussa 2021 hyväksymä ilmastosuunnitelma vuoteen 2035, jossa tavoitellaan hiilineutraalia Iisalmea vuoteen 2035 mennessä. Suunnitelmassa liikenteen osalta pysäköintiin liittyvinä tavoitteina ja toimenpiteinä ovat:

- Palvelut ovat saavutettavissa kaikille asukkaille
- Pyöräillen ja kävellen pääsee liikkumaan kaupungissa turvallisesti ja kattavasti
- Vähäpäästöisten kulkuneuvojen käyttöönottoa edistetään
- Toteutetaan tiiviimpää yhdyskuntarakennetta ja toimivaa palveluverkkoa

1.3 Pysäköinnin yleissuunnitelma 2001 ja sen toteutuminen

Iisalmeen on laadittu vuonna 2001 pysäköinnin yleissuunnitelma, jossa on tarkasteltu pysäköintipaikkojen käyttöä sekä arvioitu tuolloin tiedossa olevien hankkeiden vaikutuksia pysäköintiin. Seuraavissa kappaleissa on lyhyesti käyty läpi suunnitelman toimenpide-ehdotukset ja niiden toteutuminen.

Pysäköintinormi

Yleissuunnitelmassa on todettu, että Iisalmen keskustan alueen kortteleihin on toteutettu varsin paljon pysäköintipaikkoja, ja ydinkeskustan keskimääräinen pysäköintipaikkojen toteutuminen on ollut yksi autopaikka kutakin 72 kerrosneliometriä kohden. Suunnitelmassa on todettu, että yleisenä pyrkimyksenä tulisi olla yksi pysäköintipaikka kutakin 90-100 kerrosneliötä kohden.

Iisalmen kaupunginhallitus on tehnyt vuosina 2006 ja 2010 autopaikkojen rakentamista määräävät päätökset:

- 1 autopaikka kutakin 90 asuinkerrosalaneliometriä kohden
- 1 autopaikka kutakin 50 liikekerrosalaneliometriä kohden

Kokemusten mukaan normit ovat toimineet kohtuullisen hyvin ja mahdollistaneet kiinteistöjen tasapuolisen kohtelun.

IISALMI

Ydinkeskustan pysäköintijärjestelyjen yleissuunnitelma



Korttelin 9 kehittäminen

Riistakadun ja Satamakadun kulmaukseen, torin länsipuolelle sijoittuvalle tontille on yleissuunnitelmassa ehdotettu pysäköintialuetta, joka palvelisi yleistä pysäköintitarvetta. Ehdotuksena on ollut kaksitasoinen pysäköintilaitos, jonka kapasiteetti olisi yhteensä 260 autopaikkaa. Tähän pysäköintilaitokseen on suunniteltu sijoittuvan torin kehittämisen myötä poistuvat 20 autopaikkaa sekä katujen varsilta niiden kehittämisen yhteydessä poistuvia autopaikkoja.

Pysäköintilaitosta ei ole toteutettu, sillä rakenteellinen pysäköintiratkaisu on taloudellisesti erittäin haastava toteuttaa. Tontille on toteutettu rakennus, jossa on asumista, palveluasumista ja hyvinvointipalveluja.

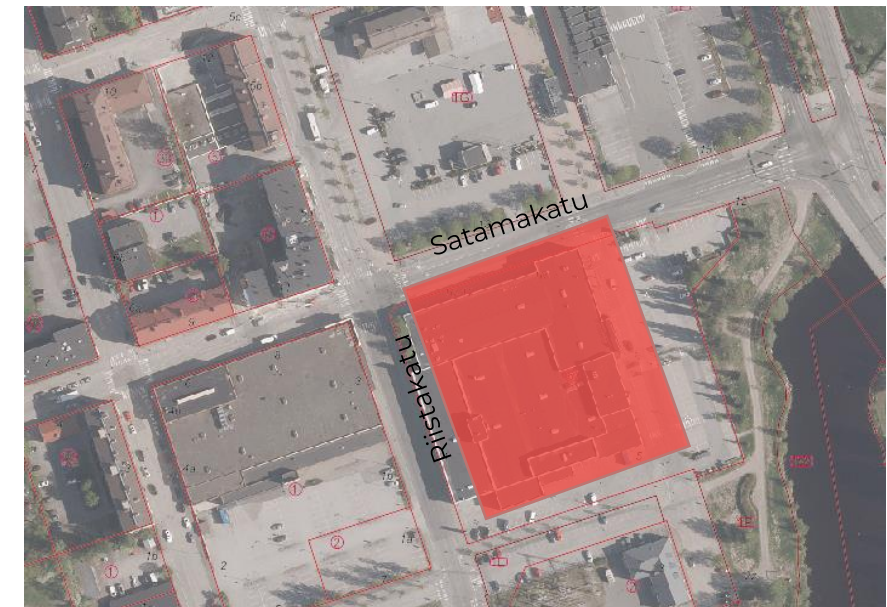


Kuva 2. Korttelin 9 sijoittuminen keskustan kaupunkirakenteeseen.

Korttelin 12 kehittäminen

Korttelin 12 osalta on yleissuunnitelmassa todettu, että Citymarketin kiinteistöä kehitetään ja tarvittavat pysäköintijärjestelyt selvitetään asemakaavan muuttamisen yhteydessä. Suunnitelmassa on kuitenkin tutkittu karkealla tasolla pysäköintipaikkamäärän kasvattamista osin rakenteellisen ratkaisun avulla. Yleissuunnitelmassa on myös todettu, että Citymarketin liittymäjärjestelyt Satamakadulle kaipaavat selkiyttämistä.

Suunnitelman laatimisen jälkeen lisälmen Citymarket on muuttanut keskustan ulkopuolelle Leimunmutkaan, ja entiseen Citymarketin kiinteistöön on kehitetty kauppakeskus, jossa on erikoistavarakaupan lisäksi K-ryhmän päivittäistavarakauppa. Kiinteistön kehittämisen yhteydessä ei rakennuksen itäpuolelle ole toteutettu yleissuunnitelmassa ehdotettua puolitasoratkaisua ja kiinteistön itäpuolella on edelleen kaksi erillistä ajoliittymää.

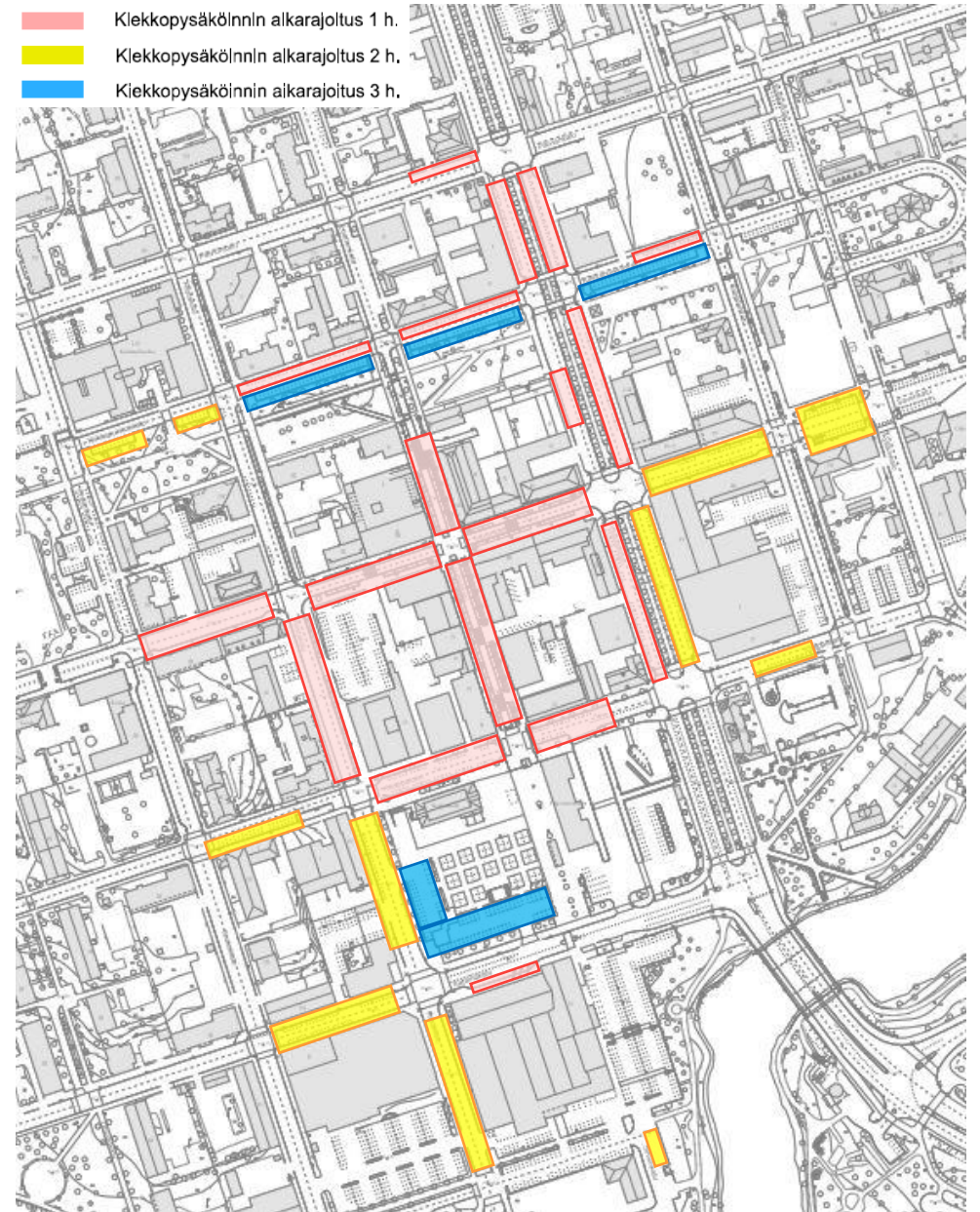


Kuva 3. Korttelin 12 sijoittuminen keskustan kaupunkirakenteeseen.

Aikarajoitettu pysäköinti

Yleissuunnitelmassa on todettu, että lisälmen keskusta-alueella on ollut tarkoitus siirtyä kiekkopysäköintiin vuoden 2002 alusta alkaen. Kiekkopysäköinnin aikarajoitukseksi on suunnitelmassa määritelty pääosin yksi tunti, minkä ohella Louhenkadulle on esitetty 30 minuutin kiekkopaikkoja.

Yleisien pysäköintipaikkojen kiekkopysäköinnin aikarajoitusta on pidennetty vuosien saatossa niin, ettei katuverkolla ole enää lainkaan 30 minuutin pysäköintirajoitusta, vaan suurin osa pysäköintialueista on varustettu yhden tunnin rajoituksella – muutaman katuvarsipaikka on tarkoitettu lyhyeen 15 minuutin pysäköintiin. Aikarajoitusta on pidennetty merkittävästi Kirkkopuistonkadun ja torin pysäköintialueilla, ja nykyisin aikarajoitus on kolme tuntia. Lisäksi ydinkeskustan laitamilla on osa katuvarsipysäköinnistä kahden tunnin rajoituksella. Kuvassa 4 on esitetty kaupallisen keskustan aikarajoitetut, yleiset pysäköintipaikat aikarajoituksen pituuden mukaan eri värein. Muutoin yleisien pysäköintipaikkojen käyttöä ei ole rajoitettu, paitsi terveyskampuksen läheisyydessä Riistakadulla Kuutolankadun ja Meijerikadun välisellä katuosuudella, jossa aikarajoitus on kaksi tuntia.



Kuva 4. Aikarajoitukset keskustan yleisillä pysäköintipaikoilla.

Torin seudun kehittäminen

Torin yleissuunnitelman on todettu vähentävän noin 20 autopaikkaa. Torin kehittämisen myötä pysäköintipaikkojen määrä on vähentynyt aiemmasta 100 autopaikasta nykyiseen 66 autopaikkaan. Samaan aikaan kuitenkin viereiselle linja-autoaseman tontille on rakennettu uusia, yleistä pysäköintiä palvelevia paikkoja käytöstä poistuneiden laitureiden tilalle yhteensä 34 autopaikkaa, joten kokonaisuutena pysäköintipaikkojen määrä on pysynyt ko. alueella ennallaan.

Paloisvirran toisen sillan osalta on todettu, ettei se vuosituhannen vaihteessa ole ollut ajan-kohtainen, minkä vuoksi Veikonkatu voi toimia korttelin 12 pysäköintialueena. Veikonkatu toimii edelleen viereisen korttelin pysäköintialueena

Louhenkatu on suunniteltu muutettavan Savonkadun ja Kauppakadun väliseltä osuudelta kävelykaduksi, mikä olisi poistanut katujaksolta yhteensä 21 paljon käytettyä pysäköinti-paikkaa. Kävelykadun sijaan Louhenkatu on muutettu hidaskaduksi, jossa autoliikenne kulkee yksisuuntaisesti etelästä pohjoiseen, ja kadun varrella on edelleen 22 autopaikkaa.

Kauppakatu on suunniteltu muutettavan yksisuuntaiseksi Riistakadun ja Louhenkadun väliseltä katuosuudelta. Tuolloin katujaksolla on ollut 18 pysäköintipaikkaa, mutta yksisuuntaistamisen ei kuitenkaan ole arvioitu vaikuttavan pysäköintipaikkamäärään merkittävästi pysäköintipaikkojen uudelleen järjestelyn myötä. Aiottua yksisuuntaistamista ei ole toteutettu eikä katuosuuden autopaikkamäärään ole tullut muutosta.

1.4 Muut pysäköintiin vaikuttavat suunnitelmat

Ydinkeskustan liikenteen yleissuunnitelma 2011 - pysäköinnin opastus

Iisalmen ydinkeskustan liikenteen yleissuunnitelmassa on katujen rakenteellisten ratkaisujen lisäksi esitetty mm. pysäköintipaikkojen opastuksen kehittämistä. Opastusta on suunniteltu kehitettävän Pohjolankadulla Satamakadun ja Kirkkopuiston välillä siten, että olemassa olevien porttaalien jalkoihin sijoitettavissa opasteissa olisi ohjaus pysäköintipaikkojen katunimillä ja niiden aikarajoituksilla varustettuna.

Pysäköinnin opastusta ei ole toteutettu ja nykytilanteessa opastus on olemassa ainoastaan torin pysäköintipaikalle Pohjolankadulta Satamakadun liittymässä etelän ja pohjoisen suunnille.

Ydinkeskustan liikenteen yleissuunnitelma 2011 - aikarajoitukset

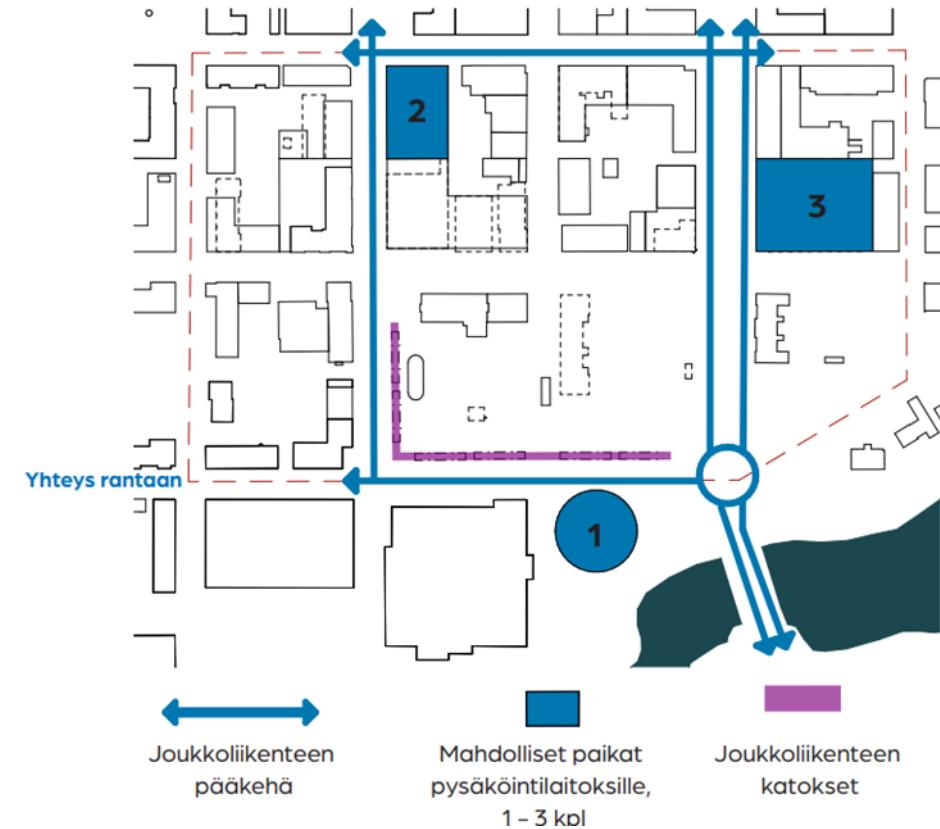
Keskustan liikennesuunnitelmassa on tarkistettu pysäköinnin aikarajoituksia tavoitteena selkiyttää aikarajoitusvyöhykkeitä siten, että ydinkeskustan keskeisimmillä alueilla aikarajoitukset ovat lyhyimpiä ja asiakaspysäköintipaikkojen kierto nopeinta. Hieman kauempana ydinkeskustan laitamilla aikarajoitukset pitenevät portaittain, ja pysäköintipaikkoja tarjotaan pidempiaikaiselle asioinnille. Liikenteen yleissuunnitelmassa esitettyjä **aikarajoitusvyöhykkeitä ei ole toteutettu sellaisenaan** ja nykytilanne on rajoitusten osalta osin jäsentymätön.

Keskustan elinvoimaselvitys 2022

Iisalmen keskustan elinvoimaselvityksessä on esitetty, että keskustaan toteutetaan urbaanin liikkumisen teemakatuja, jotka kytkevät yhteen rautatieaseman, torin ja kaupunginrannan. Lisäksi selvityksessä esitetään, että tiloja vapautetaan autojen säilyttämiseltä ihmisille ja toiminnolle sijoittamalla osa katuvarsipaikoista keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Torialueen läheisyyteen suunniteltuun pysäköintilaitokseen on ajateltu sijoittuvan liityntäpysäköintiä. Savonkadun ja Kauppakadun välissä olevia kortteleita esitetään kehitettävän monipuolisiksi hybridikortteleiksi, joissa yhdistyvät kaupan, työnteon, matkailun ja asumisen toiminnot. Myös näistä kortteleista esitetään autopaikat siirrettävän pysäköintilaitoksiin, jolloin kortteleiden sisäpihoja vapautuu kaupallisille ja asumisen toiminnoille.

Konseptissa on esitetty kolme mahdollista sijaintia pysäköintilaitoksille (kuva 5). Torin eteläpuolelle sijoittuvaan pysäköintilaitokseen (1) sijoittuu osa torin pysäköintipaikoista ja liityntä-pysäköinti. Keskustakortteleiden pysäköintilaitokseen (2) sijoittuu enemmistö asukaspai-koista sekä kaupallisen keskustan asiakaspaikoista. Itäisimpään pysäköintilaitokseen (3) sijoittuu toimistokorttelin työntekijä-, vierailija- ja asukaspaikkoja.

Elinvoimaselvitystä ei ole hyväksytty kaupungin päätöksentekoeleimissä eikä pysäköintilaitosten toteuttamisesta ei ole tehty päätöstä. Pysäköintilaitoksen toteuttaminen sekä ylläpitäminen Iisalmissa ovat taloudellisesti haastavia, ellei niitä toteuteta yhteiskunnan varoilla.



Kuva 5. Pysäköintilaitoksen mahdolliset sijainnit Iisalmen elinvoimaselvityksen mukaan, Muuan Arkkitehdit, 2022

2 Pysäköinnin nykytilanne

2.1 Autoistuminen

2.2 Pysäköinti kaavamerkinnoissä ja -määräyksissä

2.3 Pysäköintinormit ja -linjaukset muissa kaupungeissa

2.4 Pysäköintimääräykset ja kiinteistöjen kehittäminen

2.5 Pysäköintipaikat ja niiden käyttö

2.6 Terveyskampuksen pysäköintitilanne

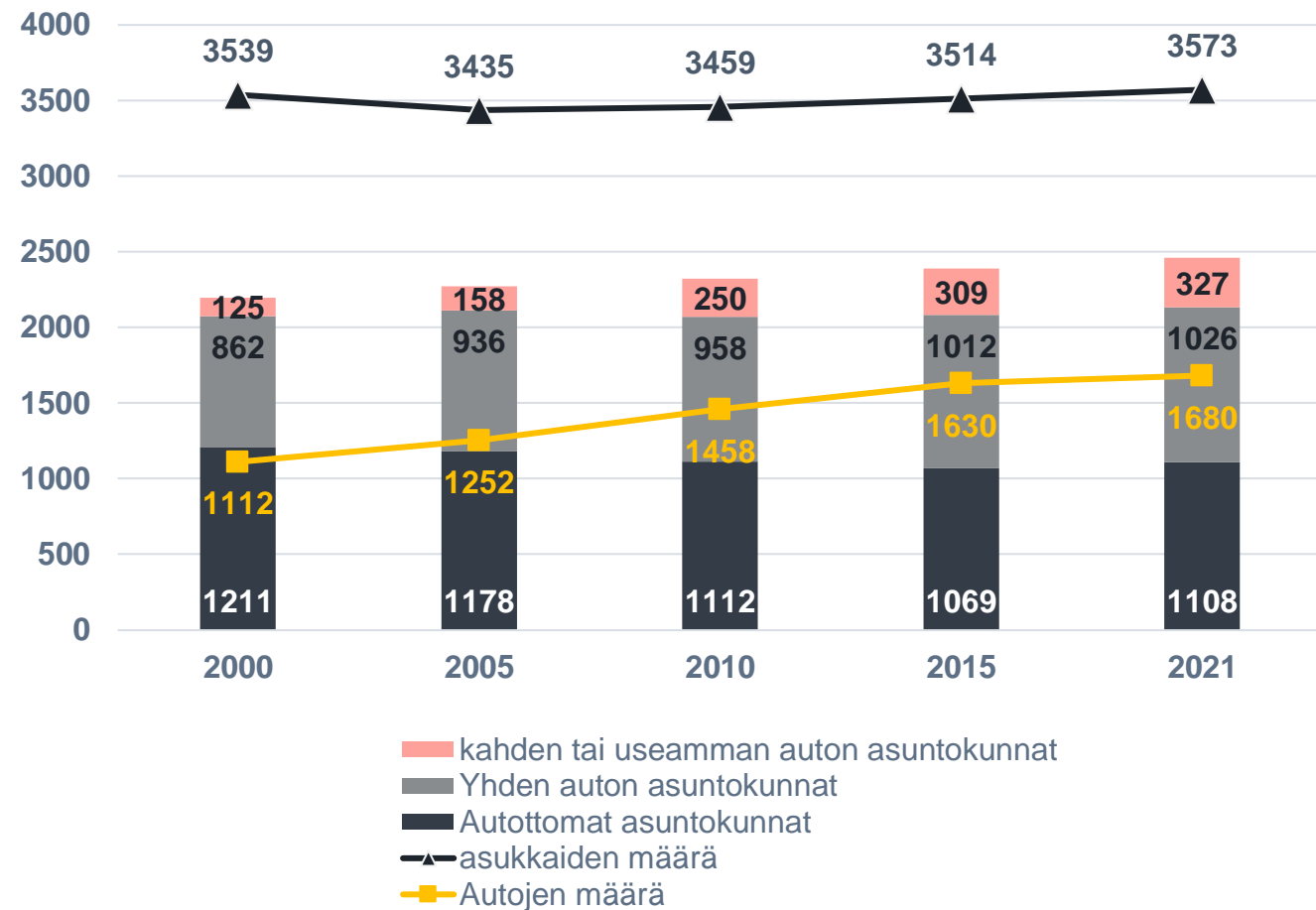
2.1 Autoistuminen

lisalmen keskusta-alueen asukasmäärä on pysynyt vuosituhatien vaihteesta vuoteen 2021 lähes ennallaan, mutta asutokuntien määrä puolestaan on kasvanut noin 12 %.

Tutkittavalla alueella autottomien asutokuntien määrä on supistunut vuodesta 2000 vuoteen 2021 mennessä reilulla 100 asutokunnalla ollen nykyisin noin 1100 autotonta asutokuntaa. Samaan aikaan yhden auton asutokuntien määrä on kasvanut 164:llä ja kahden tai useamman auton omistavien autokuntien määrä on kasvanut 202:lla. Näin ollen auton omistaminen lialmen keskustassa on yleistynyt, ja autojen määrä on kasvanut merkittävästi. Huomionarvoista on kuitenkin se, että autottomien asutokuntien osuus on edelleen noin 45 %.

Vuodesta 2000 vuoteen 2021 asukasmäärään suhteutettu autojen määrä keskustan alueella on kasvanut vuoden 2000 lukemasta 314 autoa/1000 asukasta vuoden 2021 lukemaan 470 autoa/1000 asukasta. Autojen määrä ja myös asukasmäärään suhteutettu autojenmäärä on kasvanut 2000-luvun alusta noin 50 %. Autojen määrän kasvu vaikuttaa kuitenkin hidastuneen vuoden 2015 jälkeen.

Autoistumisen sekä asukas- ja automäärän kehitys 2000-2021

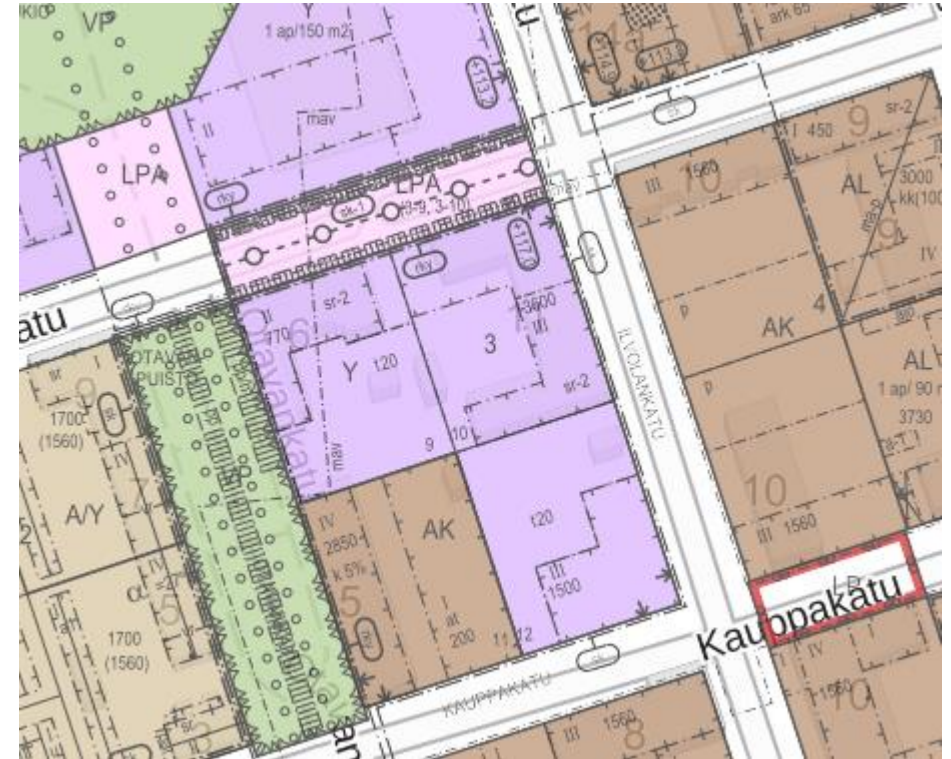


2.2 Pysäköinti kaavamerkinnöissä ja määräyksissä

Asemakaavan pysäköintinormit ja muut pysäköinnin järjestämistä koskevat määräykset ovat vahva liikennepoliittisen ohjauksen väline. Toisaalta pysäköintinormeilla ja –määräyksillä varmistetaan, että suunnitellun maankäytön aiheuttama pysäköintitarve tulee tyydytetyksi. Pysäköintinormit ovat yleensä vähimmäisnormeja, ja näin pysäköintipaikkoja on mahdollista toteuttaa määräyksiä enemmän. Asemakaavan pysäköintiä ohjaavilla määräyksillä voidaan myös joko mahdollistaa tai velvoittaa kiinteistöjä toteuttamaan pysäköintipaikat tai osa niistä yleiseen pysäköintilaitokseen tai –alueelle.

Iisalmen keskustan asemakaavoissa käytetty pysäköintinormi vaihtelee kaavojen iän mukaan. Iisalmen kaupunginhallitus on vuosina 2006 ja 2010 tehnyt päätökset, joiden mukaan **asuinrakentamisen normina käytetään 1 ap/ 90 K-m² ja liikerakentamisen normina 1 ap/ 50 K-m²**. Edellä mainittujen normien on todettu toimivan kohtuullisen hyvin ja mahdollistavan tasapuolisen kohtelun. Vammaisten ja vanhusten palveluasumisen rakennusten osalta pysäköintipaikkannormina on vakiintuneesti käytetty 1 ap/200 K-m². Muiden käyttötarkoitusten osalta Iisalmen keskustan asemakaavassa on vaihtelevia autopaikkannormeja, joista osaa tarkastellaan uudelleen, kun keskustan vanhentuneita asemakaavoja uudistetaan.

Iisalmen keskustaan on asemakaavoitettu Terveyskampuksen läheisyyteen kaksi autopaikkojen korttelialuetta eli LPA-aluetta ja muulle keskustan alueelle 8 erikokoista LPA-aluetta, joista suurimmalle osalle on toteutettu pysäköintipaikkoja.



Kuva 6. Ote Iisalmen keskustan ajantasa-asemakaavasta, lähde: [Karttapalvelu \(ylasavonseutu.fi\)](http://Karttapalvelu.ylasavonseutu.fi)

LPA-alueiden kaavamerkinnöissä on osoitettu korttelit ja/tai tontin, joiden pysäköintiä niille voidaan sijoittaa, mutta pysäköintipaikkojen rasitesopimuksista ja sen myötä tonteilta LPA-alueille siirrettyjen autopaikkojen määrästä ei ole tietoa. LPA-alueiden lisäksi keskustan alueelle on toteutettu yleiseen pysäköintiin tarkoitettuja LP-alueita yhteensä 7 kpl, joista suurimmalle osalle on toteutettu pysäköintipaikkoja. Merkittävimmät yleiseen pysäköintiin toteutetut alueet sijaitsevat torin ja linja-autoaseman läheisyydessä.

2.3 Pysäköintinormit ja -linjaukset muissa kaupungeissa

Iisalmen pysäköintinormitarkastelua varten tutkittiin neljän vastaavan kokoisen seutukaupungin keskustojen asemakaavoissa käytettyjä pysäköintinormeja asumisen sekä toimisto- ja liiketilojen osalta. Eri kaupungeissa käytetyt normit vaihtelevat asemakaavan iän mukaan. Asumisen osalta tiukimmat vaatimukset ovat Nurmeksessa, 1 ap/60-80 K-m², ja keveimmät vaatimukset Varkaudessa, 1 ap/70-100 K-m². Liike- ja toimistorakentamisen osalta normien vaihtelu on asumista suurempaa, mutta kaikkien tarkasteltujen kaupunkien väljimmät normit ovat selkeästi Iisalmissa käytettyjä normeja kevyempiä ollen väljimmillään 1 ap/100 K-m².

Seutukaupunkien pysäköintinormien lisäksi selvitettiin muutaman, hieman Iisalmea suuremman kaupungin; Kajaanin, Hämeenlinnan ja Vaasan, tuoreimpia pysäköintilinjauksia. Näissä kaupungeissa asumisen normiksi keskustoissa on määritelty 1ap/100-120K-m². Liike- ja toimistorakentamisen osalta puolestaan normiksi on määritelty 1 ap/70-80 K-m². Mainittujen normien lisäksi Kajaanissa on linjattu käytettävien normien joustoa, mikä tarkoittaa sitä, että pysäköintinormia voidaan keventää, mikäli pysäköinti toteutetaan keskitetyssä pysäköintilaitoksessa, kohteen pyöräpysäköinti on erityisen laadukas tai kyseessä on yleishyödyllinen vuokratilokohde. Iisalmeen keskitetyn pysäköintilaitoksen toteuttaminen on taloudellisesti haastavaa, minkä vuoksi normijoustojen käyttöönotolle ei Iisalmissa ole edellytyksiä.

Kaupunki	Asumisen tiukin normi	Asumisen väljin normi	Toimisto- ja liiketilan tiukin normi	Toimisto- ja liiketilan väljin normi
Pieksämäki	1/70	1/85	1/25	1/100
Nurmes	1/60	1/80	1/50	1/70
Varkaus	1/70	1/100	1/50	1/100
Kemi	1/asunto	1/100	1/50	1/100

Taulukko 1. Vertailtujen seutukaupunkien keskustoissa käytetyt pysäköintinormit, (ap/K-m²).

Kaupunki	Asuminen	Liike- ja toimistotilat	Huom!
Kajaani	1/120	1/80	Joustava p-normi
Hämeenlinna	1/120	1/70	
Vaasa	1/100	1/70	Vp-normi käytössä, kivijalkakaupoilla sama normi kuin asumisella, ullakkorakentaminen tapauskohtaisesti.

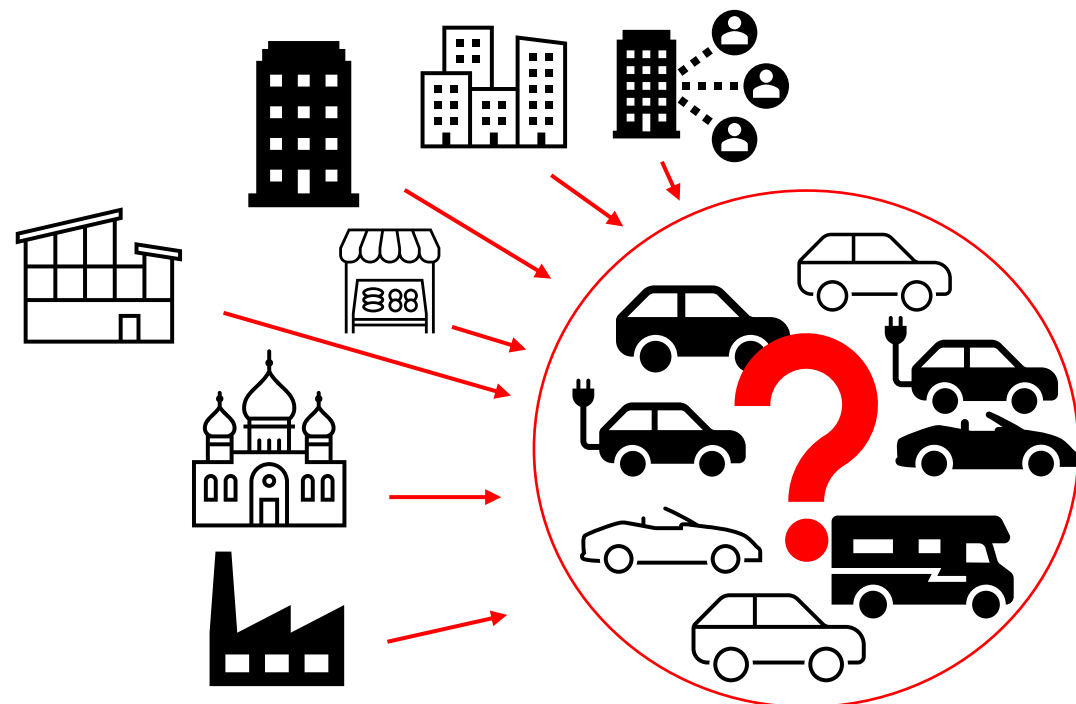
Taulukko 2. Tuoreimpia pysäköintilinjauksia eräissä keskisuurissa kaupungeissa.

2.4 Pysäköintimääräykset ja kiinteistökehittäminen

Keskustojen kiinteistöjen kehittämisen yhteydessä nousee usein esille pysäköintimääräykset ja niiden täyttyminen. Keskustoissa asuvilla on yleisesti ottaen vähemmän autoja kuin keskustan ulkopuolella asuvilla, mikä näkyy hyvin myös lisälmen autoistumisessa. Lisäksi kaupunkien keskustat ovat yleensä alueita, jotka ovat saavutettavissa joukkoliikenteellä muita alueita paremmin, minkä vuoksi osa asumiseen, työskentelyyn ja asiointiin liittyvistä matkoista on mahdollista tehdä joukkoliikenteellä, ja näin ollen autopaikkojen tarve on vähäisempi kuin keskustan ulkopuolella. Keskustoihin suuntautuvista matkoista erityisesti asiointi- ja työmatkoja tehdään kuitenkin eniten autoilla, minkä vuoksi elinkeinoelämän näkökulmasta pysäköintipaikkoja tulee olla riittävästi niin asiakkaille kuin työntekijöillekin.

Pysäköintiselvitystä varten selvitettiin lisälmen keskustan keskeisten toimijoiden näkemyksiä lisälmen pysäköintijärjestelyistä, pysäköintimääräyksistä sekä pysäköinnin kehittämistarpeista. lisälmen keskustan kehittämissyhdystys liden ry:n edustajat totesivat haastattelussa, että asiakkaille löytyy yleensä aina keskustasta pysäköintipaikka. He näkivät, että nykyisellään käytössä olevat pysäköintirajoitukset toimivat pääosin hyvin, mutta arvioivat, että yhden tunnin aikarajoituksen pidentäminen kahteen tuntiin mahdollistaisi laajemmin hyvinvointipalvelujen hyödyntämisen ja toisaalta asiakkaat pystyisivät käymään useammassa liikkeessä yhdellä pysäköinnillä. Vastaava aikarajoituksen pidentäminen on toteutettu Varkauden Kauppakadulla. Varkauden kaupungin kokemusten perusteella muutos on ollut onnistunut, eikä toiveita pysäköintijärjestelyjen muuttamiseksi ole toteutetun muutoksen jälkeen tullut.

Keskustassa toimivan kiinteistönomistajan mukaan keskustassa on havaittu jonkin verran pulaa työntekijöiden pysäköintipaikoista, ja talviaikaan myös asiakaspaikkoja on hänen mukaan liian vähän. Asiakaspaikoituksen aikarajoitusten osalta hän arvioi kahden tunnin rajoituksen olevan optimaalisin. Kiinteistöjen kehittämisen kannalta kaavamääräysten koetaan olevan liian vaativia ja niiden toteuttamisesta tulisi pystyä sopimaan hänen mielestään nykyistä joustavammin. Kiinteistönomistaja on selvittänyt useaan otteeseen keskitetyn rakenteellisen pysäköintilaitoksen toteuttamista, mutta taloudellisesti ratkaisu vaikuttaa vaikealta. Pysäköintipaikkojen ollessa niiden käyttäjille ilmaisia, tulee kaikki paikkojen järjestämisestä aiheutuvat kulut (investointi- ja hoitokulut) kiinteistönomistajien kustannettavaksi.



2.5 Pysäköintipaikat ja niiden käyttö

Koko keskusta-alueella on noin 700 yleistä pysäköintipaikkaa. Merkittävimmät pysäköintialueet sijoittuvat keskustan eteläosassa sijaitsevien kauppakeskusten pihoihin. Muita laajoja, asiointipysäköintiä palvelevia alueita on ns. Keisarinkulmassa sekä torin ja linja-autoaseman läheisyydessä. Myös katujen varsilla on merkittäviä määriä pysäköintimahdollisuuksia.

Pysäköintiselvitykseen liittyvä pysäköintipaikkojen käyttötutkimus toteutettiin osin hyödyntäen lisälmen kaupungin ottamia ilmakuvia ja osin kenttälaskennoin. Ilmakuvien perusteella on määritetty pysäköintialueiden pysäköintipaikkojen määrät sekä laskettu kuvien ottohetkellä pysäköidyt autot. Kaikki käytössä olleet ilmakuvat on otettu kello 11:45 ja 15:00 välisenä aikana, joten niiden avulla määritetty pysäköintipaikkojen käyttöaste kuvastaa hyvin keskipäivän tilannetta. Pääosa keskustan alueesta, Päiviönkadusta etelään, on ilmakuvaattu syyskuussa 2021 keskiviikko- ja torstaipäivinä keskipäivän aikaan. Kankaan alue puolestaan on ilmakuvaattu maaliskuussa 2022 tiistaiapäivänä. Kenttätutkimus tehtiin joulukuussa 2022, ja siinä selvitettiin ydinkeskustan ja terveyskampuksen pysäköintitilannetta iltapäivän ja alkuillan aikana (klo 15-17). Lisäksi kenttätutkimuksessa tehtiin myöhäisillan (klo 19-22) laskenta, jolla selvitettiin erityisesti asuntoalueiden pysäköintitilannetta. Pysäköintitutkimuksessa ei selvitetty suljetussa tilassa olevien autopaikkojen käyttöä, eikä myöskään pientalojen autopaikkojen käyttöasteita.

Ydinkeskustan pysäköintipaikkojen määrä vastaa hyvin keskustassa asioivien ja työssäkäyvien pysäköintitarpeeseen.

Pysäköintipaikkojen käyttötutkimuksen tulosten perusteella pysäköintipaikkojen suurin tarve on päiväsaikaan, kun paikkoja tarvitsevat samaan aikaan keskustassa työskentelevät ja siellä asioivat. Kuormitus lähtee laskemaan heti iltapäivän ensimmäisten tuntien aikana, kun työssäkävijöiden autot poistuvat.

lisälmen keskustassa käytössä oleva **aikarajoitettu pysäköinti palvelee näin pääosin hyvin keskustassa asioivia**, sillä työntekijöiden pysäköinti sijoittuneen valta-osin aikarajoittamattomille paikoille. Aikarajoituksen osalta liden ry on saanut yksittäisiä palautteita rajoituksen yhden tunnin pituudesta, joka ei palveleoptimaalisesti hyvinvointipalveluja käyttäviä asiakkaita. Keskustan asukkaat eivät selvityksen mukaan pysäköi autoja yleisillä pysäköintipaikoilla, vaan autot mahtuvat tonteilla oleviin pysäköintitiloihin ja –paikoille.

Koko keskustan käsittävällä tutkimusalueella on vain **yksittäisiä katuosuuksia, joiden pysäköintipaikkojen käyttöaste on enimmillään yli 75 %**, joka voi joissakin tilanteissa aiheuttaa pysäköintipaikan hakuliikennettä, minkä kuitenkin arvioidaan olevan varsin vähäistä, sillä vapaata pysäköintikapasiteettia on löydettävissä verrattain läheltä. Ydinkeskustan alueella kysytyimmät katuvarsipysäköintipaikat sijaitseva Karjalankadulla Kauppakadun ja Kirkko-puistonkadun välillä, jossa aikarajoituksettomien pysäköintipaikkojen (16 ap) täyttöaste on ollut päivän ilmakuvausten aikaan yli 75 %. Toinen ydinkeskustan kuormittunut katuvarsi-pysäköintipaikka on Kauppakadulla Pohjolankadun ja Louhenkadun välillä. Yksittäiset katuosuudet voivat esiintyä käyttöasteeltaan korkeana, varsinkin, jos niillä on vähän pysäköintikapasiteettia.

Kohtalaisesti kuormitettuja pysäköintipaikkoja ja katuosuuksia on Louhenkadulla, Savon-kadulla, Kauppakadulla ja Riistakadulla sekä Torilla. Näiden läheisyydestä kuitenkin löytyy pysäköintipaikkoja, joiden käyttöä samaan aikaan on vähäistä. Alkuillan ensimmäisinä tunteina pysäköintipaikkojen käyttöaste lähtee nopeasti laskemaan ja käytettävissä olevia paikkoja on runsaasti. Myöhäisillassa yleisillä pysäköintipaikoilla on autoja vain vähäisessä määrin mm. ravintola- ja hotellipalveluiden läheisyydessä.

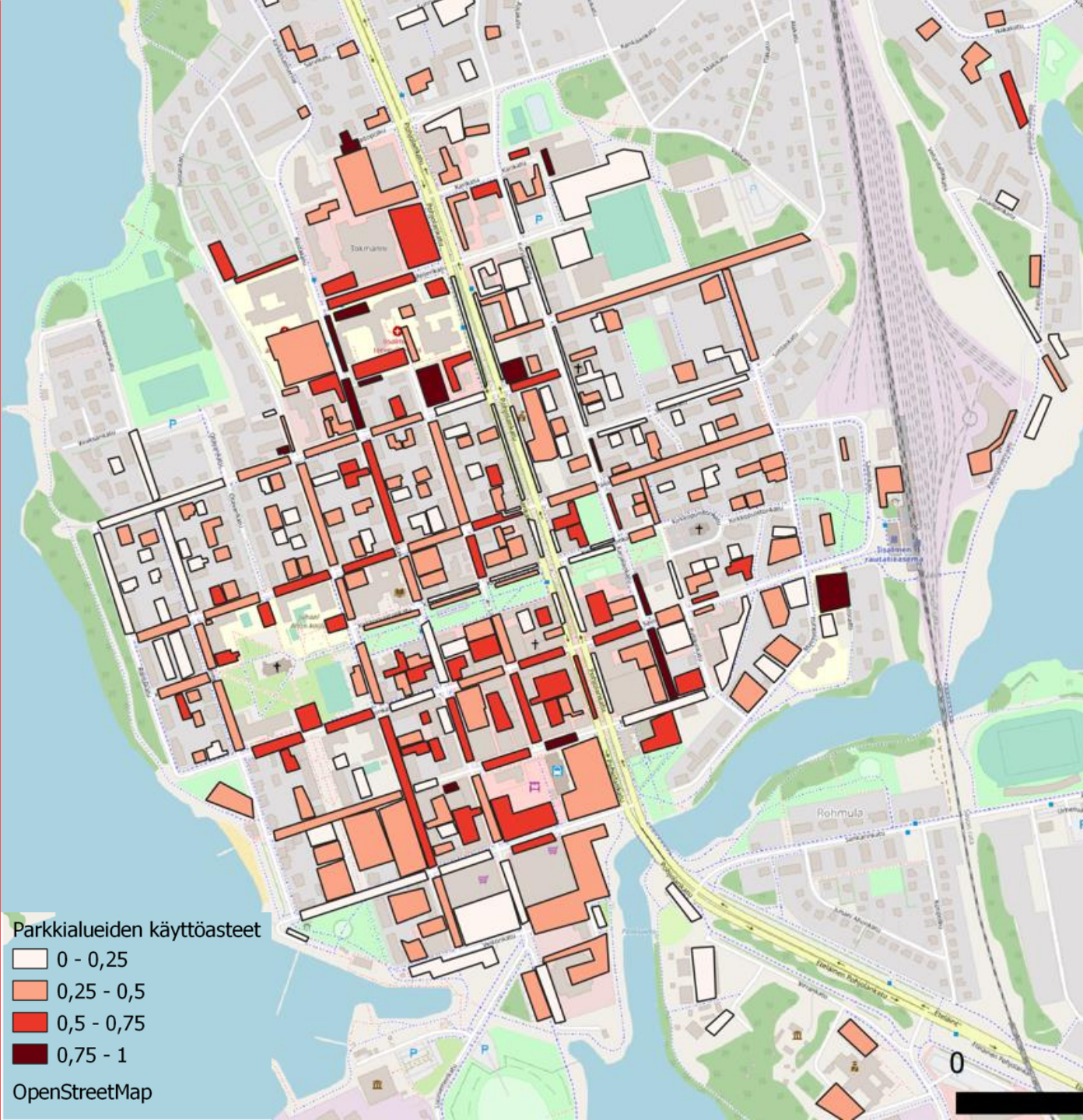
Kun pysäköintipaikkojen käyttöasteita vertaa vuonna 2001 tehdyn tutkimuksen tuloksiin, voidaan todeta, **että torin pysäköintialueen käyttö on lisääntynyt selvästi.** Myös Louhenkadulla, sen hidaskatuosuudella olevien paikkojen käyttöaste on noussut. **Kokonaisuutena yleisten pysäköintipaikkojen käyttöaste on kuormittuneimpana aikana (syksy 2021) noussut vuoden 2001 tutkimuksesta noin 8 %-yksikköä.** Toisaalta vuoden 2001 tutkimus on suoritettu osin eri menetelmällä ja eri vuodenaikana, joten tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia. Vuoden 2001 tutkimuksessa ei ole selvitetty yksityisillä kiinteistöillä sijaitsevien, mutta yleistä pysäköintitarvetta palvelevien pysäköintipaikkojen käyttöastetta.

Alkuillasta suoritettussa kenttälaskennassa käytetyimmät paikat olivat Savonkadulla Karjalankadun ja Pohjolankadun välillä.

Näiden kahden tunnin aikarajoituksella varustettujen autopaikkojen (14 kpl) käyttöaste oli laskentahetkellä yli 80 %. Myös Satamakadun lyhyellä katujaksolla Kauppakeskus Torikulman kohdalla ovat katuvarsipysäköintipaikat kuormittuneita. Louhenkadulla Kauppakadun ja Savonkadun välillä, Savonkadulla Riistakadun ja Louhenkadun välillä sekä Kirkkopuistonkadulla Riistakadun ja Pohjolankadun välissä olevilla kolmen tunnin aikarajoitetuilla osuuksilla oli pysäköintipaikoista 50-75 % käytössä. Muutoin alkuillasta yleiseen pysäköintiin tarkoitettujen pysäköintipaikkojen käyttöasteet ovat maltillisella tasolla. Alkuillan kenttälaskennan tulokset on esitetty kuvassa 4.

Vaikka tutkimuksessa ei ollut mukana autotallien käyttöasteen tutkimusta, voidaan piha-paikkojen ja autokatoksiin sijoitettujen pysäköintipaikkojen käyttöasteen perusteella todeta, **että keskustan asuintonteille toteutetut autopaikat riittävät hyvin asukkaiden pysäköintitarpeeseen** nähden. Pysäköintitutkimuksen myöhäisiltaan (klo 19-22) sijoittuvassa käyttöaste-laskennassa havaittiin asuntoalueiden kaduilla vain yksittäisiä katuvarsille pysäköityjä autoja ja tonteilla olevilla autopaikoilla oli lähes kaikilla tonteilla vapaata kapasiteettia. Poikkeava määrä katuvarteen pysäköityjä autoja havaittiin tutkimusalueella vain Rantakadulla Kuutolankadun ja Kirkkopuistonkadun välillä.

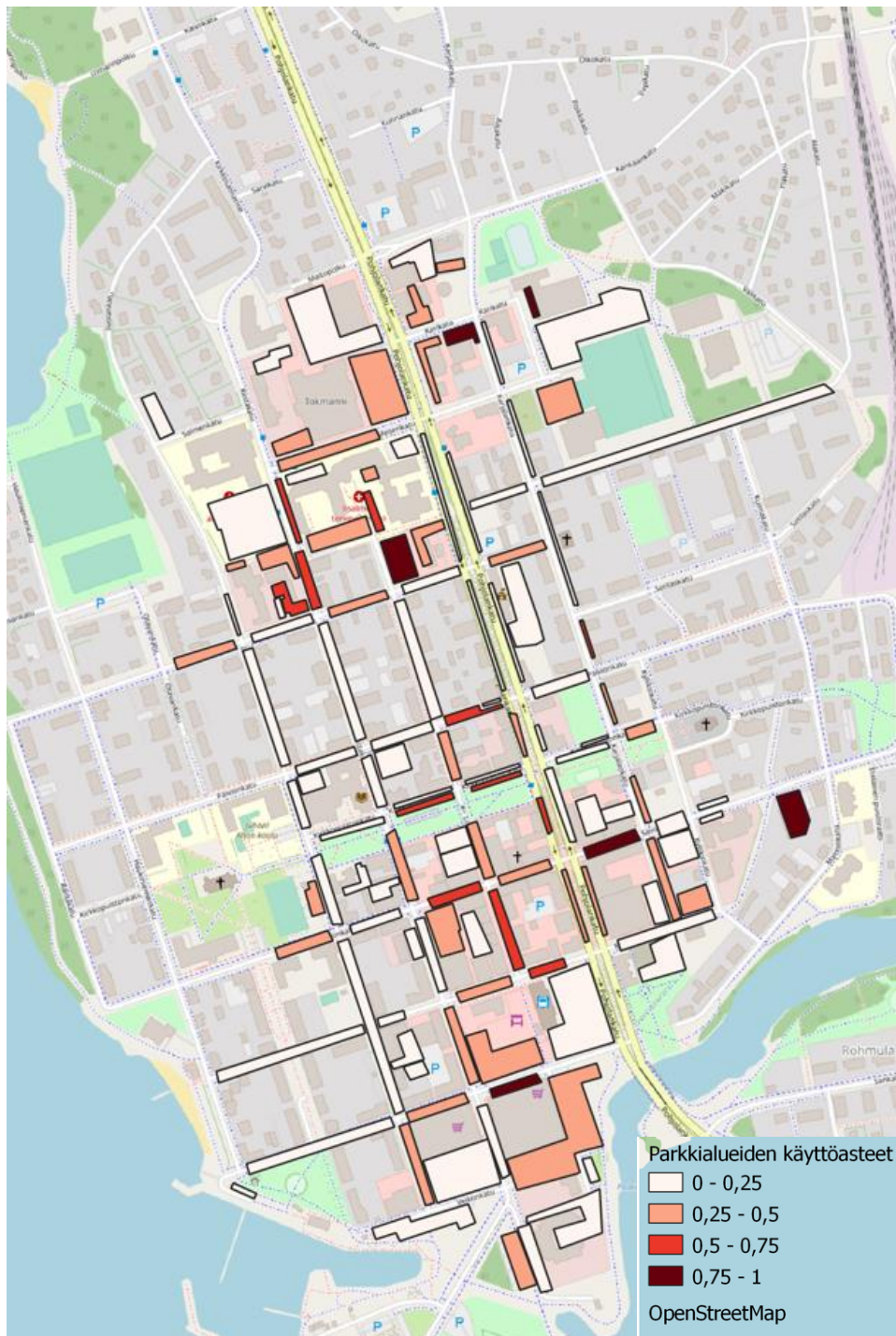
Pysäköintipaikkojen käyttöasteet eri vuorokaudenaikoina ja tarkastelluilla laskenta-alueilla on esitetty seuraavien sivujen kuvissa 7 – 9.



Pysäköintipaikkojen käyttö päivällä

- Kuormitettuja pysäköintipaikkoja on erityisesti terveystampuksen alueella.
- Myös ydinkeskustassa on yksittäisiä kuormitettuja katuosuuksia, kuten Kauppakatu ja Karjalankatu.
- Alueen eteläosassa olevien kauppakeskusten laajoilla pysäköintialueilla on paljon vapaata kapasiteettia.
- Katuvarsipysäköintipaikat ovat kohtuullisen vilkkaassa käytössä, mutta vaikuttavat riittävän kuitenkin kohtuullisen hyvin.

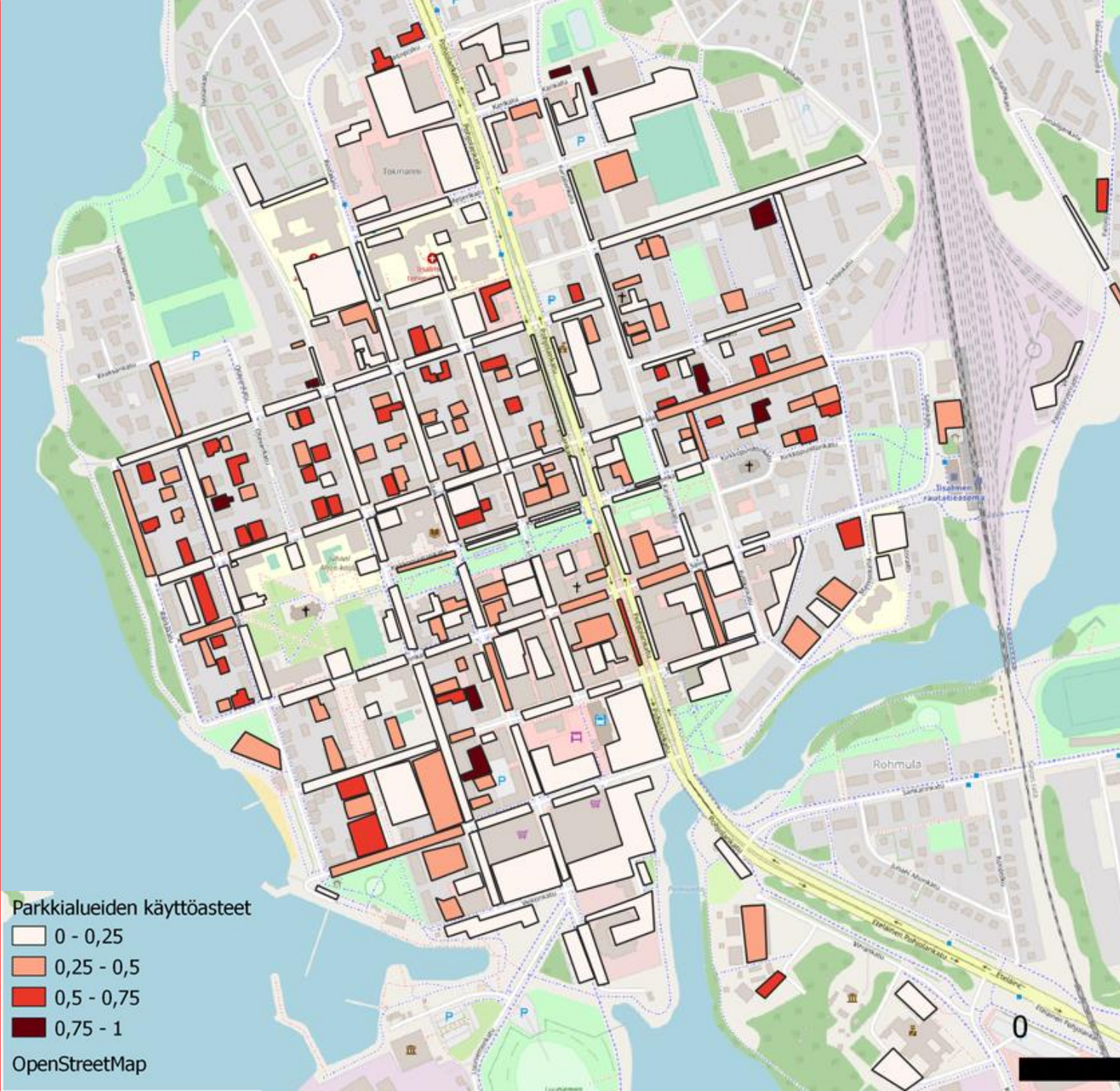
Kuva 7. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet päiväaikaan laskenta-alueittain.



Pysäköintipaikkojen käyttö iltapäivällä ja alkuillasta

- Terveyskampuksen paikoista iltapäivän laskennan aikaan enää Louhenkadun LPA-alue oli kuormittunut.
- Ydinkeskustassa pysäköintipaikat riittivät varsin hyvin.
- Alueen eteläosassa olevien kauppakeskusten ja torin yleiset pysäköintialueet olivat vähäisessä käytössä.

Kuva 8. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet ydinkeskustan ja terveiskampuksen alueilla alkuillasta laskenta-alueittain.



Pysäköintipaikkojen käyttö myöhään illalla

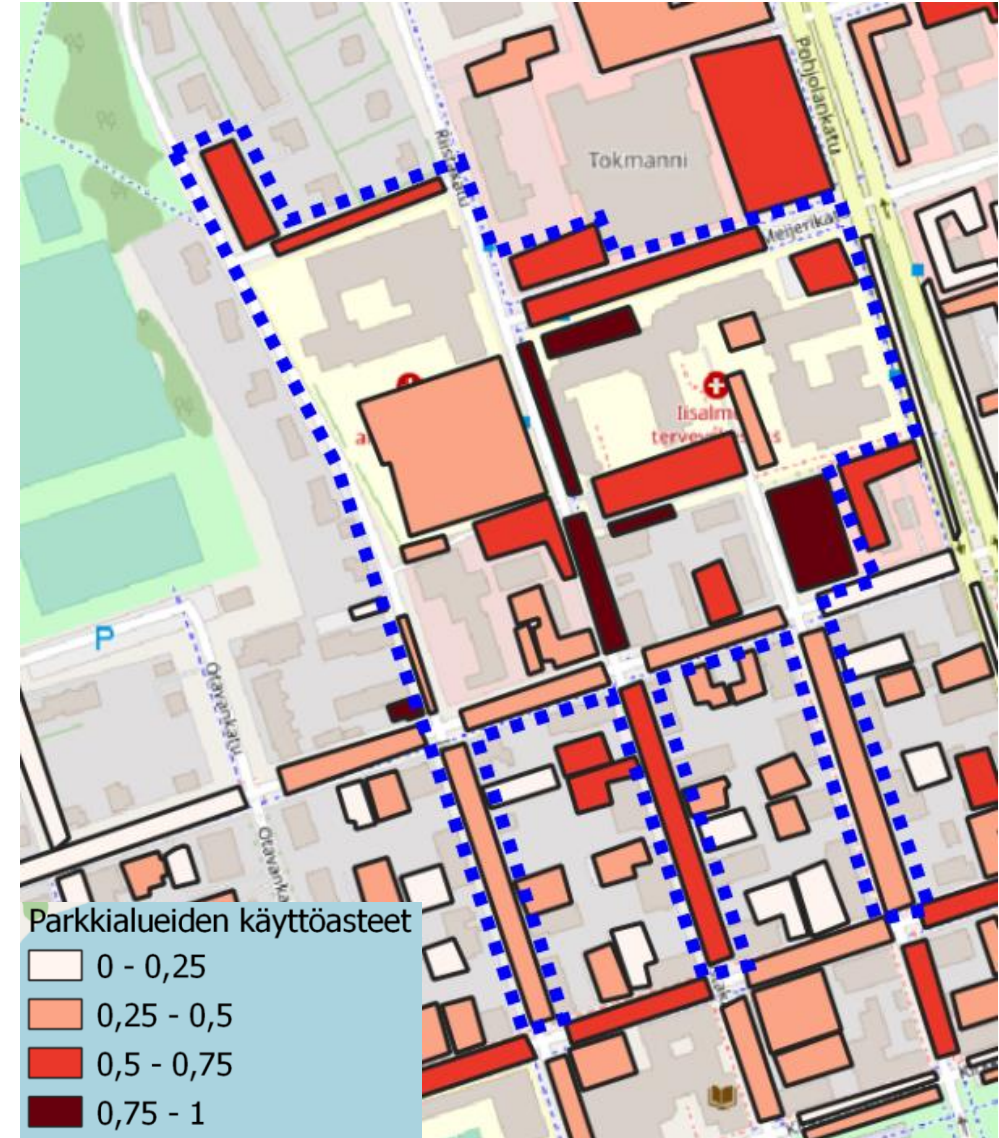
- Asuinrakennusten pihilla olevat paikat riittävät hyvin asukkaiden käyttöön
- Talleissa olevien paikkojen käyttöasteesta ei ole tietoa, mutta useilla pihilla oli paljon myös piha- ja/tai katospaikkoja, joiden käyttöasteen perusteella voidaan edellinen arvio tehdä
- Katujen varsille ei juurikaan kohdistu pysäköintipaineita.

2.6 Terveyskampuksen pysäköintitilanne

Terveyskampuksen sairaalan peruskorjauksen suunnitteluvaiheessa on tehty autopaikkalaskelmia perustuen asemakaavan mukaisiin autopaikkavaatimuksiin. Laskelmissa on esitetty, että sairaalaa varten voidaan tontille ja Salmenkadun LPA-alueelle toteuttaa asemakaavan vaatimuksen (1 ap / 70 K-m²) mukainen määrä pysäköintipaikkoja, yhteensä 206 autopaikkaa. Laskelmissa on esitetty, että koko terveyskampuksen käytössä olisi lopputilanteessa yhteensä 420 autopaikkaa. Asemakaavanmääräysten täyttymisen lisäksi laskelmassa on todettu, että peruskorjauksen jälkeen todellinen pysäköintipaikkojen tarve olisi 480 paikkaa, joista 80 paikkaa olisi osoitettu asiakkaille ja 400 paikkaa työntekijöille.

Kampuksen pysäköintipaikkojen käyttötutkimuksessa on tarkasteltu tonteille sijoittuvien pysäköintipaikkojen ja läheisten katujen varsille sijoittuvien paikkojen käyttöä. Pysäköintipaikkojen käyttötutkimus on toteutettu hyödyntämällä Iisalmen kaupungin ilmakehu-aineistoa ja tekemällä kenttätutkimus. **Tehtyjen selvitysten perusteella voidaan todeta, että kuormittunein tilanne terveyskampuksen pysäköintipaikoilla on keskipäivän aikaan**, jolloin tonteilla on ollut noin 210 pysäköityä autoa ja paikkojen käyttöaste noin 56 %. Samaan aikaan terveyskampusalueen lähikatujen varsilla on ollut yhteensä 102 pysäköityä autoa eli katuvarren pysäköintikapasiteetista on ollut käytössä noin 52 %. Kuvassa 10 on esitetty eri pysäköintialueiden ja katuvälien pysäköintipaikkojen käyttöaste päiväsaikaan.

Pysäköintialueiden kuormitusta terveyskampuksen alueella lisää vuoronvaihdot, jolloin pysäköintitarvetta on sekä edellisen vuoron, että alkavan vuoron työntekijöillä. **Terveyskampuksen alueella on parhaillaan käynnissä rakennustyöt, minkä vuoksi käyttötutkimusten aikainen alueen pysäköintikapasiteetti ja -tarve eivät todennäköisesti vastaa täysin tulevaa lopputilannetta.**



Kuva 10. Terveyskampuksen pysäköintialueiden käyttöasteet keväällä 2022.

Terveyskampuksen täsmällinen työntekijämäärä ei vuoden 2023 alussa ole tiedossa järjestelmäuudistusten vuoksi. Ylä-Savon Soten nettisivuilla olevan lisälmen terveyskampus-hankkeen esittelyssä mainitaan, että alueella tulee työskentelemään yhteensä noin 600 työntekijää. Hyvinvointialueelta saadun tiedon mukaan suurin osa alueella työskentelevistä on töissä päivisin ns. virka-aikaan, mutta alueella on paljon myös vuorotyötä tekeviä. Kun arvioidaan, että $\frac{3}{4}$ eli 450 henkilöä työntekijöistä on yhtä aikaa töissä ja työntekijöiden kulkutapajakauma noudattaa yleisesti terveystalouteen suuntautuvien matkojen yleistä kulkutapaa vastaavan kokoisilla paikkakunnilla (76 % kulkee henkilöautolla) ja henkilöauton keskiuormitus on työmatkoilla yleinen 1,15 hlö/auto, niin pysäköintipaikkojen tarve henkilökunnan osalta on noin 300 pysäköintipaikkaa.

Edellä mainitun, **teoreettisen laskelman mukaan lopputilanteeksi suunnitellut 420 pysäköintipaikkaa riittävät tyydyttämään pysäköintitarpeen**, vaikka 80 autopaikkaa olisi varattu asiakaspysäköintiin. Tällä hetkellä asiakaspäiköitykseen on varattu huomattavasti enemmän kapasiteettia, noin 170 paikkaa, mutta hyvinvointialueella on tarkoitus tarkastella pysäköintipaikkojen jakoa uudelleen. **Asiointipysäköintiin varattujen pysäköintipaikkojen käyttöaste on tehtyjen selvitysten ja maastohavaintojen mukaan kohtuullisen alhainen, joten niiden vähentäminen nykyisestä määrästä on perusteltua.** Asiakaspäiköityksen käyttöasteella voidaan arvioida, että asiakaspäiköitysmäärän supistuessa nykyisestä 170 paikasta alle puoleen, saattavat asiakkaat joutua kuormittuneimmassa tilanteessa hakemaan pysäköintipaikkaa joko läheisten katujen varsilta tai muutamien satojen metrien päässä olevilta yleisiltä pysäköintialueilta.



Kuva 11. Terveyskampus-hankkeen suunnitteluvaiheen esitys asiakaspäiköityksen sijoituksesta ja määrästä.

Näin ollen asiakaspäiköityspaikkojen sijoittamisessa on hyvä huomioida paitsi **turvallinen ja esteetön kulku asiointipisteeseen**, myös **mahdollisuudet asiakaspäiköityksen laajenemiseen**, mikäli siihen ilmenee tarvetta. Kuvassa 11 on esitetty sairaalan peruskorjauksen suunnitteluvaiheen hahmotelma asiakaspäiköityksen sijoittumisesta ja kapasiteetista (89 ap) alueittain. Terveyskeskuksen molemmiin puoliin on osoitettu asiakaspäiköityksialueet, joista terveystalouden pihan puolella olevaa aluetta on helppo laajentaa suuremmalle alueelle. Meijerikadun ja Riistakadun kulmauksen ja Sairaalan sisäpihan alueita ei ole mahdollista laajentaa, mutta Meijerikadun toisella puolella olevan entisen päiväkodin tontin pysäköintipaikat ovat toistaiseksi terveystalouden käytettävissä, kunnes asemakaavan mukainen käyttötarkoitus toteutuu.

3. Pysäköinnin yleissuunnitelma

3.1 Pysäköintinormien kehittäminen

3.2 Muiden pysäköintimääräysten kehittäminen

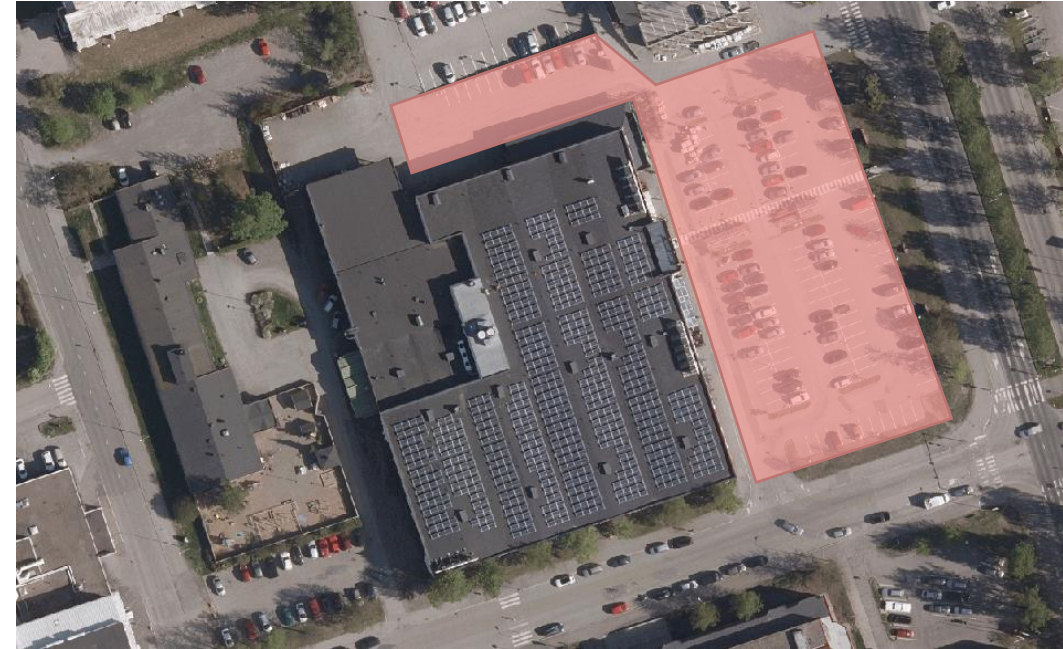
3.3 Muut pysäköinnin kehittämistarpeet

3.4 Terveyskampuksen pysäköinnin kehittäminen

3.1 Pysäköintinormien kehittäminen

lisalmen käytössä olevat pysäköintinormit ovat muihin vastaaviin seutukaupunkeihin verrattuna varsinkin liike- ja toimistorakentamisen osalta kohtuullisen vaativat ja velvoittavat kiinteistöjen omistajia toteuttamaan suuria määriä pysäköintipaikkoja. Erityisesti liikerakentamisessa nykyinen normi tuottaa tarpeeseen nähden reilusti enemmän pysäköintipaikkoja huomioiden nykyinen yleisten pysäköintipaikkojen käyttöaste sekä se, että yhdellä pysäköinnillä voidaan yleensä hoitaa asiointeja monissa eri liikkeissä. Keskustan eteläosassa olevien kauppakeskusten lisa ja Torikulma sekä ydinkeskustan pohjoispuolella olevan Tokmannin pysäköintipaikkojen käyttötutkimuksen perusteella voidaan todeta, että vilkkaimpana aikana pysäköityjä autoja on edellä mainituilla alueilla ollut kerrosalaan suhteutettuna eniten Tokmannin parkkipaikalla 1 auto kutakin noin 110 kerrosalaneliometriä kohden. Kahden vierekkäisen kauppakeskuksen pysäköintipaikoilla sen sijaan on ollut pysäköitynä keskimäärin enimmillään 1 auto kutakin noin 220 kerrosneliometriä kohden. Näin ollen on perusteltua väljentää ainakin ydinkeskustan liiketilojen pysäköintinormia merkittävästi nykyisin käytössä olevasta 1 ap/50 K-m² vähintäänkin vertailukaupunkien kanssa samalle tasolle 1 ap/100 K-m². Ydinkeskustan ulkopuolelle sijoittuvissa liiketiloissa normitus voi olla tiukempi.

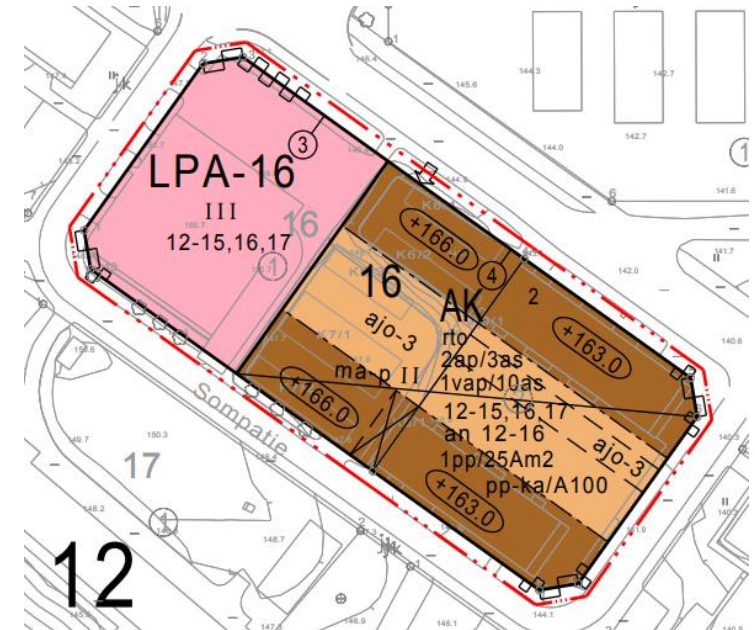
Asumisen osalta käytössä oleva pysäköintinormi on lähempänä vertailukaupungeissa käytettyjä normeja. lisalmen asettamat kestävyystavoitteet huomioiden, on kuitenkin perusteltua keventää myös asumisen normia erityisesti ydinkeskustassa, jossa palvelut ovat jalankulkuetäisyydellä. Sopiva normi arvioidaan olevan 1 ap/100 K-m², jota on ehdotettu jo vuonna 2001 laaditussa keskustan pysäköintiselvityksessä.



Kuva 12. Liikerakentamisen osalta erikseen tarkastellun Tokmannin pysäköintialue ydinkeskustan pohjoispuolella, lähde: [Karttapalvelu \(ylsavonseutu.fi\)](http://karttapalvelu.ylasavonseutu.fi)

3.2 Muiden pysäköintimääräysten kehittäminen

Vaikka yleisen pysäköintilaitoksen toteuttaminen lisälmen keskusta vaikuttaa olevan taloudellisesti haastava ratkaisu, **olisi kaavamääräyksillä kuitenkin mahdollista keskittää pysäköintiä yleisille pysäköintialueille.** Koska ydinkeskustassa vaikuttaa olevan tarvetta enemmän pysäköintipaikkoja, ja pysäköintipaikkoja koetaan pääsääntöisesti olevan riittävästi, voisi nykyisen torin eteläpuolella olevan LP-alueen kaavamerkintää harkita muutettavan LPA-merkinnäksi, joka mahdollistaisi kävelyetäisyydellä (n. 300 m) ko. alueesta olevien kiinteistöjen autopaikkojen sijoittamisen, ainakin osittain ko. alueelle. **Pysäköintipaikkojen siirto yleiselle pysäköintipaikalle on perusteltua etenkin niiden maankäyttömuotojen osalta, jotka aiheuttavat asiointiliikennettä – työntekijöiden pysäköinti suositellaan ratkaistavan tonteilla.** Asiointipysäköintiin tarkoitettujen pysäköintipaikkojen hallinta on luontevaa olla kaupungilla. Tontin ulkopuolelle sijoitetuista paikoista voi kaupunki periä kohtuullisen maksun, joka vastaa pysäköintipaikan investointikustannuksia. Lisäksi kiinteistöjen kanssa voidaan sopia autopaikkojen ylläpidosta aiheutuvien kustannusten kattamisesta. **Pysäköintipaikkojen siirrosta yleisille alueille tulee tehdä rasitesopimukset** ja paikkojen hallinnoimiseksi rasitteista kannattaa muodostaa tietokanta. Vastaava rasitetoimitus olisi järkevää tehdä myös mahdollisesti olemassa olevista siirroista, joista tämän pysäköintiselvityksen aikana ei löytynyt tietoja. Pysäköintipaikkojen siirto yleiselle pysäköintialueelle **edellyttää asemakaavoihin siirron mahdollistavia merkintöjä**, jotka voi toteuttaa koko keskustan alueelle esim. vaihekaavan avulla. Kuvassa 13 on esimerkki kaavamääräyksestä, joka mahdollistaa autopaikkojen toteuttamisen kiinteistön ulkopuolella olevalle yleiselle pysäköintialueelle.



12-15,16,17

1650035

Numerot osoittavat kaupunginosan ja korttelit, joiden ajoneuvopaikkoja saa alueelle sijoittaa.

an 12-16

1650036

Merkintä osoittaa mille kaavamerkinnällä tarkoitukseen varatulle alueelle tonttia varten vaadittavat ajoneuvopaikat tai osa niistä saadaan sijoittaa.

Kuva 13. Esimerkki kaavamääräyksestä, joka mahdollistaa autopaikkojen toteuttamisen kiinteistön ulkopuolella olevalle LPA-alueelle, lähde: [Kuopion karttapalvelu](#)

3.3 Muut pysäköinnin kehittämistarpeet

Pysäköintipaikkojen mitoitus

Nykyisellään Iisalmen katuvarsipysäköinnin mitoituksessa on käytetty 7 metriä pitkiä paikkoja, mikä mahdollistaa helpon ajamisen pysäköintipaikoille. Joillakin katuosuuksilla pysäköintipaikkojen **kapasiteettia olisi mahdollista kasvattaa**, mikäli nykyisestä mitoituksesta luovuttaisiin ja siirryttäisiin käyttämään yleisesti käytössä olevaa 6 metrin mitoitusta. Katuvarsipysäköintipaikkojen käyttöaste huomioiden, **tälle ei kuitenkaan arvioida olevan erityistä tarvetta**, ja peruutusonnettomuuksien minimoimiseksi onkin järkevää pitäytyä nykyisessä mitoituksessa, mikä etenkin alueen ikääntyvän väestön kannalta on hyvä ratkaisu. Mitoituksen muuttamisella saavutettaisiin hyvin vähän lisäkapasiteettia ja monilla kaduilla olevat istutukset eivät mahdollista muutosta. Kuvassa 14 on esimerkki Riistakadulta, jonka itäreunalla ei lisäkapasiteettia ole saatavissa helposti pysäköintipaikkojen mitoitusta muuttamalla, koska katupuut rytmittävät pysäköintiä nykyisin. Riistakadun länsireunalla mitoituksen muutos mahdollistaisi muutamia lisäpaikkoja ydinkeskustan alueelle.



Kuva 14. Esimerkki Riistakadun pysäköintipaikkojen mitoitusmuutoksen vaikutuksista Savonkadun ja Kauppakadun välillä, lähde: [Mapspace Viewer](#).

Pysäköintipaikkojen merkitseminen

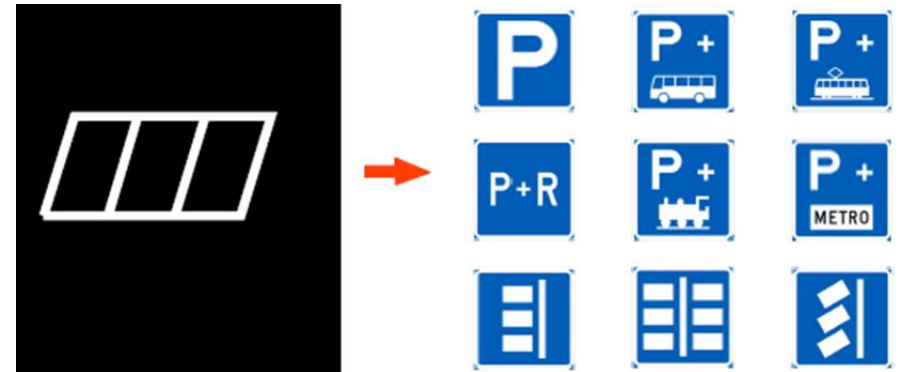
Iisalmen keskustan katujen varsilla olevilla pysäköintipaikoilla on käytetty kahta erilaista pysäköintipaikkojen merkintätapaa:

- Käyttämällä pysäköintipaikkaa osoittavaa liikennemerkkiä E2 ja siihen liittyviä lisäkilpiä sekä pysäköintialuetta osoittavaa tiemerkinä M3.
- Käyttämällä pysäköintikieltoa osoittavaa liikennemerkkiä C38 ja siihen liittyviä lisäkilpiä (H17.1 ja H19.1), jotka osoittavat rajoituksen voimassaoloaikaa ja pysäköintiajan alkamisen osoittamisvelvollisuutta (kuva 16) sekä pysäköintialuetta osoittavaa tiemerkinä M3.

Voimassa olevan tieliikennelain ja sen nojalla annettujen asetusten ja määräysten mukaan liikennemerkillä E2 osoitetaan ajoradasta tiemerkinä (M3) erotettu alue, joka on varattu ajoneuvojen pysäköintiin. Suunnitteluohjeiden mukaan tiemerkinä M3 edellyttää pysäköintipaikkaa osoittavaa liikennemerkkiä E2 – E3.5 ja päinvastoin. Näin ollen pysäköintikielloin osoitetut pysäköintipaikat tulee merkitä joko pysäköintipaikkaa osoittavilla liikennemerkeillä E2 + tarvittavilla lisäkilvillä tai vaihtoehtoisesti nykyiset tiemerkinä tulee poistaa, jolloin voidaan käyttää pysäköintikieltoa osoittavia liikennemerkkejä ja niitä täydentäviä lisäkilpiä. Muutokset tulee tehdä viimeistään 31.5.2027 mennessä, jolloin päättyy tieliikenneasetuksessa (182/1982) säädettyjen tiemerkinä M3 käyttöönotto, ja tulee siirtyä käyttämään tieliikennelaissa 10.8.2018/729 ja sen nojalla annettujen asetusten ja määräysten mukaisia merkintöjä.



Kuva 15. Nykyinen pysäköintipaikan merkitsemistapa Riistakadulla, lähde: [Mapspace Viewer](#).

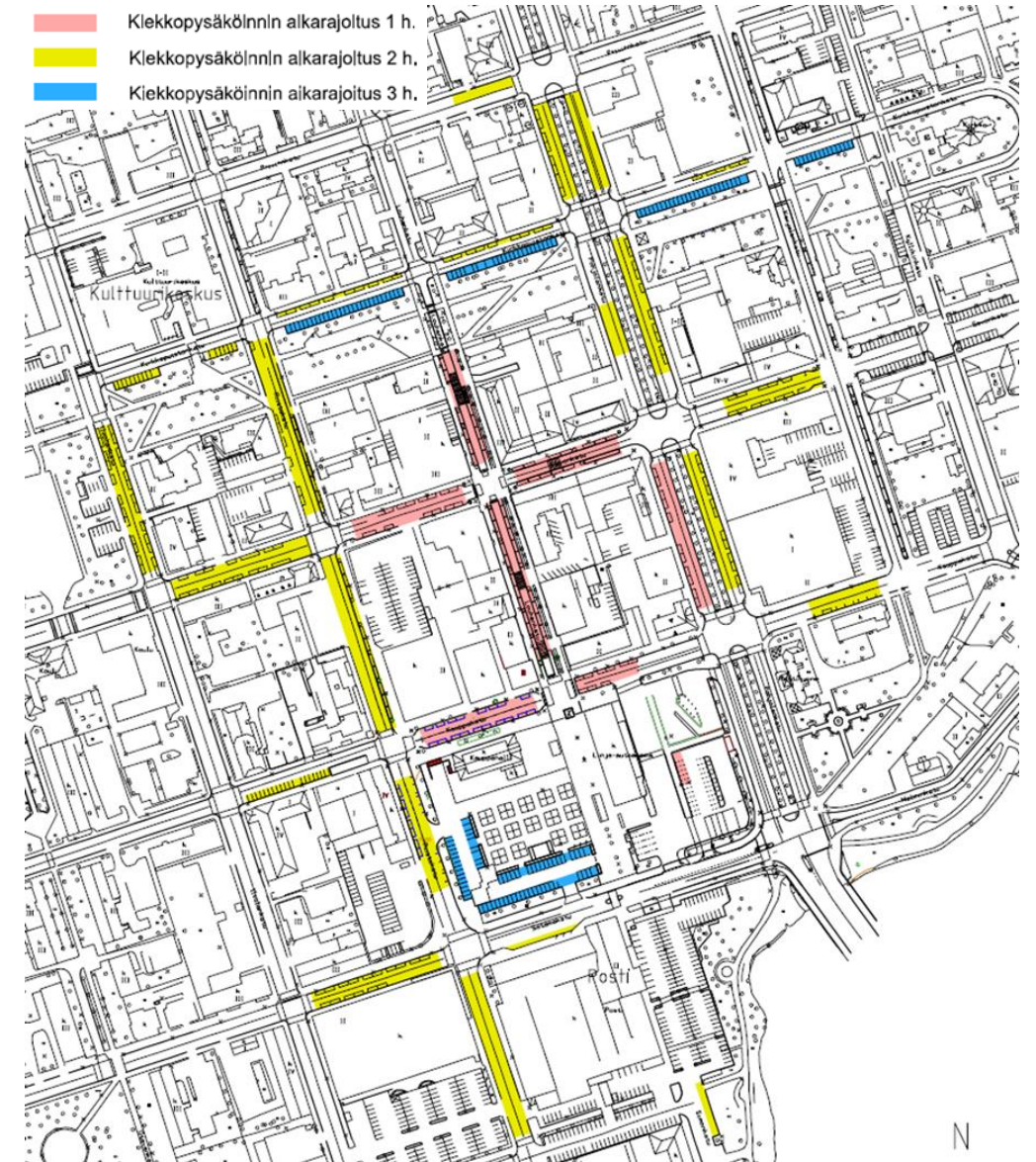


Kuva 16. Pysäköintiä osoittavan tiemerkinä M3 edellyttämät liikennemerkit, lähde: Väylävirasto 2020, Tiemerkinä M3 suunnittelu

Pysäköinnin aikarajoitusjärjestelmä

Iisalmen keskustassa on vuosituhannen alussa otettu käyttöön pysäköinnin aikarajoitus yleisillä pysäköintialueilla. Käyttöönottovaiheessa kaikilla paikoilla pysäköinti oli rajoitettu yhteen tuntiin. Vuosien saatossa aikarajoituksia on muutettu niin, että Kirkkopuistokadun ja Torin pysäköintialueille on asetettu kolmen tunnin rajoitus. Lisäksi yksittäisillä katuosuuksilla Savonkadulla, Riistakadulla, Satamakadulla, Kauppakadulla ja Kirkkopuistonkadulla rajoitusta on pidennetty kahteen tuntiin. Tehdyt muutokset ovat vuonna 2011 laaditun keskustan liikennesuunnitelman mukaisia, mutta aikarajoituksen muutoksia ei ole toteutettu koko suunnitelman mukaisessa laajuudessa.

Pysäköintipaikkojen nykyistä joustavamman käytön mahdollistamiseksi suositellaan pysäköintirajoituksia päivitettävän kuvan 17 mukaiseksi, jolloin lyhyimmät pysäköintirajoitukset sijoittuvat kaupallisen keskustan ytimeen ja sen kehällä olevilla pysäköintipaikoilla on pidempi pysäköintimahdollisuus. Päivitys kannattaa toteuttaa samalla, kun pysäköinnin merkintätapa muutetaan vastaamaan nykyistä lainsäädäntöä.



Kuva 17. Esitys yleisten pysäköintipaikkojen aikarajoituksista.

Pysäköintipaikkojen opastus

Keskustan liikenteen yleissuunnitelmassa on esitetty laaja pysäköinnin opastusjärjestelmä keskustan alueelle. Kun nykyisten opasteiden uusiminen tulee siirtymäajan päättymisen (viim. 31.5.2030) myötä ajankohtaiseksi, **on tarpeen tarkistaa**

pysäköintipaikkojen opastus sekä harkita kaupungissa vierailevien **matkailijoiden kannalta keskeisimpien pysäköintialueiden opastamista:**

- rautatieaseman pysäköintialue
- linja-autoaseman liityntäpysäköinti
- kolmen tunnin aikarajoitetut alueet (tori ja Kirkkopuisto)
- matkailijaparkki

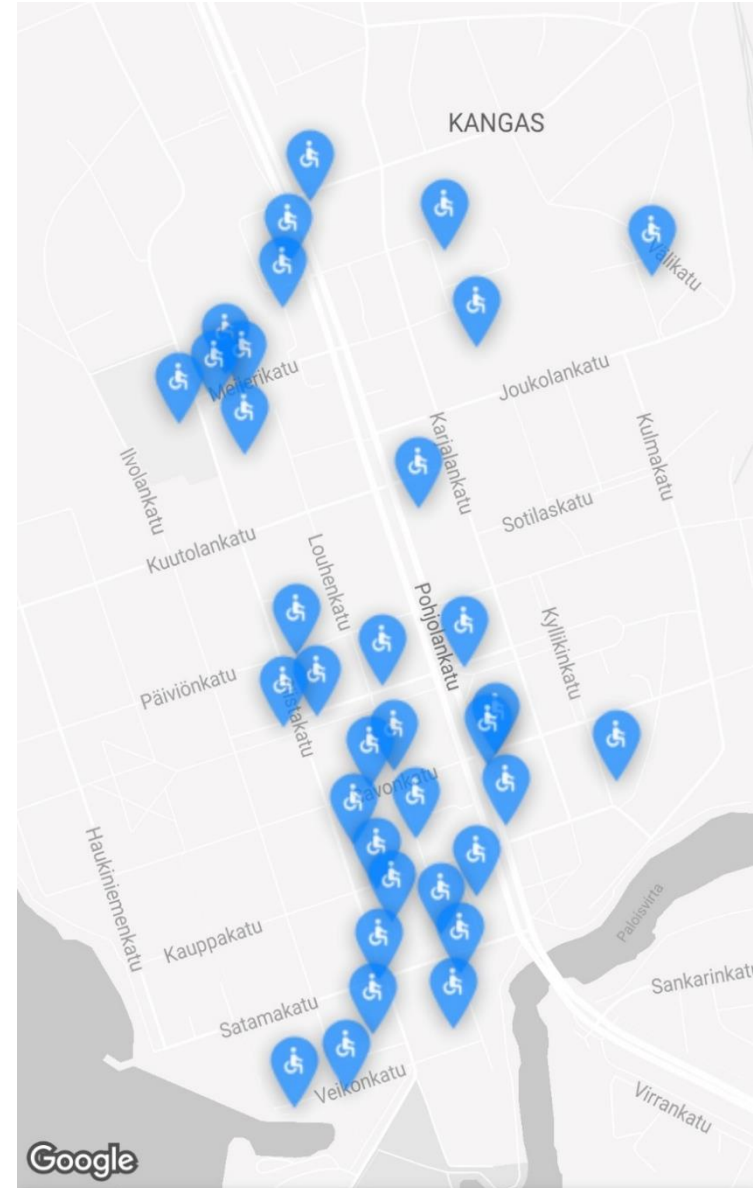
Keskeisimpien pysäköintialueiden opastuksessa tulee huomioida, että se ulottuu perille saakka, ja että mahdollinen kävely- ja pyöräilyopastus puolestaan linkittyy pysäköintialueisiin.



Kuva 18. Näkymä Pohjolankadun ja Kauppakadun liittymästä, johon liikenteen yleissuunnitelmassa on esitetty pysäköinnin opastusta Kauppakadun yhden ja kahden tunnin pysäköintipaikoille, ja opasteet on esitetty sijoitettavan porttaalien jalkoihin, lähde: [Mapspace Viewer](#)

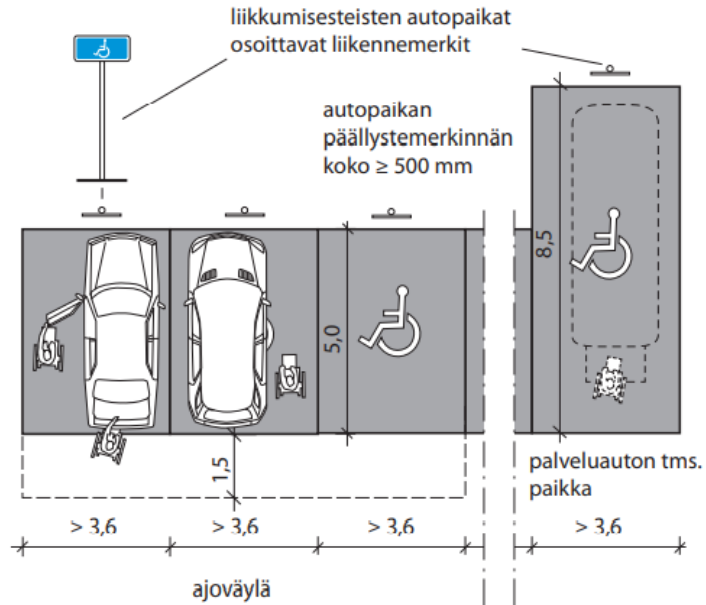
Liikkumisesteisten pysäköinti

Iisalmen kaupunki on mukana Autoliiton koordinoimassa ja julkaisemassa liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen sijainnit ja paikkamäärät osoittavan sovelluksen ylläpidossa. Sovelluksen tietojen perusteella voidaan todeta, että keskustan yksityisiltä ja yleisiltä pysäköintipaikoilta on Iisalmissa osoitettu varsin paljon liikkumisesteisille pysäköintipaikkoja (kuva 19). Tässä pysäköintiselityksessä on tarkasteltu karkealla tasolla yleisille alueille sijoittuvien liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen esteettömyyttä ja kehittämistarpeita.

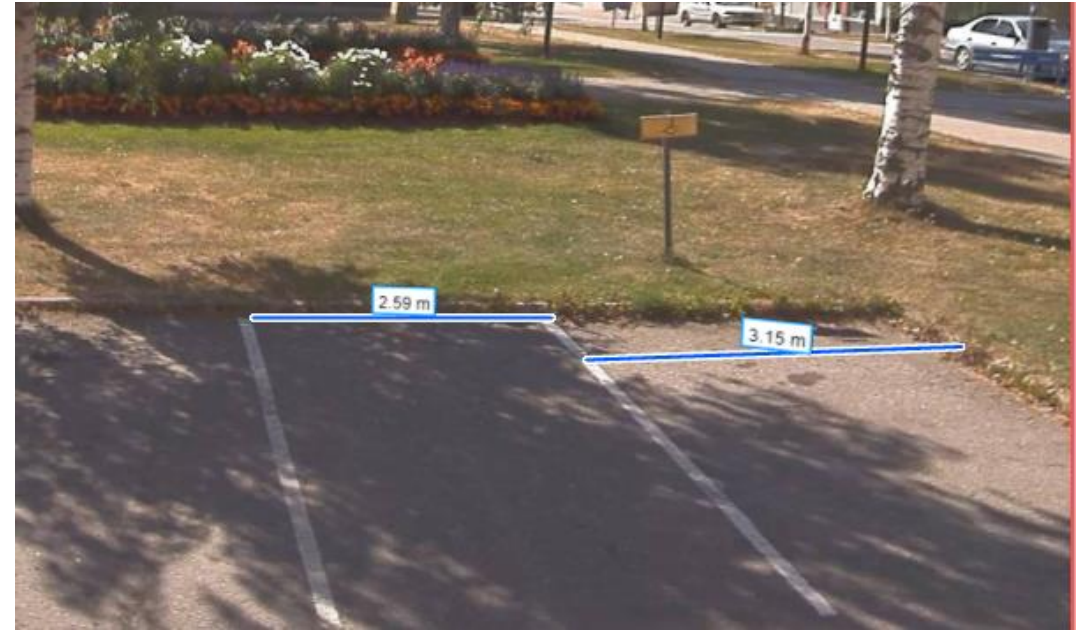


Kuva 19. Liikuntaesteisten pysäköintipaikat Iisalmen keskustassa, lähde: Autoliiton mobiilisovellus.

Liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen yleisimpiä puutteita tai esteettömyyden kannalta ongelmallisia asioita olivat **paikkojen pituus- tai viettokaltevuus, paikkojen leveys/pituus sekä pysäköintipaikan ja jalkakäytävän välisen kulkuyhteyden esteettömyys esim. reunakivet**. Näiden lisäksi liikuntaesteisten pysäköintipaikkojen merkitsemisessä oli varsin paljon kirjavuutta. Kuvassa 20 on esimerkki Kirkkopuistonkadulla olevien pysäköintipaikkojen mitoituksista ja paikan merkitsemisestä. Kuvassa 21 on esitetty ohjeen mukainen mitoitus ja merkintätapa. Pysäköintipaikkojen leveys ja merkintä on tarpeen tarkistaa ainakin sataman pysäköintialueen ja Kirkkopuistonkadun pysäköintipaikkojen osalta. Myös katujen varsilla olevien liikuntaesteisten paikkojen pituus on syytä tarkistaa ohjeen mukaiseksi.



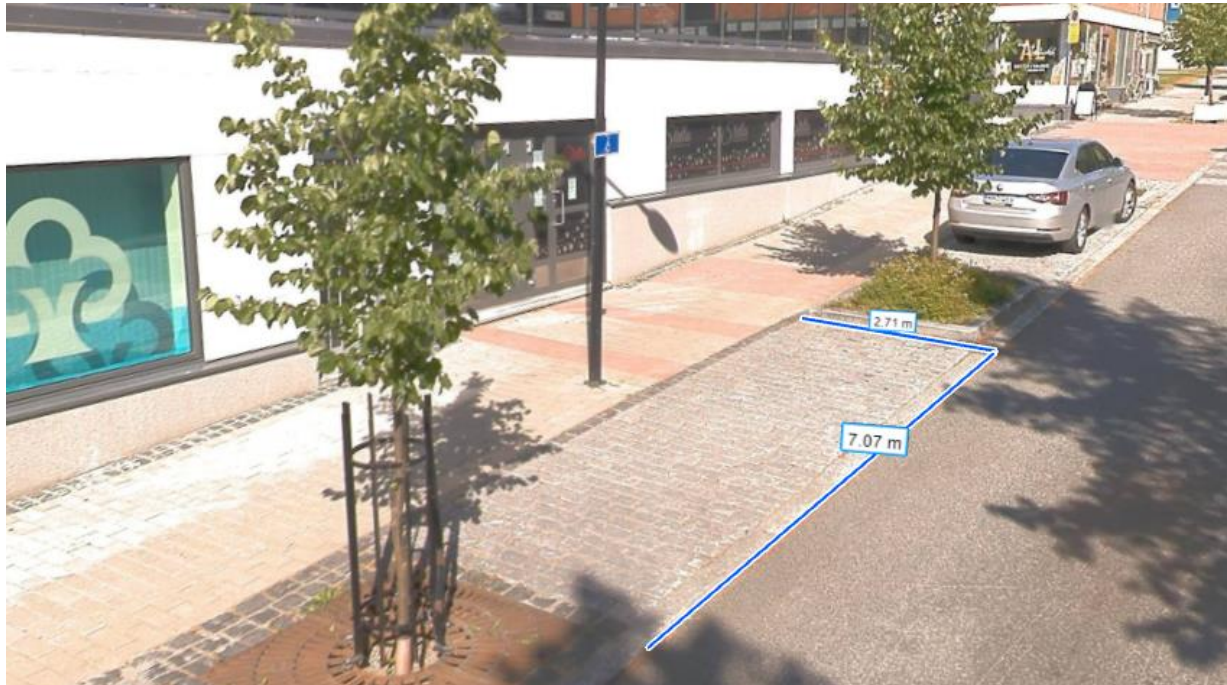
Kuva 21. LE-pysäköintipaikan mitoitus ja merkitseminen, lähde: RT-ohjekortti 98-11235



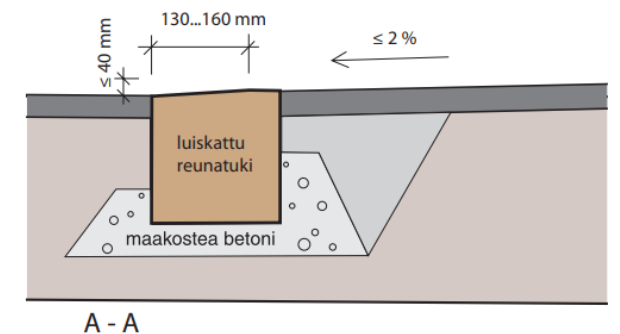
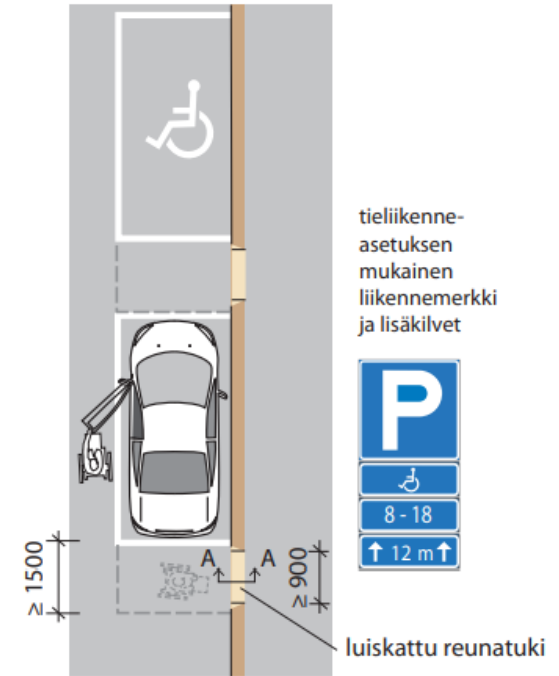
Kuva 20. Tavallisen ja liikkumisesteiden pysäköintipaikan leveydet Kirkkopuistonkadun pysäköintialueella, lähde [Mapspace Viewer](#)

Yleisillä alueilla liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen sijainti vaikuttaa olevan pääosin kunnossa, sillä **paikkoja on sijoitettu tarkoituksen mukaisesti** niiden palveluiden lähelle, joissa asioi tavanomaista enemmän liikkumisesteisiä. Katujen varsille sijoitettujen paikkojen osalta lähes kaikissa paikoissa **on esteettömyyden kannalta ongelmallista se, että pysäköintipaikalta puuttuu esteetön kulkuyhteys jalkakäytävälle** (kuvassa 23 ohjeet esteettömästä ratkaisusta).

Monissa kadunvarsipaikoissa **ongelmana on myös kadun pituus- ja/tai sivukaltevuus** sekä riittävä leveys. Esteettömän pysäköintipaikan kaltevuus voi sivu- ja pituussuunnissa olla enimmillään 2 %. Iisalmen yleisillä alueilla oleville liikkumisesteisten pysäköintipaikoilla ei ole tehty tarkkoja mittauksia, mutta katunäkymäkuvien perusteella Satamakadun, Louhenkadun ja Pohjolankadun (Savonkadun eteläpuolella) olevilla liikkumisesteisten pysäköintipaikoilla kadun pituuskaltevuus on yli 2 %.



Kuva 22. Liikkumisesteisen pysäköintipaikka Louhenkadulla, jossa pituuskaltevuus on yli 2 %, lähde [Mapspace Viewer](#)



Kuva 23. Ohjeita liikkumisesteisen pysäköintipaikan toteutuksesta kadunvarressa, lähde: RT-ohjekortti 98-11235

Pysäköinti ja liikenneturvallisuus

Katujen varsilla oleva pysäköinti aiheuttaa monissa paikoissa suojateille **liikenneturvallisuusrisikin**, sillä kadun reunoilla olevat pysäköintikaistat **pidentävät ajoradan ylitysmatkaa**. Lisäksi kadun varteen pysäköidyt autot aiheuttavat suojatielle **näkemäesteen**. Tämän vuoksi kaduilla, joilla esiintyy paljon ja usein pysäköintiä, on tarpeen tehdä rakenteellisia ratkaisuja suojateiden pituuden lyhentämiseksi ja näkemäolosuhteiden parantamiseksi. Vuonna 2017 laaditussa Ylä-Savon liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty pysäköintitaskujen rakentamista seuraaviin kohteisiin:

- Pohjolankatu; Päiviönkadun, Kuutolankadun, Joukolankadun ja Untamonkadun liittymät
- Meijerikatu; Terveyskeskuksen sisäänkäynnin edessä olevan suojatien kohdalla
- Savonkadun ja Ilvolankadun liittymä

Edellä mainittujen lisäksi myös **Kuutolankadulla** Pohjolankadun ja Ilvolankadun välillä on päiväsaikaan paljon pysäköintiä, ja suojatiet ovat huomattavan pitkiä (yli 10 metriä). Tämän vuoksi myös Kuutolankadulle on tarpeen rakentaa pysäköintitaskut. Vastaava tilanne on myös **Päiviönkadulla** Karjalankadun ja Riistakadun välillä.



Kuva 24. Pitkä suojatie Kuutolankadulla, lähde [Mapspace Viewer](#)



Kuva 25. Pitkä suojatie Meijerikadulla, terveysaseman pääoven läheisyydessä, lähde [Mapspace Viewer](#)

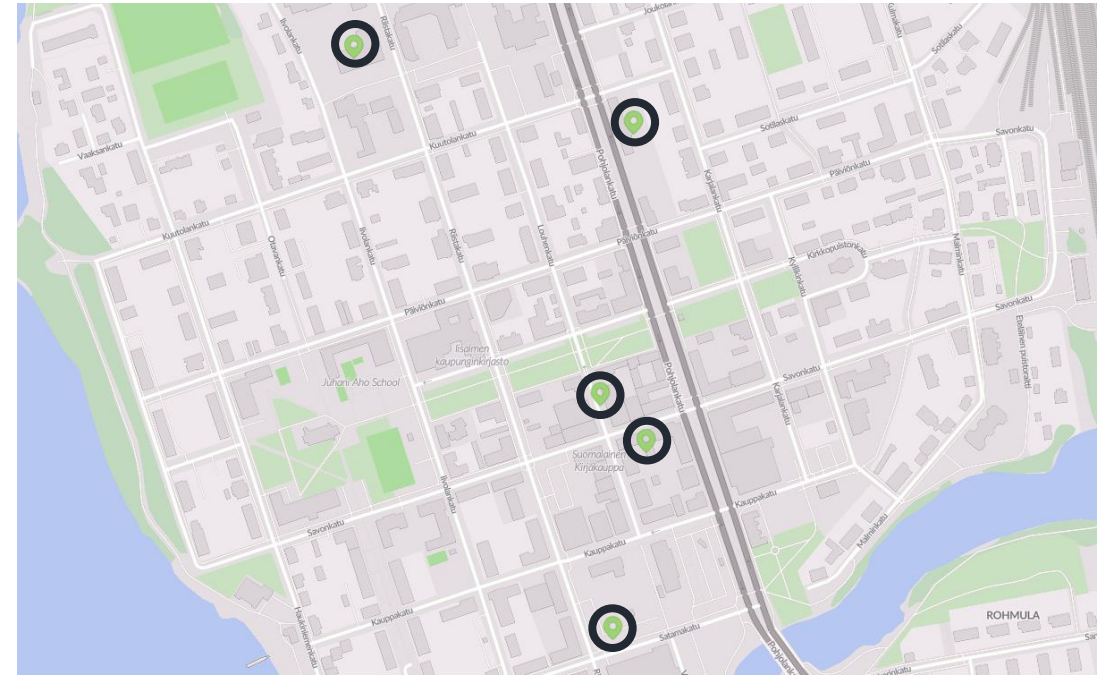
Sähköautojen latausinfra

Iisalmen keskustassa on Latauskartta.fi-palvelun mukaan sähköautojen latausmahdollisuuksia viidessä eri kohteessa (kuva 28). Kohteista kaksi sijaitsee kaupungin omistamilla, yleisillä pysäköintialueilla; torilla ja Louhenkadulla. Muut latausasemat sijaitsevat tonteilla. Iisalmissa ei ole ollut tarpeen tehdä erityisiä linjauksia tai yleissuunnitelmaa latausasemien sijoittamisesta yleisille alueille. Monissa kaupungeissa on linjattu, että sähköautojen latausinfra kehittäminen tulee edistää. Vastaava edistämiskirjaus on Iisalmen ilmastosuunnitelma vuoteen 2035:sa sekä myös Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040:ssa.

Luontevia paikkoja sähköautojen latausinfra sijoittamiselle ovat laajat yleiset pysäköintialueet, urheilu- ja muiden vapaa-ajan vierailupaikkojen pysäköintialueet, liityntäpysäköintialueet sekä kaupungin omien kiinteistöjen pysäköintialueet.



Kuva 27. Louhenkadulla olevat julkiset latauspisteet, lähde [Mapspace Viewer](#)



Kuva 26. Iisalmen keskustassa olevat julkiset latauspisteet, lähde: [Latauskartta](#).

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataukseen tarkoitettu paikka voidaan osoittaa täydentämällä pysäköintipaikkaa osoittavaa liikennemerkkiä E2 lisäkilvellä H21, "Latauspaikka". Tällöin kyseistä paikkaa saa käyttää vain siten, että ajoneuvo on kytketty lataukseen. Tarvittaessa pysäköintiajan pituutta voidaan rajoittaa lisäkilvellä H19.2. Nykyisin Louhenkadun varrella olevat latauspaikat on merkitty pysäyttämiskieltoa osoittavalla merkillä C37, jota on täydennetty pysäköintiajan alkamisen osoittamisvelvollisuutta osoittavalla lisäkilvellä H19 ja tekstillisellä lisäkilvellä H24. Liikennemerkkien käyttöä ohjaavan ohjeen mukaan lisäkilpeä H19 käytetään pysäköintirajoitusta osoittavan merkin C38 ja pysäköintipaikkaa osoittavien merkkien E2-E4 yhteydessä. **Nykyinen merkintä on tarpeen päivittää voimassa olevan lainsäädännön ja ohjeiden mukaiseksi.**

Yhteenveto pysäköinnin kehittämistarpeista

PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISTOIMENPITEET:

- Kevennetään pysäköintinormi asumisen sekä liikerakentamisen osalta 1 ap/100 K-m²:aan.
- Liikerakentamisen asiointipysäköintiä sallitaan tarvittaessa toteuttaa yleisille pysäköintialueille (LPA-alueille).
- Katuvarsipysäköintipaikat merkitään uuden tieliikennelain mukaisesti.
- Katuvarsipysäköintipaikkojen aikarajoitukset päivitetään.
- Matkailijoiden kannalta keskeisimmät pysäköintipaikat opastetaan.
- Liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen esteettömyyspuutteet kartoitetaan ja korjataan.
- Katuvarsipysäköinti sijoitetaan pysäköintitaskuisin erityisesti siellä, missä pysäköintiä on paljon muodostaen liikenneturvallisuusriskejä suojateille.
- Sähköautojen latausinfra kehittäminen mahdollistetaan, ja olevien paikkojen merkinnät päivitetään vastaamaan uutta tieliikennelakia.

3.4 Terveyskampuksen pysäköinnin kehittäminen

Kun terveyskampuksen rakennukset valmistuvat ja toiminnot vakiintuvat, on alueen pysäköintijärjestelyt hyvä päivittää vastaamaan muuttunutta tilannetta. Terveyskampukselle on uutena toimintona sijoittumassa kotihoito, jolla on käytössä noin 20 työautoa, joille tulee nimetä paikat siten, että pysäköinti, ja näin myös kotihoidon työ tältä osin, on sujuvaa. Muut henkilökunnan **pysäköintipaikat on tarpeen säilyttää edelleen nimeämättöminä** niin, että ne ovat joustavasti kaikkien pysäköintiluvan haltijoiden käytössä. Ainoastaan kiireellisille toiminnoille, kuten hätäpäivystäjien autoille on syytä varata nimetyt paikat, kuten nykyisinkin.

Terveyskampuksen työntekijöille on järjestetty lämpöpistokkeellisia pysäköintipaikkoja noin 700 metrin päähän, Kunnankadun varrelle. Näiden paikkojen käyttö on ollut vähäistä, ja varsinkin iltavuorossa työskennelleet ovat kokeneet kampusalueen ja pysäköintipaikkojen välisen matkan ilta- ja yöaikaan turvattomaksi. Kyseiset paikat ovat poistumassa pysäköintikäytöstä, kun alueelle toteutetaan asemakaavan mukaista maankäyttöä.

Kampusalueen läheisyydessä on kuitenkin korvaavia paikkoja, noin **400 metrin päässä Kankaan urheilualueella, jossa on päiväsaikaan vapaata pysäköintikapasiteettia** varsin runsaasti. Tyypillisesti urheilualueen paikkoja käytetään enimmäkseen iltaisin ja viikonloppuisin, ja muuna aikana paikat ovat vähäisellä käytöllä. Näin ollen Kampusalueen työntekijöiden olisi mahdollisuus hyödyntää kyseisiä, kohtuullisen kävelymatkan päässä olevia paikkoja erityisesti päiväsaikaiseen pysäköintiin. Urheilualueen länsireunassa on nykyisin sorapintainen, tasattu alue, johon on tarvittaessa mahdollista toteuttaa myös lämpöpistokkeellisia pysäköintipaikkoja noin 25 ap. Päiväsaikaan vapaita pysäköintipaikkoja on myös noin 400 metrin kävelymatkan päässä Haukiniemen kentän alueella.

**P-paikan etäisyys
300 m →**

- Virka-aikaa noudattavat työntekijät

**P-paikan etäisyys
300-100 m**

- Ilta- ja yövuorolaiset

**P-paikan etäisyys
100-50 m**

- Asiakkaat ja liikkuvan työn tekijät

**P-paikan etäisyys
alle 50 m**

- Liikkumisesteiset ja hätäpäivystäjät

Terveyskampusalueen läheiset kadut ovat ajoradoiltaan varsin leveitä, 9-10 metriä, mikä mahdollistaa pysäköinnin vähintään kadun toisella puolella, etenkin kun huomioi kadulle asetetun nopeusrajoituksen 40 km/h. **Alueen kaduilla on nykyisin varsin paljon rajoittamatonta pysäköintitilaa, jota myös kampusalueen työntekijät voivat hyödyntää.** Mikäli katujen varsille pysäköidyistä autoista aiheutuu haittaa esim. talvikunnossapidolle, voidaan kaduille asettaa vuoropysäköintiä osoittavat liikennemerkkit C44.1 ja C44.2, jotka mahdollistavat pysäköinnin joka toinen päivä kadun toisella reunalla ja joka toinen päivä toisella. Merkki on voimassa tarkoitetun päivän kello kahdeksasta seuraavan päivän kello kahdeksaan, ellei lisäkilvin muuta osoiteta. Näin ollen järjestely toimii erityisen hyvin kaduilla, joille on tarvetta pysäköidä työssäkäynnin tai asioinnin ja vierailun vuoksi.

Terveyskampusalueen pysäköintipaikkojen käyttöä on tarpeen tehostaa, ja eräänä keinona siihen on informaation parantaminen. Tietoa pysäköintipaikkojen sijainneista ja rajoituksista voidaan jakaa netissä tai suoraan asiakkaille esim. postitse kutsukirjeiden mukana. Myös **katuverkolla olevaa opastusta** on tarpeen tarkistaa terveystampuksen rakennusurakan päätyttyä ja asiakaspaikoituksen uudelleenjärjestelyjen jälkeen niin, että alueelle saapuva löytää sen avulla tarkoituksenmukaisen pysäköintipaikan eri rakennuksissa sijaitsevien palveluiden läheisyydestä. Nykyisin sairaalan opastus päättyy Pohjolankadun ja Meijerikadun liittymässä oleviin opasteisiin, eikä eri puolilla terveystampusaluetta olevia asiakaspysäköintialueita ole opastettu. Opastuksessa on tarpeen huomioida pysäköinnin lisäksi huoltoajotarpeet ja sen opastus.



Kuva 28. Sairaalan opastusta Pohjolankadulla, lähde [Mapspace Viewer](#)

Nykyisten pysäköintipaikkojen osalta terveyskeskuksen paikkojen on käytännössä huomattu olevan ahtaita, ja pysäköintialueella onkin sattunut hyvinvointialueelta saatujen tietojen mukaan useita omaisuusvahinkoon johtaneita peruutusonnettomuuksia. **Pysäköintialueen mitoitus ei vastaa nykyisiä ohjeistuksia**, sillä pysäköintikampojen välinen ajoväylä on hieman yli 5 metriä, vaikka sen ohjeiden mukaan tulisi suorakulmaisessa pysäköinnissä olla 6,5 – 7,5 metriä pysäköintipaikkojen leveyden ollessa 2,5 - 2,7 metriä.

Peruutusonnettomuuksien välttämiseksi, tulee pysäköintipaikkojen mitoitusta tarkistaa. Mikäli paikat järjestellään uudelleen mahdollisimman paljon nykyisiä asfalttipintoja hyödyntäen, tulee pysäköintikulma muuttua nykyisestä 90 asteesta 45 asteeseen, jolloin ajokuja muuttuu yksisuuntaiseksi esim. Riistakadulta Louhenkadun suuntaan. Vaihtoehtoisesti pysäköintikulma voidaan säilyttää nykyisellään, jolloin pohjoisinta pysäköintikampaa tulee siirtää lähemmäs terveyskeskuksen rakennusta ja eteläisin pysäköintikampa tulee poistaa kokonaisuudessaan. Uudelleenjärjestelyn myötä pysäköintipaikkojen määrä pienenee nykyisestä 97 autopaikasta 81-91 autopaikkaan riippuen järjestelytavasta ja muutosten laajuudesta. Seuraavan sivun kuvissa 30 ja 31 on kaksi vaihtoehtoa pysäköintijärjestelyjen muutoksesta.



Kuva 29. Ilmakuva terveyskeskuksen pysäköintialueesta, jossa pysäköintipaikkojen tiukka mitoitus on aiheuttanut peruutusonnettomuuksia, lähde: [Karttapalvelu \(ylasavonseutu.fi\)](https://www.karttapalvelu.fi/).

Vaihtoehdossa 1 pysäköintialueen nykyinen asfalttipinta pyritään pitämään mahdollisimman suurelta osin nykyisellään. Pysäköinnin kulmaa muutetaan pysäköintialueen pohjoislohkolla nykyisestä 90 asteesta 45 asteeseen, jolloin lännestä itään yksisuuntaisen ajokujan leveys on 4,75 metriä. Jotta pysäköintialueen pohjoislohkoon voidaan sijoittaa kaksi pysäköintiriviä, tulee alueen pohjoisreunassa olevaa reunakiveä siirtää 0,2 – 1,0 metriä pohjoisemmaksi. Näin alueen keskellä oleva saareke valaisinpylväineen voi säilyä sen nykyisellä sijainnillaan. Eteläisestä lohkokosta poistetaan eteläisin pysäköintikampa, joka on sijoitettu asemakaavassa jalankululle ja pyöräilylle varatulle katualueelle. Louhenkadun jatkeena olevalta tontin osalta puretaan nykyinen istutusalue, ja sen tilalle sijoitetaan pysäköintipaikkoja ja rakennetaan uusi saareke mitoitusohjeet huomioiden. Pysäköintipaikkojen määrä vähenee 16 autopaikalla.



Kuva 30. Terveyskeskuksen pysäköintipaikkojen järjestelyt, kun pysäköintipaikat ovat 45 asteen kulmassa.

Vaihtoehdossa 2 pysäköinnin kulma säilytetään nykyisessä 90 asteessa ja ajokujat säilyvät kaksisuuntaisina. Alueelle pyritään järjestämään mahdollisimman paljon pysäköintipaikkoja mitoitusohje huomioiden. Pysäköintialueen pohjoisreunassa oleva reunakivi tulee siirtää 1,8 – 2,5 metriä pohjoisemmaksi niiltä osin kuin se on mahdollista. Alueen keskellä oleva saareke säilyy sen nykyisellä sijainnillaan. Louhenkadun jatkeena olevalta tontin osalta puretaan nykyinen istutusalue, ja sen tilalle sijoitetaan pysäköintipaikkoja ja rakennetaan uusi saareke mitoitusohjeet huomioiden. Pysäköintialueen eteläosassa olevat pysäköintipaikat muutetaan pitkittäispysäköinniksi. Eteläisestä lohkokosta poistetaan eteläisin pysäköintikampa, joka on sijoitettu asemakaavassa jalankululle ja pyöräilylle varatulle katualueelle. Pysäköintipaikkojen määrä vähenee 6 autopaikalla.



Kuva 31. Terveyskeskuksen pysäköintipaikkojen järjestelyt, kun pysäköintipaikat ovat suorakulmaisesti.

Yhteenveto terveyskampuksen pysäköinnin kehittämisen tarpeista

TERVEYSKAMPUKSEN PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISTOIMENPITEET:

- Säilytetään pysäköintipaikat pääosin nimeämättöminä.
- Tarkistetaan asiointipysäköintipaikkojen määrä ja sijoitus.
- Varataan kullekin pysäköintitarpeelle pysäköintipaikat tarkoituksenmukaisella etäisyydellä työ- ja asiointipisteestä.
- Opastetaan asiakaspysäköinti katuverkolla.
- Hyödynnetään läheisten urheilualueiden päiväaikainen vapaa pysäköintikapasiteetti.
- Hyödynnetään Kampusalueen lähikatujen leveät katualueet pysäköintiin.
- Tarkistetaan pysäköintipaikkojen mitoitus.