



Esiselvitys:
**JOENSUUN KESKUSTAN
ASUNTOKATUJEN
PYSÄKÖINTIKÄYTÖN
TEHOSTAMINEN**

Joensuun keskustan osayleiskaavan erillisselvitys

SISÄLLYSLUETTELO

1. Selvityksen tarkoitus ja tavoite	3
2. Nykytilanne yleispiirteisesti.....	4
3. Joensuun keskustan osayleiskaavaluonnoksen linjaukset (14.12.2011).....	8
4. Reunaehdot asuntokatuja tehokkaammalle pysäköintikäytölle	13
5. Asuntokadun toteutusvaihtoehtoja	13
6. Katupysäköinnin hallintavaihtoehdot	18
7. Yleinen pysäköinti nykyisillä asuntokaduilla muutoksen jälkeen	22
8. Katupysäköinti ja rakennusluvassa osoitettavat autopaikat.....	22
9. Ratkaisumalli	23
10. Ratkaisun vaikutukset lyhyesti	24
11. Jatkotoimenpiteet	27

1. Selvityksen tarkoitus ja tavoite

Joensuun keskustan osayleiskaavan laatiminen on käynnistetty loppuvuonna 2010 ja sen on tarkoitus valmistua päätettäväksi vuoden 2012 lopussa.

Osayleiskaavan yksi keskeinen tavoite on mahdollistaa asumisen merkittävä täydennysrakentaminen ruutukaavakeskustan alueella. Toinen tärkeä tavoite on jäsentää keskustan katuverkko uudelleen siten, että ajoneuvoliikenne ohjautuu pää- ja kokoojakaduille, jolloin asuntokatuja voidaan rauhoittaa erityisesti läpiajavalta liikenteeltä. Samalla tavoitellaan kevyen liikenteen olosuhteiden merkittävää parantamista.

Täydennysrakentamisen keskeiset ongelmat Joensuun keskustassa liittyvät pysäköinnin ja korttelipihojen viheralueiden järjestämismahdollisuuksiin. Jo nykyinen rakentamisen tehokkuus edellyttää laajoja pysäköintialueita korttelipihoissa. Vain liikekeskustassa on käytännössä mahdollista toteuttaa asumiin liittyvää rakenteellista pysäköintiä (maanalainen pysäköinti, pysäköinti laitoksissa), jolloin piha-alueita voidaan luontevasti vapauttaa myös ulko-oleskeluun. Keskustan asuinkerrostaloalueilla pysäköinti on taloudellisesti toteutettavissa joko tavanomaisena maantasopysäköintinä, autokatoksissa, ensimmäisen kerroksen autotalleina tai avoimena pysäköintikerroksena rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa. Pysäköintiratkaisuja rajoittaa lisäksi jo olemassa oleva rakenne; rakennukset, piharatkaisut, liittymien sijainti ym. Tehostaminen on vaikeaa ilman uusia, kohtuuhintaisia pysäköintiratkaisuja.

Osayleiskaavan asumiseen ja liikenteeseen liittyvät tavoitteet risteävät asuntokatuja pysäköintiratkaisuissa. Nykyisellään asuntokatuja käytetään asumisen kannalta vain täydentävään pysäköintiin (vieraat, kakkosautot). Rakennusluvuissa ei voi osoittaa autopaikkaa katualueelle. Tämän selvityksen tarkoituksena on luoda yleispiirteinen malli siitä, miten asuntokatuja aluetta voidaan Joensuussa käyttää osana kiinteistöjen pysäköintiratkaisuja samalla huolehtien, että kadut säilyvät riittävästi liikennöitävinä, kevyen liikenteen olosuhteet paranevat, katutila on viihtyisä ja ratkaisun kustannukset kohdentuvat autopaikkojen tarvitsijoille.

Tämä selvitys kohdentuu alueellisesti asuinkerrostalovaltaisiin kaupunginosiin I ja IV. Näissä kaupunginosissa on suurin potentiaali asumisen täydennysrakentamiseen eikä niissä ole nähtävissä tarvetta varautua kilpaileviin maankäyttömuotoihin. Valtaosa näiden kaupunginosien kaduista palvelee asumista eikä merkittävää tarvetta läpiajavan autoliikenteen sallimiseen ole muutamia kokoojakatuja lukuun ottamatta.

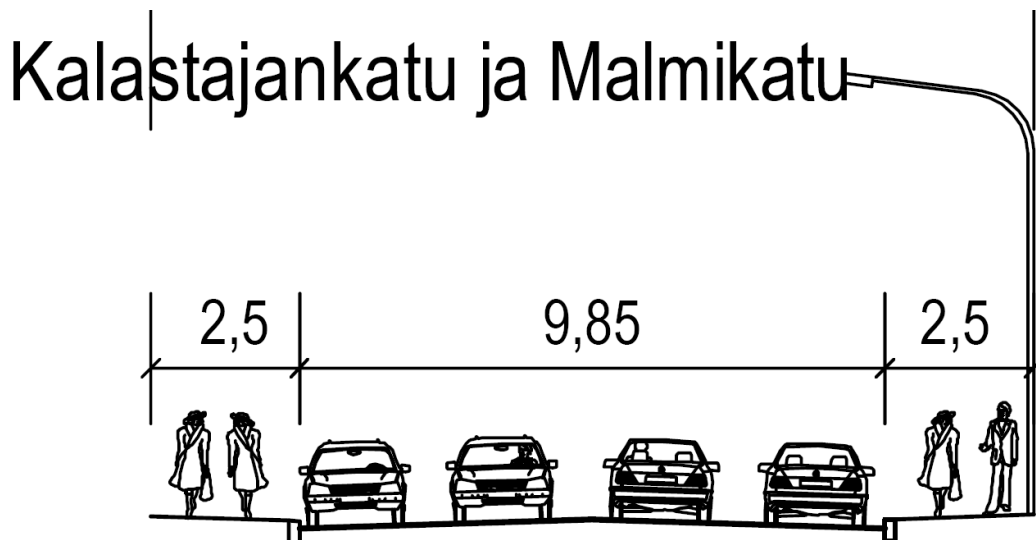
Tämän selvityksen on kirjoittanut kaavoituspäällikkö Juha-Pekka Vartiainen. Asuntokatupysäköinnin alustavat vaihtoehtoiset suunnitelmat on laatinut suunnitteluinsinööri Jarmo Tihmala. Pysäköinnin hallintavaihtoehtojen muodostamiseen ovat osallistuneet kaupungininsinööri Ari Varonen, kaupungingeodeetti Timo Lajunen ja Joensuun Pysäköinti Oy:n toimitusjohtaja Pertti Dahl. Mallia on käsitelty Joensuun keskustan osayleiskaavan ohjausryhmässä.

2. Nykytilanne yleispiirteisesti

Asuntokadut

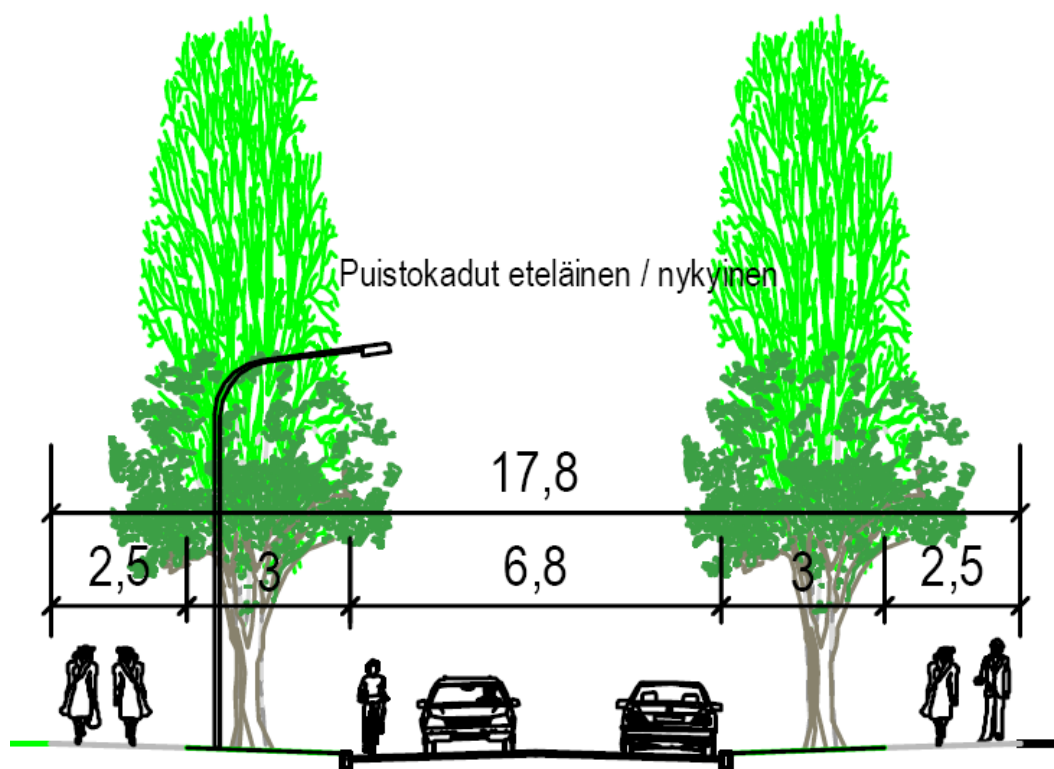
Joensuun keskustan katuverkko on pääosaltaan toiminnallisesti jäsentymätön. Tämä perustuu viime kädessä Joensuun ensimmäiseen asemakaavaan, 1960-luvulla siihen tehtyyn laajaan uudistukseen ja sen jälkeen toteutettuihin katurakenteisiin. Ruutukaavan katuverkko on lähtökohtaisesti homogeeninen. Tästä yhtäläisyydestä merkittävästi poikkeavia katuja ovat lähinnä pääkadut sekä liikekeskustan kävely- ja joukkoliikennekadut.

Itä-länsi -suuntaisen asuntokadun poikkileikkaus perustuu kahteen ajokaistaan ja pysäköintitilaan kaistojen molemmin puolin. Ajouradan ulkopuolella on jalkakäytävät ilman istutuksia. Katurakenne on tehty ensisijassa läpi ajavaa ajoneuvoliikennettä varten ja toissijaisesti yleiseen pysäköintiin. Pyöräilyn olosuhteet ovat heikot, jalankulun välttävät.

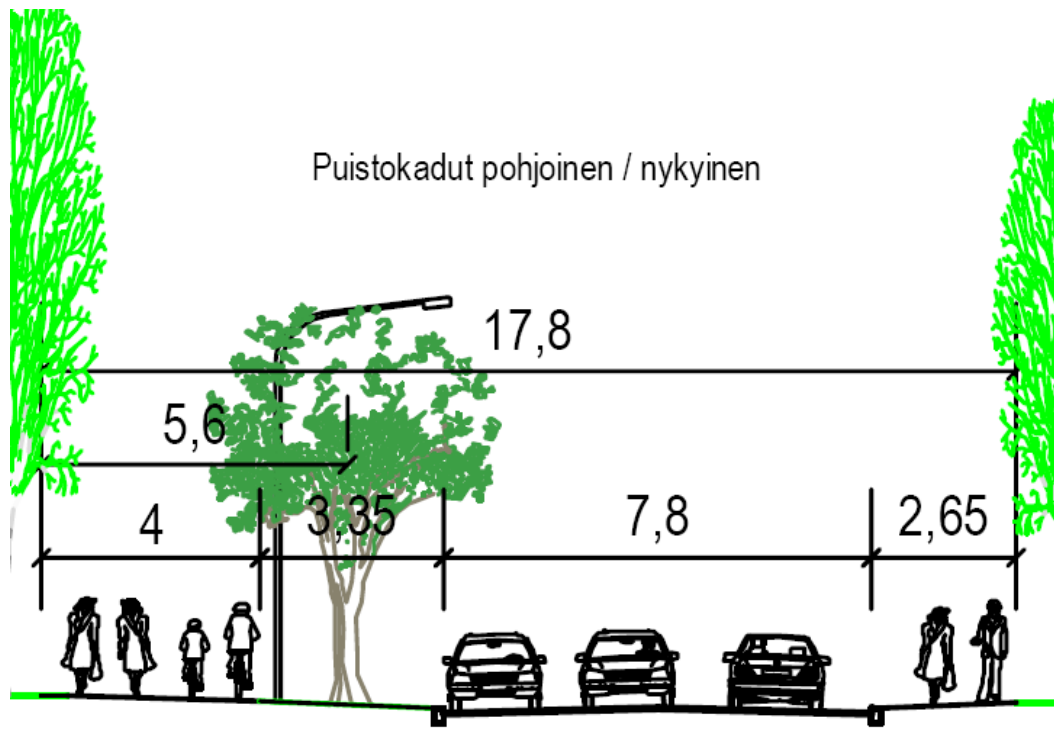


Tyyppipoikkileikkaus itä-länsi – suuntaisesta asuntokadusta

Pohjois-etelä -suuntaisen asuntokadun (*puistokatu*) poikkileikkaus perustuu liikimain kahteen ajokaistaan ja yhteen pysäköintikaistaan. Ajouradan ulkopuolella on eteläisellä ruutukaavalla istutuskaistat ja kapeat, huonolaatuiset jalankulkuväylät ja pohjoisella ruutukaavalla toisella puolen erotettu polkupyöräväylä, toisella puolella jalkakäytävä. Tämäkin katurakenne on tehty ensisijassa läpi ajavaa ajoneuvoliikennettä varten ja toissijaisesti yleiseen pysäköintiin. Eteläisellä ruutukaavalla pyöräily on käytännössä mahdollista vain ajoradalla, mitä vähäiset liikennemäärät kyllä helpottavat, ja jalankulun olosuhteet ovat suurimman osan vuotta heikot. Pohjoisella ruutukaavalla kevyen liikenteen asema on tyydyttävä, mutta katuympäristö ei ole kovin viihtyisä. Eteläisen ruutukaavan puistokatujen miljöö on omaleimainen ja viehättävä.



Tyyppipoikkileikkaus ruutukaavan eteläosan puistokadusta



Tyyppipoikkileikkaus ruutukaavan pohjoisosan puistokadusta

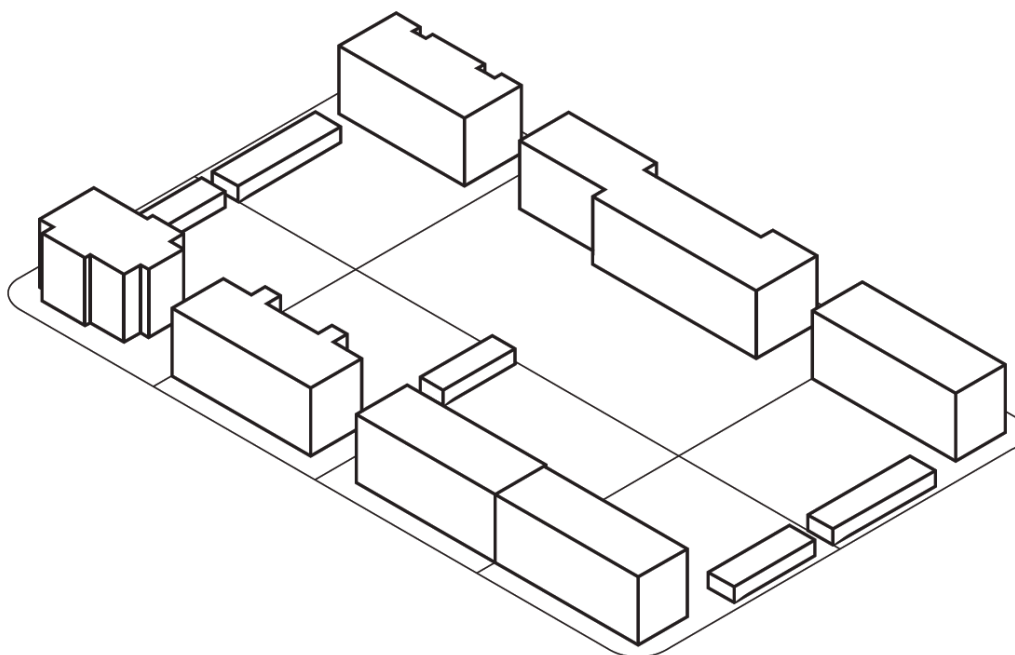
Katupysäköinti

I ja IV kaupunginosien katupysäköinti on nykyisellään pääosin vuoropysäköintiä. Pysäköintiä ei muuten ole pääsääntöisesti rajoitettu, mutta joissain yksittäisissä kohdissa käytössä on aikarajoitus (pysäköintikiekko). Vuoropysäköinnin käyttö on osoittautunut tarpeelliseksi erityisesti talvikunnossapidon kannalta.

Joensuun ruutukaava-alueella liikekeskustan ulkopuolella on käytössä pieni-muotoinen asukaspysäköintijärjestelmä, joka koskee vain 10–15 kiinteistöä. Näiden kiinteistöjen alueella on mahdollista järjestää asukkaille riittävää autopaikkamäärää. Kortin lunastamalla kiinteistöjen asukkailla on muutamilla kaatuosuuksilla etuoikeus kadunvarsipysäköinnissä.

Asuntokorttelit

I ja IV kaupunginosien asuinkortteliratkaisut perustuvat 1960-luvun alun laajoihin asemakaavamuutoksiin ruutukaava-alueella. Kyseessä on kortteleiden lyhyiltä sivuilta avoin, pääosin nelikerroksisiin, korttelin pitkän sivun suuntaisiin lamellitaloihin perustuva rakenne. Poikkeuksia toki on ja rakenne on osin lähentynyt muuttamaan myöhempien päätösten perusteella.



Joensuulainen I ja IV kaupunginosien tyyppikortteli

Korttelit on toteutettu keskustasijaintiin nähden alhaisella tehokkuudella. Tontitehokkuusluku e_t (rakennusoikeuden suhde tontin pinta-alaan) vaihtelee keskimäärin välillä $e_t=0,6-1,0$.

Pysäköinti on asuinkortteleissa järjestetty pääsääntöisesti tonttikohtaisesti tavanomaisena maantasopysäköintinä. Lisäksi on käytössä autokatoksia ja eri-

tyisesti vanhemmissa kerrostaloissa autotalleja. Vanhat autotallit ovat erittäin vaikeita käyttää niukan mitoituksensa vuoksi. Varsinaisia pysäköintikellareita, pysäköintikansia tai muuta rakenteellista pysäköintiä ei I ja IV kaupunginosissa käytännössä ole. Vuonna 1995 valmistuneessa Joensuun Ellin opiskelija-asuntokohteessa on toteutettu asuinkerrostalon 1. kerrokseen puoliavoin, kylmä pysäköintitila, mikä poikkeaa alueen perusratkaisuista.

Kiinteistöjen viherpihat ovat kooltaan ja laadultaan vaihtelevia. Erityisesti uudemmissa kohteissa, joissa on vaadittu toteutettavaksi aiempaa enemmän autopaikkoja, viherpihat voivat olla kooltaan todella suppeat.

Kiinteistöihin sovellettavat autopaikkannormit

Ennen vuotta 1959 luvituilla kerrostalokiinteistöillä ei ole autopaikkavaatimusta. Vuonna 1959 voimaan tullut rakennusasetus sisälsi ensimmäisen autopaikkannormin, jota sovellettiin Joensuussa sellaisenaan likimain 1960-luvun loppuun. Asemakaavoihin ei tuolloin sisällytetty kaavakohtaista autopaikkannormia. Noin 1970 – luvun alusta alkaen laadittuihin asemakaavoihin on sisällytetty autopaikkannormi. Normin taso on vaihdellut ja se on ollut välillä nykyistä kireämpikin. Vuonna 1993 hyväksytyn Joensuun keskustan osayleiskaavan myötä vakiintui kyseisen yleiskaavan autopaikkannormi käyttöön koko ruutukaavakeskustan alueella.

	Omalles tontille sijoitettuna	Pysäköintilaitokseen sijoitettuna
Asunnot	1 ap / 100 k-m ²	1 ap / 110 k-m ²
Liikehuoneistot	1 ap / 50 k-m ²	1 ap / 65 k-m ²
Toimisto, ravintola- ja kokoustilat	1 ap / 70 k-m ²	1 ap / 85 k-m ²
Hotellihuoneet	1 ap 1,5 hotellihuonetta kohti	1 ap 2 hotellihuonetta kohti

Joensuun keskustan osayleiskaavan (1993) autopaikkannormi

Opiskelija-asuntoihin ja palveluasuntoihin (erit. vanhukset) on sovellettu yleisistä autopaikkannormia selvästi lievempiä vaatimuksia (1 ap /150–190 k-m²).

Kääntäen asuntojen autopaikkannormi tarkoittaa, että yhden autopaikan järjestämällä on mahdollista toteuttaa 100 k-m² asuinkerrosalaa. Rakennusoikeuden arvo Joensuun keskustassa on noin 300 - 400 €/k-m², mikä tarkoittaa tätä kautta laskettuna autopaikan järjestämisen arvoksi noin 30 000 – 40 000 € (brutto). Autopaikan järjestämisen kustannus vaihtelee paikan toteuttamisesta riippuen. Halvimmillaan autopaikan toteutuskustannus voi olla 3000 - 5000 €, kalleimmillaan Joensuussa pysäköintilaitoksessa tai maanalaispysäköinnissä 20 000 – 40 000 €.

Autopaikkojen toteuttaminen asuin- ja palvelukohteisiin normin edellyttämän vähimmäistason mukaisesti ei takaa yhtä autopaikkaa jokaista asuntoa kohti. Asuntojen keskikoko huomioiden on autopaikkoja noin kaksi kolmea asuntoa kohti. Tämä perustuu siihen, että Joensuun keskustan alueen autokanta on kaupungin

keskiarvoa pienempi (noin 72 % kaupungin keskiarvosta) ja että niukahkolla autopaikkatarjonnalla halutaan luoda painetta käyttää keskustassa pääasias-
sa muita liikkumismuotoja.

Suomi	Pohjois- Karjala	Joensuu	Joensuun keskusta (I-IV)
556	605	554	404

Henkilöautojen määrä tuhatta asukasta kohti Suomessa, Pohjois-Karjalassa, Joensuussa ja Joensuun keskustan kaupunginosissa (I-IV)

(Lähteet: Ajoneuvokanta Trafi 31.3.2012, väestö Tilastokeskus 31.12.2011, ajoneuvokannan haku katunimillä ja postinumeroalueilla / Trafi 11.6.2012)

3. Joensuun keskustan osayleiskaavaaluonnoksen linjaukset (14.12.2011)

Liikenne

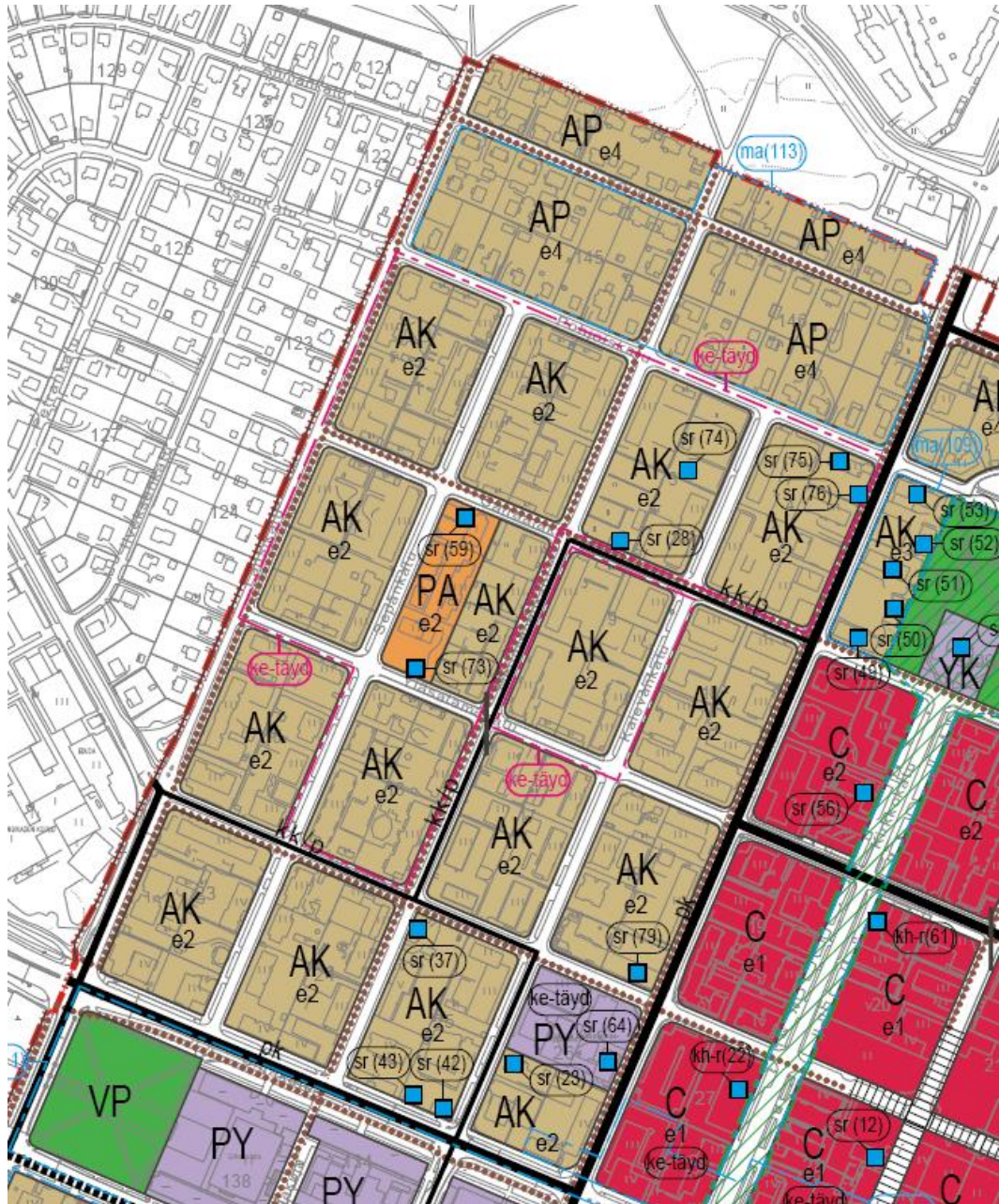
Joensuun keskustan osayleiskaavaaluonnos jäsentää keskustan katuverkon pääkatuihin, alueellisiin kokoojakatuihin, paikallisiin kokoojakatuihin ja muihin katuihin. Lisäksi mukana on muutamia erityiskatuja, kuten kävelykatu. Pääkadut ja alueelliset kokoojakadut on tarkoitettu ensisijassa palvelemaan keskustaan tulevaa ja osin keskustan läpiajavaa liikennettä varten. Paikalliset kokoojakadut syöttävät liikekeskustaa ja keskustan asuntoalueita.

Muut kadut ovat pääsy- tai asuntokatuja, jotka eivät ole läpiajoon tarkoitettuja ja joilla läpiajoa pitää voida rajoittaa mm. asumisviihtyvyyden nimissä. Näitä katuja on tarkoitus käyttää nykyistä tehokkaammin asukaspysäköintiin, millä on tarkoitus mahdollistaa täydentävä asunrakentaminen erityisesti I ja IV kaupunginosissa. Lisäksi näillä kaduilla on tarkoitus parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita, samalla huolehtien puistokatumaisen ilmeen riittävästä säilymisestä ja osin myös luomisesta.

Kevyen liikenteen verkostoa täydennetään merkittävästi, erityisesti pyöräilyn pääreittien osalta. Tämä on ehdottomasti huomioitava asuntokatujen pysäköintikäyttöä suunniteltaessa.

Luonnoksen autopaikkannormit vastaavat pitkälti käytössä olevia normeja:

	Omalle tontille sijoitettuna	Pysäköintilaitokseen sijoitettuna
Asunnot	1 ap / 100 k-m ²	1 ap / 110 k-m ²
Palveluasunnot	1 ap / 190 k-m ²	1 ap / 190 k-m ²
Liikehuoneistot	1 ap / 50 k-m ²	1 ap / 65 k-m ²
Toimisto, ravintola- ja kokoustilat	1 ap / 70 k-m ²	1 ap / 85 k-m ²
Hotellihuoneet	1 ap 1,5 hotellihuonetta kohti	1 ap 2 hotellihuonetta kohti



Valkoisella pohjavärillä esitetyt kaavaluonnoksen kadut ovat asuntokatuja, joilla pyritään läpiajon vähentämiseen ja asukaspysäköinnin tehostamiseen.

Asuntojen täydennysrakentaminen

Keskustan osayleiskaavaluonnoksessa esitetään keskustan asuinalueille ohjeelliseksi korttelitehokkuudeksi e_k vaihteluväliä 1,0–2,0 ja kerroslukua IV–VI (merkintä kaavaluonnoksessa e2). Korttelitehokkuudella tarkoitetaan korttelin rakennusoikeuden suhdetta korttelin pinta-alaan. Korttelitehokkuusluvun käyttäminen sallii pienen vaihtelun tonttitehokkuuksien välillä, esimerkiksi tonteille jo toteutettujen rakennusten aiheuttamien rajoitusten vuoksi. Osayleiskaavalla on tarkoitus myös nostaa kerroslukua nykyisin pääsääntönä olevasta neljästä kerroksesta kuuteen kerrokseen.

Kun asemakaavamuutoksia laaditaan näiden linjausten perusteella, nousee pysäköintipaikkojen järjestäminen ratkaisevaan rooliin. Jos autopaikat järjestetään tonttikohdaisesti nyt vallitsevan tavan mukaan, ei rakennusoikeuden määrää voida lisätä kuin marginaalisesti.



Valtaosa I ja IV kaupunginosien asuinkortteleista on esitetty kaavaluonnoksessa merkinnällä e2, joka mahdollistaa korttelitehokkuuden noston välille $e_k = 1,0-2,0$ ja kerrosluvun noston aina kuuteen kerrokseen saakka

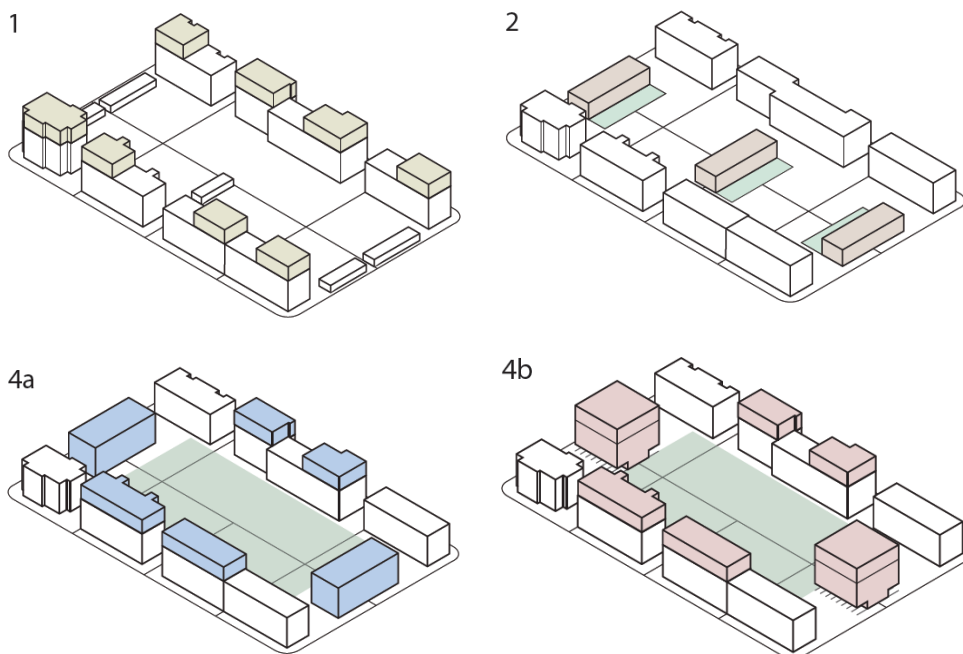
e1	Alue, jolla uudis- ja täydennysrakentamisen yhteydessä tavoiteltava korttelitehokkuus on 2,0-3,0 ja suositeltava rakennusten kerrosluku 6.
e2	Alue, jolla uudis- ja täydennysrakentamisen yhteydessä tavoiteltava korttelitehokkuus on 1,0-2,0 ja suositeltava rakennusten kerrosluku 4-6.
e3	Alue, jolla uudis- ja täydennysrakentamisen yhteydessä tavoiteltava korttelitehokkuus on 0,5-1,0 ja suositeltava rakennusten kerrosluku on 2-3.
e4	Alue, jolla uudis- ja täydennysrakentamisen yhteydessä tavoiteltava korttelitehokkuus on enintään 0,5 ja rakennusten kerrosluku 2.

Keskustan osayleiskaavaluonnoksen tehokkuusmerkinnät ja niiden selitykset

Merkittävän täydennysrakentamisen mahdollistamiseksi on autopaikkojen järjestämisen tapaa muutettava. Mahdollisia keinoja autopaikkojen määrän lisäämiseksi tinkimättä vapaaksi jäävien kortteliviheralueiden määrästä voivat olla nykyisiä ratkaisuja täydentäen seuraavat:

1. asuinrakennusten ensimmäisten kerrosten käyttäminen tehokkaasti pysäköintiin esim. avoimina pysäköintikerroksina
2. autopaikkojen sijoittaminen nykyisille katualueille (vain asuntokadut)
3. rakenteellinen pysäköinti (kannet, pysäköintitalot, pysäköintikellarit)

Ratkaisuvaihtoehdoilla 1 ja 2 sekä näiden yhdistelmillä on mahdollista päästä ehkä tonttitehokkuuteen $e_t=1,3-1,5$. Vaihtoehdolla 3 voidaan saavuttaa tonttitehokkuus $e_t=2,0$ tai tätä suurempikin tehokkuus. Vaihtoehdossa 3 autopaikkojen toteuttamisen korkea kustannus edellyttää käytännössä vähintään tonttitehokkuutta $e_t=2,0$, että täydennysrakentamishanke olisi taloudellisesti järkevä.



Täydennysrakentamismahdollisuudet osayleiskaava-alueissa

Tässä selvityksessä tutkitaan autopaikkojen sijoittamista nykyisille katualueille, koska muut vaihtoehdot ovat ensi sijassa kiinteistöjen järjestämisvastuulla. Tässä vaihtoehdossa kaupungin ohjaava ja hankkeita edistävä rooli on merkittävä eikä ratkaisu ole erityisen kallis. Kun samalla huolehditaan asuntokatuihin liittyvien liikenteellisten ja ympäristöllisten tavoitteiden toteutumisesta, voidaan saada aikaan Joensuun olosuhteisiin soveltuva, täydennysrakentamista ruokiva ja ympäristöltään onnistunut pysäköintiratkaisu.

Osayleiskaavaehdotuksen valmistelu

Osayleiskaava-alueesta saadun palautteen ja kaupunginhallituksessa 2.4.2012 palautteen pohjalta tehtyjen linjausten perusteella voidaan osayleiskaavaehdotus laatia edellä kuvattujen periaatteiden mukaisena.

Osayleiskaavaehdotus tulee nähtäville ja päätöksentekoon syksyn 2012 kuluessa.

4. Reunaehdot asuntokatujen tehokkaammalle pysäköintikäytölle

Asuntokatujen pysäköintikäytön tehostamiselle on asetettava selviä reunaehdotja useasta näkökulmasta. Tärkeitä näkökulmia ovat liikenteen järjestäminen, kaupunkikuva ja viihtyisyys, katujen talvikunnossapito, katupysäköinnin hallinta, teknisten verkkojen toteuttamismahdollisuus ja kustannusvaikutukset.

1. Hitaan ajoneuvoliikenteen on oltava mahdollista asuntokadulla.
2. Kadun rakenteen on tuettava alhaisia ajonopeuksia.
3. Jalankulun ja pyöräilyn on oltava kaikissa tilanteissa mahdollista ja nykyistä helpompaa ja esteettömämpää.
4. Joensuun ruutukaavalle tyypillinen kadun tilallinen perushahmo ei saa muuttua.
5. Asuntokaduilla tulee säilyä tai niille tulee luoda puistokatumainen luonne.
6. Katutilan nykyistä tehokkaammasta tilankäytöstä ei saa aiheutua merkittäviä vaikeuksia kadun talvikunnossapidolle.
7. Kaupungilla pitää olla mahdollisuus ohjata katutilan suunnittelua, toteuttamista ja käyttöä erityisesti jalankulun, pyöräilyn ja katuverkoston yhtenäisyyden näkökulmista.
8. Autopaikkojen käytön sääntöjen tulee olla yksinkertaisia ja selkeitä.
9. Asukaspysäköinnillä tulee olla selvä etuoikeus pysäköinnissä, mutta yleisen pysäköinnin tulee olla rajoitetusti mahdollista.
10. Asuntokaduille tulee olla mahdollista sijoittaa kaikki yhdyskuntaa palvelevat tekniset verkot samoin ehdoin kuin muillekin kaduille.
11. Katujen toteuttamisen kustannukset tulee pitää kohtuullisina ja autopaikkojen toteuttamisen ja ylläpidon kustannusvastuu kohdentaa täysimääräisenä autopaikkoja tarvitseville kiinteistöille ja käyttäjille.

5. Asuntokadun toteutusvaihtoehtoja

Toteutusvaihtoehtojen suunnittelu

Asuntokatujen toteutusvaihtoehdot on suunnitellut suunnitteluinsinööri Jarmo Tihmala teknisestä virastosta osana Joensuu keskustan liikennesuunnitelman laatimista. Suunnitteluun ovat osallistuneet myös kaavoituksen ja yhdyskuntatekniikan edustajat. Suunnittelussa on pyritty huomioimaan kaikki edellä kirjoitettu.

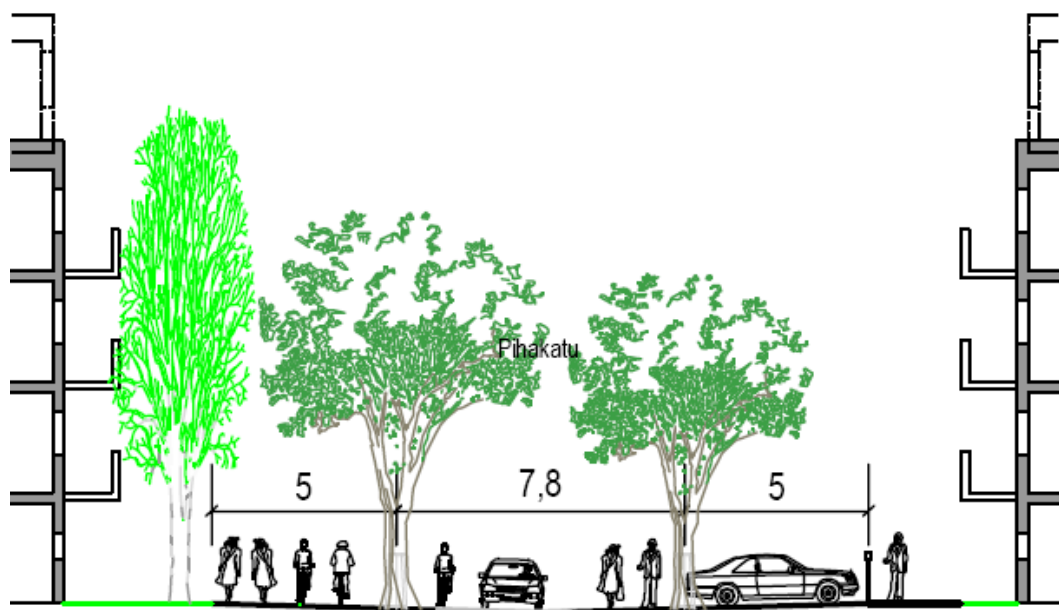
Suunnitellut vaihtoehdot jakautuvat kahteen perusmalliin; eri liikennemuodot erottelevaan malliin ja yhteisen katutilan malliin (*shared space*). Molemmilla malleilla on hyvät ja huonot puolensa. Liikennemuodot erotteleva malli tarvitsee enemmän katuleveyttä onnistuakseen ja on kadun käyttäjille tuttu ja helppo liikkumisympäristö. Yhteinen katutila ei erottele liikennemuotoja kadun eri osille ja edellyttää uudenlaisen, pihakatumaisen liikkumiskulttuurin opettelamista. Ratkaisu säästää tilaa ja mahdollistaa katutilan pihamaisen, sosiaalisemman käytön.

Täysin valmista toteutusvaihtoehtoa ei ole vielä olemassa tai valittuna. Suunnitelmat on tarkoitettu viimeistellä ensimmäisten toteutuskohdeiden yhteydessä. Ensimmäisenä kohteena tutkitaan ns. Joensuun Linjan asemakaavan muuttamisen yhteydessä Sepänkadun muuttamista uuden tyyppiseksi asuntokaduksi välillä Papinkatu – Kalastajankatu. Toteutus on mahdollista aikaisintaan vuonna 2014.

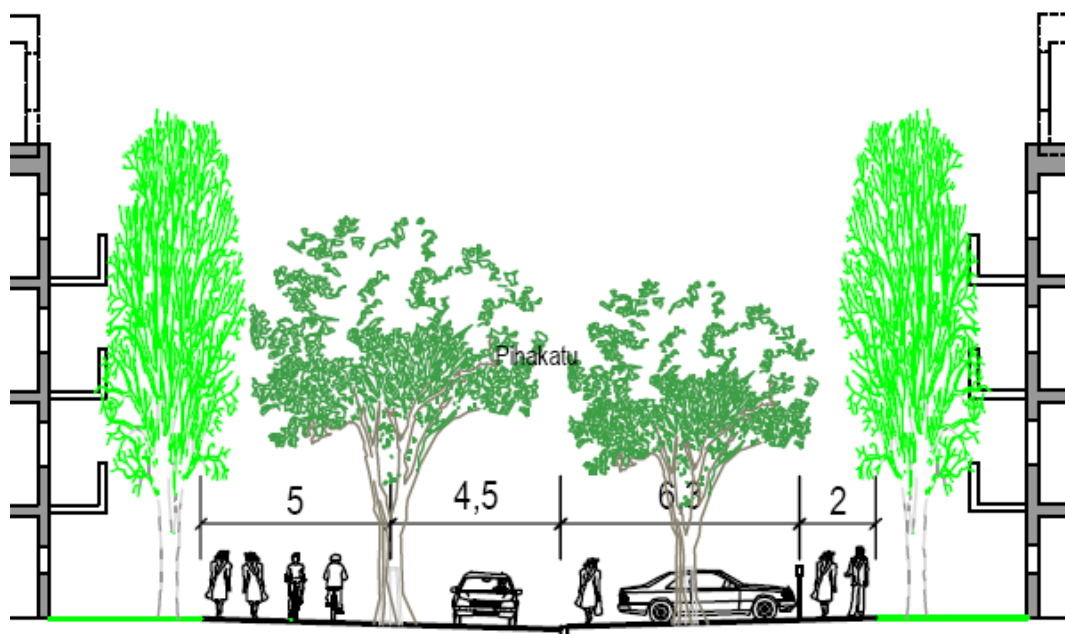
Toteutusvaihtoehtojen kustannuksia ei ole täsmällisesti laskettu. Kaikki vaihtoehdot edellyttävät katujen uudelleenrakentamista runkoineen. Vaihtoehtojen väliset erot eivät tule muodostumaan kovin suuriksi, koska suurimmat kustannuserät muodostuvat katujen pohjarakenteen uusimisesta. Suurimmat kustannuserot puolestaan voidaan saada aikaan kadun pintarakenteiden materiaalinvalinnoilla ja mm. kadun kalusteiden määrällä ja valinnoilla. Yhteinen katutila – ratkaisu saattaa olla jonkin verran kalliimpi, koska siinä on suurempi tarve jakaa yhtä pintaa olevaa katutilaa pintamateriaalien vaihtelulla osaluokkiin. Ero suhteessa kokonaiskustannuksiin on kuitenkin pieni.

Kiinteistöille kohdennettavat kustannukset muodostuvat investointikustannuksista ja ylläpidon kustannuksista. Investoinnin kustannukset on tarkoitettu periaatteella kiinteistöiltä kertaeränä autopaikan käyttöoikeuden muodostamisen yhteydessä. Lähtökohtaisesti kertakorvauksen laskentaperusteena on autopaikkojen toteuttamisen aiheuttama lisäkustannus kadun muun perusparantamisen kustannukseen verrattuna, edellyttäen tietenkin, että kadulla on sen muun käytön tai teknisen kunnon edellyttämään tarvetta perusparantamiseen. Ylläpidon vuotuiset kustannukset muodostuvat autopaikan maapohjan arvoon perustuvasta pääomavuokran kaltaisesta osuudesta ja ylläpidon todellisista kustannuksista.

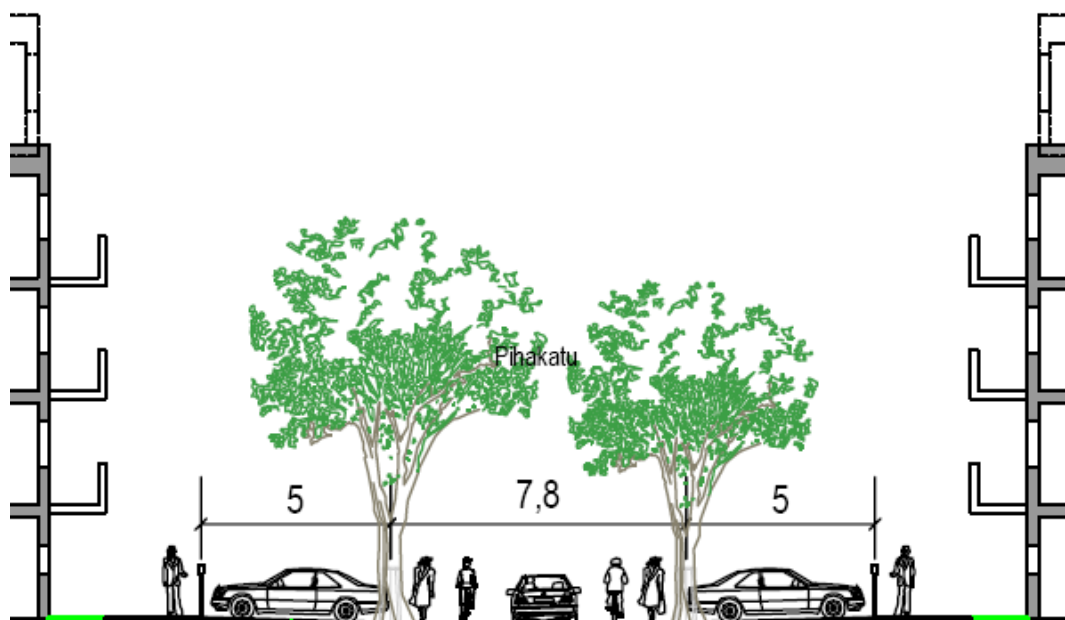
Vaihtoehtoja pohjois-etelä – suuntaisille kaduille ("puistokadut")



Yksipuolinen pysäköinti, jalkakäytävä tontilla (ei istutusmahdollisuutta), harvat puurivit molemmilla puolilla, yhteinen tila –ratkaisu (shared space) 30-35 autopaikkaa korttelivälillä, lisärakentamispotentiaali 3000 - 3500 k-m²

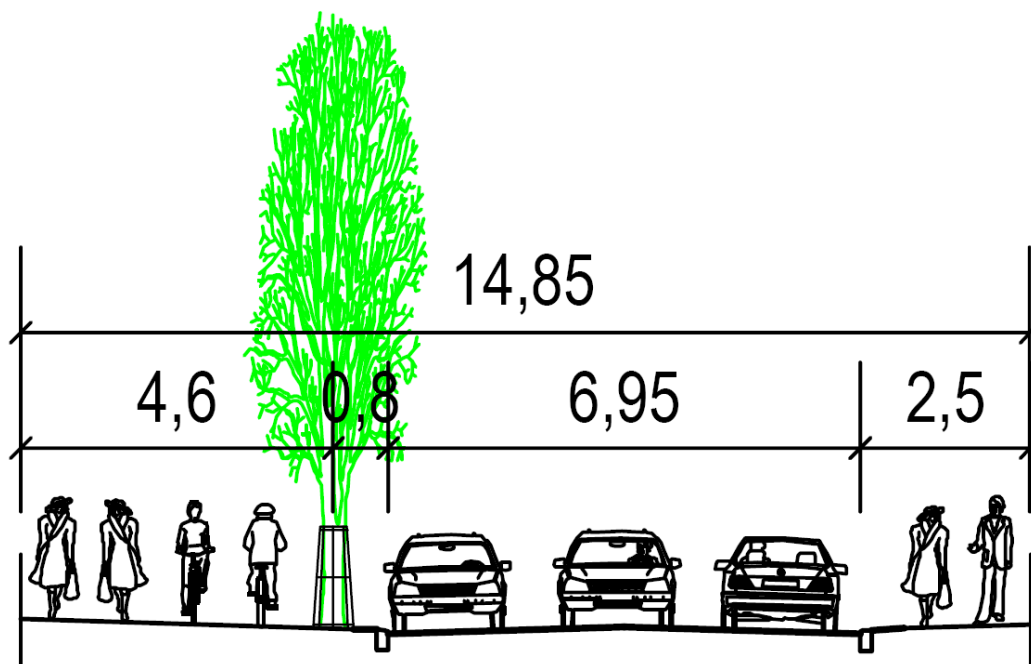


*Yksipuolinen pysäköinti, myös jalkakäytävä kadulla,
harvat puurivit molemmilla puolilla, eroteltu katutila -ratkaisu
30-35 autopaikkaa korttelivälillä, lisärakentamispotentiaali 3000 - 3500 k-m²*

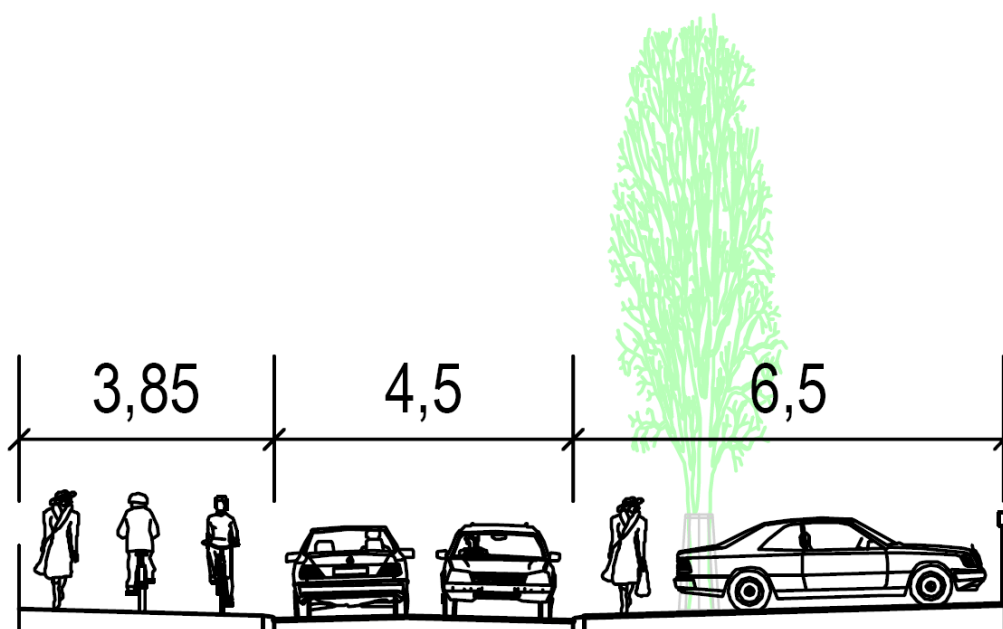


*Kaksipuolinen pysäköinti, jalkakäytävät tonteilla (ei istutusmahdollisuutta),
harvat puurivit molemmilla puolilla, yhteinen tila -ratkaisu (shared space)
60-70 autopaikkaa korttelivälillä, lisärakentamispotentiaali 6000 - 7000 k-m²*

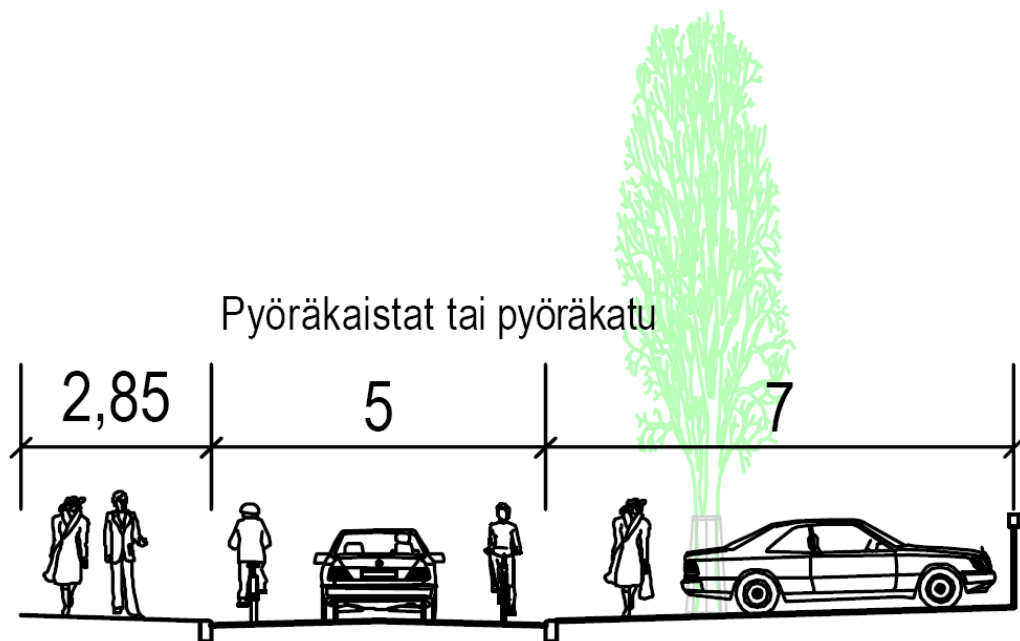
Vaihtoehtoja itä-länsi – suuntaisille kaduille ("poikkikadut")



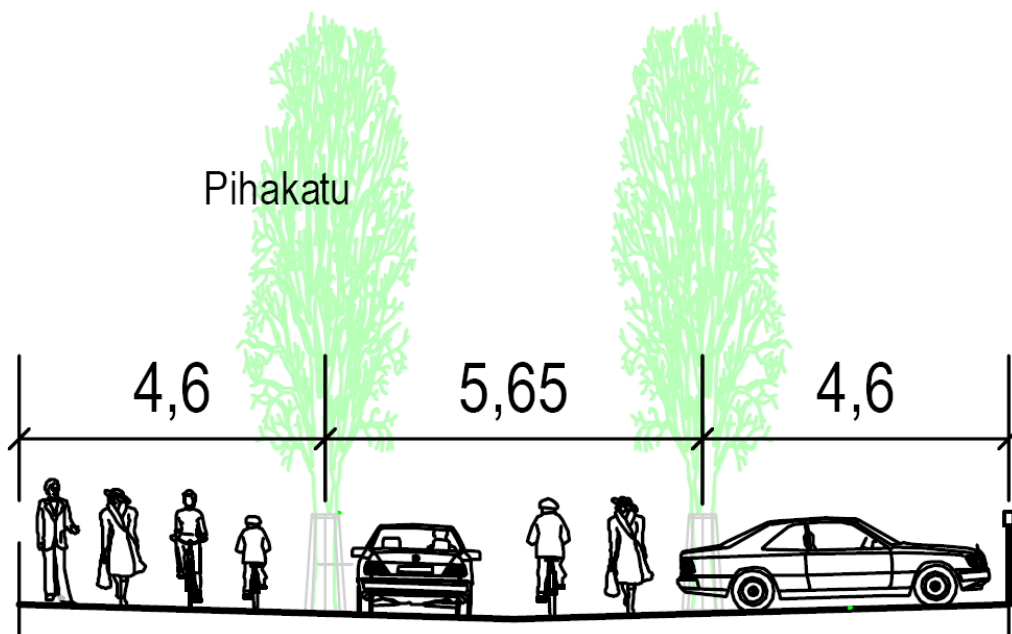
*Yksipuolinen suuntaispysäköinti, jalkakäytävä ja pyöräily omilla kaistoillaan, tiivis puurivi toisella puolella, eroteltu katutila -ratkaisu
12 autopaikkaa korttelivälillä, lisärakentamispotentiaali 1200 k-m²*



*Yksipuolinen pysäköinti, jalankulku ja pyöräily yhdistetyllä väylällä, harva puurivi toisella puolella, eroteltu katutila -ratkaisu
21 autopaikkaa korttelivälillä, lisärakentamispotentiaali 2100 k-m²*



*Yksipuolinen pysäköinti, jalkakäytävä toisella puolella, pyöräily ajoradalla tai ajoradan kaistalla, harva puurivi toisella puolella, eroteltu katutila -ratkaisu
21 autopaikkaa korttelivälillä, lisärakentamispotentiaali 2100 k-m²*



*Yhteinen tila –ratkaisu (shared space),
harva puurivi molemmilla puolilla (ohjeellisen tilanjakajana)
21 autopaikkaa korttelivälillä, lisärakentamispotentiaali 2100 k-m²*

6. Katupysäköinnin hallintavaihtoehdot

Asuntokadut voivat olla jatkossa asemakaavassa katuja tai autopaikkojen korttelialueita (LPA). Näiden kahden hallintavaihtoehdon perusero on siinä, että kadut ovat kaupungin toteutus- ja ylläpitovastuulla eikä tätä vastuuta voi siirtää ulkopuoliselle. LPA-korttelialue voi olla kaupungin tai yksityisen hallinnassa, jolloin toteutus- ja ylläpitovastuukin voi olla yksityisellä.

Jos päädytään ratkaisuun, jossa nykyinen katualue luovutetaan yksityisen hallintaan, on syytä käyttää pitkäaikaista maanvuokrasopimusta ja säilyttää omistus kaupungilla. Näin kaupungilla säilyy mahdollisuus ottaa alue haltuunsa vuokrasopimuskauden päättyessä.

Jokaisessa vaihtoehdossa on perustettava autopaikkarasitteet. Rasitteen perustaminen katualueelle on jossain määrin ongelmallista. Rasitetun yleisen alueen tarkemmaksi yksilöimiseksi saattaisi olla järkevää muodostaa tässä käytössä olevista katualueista katuväleittäin omat yleisen alueen yksikkönsä. LPA-korttelialueet ovat tässä suhteessa ongelmattomampia, koska ne muodostavat joka tapauksessa omat kiinteistöyksikkönsä eivätkä ole yleisiä alueita.

Vaihtoehdot

1) Asuntokadut säilytetään katuina kaupungin omistuksessa ja hallinnassa.

- vastuu investoinneista on kaupungilla
- suunnitelmat alueista hyväksytään katusuunnitelmana
- ylläpitovastuu jakautuu lähtökohtaisesti kaupungin ja katuun rajoituvien kiinteistöjen kesken (laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta, 669/1978)
- kaupunki vastaa kadun yleistä liikennettä (kaikki liikkumismuodot) palvelevasta perusrakenteesta
- kaupunki vastaa teknisten verkkojen haltijoiden kanssa tehtävistä sopimuksista johtojen sijoittamiseksi
- kiinteistöjen käyttöön osoitettavien autopaikkojen investointi- ja ylläpitokustannuksista sovitaan erikseen kiinteistöjä koskevien asemakaavamuutosten yhteydessä ennen asemakaavan hyväksymiskäsittelyä (maankäytösopimukseen vertautuva menettely)
- autopaikkojen osalta lähtökohtana on todellisten kustannusten periminen kiinteistöiltä
 - kertakorvaukset investoinneista
 - vuotuiset korvaukset maapohjan arvosta
 - vuotuiset korvaukset ylläpidosta tai ylläpitovastuun siirtämisen sopimuksella kiinteistöille
- luodaan asukaspysäköintitunnusjärjestelmä, jossa
 - kaupunki vastaa järjestelmän kokonaisuudesta
 - kaupunki tekee sopimuksia vain kiinteistöjen kanssa
 - kiinteistöt luovuttavat tunnukset käyttäjille

- kaupunki vastaa järjestelmästä (korttimallit, numerointi, lasutus, rekisteri)
 - vaihtoehtoisena mallina voisi olla järjestelmän isännöintivastuu luovuttaminen esim. Joensuun Pysäköinti Oy:lle tai uudelle, yhdelle yksityiselle toimijalle
 - jos yhtiö vastaa isännöinnistä, olisi toiminnan oltava lähtökohtaisesti kohtuullista voittoa tuottavaa, kustannusvastaavuus ei riittäisi
- kiinteistöjen käytössä olevien autopaikkojen sähköistys sallitaan kaupungin määrittelemien sääntöjen puitteissa kiinteistöjen kustannusvastuulla ja kiinteistöjen mittauksessa

2) Asuntokadut muutetaan asemakaavamuutoksella LPA-korttelialueiksi ja hallinta siirretään pitkäaikaisella maanvuokrasopimuksella yhdelle yksityiselle toimijalle.

- vastuu investoinneista on toimijalla
- kaupunki edellyttää asemakaavamuutoksessa ja maanvuokrasopimuksessa, että toimija toteuttaa alueen yleistä liikennettä (kaikki liikkumismuodot) palvelevan perusrakenteen kaupungin laatiman suunnitelman mukaisesti
- suunnitelmat alueista hyväksytään rakennus- tai toimenpidelupana
- ylläpitovastuu koko alueen osalta on lähtökohtaisesti toimijalla
 - voi olla kuitenkin tarpeen sopia esimerkiksi siitä, että kaupunki vastaa kevyen liikenteen väylien tai yhdistetyn katutilan ylläpidosta, että voitaisiin varmistaa väylien yhtenäinen laatu-taso koko keskustan alueella
- kaupunki edellyttää asemakaavamuutoksessa ja maanvuokrasopimuksessa, että toimija sallii teknisten verkkojen haltijoiden johtojen sijoittamisen alueelle vastaavilla periaatteilla kuin kadulle, sopimukset tehdään toimijan ja teknisten verkkojen haltijoiden välillä ja vietään kiinteistörekisteriin rasitteina
- kiinteistöjen käyttöön osoitettavien autopaikkojen investointi- ja ylläpitokustannuksista sovitaan erikseen toimijan ja kiinteistöjen kesken kiinteistöjä koskevien asemakaavamuutosten yhteydessä ennen asemakaavan hyväksymiskäsittelyä (yksityisoikeudellinen sopimus)
- toimija määrittelee periaatteet kustannusten perimiseksi kiinteistöiltä
 - kertakorvaukset investoinneista
 - vuotuiset korvaukset maapohjan arvosta
 - vuotuiset korvaukset ylläpidosta tai ylläpitovastuun siirtäminen sopimuksella kiinteistöille
- luodaan asukaspysäköintitunnusjärjestelmä, jossa
 - toimija vastaa järjestelmän kokonaisuudesta
 - kaupunki luo puitteet järjestelmälle
 - toimija tekee sopimuksia vain kiinteistöjen kanssa
 - kiinteistöt luovuttavat tunnukset käyttäjille

- toimija vastaa järjestelmästä (korttimallit, numerointi, laskutus, rekisteri) kaupungin hyväksymällä tavalla, jonka periaatteet sisällytetään maanvuokrasopimukseen
 - toimija voi luovuttaa isännöintivastuun kolmannelle osapuolelle
- kiinteistöjen käytössä olevien autopaikkojen sähköistys sallitaan toimijan ja kaupungin määrittelemien sääntöjen puitteissa kiinteistöjen kustannusvastuulla ja kiinteistöjen mittauksessa
- toimintamalliin voidaan siirtyä vaiheittain myös siten, että
 - kaupunki on ensi vaiheessa LPA-alueen omistaja, haltija ja toimija
 - riittävän määrän toteuduttua kaupunki perustaa yhtiön hallitsemaan LPA-alueita
 - yhtiö voidaan sitten myydä ulkopuoliselle, jolloin päästään tässä kuvattuun ratkaisumalliin
- LPA-alueiden käyttäminen edellyttää kulkuyhteysrasitteiden perustamista kiinteistöille LPA-alueen kautta
- tehtävään soveltuvaa toimijaa ei ole toistaiseksi olemassa

Vaihtoehdon 2 variaationa voidaan harkita mallia, jossa osa katualueesta (pysäköintipaikat) muutetaan asemakaavassa LPA-alueiksi muun alueen säilyessä tavanomaisena katualueena. Tällöin pysäköintipaikkojen toteutus- ja ylläpitovastuu sekä hallinta olisivat kiinteistöillä ja katualueella tavanomaiseen tapaan kaupungilla.

- 3) Asuntokadut muutetaan asemakaavamuutoksella LPA-korttelialueiksi ja hallinta siirretään pitkäaikaisilla maanvuokrasopimuksilla esimerkiksi katuväleittäin usealle yksityiselle toimijalle.
- malli vastaa vaihtoehtoa 2, mutta edellyttää useita yhdenmukaisia sopimuksia kaupungin ja useiden toimijoiden välillä
 - malli edellyttäne, että kaupunki vastaa asukaspysäköintijärjestelmän kokonaisuudesta kuten vaihtoehdossa 1
 - vastuu investoinneista on toimijoilla alueittain
 - kaupunki edellyttää asemakaavamuutoksessa ja maanvuokrasopimuksessa, että toimijat toteuttavat alueiden yleistä liikennettä (kaikki liikkumismuodot) palvelevan perusrakenteen kaupungin laatiman suunnitelman mukaisesti
 - suunnitelmat alueista hyväksytään rakennus- tai toimenpidelupana
 - ylläpitovastuu on alueittaisilla toimijoilla
 - voi olla kuitenkin tarpeen sopia esimerkiksi siitä, että kaupunki vastaa kevyen liikenteen väylien tai yhdistetyn katutilan ylläpidosta, että voitaisiin varmistaa väylien yhtenäinen laatutaso koko keskustan alueella
 - kaupunki edellyttää asemakaavamuutoksessa ja maanvuokrasopimuksessa, että toimijat sallivat teknisten verkkojen haltijoiden johtojen sijoittamisen alueille vastaavilla periaatteilla kuin kadulle, sopi-

mukset tehdään toimijoiden ja teknisten verkkojen haltijoiden välillä ja viedään kiinteistörekisteriin rasitteina

- kiinteistöjen käyttöön osoitettavien autopaikkojen investointi- ja ylläpitokustannuksista sovitaan erikseen toimijoiden ja kiinteistöjen kesken kiinteistöjä koskevien asemakaavamuutosten yhteydessä ennen asemakaavan hyväksymiskäsittelyä (yksityisoikeudellinen sopimus)
- toimijat määrittelevät periaatteet kustannusten perimiseksi kiinteistöiltä
 - kertakorvaukset investoinneista
 - vuotuiset korvaukset maapohjan arvosta
 - vuotuiset korvaukset ylläpidosta tai ylläpitovastuun siirtäminen sopimuksella kiinteistöille
 - voi olla tarpeen, että kaupunki määrittelee sopimusten yleiset periaatteet ja sisällyttää nämä maanvuokrasopimusten ehtoihin, että voitaisiin turvata järjestelmän riittävä yhdenmukaisuus ja tasapuolisuus
- luodaan asukaspysäköintitunnusjärjestelmä, jossa
 - kaupunki vastaa järjestelmän kokonaisuudesta
 - kaupunki tekee sopimuksia vain toimijoiden kanssa (LPA-alueiden haltijat)
 - toimijat tekevät sopimukset alueensa kiinteistöjen kanssa
 - kiinteistöt luovuttavat tunnukset käyttäjille
 - kaupunki vastaa järjestelmästä (korttimallit, numerointi, laskutus, rekisteri)
 - vaihtoehtoisena mallina voisi olla järjestelmän isännöintivastuu luovuttaminen esim. Joensuun Pysäköinti Oy:lle tai uudelle, yhdelle yksityiselle toimijalle
 - jos yhtiö vastaa isännöinnistä, olisi toiminnan oltava lähtökohtaisesti kohtuullista voittoa tuottavaa, kustannusvastaavuus ei riittäisi
- kiinteistöjen käytössä olevien autopaikkojen sähköistys sallitaan toimijan ja kaupungin määrittelemien sääntöjen puitteissa kiinteistöjen kustannusvastuulla ja kiinteistöjen mittauksessa
- toimintamalliin voidaan siirtyä vaiheittain myös siten, että
 - kaupunki on ensi vaiheessa LPA-alueiden omistaja, haltija ja toimija
 - riittävien kokonaisuuksien (vähintään katuväli) toteuduttua määrän toteuduttua kaupunki luovuttaa alueen siltä autopaikkoja hankkineiden kiinteistöjen hallintaan (perustettava yhtiö tai yhteisomistus)

- 4) Kadut liitetään asemakaavamuutoksella, tonttijaon muutoksella ja kiinteistökaupalla kohdallaan oleviin kiinteistöihin, jotka toteuttavat nykyisen katualueen muutoksen uuteen käyttöön. Vaihtoehto on teoreettinen, koska sen toteuttaminen johtaisi hallitsemattomaan tilanteeseen sekä pysäköinnin toteuttamisen, liikenteen järjestämisen että nykyisten katualueiden luonteen ja kokonaisuu- den hallinnan näkökulmista. Vaihtoehtoa ei selvitetä tarkemmin.

7. Yleinen pysäköinti nykyisillä asuntokaduilla muutoksen jälkeen

Keskustan kaduilla on tarvetta yleiseen pysäköintiin (mm. työpaikkapysäköinti, tapahtuma-aikainen pysäköinti, joillain alueilla myös asiointipysäköinti). Uudessa ratkaisussa pitäisi olla mahdollisuus käyttää asuntokatuja myös näihin tarkoituksiin, vaikkakin nykyistä rajoitetummin. Yleisen pysäköintimahdollisuuden poistaminen kokonaan johtaisi nopeasti tarpeeseen toteuttaa lisää pysäköintilaitoksia mm. työpaikkakiinteistöille.

Lisäksi on huomattava, että asukaspysäköinnin ei ole tarpeen varata autopaikkoja yksinomaiseen käyttöön. Päällekkäiskäytön mahdollistaminen on perusteltua taloudelliselta kannalta sekä pysäköintialueiden käytön ja maankäytön tehokkuuden kannalta.

Yksi ratkaisumalli asukaspysäköinnin ja yleisen pysäköinnin käyttöjen yhdistämiseen olisi mahdollistaa vapaa tai kiekolla aikarajoitettu pysäköinti arkipäivisin (esim. ma-pe klo 7-17). Muina aikoina autopaikat olisivat yksinomaan asukaspysäköintikäytössä. Toki asukaspysäköintikin olisi sallittua yleiseen pysäköintiin varattuna aikana, muttei yksinoikeudella. Ongelmia tässä aikarajoituksessa saattaa syntyä esimerkiksi Mehtimäellä järjestettävien suur tapahtumien yhteydessä ilta- ja viikonloppuaikaan. Keskustan katuja käytetään tapahtuma-ajaiseen yleisöpysäköintiin.

Tällaisessa järjestelmässä toimiminen edellyttää, että pysäköintikaduilla ei ole kenenkään yksinomaiseen käyttöön nimettyjä paikkoja vaan asukas valitsee käyttöönsä kulloinkin vapaana olevan paikan joko katuvälillä tai katuvälin tietyllä loholla. Asukaspysäköintitunnuksissa ja lohkojen merkitsemisessä jako on huomioitava.

Autopaikkojen sähköistys, sähkötolppien lukitus ja sähkönkulutuksen mittaus tuottaa järjestelyssä omat ongelmansa. Sähköistyksen osalta voidaan ajatella katuvälin jakamista kiinteistöjen hallitsemiin lohkoihin, jolloin nämä ovat kyseisen kiinteistön mittauksessa ja samassa avainsarjassa. Jos taas kokonaista katuväli on kaikkien siltä asukaspaikkoja hankkineiden kiinteistöjen käytettävissä, avainsarjoitus tehdään kortteliväleittäin ja sähkökustannuksen ohjaaminen käyttäjän maksettavaksi edellyttää käyttäjän tunnistautumista kulutuspaikassa. Tunnistautumisjärjestelmä yhdistettynä lukituksen avaamiseen lienee teknisesti mahdollinen, mutta ei ole tiedossa, onko tällaista järjestelmää kaupallisesti saatavilla.

8. Katupysäköinti ja rakennusluvassa osoitettavat autopaikat

Rakennusluvassa voidaan osoittaa kiinteistön autopaikka kadulle tai LPA-korttelialueelle edellyttäen, että tätä varten on perustettu rasite. Näin muodostetun autopaikan ei ole tarpeen olla yksinomaan ja täysiaikaisesti tietyn kiinteistön käytettävissä.

Tässä selvityksessä kuvattu katupysäköinti vertautuu tässä suhteessa jo käytössä olevaan malliin, jossa kiinteistö voi järjestää autopaikkansa pysäköintilaitoksessa rasitteena. Rasite ei luo yksinomaista käyttöoikeutta pysäköintilaitoksen autopaikkoihin vaan käyttöoikeudesta sovitaan aina erikseen. Järjestelmässä on siten erotettu toisistaan

- a) pysäköintipaikkojen määrän luominen ja

b) pysäköintipaikkojen tosiasiallinen käyttö.

Tässä selvityksessä kuvatussa mallissa on kiinteistöjen kustannusvastuulla luoda nykyisille katualueille tarpeellinen autopaikkamäärä täydennysrakentamiseen liittyvää asukaspysäköintitarpeen lisäämistä varten.

Pysäköintipaikkojen käyttöä varten tarvitaan sitten asukaspysäköintijärjestelmä, joka perustuu asukaspysäköintialueisiin ja – tunnuksiin ja jossa käyttäjät vastaavat käytön kustannuksista.

9. Ratkaisumalli

Asuntokadut säilytetään katuina ja pidetään kaupungin omistuksessa ja hallinnassa. Toteutukseen tulevista katuväleistä perustetaan kiinteistöt teknisesti erillisiä yleisiä alueita, joille autopaikkarasitteet kohdistetaan. Kaupunki vastaa katusuunnittelusta, toteutuksesta ja investointikustannuksista ja sopii kustannuskorvaukset autopaikkoihin oikeutettujen kiinteistöjen kanssa omakustannuseriaaotteella. (Luku 6 vaihtoehto 1).

Jos myöhemmin nähdään tarkoituksenmukaiseksi, kaduista muodostetaan autopaikkojen korttelialueita (LPA) asemakaavaa muuttamalla ja kaikki vastaavat alueet luovutetaan yhden ulkopuolisen toimijan hallintaan pitkäaikaisella maanvuokrasopimuksella. (Luku 6 vaihtoehto 2). Usean yksityisen toimijan mallia ei tavoitella pitkälläkään aikavälillä.

Asuntokaduista muodostetaan tämän ratkaisumallin mukaisia asukaspysäköintikatuja ainoastaan niissä tilanteissa, joissa asemakaavan muutoksella mahdollistetaan Joensuun keskustan osayleiskaavan (2012) mukaisia merkittäviä täydennysrakentamishankkeita asuntokatuun rajautuvissa kiinteistöissä.

Yleinen pysäköinti sallitaan asuntokaduilla arkipäivinä päiväaikaan pääsääntöisesti ilman aikarajoitusta. Kaduilla, joissa on merkittävästi asiointipysäköinnin tarvetta, käytetään aikarajoitusta pysäköintikiekolla. Yö- ja viikonloppu-aikaan pysäköinti sallitaan vain asukaspysäköintitunnuksella.

Kaupunki luo ja ylläpitää asukaspysäköintijärjestelmää ja tekee tähän liittyvät sopimukset kiinteistöjen, ei yksittäisten käyttäjien kanssa. Kiinteistöt vastaavat sopimuksista käyttäjien kanssa. Nykyinen asukaspysäköintijärjestelmä ajetaan vähitellen alas.

Tekniset toteutusratkaisut valitaan siten, että luvussa 4 kuvatut reunaehdot täyttyvät. Talvikunnossapidon kannalta parhaat mallit perustuvat yksipuoliseen pysäköintiin. Katujen puistomaisesta luonteesta ei luovuta vaikka muutoksia tehdäänkin.

Toteutusratkaisut tarkennetaan ensimmäisissä toteutuskohteissa, joita kaupunki hakee aktiivisesti niiden kiinteistöjen joukosta, jotka ovat hakeneet asemakaavan muuttamista täydennysrakentamista varten tai tiedustelleet mahdollisuutta tällaiseen muutokseen.

10. Ratkaisun vaikutukset lyhyesti

Vaikutukset liikenteen järjestämiseen

Asuntokaduille tehtävät, pysäköinnin tehostamiseen liittyvät muutokset tukevat keskustan osayleiskaavan ja liikennesuunnitelman tavoitetta hillitä ajonopeuksia ja vähentää läpiajoa keskustan asuntokaduilla.

Vastapainona autoliikenne keskittyy harvemmille kaduille (pää- ja kokoojakadut). Autoliikennöinti asuntoalueilla on nykyistä hitaampaa ja vähemmän sujuvaa.

Liikennemäärien väheneminen ja ajonopeuksien aleneminen antavat sijaa jalkakäytävälle ja pyöräilylle asuntokaduilla. Samalla erityisesti pyöräilyn sujuvuus paranee ja kevyen liikenteen onnettomuuksien vakavuusaste pienenee törmäysnopeuksien pienentyessä.

Asuntokatujen uudelleenrakentaminen lisää merkittävästi katujen esteettömyyttä. Erityisesti eteläruutukaavan nykyiset sorapintaiset jalkakäytävät ovat erittäin routivia ja lammikoitumiselle alttiita, mikä vaikeuttaa erityisesti liikuntarajoitteisten ja ikäihmisten liikkumismahdollisuuksia.

Vaikutukset katutilan muihin käyttömahdollisuuksiin

Asuntokatujen muuttaminen pihakaduiksi pysäköintimuutoksen yhteydessä mahdollistaa katutilan käytön myös oleskelualueena. Tämä edellyttää kuitenkin panostamista viihtyisyyttä lisääviin rakenteisiin, kuten istutuksiin ja kadun kalusteisiin.

Vaikutukset kaupunkikuvaan ja viihtyisyyteen

Katutilan rakentaminen piha- ja pysäköintikaduksi parantaa katuympäristön laatua. Kaikille pysäköintikaduille on mahdollista istuttaa puita.

Nykyisten puistokatujen viherilme heikkenee eteläisen ruutukaavan puistokaduilla, koska puusto joudutaan todennäköisesti uusimaan kokonaan ja puuston määrä tulee olemaan ehkä 20 – 30 % pienempi kuin nyt. Pohjoisella ruutukaavalla on mahdollista lisätä katupuustoa nykyisestä.

Vaikutukset liikenteen aiheuttamiin häiriöihin

Asuntokatujen liikennemäärän väheneminen ja ajonopeuksien aleneminen vähentävät liikenteen aiheuttamaa melua ja päästöjä. Pää- ja kokoojakaduilla melu ja päästöt vastaavasti lisääntyvät. Positiiviset vaikutukset kohdentuvat kuitenkin melun ja päästöjen kannalta herkimmille alueille.

Vaikutukset alueiden kunnossapitoon

Pysäköinnin tehostaminen asuntokaduilla on toteutettavissa niin, että talvikunnossapito on nykyisen kaltaista tai jopa nykyistä helpompaa. Kesäaikaan kunnossapitoon ratkaisulla ei ole olennaista vaikutusta.

Vaikutukset täydennysrakentamismahdollisuuksiin ja yhdyskuntarakenteen tehokkaaseen käyttöön

Täydennysrakentamisen keskeiset hyödyt ovat jo olemassa olevien palveluiden, teknisten verkkojen ja yleisten alueiden nykyistä tehokkaampi hyödyntäminen. Keskusta-alueen asukkaalle hyötynä ovat lyhyet etäisyydet useisiin työpaikkakeskittymiin ja oppilaitoksiin, palveluihin ja harrastuksiin, millä on merkittävä taloudellinen arvo myös asukkaalle. Lyhyet etäisyydet kannustavat jalan ja pyörällä liikkumiseen ja joka tapauksessa vähentävät henkilöautolla ajettavia kilometrejä, mikä vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Kohtuuhintaisten asukaspysäköintipaikkojen järjestäminen on Joensuun keskustan täydennysrakentamisen keskeisin pullonkaula.

Yhden autopaikan toteuttamisella mahdollistetaan 100 k-m² täydennysrakentamista. Pohjois-etelä – suuntaiselle kadun korttelivälille on toispuoleisella pysäköinnillä sijoitettavissa 30 -35 autopaikkaa ja itä-länsi – suuntaiselle korttelivälille 12 – 20 autopaikkaa. Tämä mahdollistaa enimmillään 4200 – 5500 k-m² täydennysrakentamisen asuinkäyttöön yhdessä korttelissa. Tämä tarkoittaa noin 90–120 asukkaan lisäystä kortteleittain. Kohdennettuna I ja IV kaupunginosien kortteleihin, joissa on eniten täydennysrakentamismahdollisuuksia, asukaslisäys voisi olla enimmillään jopa yli 2000 asukasta. Kaupunginosissa I-IV on nyt yhteensä noin 10 500 asukasta.

Vaikutukset yleiseen pysäköintiin

Asukaspysäköinnin lisääminen tässä selvityksessä esitetyllä tavalla rajoittaa mahdollisuuksia yleiseen pysäköintiin. Mahdollisuus päiväaikaiseen työpaikkapysäköintiin ja asiointipysäköintiin kaduilla säilyy, mutta asukkaiden oma päiväkäyttö vähentää vapaiden autopaikkojen määrää myös päiväaikaan.

Ilta- ja viikonloppuaikaan yleisen pysäköintikäytön mahdollisuudet asuntokaduilla olisivat vähäiset. Tämä saattaa muodostua ongelmaksi erityisesti Mehtimäen alueen ilta- ja viikonlopputapahtumien yhteydessä. Toisaalta Mehtimäen alueen pysäköintipaikat ovat nykyisin vajaalla käytöllä ja alueelle on suunniteltu merkittävästi lisää pysäköintitilaa. Tapahtumiin ja harrastuksiin liittyvä pysäköinti siirtyy nykyistä enemmän käyttämään Mehtimäen alueen pysäköintialueita ja – laitoksia.

Ratkaisu voi aikaistaa tarvetta rakentaa pysäköintilaitos Kenttämiehentien pysäköintipaikalle. Todennäköisesti ratkaisu tulee ohjaamaan työpaikkapysäköintiä koko keskustan ja Mehtimäen alueilla nykyistä enemmän pysäköintilaitoksiin ja parantaa niiden käyttöastetta ja kannattavuutta, mutta lisää pysäköinnin kustannuksia työntekijöille.

Yritysvaikutukset

Rakennusalueella toimivien yritysten mahdollisuudet toteuttaa kohteita Joensuun keskustassa paranevat ratkaisun myötä.

Keskustan asuntoalueilla sijaitsevien palveluyritysten asointipysäköintimahdollisuudet vähenevät jossain määrin nykyisestä. Tätä vaikutusta voidaan pienentää jättämällä tärkeimmillä asointialueilla toteuttamatta tämän selvityksen mukainen katuratkaisu tai toteuttamalla ratkaisu vain osittain.

Työpaikkapysäköintimahdollisuudet vähenevät keskustan asuntokaduilla asumiseen liittyvän pysäköinnin lisääntyessä. Työpaikkapysäköinnistä suurempi osa tulee suuntautumaan pysäköintilaitoksiin ja olemaan käyttäjilleen nykyistä kalliimpaa. Tällä voi olla vaikutusta yritysten sijoittumispaikan valintaan. Vaikutusta pehmentää päiväaikainen vapaa pysäköinti asukaspysäköintikaduilla. Pysäköintipaikkojen väheneminen voi kannustaa työntekijöitä valitsemaan polkupyöräilyn tai joukkoliikenteen työmatkalleen, mihin myös työnantajilla on mahdollisuus vaikuttaa erilaisin kannustein.

Taloudelliset vaikutukset (kaupungille, kiinteistöille, käyttäjille)

Kaupungille aiheutuu kustannuksia asuntokatujen perusparantamisesta. Katupysäköintipaikkojen osalta kustannuksista vastaavat kuitenkin kiinteistöt eli viime kädessä täydennysrakentamiskohteisiin muuttavat asukkaat. Kaupungille keskustan osayleiskaavaan sisältyvistä ratkaisuista aiheutuvia investointikustannuksia on arvioitu erillisessä selvityksessä.

Asuntokatujen ylläpidon kustannukset säilynevät kokonaisuutena likimain nykyisellä tasollaan. Kaupungille ylläpidosta kohdentuva osuus pienenee, kun pysäköintipaikkojen ylläpitokulu peritään kiinteistöiltä. Autopaikkojen käyttäjien osalta kadunvarrella sijaitsevan autopaikan todelliset kustannukset vastaavat likimain tontilla sijaitsevan tavallisen autopaikan kustannuksia eivätkä käyttäjien kustannukset siten mainittavasti muutu (olettaen, että kiinteistöt perivät tälläkin hetkellä käyttäjiltä tontilla sijaitsevien autopaikkojen todelliset kustannukset).

11. Jatkotoimenpiteet

Erillistä päätöksentekoa tämän selvityksen osalta ei ole tarkoitus järjestää. Selvityksen olennainen sisältö esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle ja kaupunginhallitukselle osayleiskaavaehdotukseen liittyvän päätöksenteon yhteydessä sekä osayleiskaavaehdotusta koskevassa yleisötilaisuudessa. Selvityksen sisältöä voidaan näidenkin vaiheiden jälkeen tarvittaessa korjata ja muuttaa.

Teknisten ratkaisumallien toteutuskustannukset arvioidaan erikseen syksyyn 2012 mennessä. Valmis selvitys jää osaksi Joensuun keskustan osayleiskaavan selvitysmateriaalia ja on yleisohjeena toteutukselle.

Ensimmäisenä toteutushankkeena valmistellaan ns. Joensuun Linjan asema-kaavan muutoksen yhteydessä Sepänkadun muuttamista pysäköintikaduksi välillä Papinkatu – Kalastajankatu vuonna 2014. Tähän varaudutaan suunnittelutyö- ja investointiohjelmissa. Muita mahdollisia toteutuskohdeita etsitään aktiivisesti.