

Linja-autojen pysäköinnin kehittäminen Lahdessa



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

HAMK Riihimäki, Liikennealan koulutusohjelma

Syksy 2018

Sami Suninen

Liikennealan koulutusohjelma
Riihimäki

Tekijä	Sami Suninen	Vuosi 2018
Työn nimi	Linja-autojen pysäköinnin kehittäminen Lahdessa	
Työn ohjaajat	Rami Tervo, Jukka Lindfors	

TIIVISTELMÄ

Lahden kaupungin linja-autopysäköinnin kehittäminen tuli aiheelliseksi kaupungissa tapahtuvien muutosten takia, joiden seurauksena linja-autoille soveltuvaa pysäköintikapasiteettia poistuu merkittävästi.

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää kaupungin keskustassa ja sen ympäristössä olemassa olevaa pysäköintikapasiteettia ja tarkastella sen toimivuutta. Lisäksi työn on tarkoitus toimia Lahden kaupungille ohjeena linja-autojen pysäköintijärjestelyjen toteuttamisessa, jotta kaupunkiin syntyvä linja-autopysäköinnin kapasiteettivaje saataisiin paikattua toimivin järjestelyin.

Työssä perehdyttiin aiheeseen liittyvään lainsäädäntöön ja ohjeistukseen. Haastattelututkimuksen avulla kartoitettiin Lahden linja-autopysäköinnin toimivuutta, sekä kerättiin tietoa verrokka kaupunkien linja-autojen pysäköintijärjestelyistä. Haastattelujen avulla saatiin myös eri tahoilta erilaisia näkökulmia linja-autopysäköinnin kehittämiseksi.

Työssä selvisi, että Lahden linja-autopysäköinti on toiminut hyvin viime vuodet, ja että parannettavaa on lähinnä muutamissa yksittäisissä asioissa, kuten linja-autojen väärinpysäköinnissä. Pysäköintikapasiteetti on myös Lahdessa ollut viime vuodet hyvällä tasolla. Haastattelujen avulla kerätyn tiedon pohjalta määriteltiin hyvän linja-autopysäköinnin edellytykset, joiden keskeisimpiä kohtia olivat pysäköinnin sijainti ja pysäköintipaikoista tiedottaminen. Edellytysten pohjalta löydettiin Lahdesta useita ratkaisuja linja-autopysäköintiin syntyvän kapasiteettivajeen paikkaamiseksi.

Avainsanat Joukkoliikenne, linja-autot, pysäköinti

Sivut 44 sivua, joista liitteitä 3 sivua

Traffic and Transport Management
Riihimäki

Author	Sami Suninen	Year 2018
Subject	Improvement of bus parking in Lahti	
Supervisors	Rami Tervo, Jukka Lindfors	

ABSTRACT

The improvement of bus parking in the city of Lahti has become relevant due to the changes taking place in the city which will be resulting in a reduction of the bus parking capacity in the City of Lahti.

The goal of this thesis was to examine the current bus parking capacity and its functionality in the city center and the surrounding area. In addition, this thesis is meant to function as a guide for the City of Lahti for developing its bus parking services so that the bus parking deficit would be solved with functional solutions.

In this thesis project the author got familiarized with the national legislation and guidelines regarding the issue. Interviews were also conducted to gather information on the current bus parking arrangements both in Lahti and also in comparative other cities. The interviews also brought up views from different parties on how to improve bus parking.

In this project it became clear that the bus parking in the City of Lahti has been working very well in the recent years. Only a few problems were found out such as in improper parking of buses. The bus parking capacity was found out to be high. The requirements for good bus parking were defined based on the information gathered from the interviews. The key points in the requirements concerned the location and the guidance as to bus parking. Based on the defined requirements multiple solutions were found for solving the bus parking capacity deficit in the City of Lahti.

Keywords Buses, parking, public transport

Pages 44 pages including appendices 3 pages

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	LAINSÄÄDÄNTÖ JA OHJEISTUS	1
2.1	Ajoneuvolaki.....	2
2.2	Tieliikennelaki.....	2
2.3	Liikenteen ohjaus	3
2.3.1	Kielto- ja rajoitusmerkit.....	3
2.3.2	Ohjemerkit.....	4
2.3.3	Tiemerkinnät	5
2.3.4	Muut	5
2.4	Lahden seudun rakennusjärjestys.....	6
2.5	Lahden kaupungin linjaukset	6
2.6	Pysäköintialueiden suunnittelu ja mitoitus.....	7
3	LINJA-AUTOJEN PYSÄKÖINTI	8
3.1	Alueen liikennöitsijät ja Linja-autoliitto	8
3.1.1	Koiviston auto.....	8
3.1.2	Lehtimäen liikenne	9
3.1.3	Reissu Ruoti	9
3.1.4	Pekolan liikenne.....	9
3.1.5	Linja-autoliitto	10
3.1.6	Bussi-Manninen	10
3.2	Nykytilanne Lahdessa.....	11
3.2.1	Vanhan linja-autoaseman alue.....	12
3.2.2	Tori.....	13
3.2.3	Matkakeskus.....	15
3.2.4	Sibeliustalo ja satama	17
3.2.5	Muut	19
3.3	Muissa kaupungeissa	20
3.3.1	Jyväskylä	20
3.3.2	Kuopio.....	21
3.3.3	Tampere.....	22
3.3.4	Turku.....	23
3.3.5	Helsinki	24
3.3.6	Tukholma	25
4	HYVÄN LINJA-AUTOPYSÄKÖINNIN EDELLYTYKSET	26
4.1	Sijainti.....	27
4.2	Tarkemmat suunnitteluperiaatteet	27
4.3	Tiedotus.....	28
4.4	Muut.....	28
5	PYSÄKÖINTIVAIHTOEHTOJEN KARTOITUS JA TARKASTELU.....	29
5.1	Vanhan linja-autoaseman alue.....	30

5.2	Salininkatu ja Jaksonkatu	30
5.3	Laune	32
5.4	Tori	35
5.5	Muut.....	36
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	37
	LÄHTEET	38

Liitteet

Liite 1 Opinnäytetyössä mainittujen liikennemerkkien nimet ja kuvat

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön lähtökohtana on Lahden kaupungin tarve selvittää linja-autojen pysäköintijärjestelyjen nykytilaa ja niiden kehittämistä lähitulevaisuudessa. Tarpeen taustalla on lukuisia tekijöitä, joista merkittävimpiä ovat vanhan linja-autoaseman poistuminen käytöstä ja uuden Ranta-Kartanon alueen rakentuminen.

Lahden vanha linja-autoasema poistui käytöstä vuoden 2016 alussa, ja kaukoliikenteen linja-autot siirtyivät käyttämään vastavalmistunutta matkakeskusta, joka rakentui Lahden rautatieaseman yhteyteen. Vanhan linja-autoaseman vieressä sijaitseva laiturij- ja pysäköintialue puretaan, sillä alueelle rakentuu uusi Ranta-Kartanon asuinalue. Purkamisen myötä aivan kaupungin ydinkeskustan läheltä poistuu merkittävästi linja-autoille soveltuvaa pysäköintikapasiteettia, liikenteellisesti hyvältä paikalta.

Työn tavoitteena on selvittää linja-autojen pysäköintijärjestelyjen nykytilaa Lahdessa ja toimia Lahden kaupungille ohjeena linja-autojen pysäköintijärjestelyjen toteuttamisessa lähitulevaisuudessa, jotta vanhan linja-autoaseman laiturij- ja pysäköintialueen purkamisesta syntyvä vaje saataisiin paikattua toimivin järjestelyin. Työn ohjaajina toimivat Hämeen ammattikorkeakoulun lehtori Rami Tervo ja Lahden kaupungin liikennesuunnittelupäällikkö Jukka Lindfors.

Työssä kartoitetaan olemassaolevat linja-autojen pysäköintialueet kaupungin keskustassa ja sen ympäristössä, sekä tarkastellaan niiden kapasiteettia ja toimivuutta. Lisäksi työssä pyritään selvittämään muun muassa liikennöitsijöiden ja verrokkikaupunkien näkemyksiä linja-autojen pysäköintijärjestelyistä ja niiden onnistuneesta toteuttamisesta. Liikennöitsijöiltä ja muilta paikallisilta tahoilta pyritään myös selvittämään kaupungin nykyisten järjestelyjen epäkohtia. Selvitysten pohjalta määritellään edellytykset hyvälle linja-autopysäköinnille. Näiden edellytysten mukaisia pysäköintiratkaisuja pyritään lopulta löytämään kaupungin keskustasta ja sen ympäristöstä.

2 LAINSÄÄDÄNTÖ JA OHJEISTUS

Linja-autojen pysäköinnistä ei erikseen säädetä missään laissa mutta sitä koskevat kaikki ne säännökset jotka käsittelevät ajoneuvojen pysäköintiä. Pysäköintiä koskevia säännöksiä on muun muassa Tieliikennelaissa. Monista pysäköinnin ohjaamiseen liittyvistä asioista kuten liikenteen ohjauslaitteiden käytöstä löytyy säännöksiä Tieliikenneasetuksesta ja määräyksiä Liikenneministeriön päätöksestä tiellä käytettävistä

ohjauslaitteista. Liikenteen ohjauksen toteuttamiseen löytyy ohjeistusta muun muassa Tiehallinnon Yleisohjeesta liikennemerkkien käytöstä ja Kuntaliiton liikennemerkkioppaasta sekä Liikenneviraston ohjeesta Tiemerkintöjen suunnittelu.

Linja-autojen pysäköinnin järjestämisestä ei ole myöskään olemassa mitään kokonaisvaltaista ohjetta mutta sen mitoittamisesta löytyy kuitenkin hyvin tietoa RT-ohjeesta nimeltään Pysäköintialueet. Lahden keskustan pysäköintipolitiikassa linjataan monista pysäköintiin liittyvistä asioista joista osa liittyy myös linja-autojen pysäköinnin järjestämiseen.

2.1 Ajoneuvolaki

Ajoneuvolaissa säädetään muun muassa ajoneuvojen luokituksesta ja niiden rakenteesta, varusteista sekä ominaisuuksista (Ajoneuvolaki 2002/1090 § 1). Lain mukaan auto, eli M- tai N-luokkaan kuuluva ajoneuvo on valmistettu henkilöiden tai tavarankuljetukseen taikka määrättyyn erikoistehtävään. Tällaisessa ajoneuvossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja sen suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa. Lain mukaan M- tai N-luokan ajoneuvoksi ei kuitenkaan katsota nelipyöräistä ajoneuvoa, joka 11 §:n nojalla katsotaan L-luokkaan kuuluvaksi, 14 tai 15 §:n nojalla traktoriksi tai moottoripyöräksi taikka 16 §:n nojalla maastoajoneuvoksi. (Ajoneuvolaki 2002/1090 § 10.)

M- ja N-luokan ajoneuvot jaetaan lain mukaan 4 eri alaluokkaan, ja linja-autot eli M2- ja M3-luokan ajoneuvot kuuluvat 2. alaluokkaan. Lain mukaan M2- ja M3-luokan ajoneuvot ovat ensisijaisesti matkustajien ja heidän matkatavaroidensa kuljettamiseen suunniteltuja ja rakennettuja ajoneuvoja, joissa on kuljettajan paikan lisäksi enemmän kuin kahdeksan istumapaikkaa. M2- ja M3-luokan ajoneuvot eroavat toisistaan siten, että M2-luokassa ajoneuvon luokittelumassa on enintään 5 tonnia ja M3-luokassa yli 5 tonnia. Sekä M2- että M3-luokan ajoneuvossa voi olla istumapaikkojen lisäksi seisoville matkustajille varattu tila. (Ajoneuvolaki 2002/1090 § 10.)

2.2 Tieliikennelaki

Tieliikennelain sisällöstä työn kannalta oleellisia ovat pysäköintiin ja sen kieltämiseen liittyvät säännökset sekä säännökset ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvistä toimista.

Pysäköinnillä tarkoitetaan tieliikennelainsäädännössä ajoneuvon seisottamista kuljettajineen tai ilman kuljettajaa. Pysäköinniksi ei kuitenkaan lasketa lyhytaikaista ajoneuvon seisottamista kun sen tarkoituksena on ajoneuvon nouseminen tai siitä poistuminen, tai ajoneuvon kuormaaminen tai kuorman purkaminen. (Tieliikennelaki 1981/267 § 2.)

Lain mukaan ajoneuvoon saa tiellä pysäyttää tai pysäköidä vain sen oikealle puolelle. Yksisuuntaisella tiellä pysäyttäminen ja pysäköinti on sallittu myös vasemmalle puolelle tietä. Ajoneuvo tulee aina pysäköidä tien suuntaisesti ja mahdollisimman kauas ajoradan keskilinjasta. (Tieliikennelaki 1981/267 § 26.)

Pysäyttäminen ja pysäköinti on lain mukaan kielletty muun muassa jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä ja sen jatkeella. Kielto koskee myös viiden metrin aluetta ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai sen jatketta. Lisäksi pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty risteysalueella sekä viiden metrin etäisyydellä risteävän ajoradan lähimmästä reunasta tai sen ajatellusta jatkosta ajoradalla. Myös sellainen pysäyttäminen tai pysäköinti joka peittää liikennemerkkin tai liikennevaloihin kuuluvan opastimen on kiellettyä. (Tieliikennelaki 1981/267 § 27.)

Pelkkä pysäköinti on kiellettyä muun muassa kiinteistölle johtavan ajotien kohdalla, sekä sellaisessa paikassa että se vaikeuttaa kiinteistölle tai sieltä pois suuntautuvaa ajoneuvoliikennettä (Tieliikennelaki 1981/267 § 28).

Ajoneuvon pysäyttämiseen tai pysäköimiseen liittyvistä toimista laissa säädetään seuraavasti: "Ajoneuvon ovea ei saa avata eikä ajoneuvoon nousta, siitä poistua taikka sitä kuormata tai sen kuormaa purkaa siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai tarpeetonta haittaa muulle liikenteelle tai ympäristölle" (Tieliikennelaki 1981/267 § 29).

2.3 Liikenteen ohjaus

Linja-autojen pysäköinnin järjestämisen kannalta oleellisia liikenteen ohjauksen keinoja ovat muun muassa erilaiset pysäköintiin ja sen kieltämiseen liittyvät liikennemerkkit ja tiemerkinnot.

2.3.1 Kielto- ja rajoitusmerkit

Tieliikenneasetuksen mukaan kieltoa tai rajoitusta osoittavat merkit tulee sijoittaa tien tai ajoradan oikealle puolelle. Merkkejä voi sijoittaa myös ajoradalla oleville korokkeille, ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradan yläpuolelle mikäli jokin erityinen syy niin edellyttää. Joidenkin merkkien kohdalla sijoitusperiaatteet voivat poiketa edellä mainituista. (Tieliikenneasetus 1982/182 § 16.)

Merkkien tarkoittama kielto tai rajoitus alkaa aina merkin kohdalta, ellei lisäkilvellä ole toisin osoitettu. Merkkien vaikutusalue ulottuu lähtökohtaisesti merkissä osoitetun kiellon tai rajoituksen päättymistä osoittavaan merkkiin asti taikka vastakkaista suuntaa varten asetettuun merkkiin asti, jollei lisäkilvellä ole toisin osoitettu. Joidenkin merkkien vaikutusalue voi olla tästä poikkeava. Mikäli kielto- tai rajoitusmerkki on

voimassa vain osan aikaa vuodesta, tulee se lisäkilpineen peittää tai poistaa muuksi ajaksi. (Tieliikenneasetus 1982/182 § 16; Tiehallinto 2003, 2E-1.)

Pysäköinti voidaan kieltää asettamalla liikennemerkki 372 (Pysäköinti kielletty) jolloin merkki kieltää ajoneuvon pysäköinnin sillä puolella tietä, jolle se on asetettu. Merkkiä ei kuitenkaan saa sijoittaa suojatien tai risteävän pyörätien kohdalle, eikä viiden metrin matkalle ennen niitä. Merkin osoittama pysäköintikielto on voimassa seuraavan yleisen tien tai kadun risteykseen, merkkeihin 371–376, 381 tai 382 taikka merkillä 520 tai 521 osoitettuun pysäköintipaikkaan asti. Jos vaikutusalue päättyy risteysvälillä ja sen pituus on yli 30 metriä eikä se ei pääty edellä mainittuihin merkkeihin, tulee sen päättyminen osoittaa lisäkilvellä 828 varustetulla merkillä. Korkeintaan 30 metrin vaikutusalue osoitetaan käyttämällä lisäkilpeä 814. Mikäli pysäköintikielto halutaan asettaa vain osaksi aikaa vuorokautta, tulee se ilmoittaa merkin yhteydessä lisäkilvellä. (Tieliikenneasetus 1982/182 § 16; Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 1982/203 § 19.)

Pysäköinti voidaan kieltää kokonaan tietyllä alueella käyttämällä merkkejä 373 (Pysäköintikieltoalue) ja 374 (Pysäköintikieltoalue päättyy). Pysäköintikieltoalueen voi luoda sellaisille alueille, joilla on yhtenäinen pysäköintikielto- tai rajoitus. Pientä vaikutusaluetta voidaan tarvittaessa selvittää tekstillisellä lisäkilvellä. Pysäköintikieltoalueen sisällä voidaan pysäköinnistä tarvittaessa määrätä muuta erillisillä liikennemerkeillä. Merkki 374 tulee poikkeuksellisesti sijoittaa pysäköintikieltoalueen päättymiskohdassa joko tien oikealle tai vasemmalle puolelle tai sen yläpuolelle. (Tieliikenneasetus 1982/182 § 16; Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 1982/203 § 19.)

2.3.2 Ohjemerkit

Tieliikenneasetuksen mukaan ohjemerkit ovat suorakaiteen muotoisia merkkejä, joilla annetaan ohjeita tienkäyttäjille sekä osoitetaan tienkohta, jossa merkkiin liittyvää liikennesääntöä sovelletaan (Tieliikenneasetus 1982/182 § 19).

Merkillä 521 (Pysäköintipaikka) osoitetaan ajoradan ulkopuolella olevaa tai ajoradasta tiemerkinnoin erotettua aluetta, joka on varattu ajoneuvojen pysäköintiin. Mahdolliset pysäköintiä koskevat rajoitukset tulee ilmaista lisäkilvellä. Mikäli pysäköintiin osoitettu alue halutaan rajoittaa vain joidenkin ajoneuvoryhmien pysäköintiä varten, voidaan se tehdä käyttämällä lisäkilpiä 831–836 tai 841–843 tai 871. Pysäköintialueella merkin voi sijoittaa merkittyjen pysäköintipaikkojen taakse lisäkilvellä 824 tai 826 varustettuna. Merkkejä 521 a, 521 b ja 521 c (Ajoneuvojen sijoitus pysäköintipaikalla) voidaan käyttää ohjaamaan ajoneuvojen sijoittamista pysäköintipaikalla. Niitä voi käyttää joko merkkien 520 tai 521 yhteydessä tai yksinään niiden vaikutusalueella.

Merkkien kuvioita tulee soveltaa olosuhteiden mukaan. (Tieliikenneasetus 1982/182 § 19; Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 1982/203 § 21.)

2.3.3 Tiemerkinntät

Tiemerkinnät ovat maalaamalla tai muilla menetelmillä tienpintaan tehtyjä merkintöjä. Niitä käytetään yleensä päällystetyillä teillä joko yksin tai yhdessä liikennemerkkien kanssa liikenteen ohjaamiseen. ”Tiemerkintöihin käytetty materiaali ei saa olla liukasta eikä ulottua yli 6 mm ajoradan pinnan yläpuolelle”. (Tieliikenneasetus 1982/182 § 31 & Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 1982/203 § 25.)

Pysäköintiin varattu alue tulee erottaa ajoradasta yhtenäisellä valkoisella viivalla, jonka leveys on 10 cm. Samanlaisella viivalla voidaan myös osoittaa ajoneuvojen sijoitus pysäköintiin varatun alueen sisällä. (Tieliikenneasetus 1982/182 § 42 & Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 1982/203 § 36.)

Liikennemerkkin vaikutusta voidaan tehostaa tai selventää käyttämällä erilaisia valkoisia tiemerkinntöjä. BUS-merkinnällä voidaan osoittaa linja-autokaista tai linja-autolle tarkoitettu pysäköintipaikka tai pysäkki. (Tieliikenneasetus 1982/182 § 45.)

2.3.4 Muut

Muita linja-autojen pysäköintiin liittyviä liikenteen ohjauksen keinoja ovat muun muassa linja-autopysäkkiin liittyvät liikennemerkkit ja tiemerkinntät.

Linja-autopysäkki osoitetaan merkeillä 531 ja 532. Ensimmäinen tarkoittaa paikallisliikenteen pysäkkiä, ja jälkimmäinen kaukoliikenteen pysäkkiä. Pikavuorolinjan pysäkki osoitetaan merkillä 532 ja lisäkilvellä. (Tieliikenneasetus 1982/182 § 19.)

”Muuta ajoneuvoa kuin linja-autoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä tiemerkinntöin osoitetulla matkalla merkin kummallekaan puolelle tai, jos merkintää ei ole, 12 metriä lähemmäksi merkkiä.” Linja-autopysäkin alueella saa kuitenkin pysäyttää ajoneuvon siihen nousemista tai siitä poistumista varten jos se on mahdollista tehdä linja-autoliikennettä estämättä. (Tieliikenneasetus 1982/182 § 19)

Kun linja-auton pysäkki rajoittuu reunakiveen, tulee sen reunakiven ylä- ja sivupintoihin tehdä pysäkkialueen osoittamiseksi keltainen reunamerkinntä. Mikäli pysäkkialue ulottuu 12 metriä pysäkin merkistä molempiin suuntiin, voidaan merkintä jättää tekemättä. (Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 1982/203 § 37.)

On mahdollista luoda myös erityisiä matkailuliikenteelle tarkoitettuja matkailupysäkkejä joille on mahdollista pysäköidä linja-auto lyhytaikaisesti. Matkailupysäkki toteutetaan lisäämällä paikallisliikenteen pysäkkimerkin alle tekstillinen lisäkilpi ”Matkailuliikenne” ja toinen lisäkilpi osoittamaan sallittu pysäköinti-aika. (Kuntaliitto 2012, 96-97.)

Lisäkilpeä 832 voidaan käyttää kun halutaan osoittaa että jokin kieltoa, rajoitusta tai ohjetta osoittava liikennemerkki koskee vain linja-autoja (Tieliikenneasetus 1982/182 § 21).

2.4 Lahden seudun rakennusjärjestys

Lahden seudun rakennuslautakunta ja rakennusvalvonta aloittivat toimintansa 1.1.2009. Ne ovat Lahden kaupungin, Nastolan ja Kärkölän kuntien yhteisiä. Seudun yhteinen rakennusjärjestys korvaa Lahden kaupungin, Nastolan ja Kärkölän kuntien aiemmat omat rakennusjärjestykset. Rakennusjärjestys astui voimaan Lahdessa 1.5.2013. (Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä 2013, 7 ja 57.)

Rakennusjärjestyksen tarkoituksena on antaa tarpeellisia määräyksiä paikallisiin oloihin koskien muun muassa rakentamista ja hyvän elinympäristön toteutumista. (Maankäyttö- ja rakennuslaki 1999/132 § 14).

Lahden seudun rakennusjärjestyksessä kielletään tien tai kadun osan käyttäminen linja- ja kuorma-autojen sekä työkoneiden säilytykseen (Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä 2013, 49).

Autopaikoista rakennusjärjestyksessä määrätään seuraavasti: ”Paikat on järjestettävä istutuksien, katosten tai muiden keinojen avulla siten, ettei muodostu suuria yhtenäisiä paikoituskenttiä” (Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä 2013, 9).

2.5 Lahden kaupungin linjaukset

Lahden liikennepoliittiset linjaukset perustuvat kaupungin strategiaan ja niistä päättää kaupunginvaltuusto. Linjausten tarkoituksena on täsmentää ja havainnollistaa strategiaa. Ne ohjaavat monissa liikennejärjestelmän suunnitteluun liittyvissä asioissa. Liikennepoliittisten linjausten keskeisin linjaus kuuluu seuraavanlaisesti: ”missä liikenne ruuhkautuu tai eri tavoin liikkuvien edut ovat muutoin ristiriidassa keskenään, etusijalle laitetaan kestävätkä liikkumismuodot: kävely, pyöräily ja joukkoliikenne” (Lahden kaupunki 2013, 1.)

Lahden keskustan pysäköintipoliittikka laadittiin ensimmäisen kerran vuonna 2014, ja sen tarkoituksena oli koota yhteen aiemmat päätökset, sekä tehdä uusia linjauksia eri osa-alueista. Pysäköintipoliittikka ei ota

kantaa yksityiskohtaisiin asioihin kuten pysäköintimaksuihin tai pysäköintialueiden rajauksiin. Pysäköintipolitiikan pohjan muodostavat yksittäisten päätösten lisäksi Lahden liikennepoliittiset linjaukset, Lahden keskustan liikenneselvitys, Lahden kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma, sekä kaupungin strategia. (Lahden kaupunki 2014, 3.)

Pysäköintipolitiikassa keskustapysäköinnin pääperiaatteiksi todetaan keskustan toimintaa edesauttavien ratkaisujen tärkeys. Matkailu on tässä yhteydessä mainittu keskustan toiminnaksi. Lisäksi periaatteissa todetaan että laajat pysäköintikentät eivät kuulu kaupunkikeskustaan. Kaupungin intressiksi todetaan keskustan elävyyden tukeminen ja siellä liikkuville ihmisille, kuten turisteille, pysäköintipaikkojen tarjoaminen. Keskustapysäköinnin suunnittelun lähtökohdiksi määritellään kaksi periaatetta: Kadunvarsien varaaminen lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin ja pysäköintipaikkojen tehokas vuorottaiskäyttö. (Lahden kaupunki 2014, 12-14.)

Pysäköintipolitiikassa on lisäksi käsitelty pysäköinnin erityistapauksia, eli esimerkiksi jakeluautojen ja torikauppaiden autojen pysäköintiä. Linja-autojen pysäköintiin ei pysäköintipolitiikassa kuitenkaan ole otettu kantaa. Tapahtumapysäköinnin osalta pysäköintipolitiikassa todetaan että suurten tapahtumien massapysäköinti tapahtuu keskustan ulkopuolella erityisillä etäpysäköintialueilla, joissa panostetaan hyvään opastukseen ja liityntäkuljetuksiin. (Lahden kaupunki 2014, 35-37.)

2.6 Pysäköintialueiden suunnittelu ja mitoitus

Rakennustiedon Pysäköintialueet-kortissa esitetään pysäköintialueiden suunnittelu- ja mitoitusnäkökohtia. Kortissa todetaan, että linja- ja kuorma-autojen pysäköintialueet suunnitellaan käytettävän kaluston ja alueen toiminnan mukaan. Linja-autojen pituutena käytetään mitoituksessa 15:ta metriä ja leveytenä yleisesti ajoneuvoista 2,6:ta metriä. Linja-autojen pysäköintialueet tulisi järjestää läpiajettavien autopaikkarivein. Uusia asuntoalueita kaavoitettaessa suositellaan kuorma- ja linja-autojen pysäköintiä varten vähintään yksi pysäköintipaikka jokaista 5 000 – 10 000 kerrosneliometriä kohden. (RT 98-11235 Pysäköintialueet, 7-8.)

Kortissa on esitetty mitoitusarvot pysäköintipaikkojen vaatimalle tilalle eri pituisille ajoneuvoille. Mitoitusarvot on ilmoitettu paikoille jotka on sijoitettu riviin. Mikäli paikat halutaan sijoittaa viistoon, on niitä varten ilmoitettu omat mitoitusarvot eri pysäköintikulmille. Lisäksi ajoradan suuntaisia paikkoja eli kadunvarsipysäköintiä varten on ilmoitettu omat mitoitusarvot. Kadunvarsipaikat tulee sijoittaa siten, että kahden peräkkäisen paikan edessä ja takana on tilaa 15,5 metriä, kun paikat on tarkoitettu linja-autoille. Mikäli kadun varrelle halutaan tehdä yksittäisiä paikkoja linja-autoille, tulee niiden välissä olla aina sama 15,5:n metrin tila. (RT 98-11235 Pysäköintialueet, 8.)

3 LINJA-AUTOJEN PYSÄKÖINTI

Linja-autojen pysäköinnillä on erilaisia tarkoituksia ja tarpeita riippuen siitä onko kyseessä paikallis- tai seutuliikenteen vaiko tilausajoliikenteen linja-auto. Työssä käsitellään pääosin vain näitä kahta päätyyppiä sillä kaukoliikenteen pysäköintitarve poikkeaa edellämäinuituista merkittävästi luonteeltaan eikä ole työn kannalta oleellinen.

Työssä pyritään perehtymään linja-autopysäköintiin ja eri tahojen näkökantoihin siitä. Työn kannalta oleellisia tahoja ovat muun muassa alueen liikennöitsijät ja eri verrokkikaupungit. Tahojen näkökantojen selvittämiseksi suoritettiin sähköposti- ja puhelinhaastatteluja.

3.1 Alueen liikennöitsijät ja Linja-autoliitto

Liikennöitsijöillä on usein paras käsitys pysäköinnin toimivuudesta käytännössä, joten oli luonnollista selvittää heidän mielipiteitään aiheesta. Lahden seudulla toimivista liikennöitsijöistä merkittävimpiä ovat Koiviston auto, Lehtimäen liikenne, Reissu Ruoti ja Pekolan liikenne, jotka valittiin haastateltaviksi. Liikennöitsijöitä haastateltiin joko sähköpostitse tai puhelimitse. Haastattelujen tarkoituksena oli muun muassa saada tietoa linja-autojen pysäköintitarpeesta. Lisäksi haastattelujen avulla pyrittiin selvittämään mahdollisia ongelmakohtia nykyisissä pysäköintijärjestelyissä ja toiveita tulevien järjestelyjen osalta. Haastattelu oli jaettu kahteen neljän kysymyksen osioon, joista ensimmäinen keskittyi paikallis- ja seutuliikenteen pysäköintiin ja jälkimmäinen tilausajoliikenteen pysäköintiin.

3.1.1 Koiviston auto

Koiviston auton edustaja haastattelussa oli toimitusjohtaja Mikko Markkula. Markkula kertoo että Koiviston auton linja-autojen osalta suurin pysäköintitarve syntyy taukopysäköinnistä, joka alkaa arkisin aamuruuhkan jälkeen eli noin kello 8:30. Pysäköityjen linja-autojen määrä on heidän osaltaan yleensä noin 8-10 kappaletta. Suurin tarve pysäköinnille päättyy noin kello 13 kun iltapäivän ruuhkavuorot käynnistyvät. Pysäköintitarve kestää kokonaisuudessaan noin klo 21-22 asti. (Markkula 2018.)

Nykytilanne pysäköintijärjestelyissä on ollut Markkulan mukaan Koiviston autolle riittävä. Tulevaisuutta ajatellen Markkulan mielestä pysäköinnin tulisi olla keskustan liepeillä, sillä ajaminen kauemmaksi pysäköintiä varten vie kuljettajien työaikaa merkittävästi kun he joutuvat ajamaan ensin paikkojen luokse ja siirtymään sitten takaisin taukotiiloihin torille. Lisäksi Markkulan toive on että linja-autojen vaatimaan tilaan kiinnitettäisiin

yleisellä tasolla enemmän huomiota kaupungin liikennesuunnittelussa. (Markkula 2018.)

3.1.2 Lehtimäen liikenne

Lehtimäen liikenteen edustaja haastattelussa oli toimitusjohtaja Mikko Lehtimäki. Lehtimäki kertoo että Lehtimäen liikenteen linja-autojen pysäköintitarve on suurimmillaan klo 9-13 välisenä aikana, jolloin pysäköityjen linja-autojen määrä on noin 6-8 kappaletta. Iltapäivän jälkeen pysäköintitarve on noin 1-3:lle linja-autolle. Osa Lehtimäen liikenteen linja-autoista pysäköi naapurikuntien alueella. Pysäköinnin syynä on yleensä lyhytaikainen kuljettajan vaihdosta johtuva pysäköinti. (Lehtimäki 2018.)

Lehtimäki toteaa että nykyinen tilapäinen pysäköintikenttä täyttyy toisinaan ja että nykytilanne on juuri ja juuri riittävä. Linja-autojen pysäköinnin siirtäminen kauemmaksi taukotiloista aiheuttaa Lehtimäen mielestä huolta, jos kuljettajat joutuvat siirtymään pidempiä matkoja jalkaisin vaihtorahojen kanssa. Lehtimäki toteaa, että taukoajkojen suunnittelulla voidaan vaikuttaa pysäköintitarpeeseen. Hänen mielestään toimivalla taukopaikalla palvelut ovat tärkeitä. (Lehtimäki 2018.)

Lehtimäki kertoo että Lehtimäen liikenteen tilausajot suuntautuvat Lahdessa erityisesti Kaupunginteatterille ja Sibeliustalolle, jolloin linja-autoja voi olla ajossa useita. Yhden linja-auton tilausajoja suuntautuu myös erilaisiin urheilukohteisiin kuten jäähallille tai Kisapuistoon. Lehtimäki toteaa että Marolankadun pysäkki on pieni ja että Lahdessa ei ole sopivaa tilausajojen lähtöpaikkaa jos matkalle tarvitaan 5 tai useampia linja-autoja samanaikaisesti. (Lehtimäki 2018.)

3.1.3 Reissu Ruoti

Reissu Ruodin edustaja haastattelussa oli toimitusjohtaja Juho Ruoti. Ruoti kertoo että pysäköintitarve on heidän osaltaan noin 10 paikkaa. Marolankadun pysäkki ja matkakeskus olisivat Ruodin mielestä riittäviä heidän tilausajojensa tarpeisiin jos väärinpysäköintiä paikallisliikenteen linja-autojen toimesta ei tapahtuisi. Ruoti kertoo, että suuri yleinen ongelma linja-autojen pysäköintijärjestelyjen osalta on paikallisliikenteen ja muiden linja-autojen väärinpysäköinti turistipysäkeille. Hän kertoo että asiasta on annettu palautetta mutta toimenpiteitä ei ole tapahtunut ja toivoo että pysäköinninvalvonta puuttuisi asiaan. (Ruoti 2018.)

3.1.4 Pekolan liikenne

Pekolan liikenteen edustaja haastattelussa oli aluejohtaja Ari Jansson. Jansson kertoo että suurin osa Pekolan Liikenteen tilausajoista on ajoa Lahden sisällä. Ajot ovat suurimmaksi osaksi koululaisten kuljettamista kouluista eri kohteisiin, joita ovat muun muassa Sibeliustalo, Konserttitalo,

Urheilukeskus ja eri uimahallit. Monet tilausajot lähtevät torilla olevalta Marolankadun turistipysäkiltä. (Jansson 2018.)

3.1.5 Linja-autoliitto

Linja-autoliiton edustaja haastattelussa oli Sisä- ja Kaakkois-Suomen aluepäällikkö Tuomo Kojo. Kojo kertoo että Linja-autoliiton toiveena olisi, että kaupungissa linja-autojen pysäköintijärjestelyt olisi toteutettu siten, että linja-autoille olisi järjestetty riittävästi paikkoja melko läheltä kohteita. Tällöin linja-autoliikenteestä aiheutuvat haitat olisi minimoitu. Kojo mainitsee myös että Linja-autoliitto toivoo selkeää tiedotusta pysäköintipaikoista ja niiden sijainneista. Kojon mukaan yöpymistä varten tarvitaan myös paikkoja, mutta ne voivat olla hieman kauempana kuin muut paikat. (Kojo 2018.)

Kojo toteaa että Lahdessa on 5-10 tärkeää matkailukohdetta, joita ovat muun muassa Urheilukeskus, Sibeliustalo, Kaupunginteatteri, Radiomäki ja useat urheilupaikat. Merkittävä osa kaupungin keskustaan saapuvista tilausajoista suuntautuu näihin kohteisiin. Kojo kertoo, että hänen mielestään nykyinen tilapäinen kenttä on tällä hetkellä riittävä. (Kojo 2018.)

Kojo mainitsee, että ulkomailla linja-autojen pysäköinti on usein maksullista mutta Suomessa se ei ole ollut tapana, muutamia yksityisalueita kuten Helsingin Messukeskusta lukuun ottamatta. (Kojo 2018.)

3.1.6 Bussi-Manninen

Työtä varten haastateltiin myös Linja-autoliiton matkailuliikennetyöryhmään kuuluvaa Anssi Mannista, joka on toinen Bussi-Manninen Oy:n yrittäjistä. Manninen kertoo, että hyvin toteutetussa pysäköintiratkaisussa linja-autot on erotettu muusta liikenteestä. Tällöin matkustajien on mahdollista poistua linja-autosta turvallisesti, kun ei ole välitöntä vaaraa joutua auto- tai polkupyöräliikenteen sekaan. Manninen huomauttaa, että tilausajoliikenteessä matkustavat henkilöt ovat usein iäkkäitä, lapsia tai mahdollisesti päihtyneitä, jolloin heidän turvallisuuteensa tulee kiinnittää erityistä huomiota, kun heidän havainnointikykynsä muuta liikennettä kohtaan on heikentynyt. (Manninen 2018.)

Manninen kertoo, että sellaisia ratkaisuja, joissa linja-autot joutuvat peruuttamaan, tulisi välttää, sillä huonon näkyvyyden takia lähellä olevien jalankulkijoiden ja matkustajien riski jäädä linja-auton alle on merkittävä. Pysäköintialueella liikkuvien tai sille saapuvien tai sieltä lähtevien linja-autojen liikkuminen tulisi järjestää myös siten, että niiden reitit eivät risteäisi jalankulku- ja pyöräliikenteen kanssa. Liikenteenohjaukseen ja

pysäköinninvalvontaan pysäköintialueilla tulisi myös kiinnittää huomiota, jotta väärinpysäköintiä muun muassa henkilö- ja matkailuautojen osalta ei tapahtuisi. (Manninen 2018.)

Mannisen mielestä etukäteen saatavilla oleva tieto pysäköintipaikkojen määrästä ja sijainnista olisi erityisen tärkeää kuljettajille ja linja-autoyrityksille. Paikkojen etsiminen tuottaa ylimääräistä liikennettä ja päästöjä. Tieto paikoista lisäisi erityisesti kuljettajan turvallisuudentunnetta kun hänen ei tarvitsisi matkan aikana miettiä että mihin linja-auton voisi pysäköidä niin, että matkustajien on turvallista poistua siitä. (Manninen 2018.)

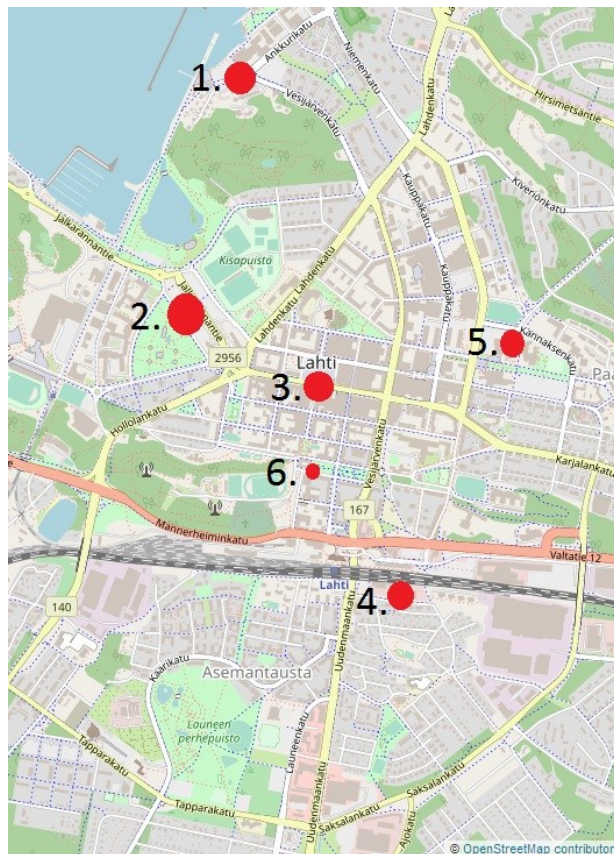
Manninen toteaa, että tapahtumien yhteydessä olisi tärkeää, että linja-auton saisi pysäytettyä samaan paikkaan tapahtumaan saavuttaessa ja sieltä poistuttaessa, sillä matkustajille on ilmoitettava jo tapahtumaan saavuttaessa, että mistä paluukyyti lähtee. Tämä lisäisi matkustajien turvallisuutta, sillä heidän ei tarvitsisi etsiä linja-auton lähtöpaikkaa mahdollisesti vilkkaan liikenteen seassa tuntemattomassa ympäristössä. Kaikista paras tilanne Mannisen mukaan olisi, että linja-auto voisi olla koko tapahtuman ajan samassa paikassa, eikä sitä tarvitsisi pysäköidä eri paikkaan tapahtuman ajaksi. (Manninen 2018.)

Manninen kertoo että Bussi-Manninen Oy:n tilausajaja suuntautuu vähän Lahteen, lähinnä Kaupunginteatterille, Sibeliustalolle, Messu- ja Urheilukeskukseen. Mannisen mielestä Lahdessa isojen tapahtumien osalta pysäköinnissä ei ole ollut ongelmia. (Manninen 2018.)

3.2 Nykytilanne Lahdessa

Tämänhetkisessä tilanteessa suurin osa linja-autojen pysäköintipaikoista on keskittynyt vanhan linja-autoaseman ympäristöön, väliaikaiselle pysäköintikentälle (kuva 1). Torin ympäristössä on muutama paikka ja matkakeskuksella omat kaukoliikenteelle tarkoitettut paikkansa Moisionkadulla. Eri matkailukohteiden läheisyydessä on myös joitakin yksittäisiä paikkoja. Teatterilla on omat pysäköintipaikkansa.

Tähän asti tilanne Lahden linja-autopysäköinnin osalta on ollut erinomainen, ja niin kauan kun väliaikainen kenttä on käytössä nykyisessä muodossaan tilanne pysyy hyvänä. Kokonaispaikkamäärää ei tarvitse kasvattaa ja sitä voi ehkä jopa vähentää muutamalla paikalla ilman että linja-autojen pysäköintiin syntyy merkittäviä kapasiteettiongelmia.



1. Sibeliustalo ja satama: n. 5 kpl
2. Vanha linja-autoasema: 18-20 kpl
3. Tori: 4 kpl
4. Matkakeskus (Moisionkatu): 5 kpl
5. Kaupunginteatteri: 10 kpl
6. Puistokatu: 1 kpl

Kuva 1. Linja-autojen pysäköintipaikat Lahdessa keväällä 2018 (Pohjakartta: OpenStreetMap).

3.2.1 Vanhan linja-autoaseman alue

Linja-autoille tarkoitettu pysäköintialue sijaitti aluksi vanhan linja-autoaseman pysäköintialueella, josta se siirtyi väliaikaiselle kentälle toiselle puolelle Jalkarannantietä, kun Ranta-Kartanon alueen rakentaminen käynnistyi keväällä 2017 (kuva 2).

Väliaikaisella kentällä on kokoa noin 2250 neliometriä, joka riittää hyvin noin 18 linja-auton pysäköintiä varten. Mikäli autot pysäköidään tiiviisti, mahtuu niitä silloin noin 20 kappaletta. Autot on pysäköity 90 asteen kulmassa tulosuuntaan nähden. Hiekkakentässä on jonkin verran epätasaisuuksia, joka voi haitata linja-autojen liikkumista. Kenttä on liikennemerkein merkitty pysäköintikieltoalueeksi, joka ei koske paikallisliikenteen linja-autoja.



Kuva 2. Linja-autojen pysäköintiin tarkoitettu väliaikainen kenttä Jalkarannantiellä.

Linja-autoaseman pysäköintialueella on ollut joulukuussa 2014 pysäköitynä 9 kaupunkiliikenteen linja-autoa ja 12 muuta linja-autoa (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala 2015a). Maanantaina 14.11.2016 klo 11:25 alueella on ollut pysäköitynä 13 linja-autoa (Tuomenoja 2017).

Väliaikaisella pysäköintikentällä on ollut 13.4.2018 klo 10 pysäköitynä 11 linja-autoa ja yksi perävaunu. 20.4 klo 10:30 kentällä oli pysäköitynä 13 linja-autoa.

Jalkarannantie suljetaan autoliikenteeltä vuoden 2018 loppukesän jälkeen, jolloin ajoyhteys väliaikaiselle kentälle katkeaa. Alueelta häviää 20 paikkaa. (Jakonen 2018.)

3.2.2 Tori

Torin ympäristössä on muutamia paikkoja linja-autojen pysäköintiä varten, jotka sijaitsevat Vapaudenkadulla, Kirkkokadulla ja Marolankadulla.

Vapaudenkadulla on kaksi paikkaa, jotka on sallittu lisäksi vain paikallisliikenteen linja-autoille (kuva 3).



Kuva 3. Vapaudenkadun pysäköintipaikat paikallisliikenteen linja-autoille.

Kirkkokadulla on yksi paikka Ristinkirkon edessä (kuva 4).



Kuva 4. Kirkkokadun pysäköintipaikka linja-autoille.

Marolankadulla on yksi paikka turistiautoille, jossa on 30 minuutin aikarajoitus (kuva 5).



Kuva 5. Marolankadun pysäköintipaikka turistiautoille.

Vapaudenkadun paikkojen sijainti on todella hyvä, sillä kuljettajien henkilöstötilat ovat lähellä. Kirkkokadun paikan mäkinen sijainti voi tuottaa talvella haasteita. (Tuomenoja 2017.)

3.2.3 Matkakeskus

Vanhan linja-autoaseman toiminnot siirtyivät matkakeskukselle vuonna 2016. Matkakeskuksen terminaali-alueella ei ole varsinaisia pysäköintipaikkoja linja-autoille (kuva 6).



Kuva 6. Lahden matkakeskuksen terminaali-alue.

Lähellä matkakeskusta sijaitsevalle Moisionkatu 4 A:n pihalle on kuitenkin järjestetty tilaa 5:n linja-auton pysäköintiin (kuva 7). Kyseinen alue sijaitsee radan toisella puolella matkakeskuksesta katsottuna.



Kuva 7. Moisionkadun pihalla sijaitsevat linja-autojen pysäköintipaikat.

Kuljettajat ovat antaneet matkakeskukselle kritiikkiä puuttuvista pysäköintipaikoista ja sosiaalitulojen vaatimattomuudesta. Rahtialueen käyttö taukopysäköintiin häiritsee alueella työskentelyä. Valtaosa

kuljettajista tarvitsisi lisää tilaa pysäköintiin tauon ajaksi. (Tuomenoja 2017.)

3.2.4 Sibeliustalo ja satama

Sibeliustalon ja sataman ympäristössä on muutamia paikkoja linja-autojen pysäköintiä varten. Monet paikoista on osoitettu turistiautoille.

Sibeliustalon viereisellä hiekkakentällä on liikennemerkkein osoitettu paikkoja linja- ja kuorma-autoille. Merkkien osoittamassa paikassa on tilaa ehkä yhden tai korkeintaan kahden linja-auton verran (kuva 8).



Kuva 8. Sibeliustalon viereisen hiekkakentän linja- ja kuorma-autojen pysäköintipaikat.

Sibeliustalon edessä on yksi linja-autojen pysäköintipaikka, joka on aikarajoitettu enintään 15 minuutin pysäköintiä varten (kuva 9). Pysäköintipaikka sijaitsee linja-autopysäkin ja taksien pysäköintiin varatun alueen välissä.



Kuva 9. Sibeliusin edessä sijaitseva linja-autojen pysäköintipaikka.

Sataman pysäköintialueen kohdalla on noin 3 pysäköintipaikkaa, jotka on lisäksi merkitty turisiautoja varten (kuva 10).



Kuva 10. Sataman pysäköintialueen kohdalla sijaitsevat turisiautojen pysäköintipaikat.

3.2.5 Muut

Aivan kaupungintalon vieressä, Puistokadulla on yksi linja-autojen pysäköintipaikka (kuva 11). Paikan läheisyydessä sijaitsee myös Radiomäki.



Kuva 11. Puistokadun pysäköintipaikka linja-autoille.

Lahden kaupunginteatterin pysäköintialueella on 10 paikkaa linja-autojen pysäköintiä varten (kuva 12).



Kuva 12. Lahden kaupunginteatterin pysäköintialueella sijaitsevat linja-autojen pysäköintipaikat.

3.3 Muissa kaupungeissa

Työtä varten lähdettiin selvittämään linja-autopysäköinnin tilannetta muissa kaupungeissa, painottuen verrokkikaupunkeihin jotka ovat samankokoisia tai hieman suurempia kuin Lahti. Lisäksi selvitykseen otettiin mukaan Helsinki ja Tukholma sillä niissä käytetyt ratkaisut oli todettu toimiviksi varsinkin tilausajoliikenteen osalta (Kojo 2018).

Selvitys toteutettiin sähköpostihaastatteluilla ja/tai tietoa keräämällä kaupunkien verkkosivuilta. Tarkoituksena oli saada tietoa paikkamääristä ja paikkojen sijainnista, sekä hyvistä ratkaisuista paikkojen toteuttamiseksi. Lisäksi pyrittiin saamaan tietoa mahdollisista ongelmista linja-autojen pysäköintiin liittyen, jotta niitä ei toistettaisi Lahdessa.

3.3.1 Jyväskylä

Jyväskylän kaupungin edustaja haastattelussa oli liikenteenohjausinsinööri Heikki Vikki. Vikki kertoo, että Jyväskylässä Ailakinkadulla oli aiemmin laajempi linja-autoille tarkoitettu pysäköintialue, mutta se jouduttiin poistamaan maankäytön muutosten takia viime vuonna. Ailakinkadun paikkoja pystyttiin kuitenkin osittain korvaamaan lisäämällä muutama paikka Yliopistonkadulle, mutta jotka kuitenkin joudutaan poistamaan noin vuonna 2020 katusaneerauksen yhteydessä. Harjukadun ja Lyseonkadun paikkojen tulevaisuus myös on avoinna maankäytön muutosten vuoksi. Vikin mukaan kaupungille on tullut muutamia yksittäisiä palautteita pakokaasu- tai meluhaittojen vuoksi, mutta muuten paikoista ei ole ollut suurempaa haittaa. Vikki toteaa että paikkamäärän lisääminen ei ainakaan ole todennäköistä keskustan tuntumassa. (Vikki 2018.)

Jyväskylän keskustan alueella on kuudessa eri paikassa vain linja-autoille sallittua pysäköintiä. Pysäköinti on toteutettu kiekkopysäköintinä. (Jyväskylän keskustan liikennekartta n.d.)

Vikin mukaan osa linja-autoille tarkoitetuista pysäköintipaikoista on merkitty arkisin vain paikallisliikenteen käyttöön. Vikki kertoo myös että liikennekartan alueen ulkopuolella muun muassa Sepänkadun kampuksen pihalla on myös paikkoja linja-autojen pysäköintiä varten. (Vikki 2018.)

Google Maps:in (2018) ilmakuvaista voidaan mittaamalla karkeasti arvioida paikkojen määrää, käyttäen lähtötietona Jyväskylän liikennekarttaa. Arvion pohjalta Jyväskylän keskustassa on seuraavanlaisesti paikkoja: Harjukatu (6 kpl), Lyseonkatu (2 kpl), Gummeruksenkatu (1 kpl), Vapaudenkatu (3 kpl), Satama (2 kpl), Yliopistonkatu (2 kpl), Sepänkadun kampus (3 kpl).

Yhteensä Jyväskylän keskustan alueella on siis noin 19 paikkaa linja-autojen pysäköintiä varten. Ailakinkadun vanhalla pysäköintialueella oli

noin 15 paikkaa, joiden tilalle tuli 2 paikkaa Yliopistonkadulle, josta poistettiin kadunvarsipysäköintiä. Kaikki edellämainitut paikat sijaitsevat alle kilometrin etäisyydellä Jyväskylän keskustasta. Kaikki paikat ovat kadunvarsipaikkoja, sataman paikkoja lukuun ottamatta. Suurin osa paikoista on merkitty pysäköintipaikan merkillä 521, jossa on lisäkilpinä 832 (linja-auto) ja 856 b eli pysäköintikiekon käyttövelvollisuus.

Yhteenvedona linja-autojen pysäköinnistä Vikki toteaa, että paikallisliikenteelle varattujen pysäköintipaikkojen järjestämisestä on etua kaupungille kun liikennöinnin kustannukset pienenevät siirtoajon vähentymisen myötä. Lisäksi paikallisliikenteen järjestäminen helpottuu. (Vikki 2018.)

3.3.2 Kuopio

Kuopion kaupungin osalta haastatteluun vastasivat sekä joukkoliikenneinsinööri Tero Myyryläinen, että suunnitteluinsinööri Jouko Häyrinen.

Kuopion keskustassa olevat pysäköintipaikat sijaitsevat Maljalahdenkadulla ja Musiikkikeskuksen luona eli Maria Jotunin kadun varressa olevalla pysäköintialueella. Maljalahdenkadulla on tilaa noin 5-6 autolle ja se sijaitsee aivan joukkoliikenteen solmupisteen vieressä, joka on torin laidalla. Musiikkikeskuksen pysäköintialueella on tilaa noin 10 autolle, ja sieltä on torille matkaa noin 500 metriä. Linja-autoasemalla on lisää paikkoja, joita käyttävät lähinnä seutu- ja kaukoliikenteen linja-autot. (Myyryläinen 2018.)

Nykyiset pysäköintijärjestelyt ovat ilmeisesti toimineet hyvin, sillä ainakaan liikennöitsijöiltä ei ole tullut negatiivista palautetta. Jatkossa Musiikkikeskuksen pysäköintipaikat poistuvat käytöstä, kun keskustan aluetta täydennysrakennetaan. Maljalahdenkadun yrittäjät ovat antaneet palautetta, että kadunvarteen pysäköidyt linja-autot vaikuttavat negatiivisesti heidän liikkeidensä näkyvyyteen. Tämän seurauksena myös Maljalahdenkadun paikat saattavat poistua. Korvaavia paikkoja on pyritty etsimään, jotta liikennöitsijän ei tarvitsisi ajaa autoja varikolle muutaman kilometrin päähän, mutta sopivaa tilaa ei keskustassa juuri ole. (Myyryläinen 2018.)

Linja-autojen pysäköintipaikat Kuopiossa jakautuvat siten, että linja-autoasemalla on 13 paikkaa, Maljalahdenkadulla viisi paikallisliikenteen ajantasauspaikkaa ja kaksi turistibussipaikkaa. Matkustajasatamassa (Kauppakadulla) on neljä paikkaa turistibusseille ja Musiikkikeskuksen pysäköintialueella 14 paikkaa. Keskusta-alueen ulkopuolella ei ole kaupungin merkitsemiä linja-autopaikkoja. (Häyrinen 2018.)

Kuopion linja-autoaseman paikkojen tilanne on epäselvä, sillä alueelle aletaan rakentamaan uutta matkakeskusta. Kaupungille on tullut

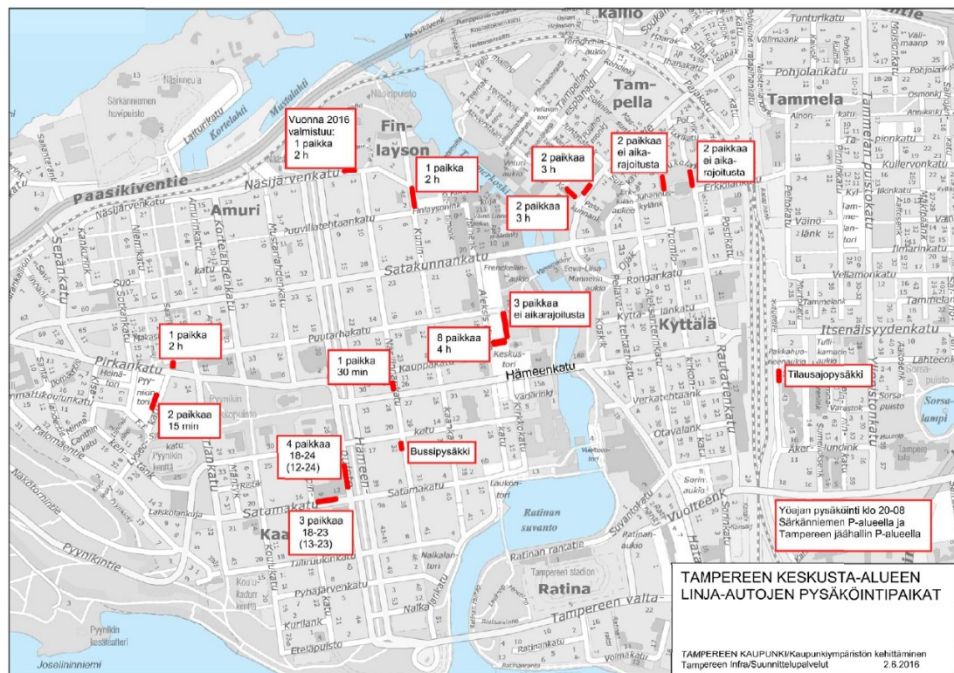
satunnaisia palautteita paikkojen lisäämisestä, sillä varsinkin kesäaikaan lisäpaikoille olisi tarvetta, kun turistibusseja liikkuu kaupungissa. Kaupunki ei kuitenkaan ole suunnitellut paikkojen määrän kasvattamista. Keskustassa ei nimittäin ole käytännössä enää tilaa lisäpaikoille. (Häyrinen 2018.)

3.3.3 Tampere

Tampereen osalta haastatteluun ei saatu vastausta, mutta kaupungin verkkosivuilta löytyi melko kattavasti tietoa linja-autojen pysäköinnistä kaupungissa.

Tampereella pysäköintipaikat linja-autoille on osoitettu joko merkkiyhdistelmällä 521/832 tai 372/871 (Sallittu linja-autoille). Tarvittaessa merkkien yhteydessä voidaan käyttää lisäkilpiä voimassaoloajan ja aikarajoituksen merkitsemiseen. (Tampereen kaupunki 2016a.)

Tampereen keskusta-alueella on vajaat 30 paikkaa linja-autojen pysäköintiä varten (kuva 13). Kaikki paikat sijaitsevat alle kilometrin etäisyydellä ydinkeskustasta. Paikoista 7 on aikarajoittamattomia, ja rajoitettujen paikkojen yleisin rajoitus on 2-3 tuntia. Muutama paikka on tarkoitettu vain lyhytaikaista pysäköintiä varten. Keskustan lounaispuolella olevat 7 paikkaa ovat käytettävissä vain ilta-aikaan arkisin. Yöajan pysäköinti on järjestetty klo 20-08 välisenä aikana Särkänniemen ja Tampereen jäähallin pysäköintialueilla. (Tampereen kaupunki 2016b.)



Kuva 13. Tampereen keskusta-alueen linja-autojen pysäköintipaikat (Tampereen kaupunki).

Google Maps:in (2018) ilmakuvasta näkyy että Hakametsän jäähallin kentällä on noin 12 ruutua linja-autoille. Särkänniemessä näyttää olevan muutama paikka linja-autoille. Särkänniemestä on keskustaan matkaa reilu kilometri ja jäähallilta reilut 3 kilometriä. Kaupungin keskustan paikat ovat suurimmaksi osaksi kadunvarsipaikkoja, mutta muun muassa Keskustorin vieressä sijaitsevat paikat ovat varsinaisella pysäköintialueella. Hämeenpuiston paikat ovat siinä mielessä poikkeuksellisia, että ne ovat ilmeisesti arkisin tavallisen maksullisen pysäköinnin käytössä klo 8 – 18 ja vain linja-autojen käytössä iltaisin klo 18 - 24. Syy näihin rajoituksiin lienee vieressä sijaitseva teatteri.

Tampereen pysäköintipolitiikka ottaa kantaa jonkin verran linja-autojen pysäköintiin ja sen järjestämiseen. Siinä todetaan muun muassa että tilausajoliikenteen pysäköinnin järjestäminen on keskeinen haaste ja että se vaatii toimia. Pysäköintipolitiikan mukaan Tampereella ei järjestetä linja-autopaikkoja asumisen korttelialueille, ja että keskustaan niitä varataan sopiviin paikkoihin muiden pysäköintitoimenpiteiden yhteydessä. (Tampereen kaupunki 2016c, 16 & 29.)

Pysäköintipolitiikan toimenpideoiossa taksien ja tilausliikenteen pysäköinnin osalta todetaan, että niiden pysäköintitarpeet selvitetään ja tehdään paikkojen sijoittelusuunnitelma, sekä tarkistetaan nykyiset pysäköintipaikat. Tapahtumapaikoista todetaan, että ne vaativat hyviä ratkaisuja tilausliikenteen matkustajien jättöön ja noutoon, joissa erityistä huomiota on kiinnitettävä liikenteen sujumiseen. (Tampereen kaupunki 2016c, 32.)

3.3.4 Turku

Turun kaupungin edustajana haastattelussa toimi liikennesuunnitteluteknikko Kimmo Knaapi. Knaapin mukaan nykyiset järjestelyt ovat toimineet kohtuullisen hyvin. Suurimmat ongelmat pysäköinnissä ilmenevät silloin kun kesäajan paikat tulevat käyttöön, sillä tällöin esiintyy paikkojen väärinkäyttöä, kun muut ajoneuvot alkavat myös käyttää niitä. Kaupunki pyrkii lisäämään pysäköintipaikkoja aina tarpeen mukaan, mutta se on varsinkin keskustan alueella haasteellista vanhasta kaupunkirakenteesta johtuen. Liikennöitsijöiltä tulee ajoittain pyyntöjä paikkojen lisäämiseksi. (Knaapi 2018.)

Turussa sijaitsevat linja-autojen pysäköintipaikat ovat sijoittuneet kahteen eri paikkaan, keskustan ja sataman ympäristöön. Paikkoja on järjestetty useisiin eri tarkoituksiin. Yleisten linja-autopaikkojen lisäksi on olemassa erityisiä paikkoja kiertoajeluille, kirjastoautoille, paikallisliikenteen linja-autoille ja tilausajolinja-autoille. Lisäksi tilausajoja varten on vielä ylimääräisiä paikkoja, jotka ovat käytössä vain kesäaikaan. (Turun kaupunki 2015.)

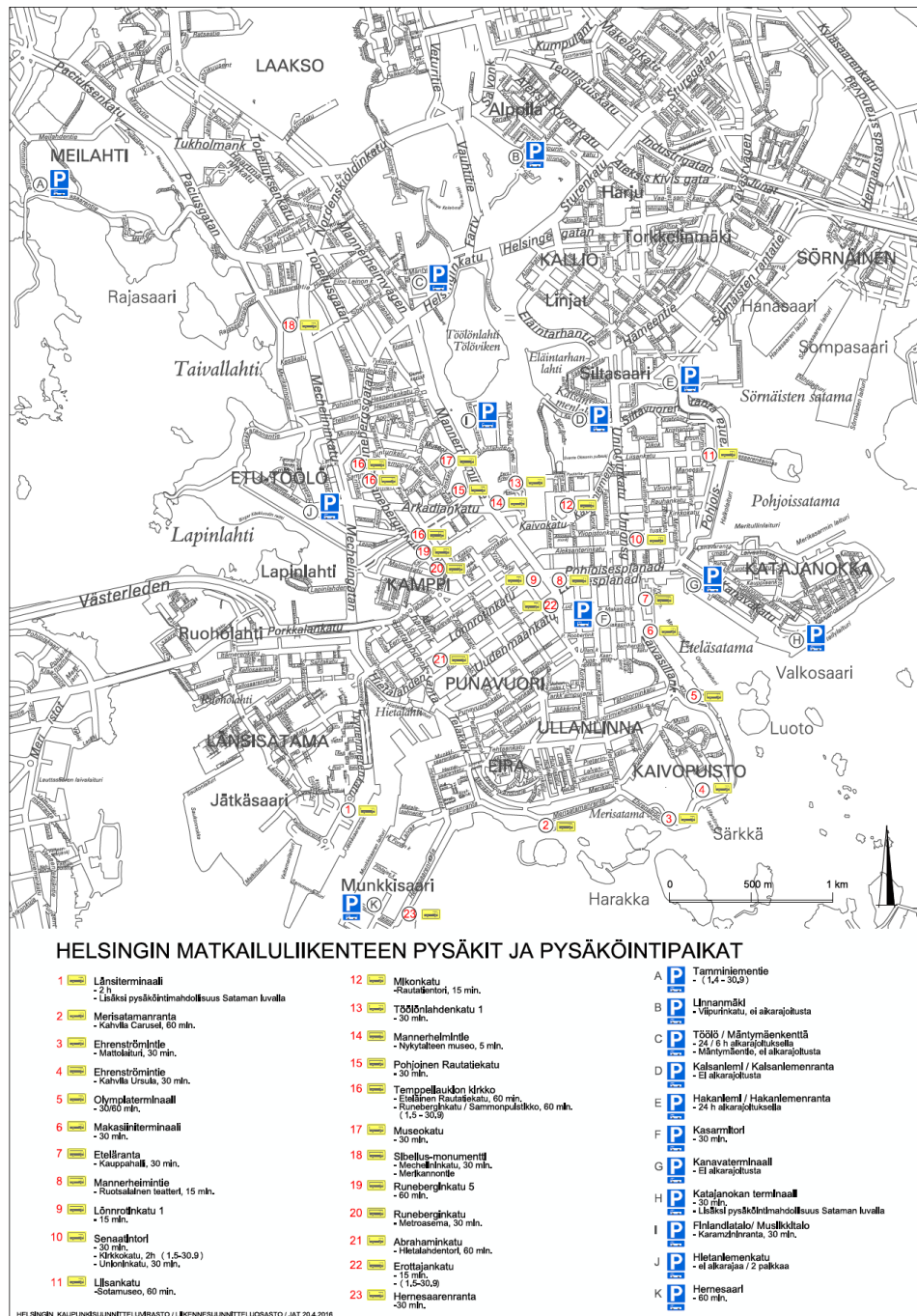
Paikkamäärä on jakautunut keskustan ja sataman välillä siten, että sataman ympäristössä on 76 paikkaa ja keskustassa 45 paikkaa. Tästä tulee siis yhteensä tulokseksi yhteensä 121 paikkaa. Keskustan paikoista ympärivuotisessa käytössä on 30 kappaletta, ja kesäaikaan lisäksi 15 ylimääräistä paikkaa tilausajoliikenteelle. (Turun kaupunki 2015.)

Kaupungin kartassa paikkojen mitoitus on laskettu niin, että yhtä paikkaa kohden on noin 15 metrin tila, joka ei välttämättä riitä pisimpien linja-autojen liikkumista varten. Huomionarvoista on myös se, että monien kaupungin linja-autopaikkojen kohdalla reunakivi on maalattu keltaiseksi. Paikoista vain osa sisältää jonkinlaisen aikarajoituksen ja se on usein monia tunteja, eikä niissä vaadita pysäköintikiekon käyttöä. Keskustan paikat sijaitsevat alle kilometrin etäisyydellä Kauppatorista. (Google Maps 2018.)

3.3.5 Helsinki

Helsingissä on olemassa erityisiä matkailuliikenteen pysäkkejä ja pysäköintipaikkoja linja-autoille (kuva 14). Matkailuliikenteen pysäkit ovat pysäkkejä jotka on tarkoitettu matkailuliikenteelle, ja joille on mahdollista pysäköidä lyhyeksi aikaa. Pysäkit on merkitty merkin 531 lisäksi tekstillisellä lisäkilvellä (matkailuliikenne) ja aikarajoituksen ilmoittavalla lisäkilvellä. Ajat vaihtelevat 15 minuutista kahteen tuntiin, mutta yleisin rajoitus on 30 tai 60 minuuttia. Pysäkkejä on reilut 20 kappaletta. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2016).

Varsinaisia linja-autojen pysäköintialueita Helsingissä on 11 kappaletta ja niiden merkit vaihtelevat. Alueista osa on tarkoitettu vain matkailuliikenteen lyhytaikaiseen pysäköintiin ja muut linja-autojen yleiseen pysäköintiin ilman aikarajoitusta. Kartalle merkityt pysäköintialueet ovat hyvin erikokoisia, sillä osa niistä käsittää vain muutaman paikan kadun varresta ja osa on laajempia pysäköintikenttiä (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2016).



Kuva 14. Helsingin matkailuliikenteen pysäkit ja pysäköintipaikat (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

3.3.6 Tukholma

Tukholman kaupungin verkkosivuilla todetaan, että matkailuliikenne on tärkeää, jotta kaupunkiin saadaan turisteja ja jotta vierailijoille voidaan näyttää kaupungin nähtävyyksiä. Kaupungissa on olemassa matkailuliikennettä koskevia rajoituksia ympäristö- ja sujuvuussyistä. Rajoituksia on ajoneuvojen pituuteen, painoon ja päästöihin liittyen. Linja-autojen pysäköintipaikoilla on lisäksi osassa Tukholmaa otettu käyttöön pysäköintimaksu. (Tukholman kaupunki 2018.)

Tukholman keskustassa sijaitsevassa Cityterminalen linja-autoterminaalissa on mahdollisuus myös pysäköidä linja-autoja. Terminaali on kaupungin suurin, ja sinne mahtuu pysäköimään enimmillään 30 linja-autoa. Terminaalissa on kuljettajille järjestetty asianmukaiset taukotilat. Terminaalissa käy päivittäin noin 800 linja-autoa, joista suurin osa on kaukoliikennevuoroja. Monet tilausajot käyttävät myös terminaalia. Terminaali sijaitsee aivan ydinkeskustassa ja sen välittömässä läheisyydessä on myös paikallisen joukkoliikenteen solmupiste T-centralen, sekä Tukholman päärautatieasema. (Cityterminalen n.d.).

Trafiken.nu Stockholm-palvelu on Ruotsin liikenneviraston Trafikverket:in ja Tukholman kaupungin liikennetoimiston yhteistyössä toteuttama palvelu, joka kuuluu Trafik Stockholm-liikennekeskuksen alaisuuteen. Se sisältää runsaasti liikenneaiheista tietoa, kuten esimerkiksi tietoa Tukholmassa sijaitsevista linja-autojen pysäköintialueista. Palvelussa alueet on listattu karttapohjalle ja jokaisen alueen osalta kerrotaan muutamia oheistietoja, kuten kaupunginosa, katuosoite, pituus sekä mahdolliset rajoitukset pysäköintiin (kuva 15). Nopean tarkastelun perusteella kehätien sisäpuolella on olemassa noin 40 linja-autoille tarkoitettua pysäköintipaikkaa tai -aluetta, jotka ovat muutaman kilometrin sisällä Tukholman keskustasta. Ne ovat erikokoisia, joten niiden tarkkaa paikkamäärää on vaikea arvioida. (Trafik Stockholm n.d.)



Kuva 15. Kuvakaappaus trafik.nu-palvelusta (Trafik Stockholm).

4 HYVÄN LINJA-AUTOPYSÄKÖINNIN EDELLYTYKSET

Hyvin järjestetty linja-autojen pysäköinti on kaikkien kaupungissa liikkujien etu, sillä pysäköintipaikkojen etsiminen tuottaa lisää liikennettä joka heikentää liikenneturvallisuutta, liikenteen sujuvuutta ja lisää päästöjä.

Toimivat linja-autojen pysäköintijärjestelyt mahdollistavat myös paikallis- ja seutuliikenteen järjestämisen kustannustehokkaasti, sekä turvaavat tilausajoliikenteen toiminnan, joka puolestaan edistää matkailua kaupungissa.

4.1 Sijainti

Paikallis- ja seutuliikenteen pysäköinti edellyttää keskeistä sijaintia suhteessa joukkoliikenteen solmukohtiin ja tasauspysäkkeihin, sekä kuljettajien taukoihiin. Etäälle ajaminen pysäköintiä varten ja sieltä takaisin käveleminen taukoihiin vie kuljettajien työaika ja lisää ajokilometrejä ja sitä kautta liikennöinnin kustannuksia. Pitkät kävelymatkat lisäävät myös kuljettajien turvattomuuden tunnetta, kun he liikkuvat vaihtorahojen kanssa.

Tilausajoliikennettä ajatellen paras mahdollinen ratkaisu olisi, jos linja-auto voisi olla pysäköitynä kohteen lähellä. Tällöin matkustajien jättö, pysäköinti ja matkustajien nouto voisivat tapahtua samassa paikassa, joka helpottaa matkojen järjestämistä ja kuljettajan työtä. Kaupungista lähtevän tilausliikenteen lähtöpaikan tulisi olla yhtenäinen kokonaisuus. Yöpymistä varten järjestetyt pysäköintipaikat voivat olla hieman tavallisia paikkoja etäämmällä tilausliikenteen kohteista.

Pysäköintipaikat tulisi järjestää yhteen paikkaan, jotta turhaa ajoa paikan löytämistä varten ei syntyisi. Suurien pysäköintikenttien sijoittaminen keskustan lähelle ei kuitenkaan usein ole mahdollista. Mikäli varsinaisen pysäköintialueen toteuttaminen on mahdotonta, niin pysäköintipaikat tulisi silti sijoittaa keskitetysti jollekin alueelle.

Paikkojen käyttöasteen maksimoimiseksi niiden sijainnin tulisi olla sellainen, että se palvelisi mahdollisimman hyvin sekä paikallis- ja seutuliikenteen, että tilausajoliikenteen pysäköintiä. Tilausajoliikenne tarvitsee kuitenkin usein yksittäisiä pysäköintipaikkoja melko läheltä kohteita, joten niiden yhdistäminen muuhun linja-autopysäköintiin on haastellista. Kuitenkin esimerkiksi tilausajoliikenteen yöpysäköinti ja muu pidempiaikainen pysäköinti on melko helppo toteuttaa samalla alueella paikallis- ja seutuliikenteen arkipysäköinnin kanssa.

4.2 Tarkemmat suunnitteluperiaatteet

Linja-autojen pysäköinnin suunnittelun lähtökohtana tulisi olla sen erottaminen muusta liikenteestä. Mikäli pysäköintipaikkojen läheisyydessä liikkuu jalankulkijoita, tulisi varmistaa että linja-autojen ja jalankulkijoiden reitit risteävät mahdollisimman vähän. Varsinkin tällöin tilanteita joissa linja-auto joutuu peruuttamaan, tulee erityisesti välttää huonojen näkymien takia. Lähtökohtaisesti pysäköintipaikat tulisi siis toteuttaa niin, että ne ovat läpiajettavia.

Paikkojen tarkemmassa suunnittelussa on syytä käyttää mitoitusarvoja, jotka vastaavat haluttua käyttötarkoitusta. Pysäköintipaikat kannattaa lähtökohtaisesti toteuttaa telilinja-auton mittojen mukaan, jotta suuremmatkin linja-autot varmasti mahtuvat käyttämään paikkoja.

Yleisesti linja-autojen pysäköinnin suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota paikkojen mahdolliseen väärinkäyttöön ja sen minimoimiseen selkellä liikenteenohjauksella. Paikkojen pysäköintiajan rajoittaminen tulee kyseeseen lähinnä vain kaupungin keskustan matkailukohteiden lähellä sijaitsevilla pysäköintipaikoilla.

Mikäli pysäköintipaikat toteutetaan varsinaiselle pysäköintialueelle, tulee sen ajoyhteyteen katuverkolle kiinnittää erityistä huomiota turvallisuuteen liittyen.

Jos paikkoja suunnitellaan kadun varteen, tulee niitä lähtökohtaisesti sijoittaa enintään kaksi peräkkäin, jolloin linja-autoilla on tilaa liikkua pysäköintiruutuun ja sieltä pois turvallisesti. Kahden perättäisen paikan etu- ja takapuolella tulee olla siis tilaa yhden linja-auton verran. Yksittäisen paikan molemmin puolin tulee myös olla yhden linja-auton verran tilaa.

4.3 Tiedotus

Oleellinen osa pysäköinnin toimivuutta on tiedotus, joka korostuu varsinkin linja-autojen pysäköinnin kohdalla. Tiedotuksen avulla voidaan hyvin oleellisesti vähentää paikkojen etsimisestä johtuvaa turhaa ajoa, kun kuljettaja voi selvittää ennen pysäköintiä vapaan paikan sijainnin.

Tiedotus tulisi toteuttaa lähtökohtaisesti kaupungin internet-sivuille lisättävällä pysäköintikartalla, jota voisi lisäksi lähettää alueen liikennöitsijöille ja muille oleellisille tahoille kuten esimerkiksi Tilausajokuljettajat ry:lle. Kartasta tulisi vähintään käydä ilmi paikkojen sijainti ja niiden määrä, sekä mahdolliset aikarajoitukset. Yöpysäköintiin varatut paikat tulisi lisäksi merkitä erikseen.

4.4 Muut

Muita huomionarvoisia tekijöitä toimivan linja-autojen pysäköinnin järjestämisessä on muun muassa pysäköinninvalvonta, joka omalta osaltaan on tarpeellinen huolehtimaan ettei väärinpysäköintiä linja-autolle tarkoitetuille paikoille pääse syntymään.

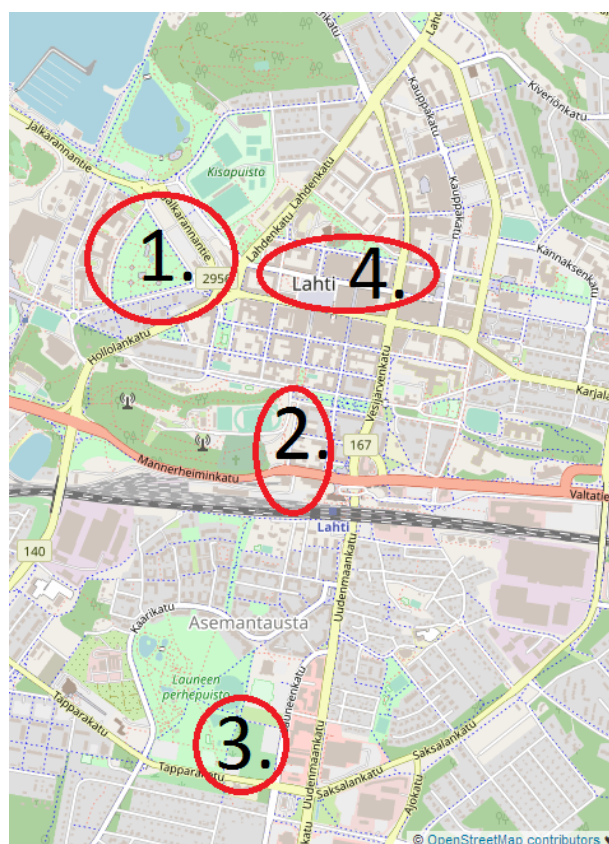
Linja-autoille järjestettävien pysäköintipaikkojen läheisyydessä on tärkeää olla erilaisia välttämättömiä palveluja kuten taukotilat kuljettajille taukojen viettämistä varten.

Pysäköintialueita suunnitellessa niiden turvallisuuteen tulee myös kiinnittää huomiota esimerkiksi ilkivaltatapausten estämiseksi. Mikäli alueella on yöpysäköintiä, korostuu valvonnan tarve erityisesti. Rakenteellisia keinoja alueen turvallisuuden parantamiseksi ovat muun muassa alueen aitaaminen ja valaistus. Myös alueen vartiointia voi tarvittaessa harkita.

5 PYSÄKÖINTIVAIHTOEHTOJEN KARTOITUS JA TARKASTELU

Mahdollisia pysäköintivaihtoehtoja lähdettiin kartoittamaan keskustan liepeiltä kartta-aineiston ja maastokäyntien pohjalta. Osa potentiaalisista kohteista oli jo alustavasti tiedossa, mutta niiden osalta tehtiin myös tarkempia tarkasteluja. Lisäksi vaihtoehtojen tulevaisuudesta yritettiin löytää tietoa, jotta mahdolliset muutokset alueelle olisivat tiedossa.

Tarkastelun lähtökohtana oli löytää pysäköintiratkaisu, joka sisältäisi noin 18-20 pysäköintipaikkaa ja joka olisi enintään 10 minuutin kävelymatkan päässä kuljettajien taukotiloista. Lisäksi ratkaisun tulisi täyttää aiemmin mainitut edellytykset mahdollisimman hyvin. Tarkasteluun päätyi lopulta Lahdesta yhteensä neljä kohdetta (kuva 16).



1. Vanhan linja-
autoaseman alue

2. Salininkatu ja
Jaksonkatu

3. Laune

4. Tori

Kuva 16. Tarkemmin tutkitut ratkaisut Lahden linja-autopysäköinnin järjestämiseksi tulevaisuudessa (Karttapohja: OpenStreetMap).

5.1 Vanhan linja-autoaseman alue

Tarkastelun ensimmäisenä kohteena oli vanhan linja-autoaseman alue, jossa pysäköinti on sijainnut viime vuodet. Alue on hyvin lähellä keskustaa ja torin taukotiloja, joten sen sijainti on hyvä.

Väliaikaisen kentän käytön jatkamista kesän jälkeen pohdittiin siirtämällä sen ajoyhteys Kyösti Kallion kadulle, mutta sen järjestäminen todettiin mahdottomaksi (Härkönen 2018).

Tarkastelun perusteella Ståhlberginkadulle mahtuisi noin 4-6 pysäköintipaikkaa, jos toteutettavien paikkojen kohdalta poistettaisiin henkilöautopysäköinti molemmilta puolilta. Tällöin siis linja-autojen pysäköintipaikat olisivat kadun toisessa reunassa. Tämä ratkaisu olisi ehkä järkevintä toteuttaa kadun molemmissa päissä. Henkilöautopysäköinnin poistaminen voi kuitenkin olla ongelmallista, sillä paikkoja käyttävät luultavasti monet viereisessä Koulutuskeskus Salpauksessa asioivat.

Enimmillään siis alueelle olisi mahdollista saada noin 5 paikkaa, mikä ei yksinään riitä, joten ratkaisua ei tarkasteltu syvemmin. Mikäli kuitenkin alueen lähellä oleville kohteille kuten Kisapuistolle, Pikku-Vesijärvelle ja Messukeskukselle haluttaisiin järjestää lisää linja-autopysäköintiä, voisi sitä pohtia toteutettavaksi Ståhlberginkadulle.

5.2 Salininkatu ja Jaksonkatu

Toisena kohteena on Salininkadun ja Jaksonkadun alueelle sijoittuva ratkaisu, jota oli pohdittu kaupungissa jo aiemmin matkakeskuksen valmistumisen yhteydessä linja-autojen pysäköintialueeksi. Silloin Salininkadun ja Mannerheimintien liittymän ympäristöön suunniteltiin 3-6 paikan sijoittamista niin, että osa niistä sijaitsisi nykyisellä pysäköintialueella ja osa kadunvarressa Salininkadulla (kuvat 17 ja 18). (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala 2015a.)



Kuva 17. Salininkadun pysäköintialue.

Kyseinen vaihtoehto kuitenkin hylättiin sillä toimivaa ratkaisua ei löydetty. Varsinkin alueelta poisajaminen todettiin hankalaksi. (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala 2015b.)

Alue on sijainniltaan melko hyvä sillä se on torin lähistöllä, joten matka taukotiloihin ei ole kovin pitkä. Sen käyttöön liittyy kuitenkin useita seikkoja, jotka voivat estää ratkaisun toimivuuden ja joita tulisi pohtia tarkemmin.

Varsinkin linja-autojen ajoreittiä Salininkadulle tulisi pohtia, sillä se kulkisi tällöin luultavasti Harjukadun kautta, joka on melko ahdas linja-autoille. Lisäksi alueella liikkuu paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä joten paikkojen vaikutus liikenteen turvallisuuteen tulisi huomioida. Myös linja-autojen runsas liikennöinti voi aiheuttaa haittaa puistomaisen alueen viihtyisyyteen. Lisäksi talvella linja-autojen liikkuminen mäkisellä alueella voi olla ajoittain hankalaa.

Alueelle saisi mahtumaan pysäköintipaikkoja siten, että Salininkadun oikeaan reunaan sijoitettaisiin kadun päässä olevan levennyksen kohdalle kaksi paikkaa. Levennyksen etummaiselle paikalle peruuttaessa linja-auto saattaa joutua ajamaan liikennevalojen tunnistinsilmukan päälle, joka tulisi huomioida tarkemmassa suunnittelussa. Mikäli Salininkatu muutettaisiin yksisuuntaiseksi, mahtuisi kadun alkupään reunaan kaksi paikkaa lisää. Pysäköintiä voisi myös pohtia sijoitettavaksi molemmin puolin Salininkatua, jos se yksisuuntaistetaan. Se vaatii kuitenkin tarkempaa tarkastelua. Ratkaisuun sisältyy myös alueen lähellä sijaitseva, jo olemassaoleva Puistokadun pysäköintipaikka.



Kuva 18. Salininkadun levennetty kohta, johon linja-autojen pysäköintipaikkoja voisi muun muassa sijoittaa.

Jaksonkadulle on kaavoitettu uudessa asemakaavassa kolme lyhytaikaista linja-autopaikkaa tilausajo- ja turistibussiliikenteelle, jotka voidaan ottaa huomioon ratkaisussa. Niiden toteutumisen aikataulu on kuitenkin epävarma. Salininkadun pysäköintialueen ajoyhteydet Mannerheimintielle poistetaan käytöstä, joten sen mahdollinen hyödyntäminen pysäköintiin on myös epävarmaa. (Sutinen 2015.)

Lisäksi alueen yhteyteen pohdittiin paikkojen hankkimista VR:n pysäköintialueelta Mannerheiminkadun eteläpuolelta, mutta alustavaan tiedusteluun asiasta ei saatu vastausta. Kyseisellä alueella on joitakin melko korkeita hidasteita, joiden vaikutusta linja-autojen liikkumiseen tulisi myös tutkia tarkemmin, mikäli alueelle toteutettaisiin paikkoja linja-autoille.

Vaikka Salininkadun ja Jaksonkadun ratkaisu on mahdollinen toteuttaa, liittyy sen toimivuuteen ja toteuttamiseen niin monia epävarmuustekijöitä ja aikataulullisia haasteita, ettei sen täysimääräinen toteuttaminen ole lyhyellä aikavälillä mahdollista. Joitakin yksittäisiä paikkoja on kuitenkin mahdollista toteuttaa lähistön kohteita varten mikäli sellainen tarve syntyy.

5.3 Laune

Kolmas kohde on ratkaisu, jossa hyödynnetään Launeella sijaitsevia hiekkakenttiä (kuvat 19 ja 20). Launeen alueen kenttien käyttöä linja-

autojen pysäköintiin oli myös pohdittu aiemmin yhtenä vaihtoehtona matkakeskuksen pysäköintijärjestelyksi. Silloin Launeen ratkaisun todettiin myös olevan yksi potentiaalinen korvaaja vanhan linja-autoaseman pysäköintipaikoille. Varsinkin yön yli kestävää pysäköintiä kaavailtiin Launeen alueelle. (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala 2015b.)

Launeen ratkaisussa on siis kaksi erillistä hiekkakenttää, joista toinen (noin 3000 m²) on Tapparakadun varrella, koirapuiston vieressä ja toinen (4000 m²) Launeenkadun varrella, jäähallin eteläpuolella. Paikkoja saisi pienemmälle kentälle toteutettua pikaisen tarkastelun perustella noin 10 kappaletta 45 asteen kulmassa olevilla läpiajettavilla ruuduilla. Suuremmalle kentälle paikkoja saisi noin 20 kappaletta, kun niistä muutama sijoitettaisiin kentän laidalle ja loput samanlaisin läpiajettavin 45 asteen ruuduin. Tapparakadun kentän osalta tulee huomioida läheisen päiväkodin vaikutus alueen liikenteeseen.



Kuva 19. Jäähallin eteläpuolella sijaitseva Launeenkadun hiekkakenttä.



Kuva 20. Koirapuiston vieressä sijaitseva Tapparakadun hiekkakenttä.

Launeen ratkaisun etuna on sen kenttien laaja pinta-ala ja helppo toteutettavuus, mutta luonnollisesti alueelta on sitten jo matkaa keskustaan ja torin taukotiloihin liikaa. Jonkinlaisena tilapäisratkaisuna asiaan voisi pohtia kuljettajien kulkemista keskustaan paikallisliikenteen avulla läheisiltä pysäkeiltä. Toki silloinkin matkustamiseen kuluu aikaa melko paljon.

Pysyvämpänä ratkaisuna voisi pitää taukotilojen järjestämistä johonkin kenttien läheisyyteen, kuten esimerkiksi jää- tai keilahallille jolloin etäisyys keskustaan ei enää olisi ongelma. Taukotilojen järjestäminen alueelle palvelisi noin kymmentä kevään 2018 linjaston mukaista paikallisliikennelinjaa, jotka liikkuvat alueen lähistöllä. Kuljettajan vaihto on kuitenkin usein järkevää toteuttaa varsinaisella tasaukseen soveltuvalla pysäkillä, kuten esimerkiksi torin pysäkeillä, joka heikentää ratkaisun toimivuutta.

Mahdollisesti taukotilat palvelisivat myös matkakeskuksen alueella liikennöiviä linjoja, joskin etäisyyttä sinne on alueelta jo jonkin verran. Monet linjat käyttävät matkakeskusta tasauspysäkkinä, joten kuljettajan vaihto ei tuottaisi suurempia ongelmia niiden linjojen osalta.

Mikäli kuljettajan vaihtoa ei voida järkevästi suunnitella tapahtuvan nykyisten aikataulujen ja linjastojen puitteissa, tulisi pohtia joukkoliikenteen solmupisteen toteuttamista johonkin alueen lähistölle. Tällöin taukotilat palvelisivat paikallisliikennettä erinomaisesti, kun linja-autot voisivat tasata vuoroja ja hoitaa kuljettajan vaihdon samalla sujuvasti, eli aivan kuten nykyisen suunnitelman puitteissa torilla toimitaan.

Solmupisteen toteuttaminen alueelle voisi tulla ajankohtaiseksi jo aivan lähivuosina, sillä Lahdessa on parhaillaan käynnissä uuden runkolinjastosuunnitelman laatiminen. Uuden suunnitelman mukaiset linjat otetaan käyttöön vaiheittain vuosien 2019 ja 2022 aikana. (Lahden seudun liikenne 2018.)

5.4 Tori

Neljäntenä kohteena on torin ympäristöön sijoittuva ratkaisu, joka pyrkii yhdistämään kaikki mahdolliset lähialueen pysäköintipaikat järkeväksi kokonaisuudeksi. Ratkaisu on sijainniltaan luonnollisesti erittäin hyvä, mutta paikkojen hajanaisuus ja alueen runsas muu liikenne hankaloittaa sen onnistunutta toteuttamista.

Jo olemassa olevia paikkoja löytyy kaksi kappaletta Vapaudenkadulta, yksi kappale Kirkkokadulta ja yksi paikka Marolankadulta, joka on kuitenkin tarkoitettu vain turistiautoille nykyisin.

Uusia paikkoja voisi mahdollisesti toteuttaa Kirkkokadulle, Vesijärvenkadun itäpuolelle, johon mahtuisi kaksi paikkaa. Kyseiset paikat ovat melko sivussa torilta, ja niiden runsas käyttö saattaa aiheuttaa viihtyisyyshaittaa viereiselle kiinteistölle.

Kirkkokadulle, Vesijärvenkadun länsipuolelle saattaisi myös olla mahdollista toteuttaa useita paikkoja, jos henkilöautopysäköintiä poistettaisiin kadun eteläpuolelta. Näiden paikkojen käyttö kuitenkin aiheuttaa luultavasti haittaa viereisten talojen asukkaille ja alueen viihtyisyyteen, joten niiden käytön kieltäminen ilta-, yö- ja mahdollisesti aamuaikaan olisi perusteltua. Lisäksi kadun mäkisyys voi aiheuttaa ongelmia paikkojen käytössä talvella. Tilan puolesta paikkoja olisi kuitenkin mahdollista toteuttaa useita, enimmillään ehkä jopa vajaa kymmenen kappaletta.

Rauhankadun länsireunaan, Vapaudenkadun eteläpuolelle saattaisi lisäksi mahtua 2 paikkaa (kuva 21).



Kuva 21. Rauhankadun länsireuna, johon voisi mahdollisesti sijoittaa muutaman pysäköintipaikan linja-autoille.

Torin ympäristöön olisi siis mahdollista järjestää lukuisia paikkoja lisää, niin että ne kattaisivat poistuvan kapasiteetin, mutta uusien paikkojen käyttöön liittyy jonkin verran ongelmia, niin etteivät ne voisi olla pitkäaikaisessa käytössä. Toisin sanoen torin ratkaisu toimii lähinnä lyhytaikaisena paikkauksena tilanteeseen.

5.5 Muut

Aiemmin mainittujen ratkaisujen lisäksi selvityksessä tuli ilmi joitakin yksittäisiä paikkoja, jotka voivat palvella yksittäisiä kohteita, mikäli niille tarvitaan lisäkapasiteettia.

Hämeenkadulle, Vesijärvenkadun itäpuolelle olisi ehkä mahdollista toteuttaa joitakin paikkoja, mutta se vaatisi asukaspysäköinnin poistamista, joka tuskin tulee kovin helposti kysymykseen.

Kaupungissa on lisäksi yksittäisiä linja-autopysäkkejä, jotka ovat joko poistettu käytöstä tai ovat vähällä käytöllä, joita olisi ehkä mahdollista muuttaa pysäköintikäyttöön. Kyseisiä pysäkkejä sijaitsee muun muassa Kaupunkadun itäpuolella Kirkkokadulla, sekä Vesijärvenkadun itäpuolella Loviisankadulla.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Lahden linja-autopysäköinti on toiminut viime vuodet hyvin mutta nyt väliaikaisen kentän poistumisesta syntyvän kapasiteettivajeen paikkaamiseksi korvaavia paikkoja tulisi välittömästi alkaa järjestämään.

Toteutetun paikkakartoituksen ja haastattelujen pohjalta saatiin hyvä kuva Lahden linja-autopysäköinnin tilasta. Parannettavaa on lähinnä joissakin yksittäisissä asioissa, kuten linja-autojen väärinpysäköinnissä väärille paikoille. Linja-autojen pysäköintikapasiteettia on Lahdessa ollut reilusti viime vuosina.

Haastattelujen avulla saatiin lisäksi hyviä vinkkejä verrokki-kaupungeista, linja-autoliitolta ja liikennöitsijöiltä hyvän linja-autopysäköinnin edellytysten määrittelyä varten. Tärkeimpinä seikkoina edellytyksistä nousivat esiin paikkojen sijainti ja niistä tiedottaminen.

Karotettujen pysäköintivaihtoehtojen toimivuutta tarkasteltiin edellytysten pohjalta jonka jälkeen niiden joukosta löydettiin kolme potentiaalista ratkaisua, joista yksi nousi selvästi muita paremmaksi.

Salininkadun ja Jaksonkadun ratkaisu on kolmesta vaihtoehdosta hyvä kompromissi sijainnin ja paikkojen yhtenäisyyden suhteen, mutta sen toteuttaminen ei ole välittömästi mahdollista alueella tapahtuvien muutosten takia. Lisäksi ratkaisun toimivuuteen liittyy useita kysymyksiä esimerkiksi linja-autojen ajoreitin vaikutuksiin liittyen, joihin tulisi löytää vastauksia tarkemmassa suunnittelussa, mikäli ratkaisu haluttaisiin toteuttaa.

Launeen ratkaisu on vaihtoehdoista helpoiten toteutettavissa, mutta sen etäinen sijainti vaikeuttaa sen käyttöä. Mikäli kuitenkin alueelle järjestettäisiin uudet taukotilat kuljettajille, olisi ratkaisu ehdottomasti muita vaihtoehtoja parempi. Varsinkin pitkällä aikavälillä Launeen ratkaisussa olisi runsaasti potentiaalia, sillä sen yhteyteen voisi pohtia uuden runkolinjastosuunnitelman puitteissa joukkoliikenteen solmupisteen toteuttamista, joka parantaisi ratkaisun toimivuutta entisestään.

Torin ratkaisu on sijainniltaan paras, mutta sen heikkoutena on paikkojen hajanaisuus ja niiden käytön aiheuttamat merkittävät haitat, jolloin se ei voi toimia kuin lyhytaikaisena ratkaisuna linja-autopysäköinnin järjestämiseen.

Seuraava askel Lahden linja-autopysäköinnin kehittämisessä olisi sitten pohtia, että lähdetäänkö kaupungissa toteuttamaan Launeen ratkaisua, vaiko toteutetaanko Torin ratkaisu jolla saadaan lisää aikaa pysäköintikapasiteetin pitkäaikaisen järjestelyn toteuttamista varten.

LÄHTEET

Ajoneuvolaki 2002/1090. Haettu 2.3.2018 osoitteesta

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20021090>

Cityterminalen. (n.d.). Bussparkering. Haettu 22.2.2018 osoitteesta

<http://www.cityterminalen.com/sv/For-bussbolag1/Bussparkering/>

Google Maps (2018). Haettu 20.4.2018 osoitteesta

<https://www.google.fi/maps>

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. (2016). Helsingin matkailuliikenteen pysäkit ja pysäköintipaikat. Haettu 21.2.2018 osoitteesta

<https://www.hel.fi/static/hkr/pysakointi/matkailupysakointi.pdf>

Härkönen, E. (2018). Ranta-Kartanon tilapäinen linja-autopysäköinti. Sähköpostiviesti tekijälle 23.4.2018.

Jakonen, P. (2018). Ranta-Kartanon tilapäinen linja-autopysäköinti. Sähköpostiviesti tekijälle 11.4.2018.

Jyväskylän kaupunki (n.d.) Liikennekartta. Haettu 19.3.2018 osoitteesta

<https://kartta.jkl.fi/docs/Liikennekartta.pdf>

Kuntaliitto. (2012). *Liikennemerkkien käyttö kaduilla*. 2. painos. Helsinki: Miktor Oy.

Lahden kaupungin Tekninen ja Ympäristötoimiala. (2015a). Linja-autojen pitkäaikaispysäköinti Lahdessa. Muistio 9.1.2015. Asiakirja Lahden kaupungin tietojärjestelmässä.

Lahden kaupungin Tekninen ja Ympäristötoimiala. (2015b). Linja-autojen pitkäaikaispysäköinti Lahdessa. Muistio 6.3.2015. Asiakirja Lahden kaupungin tietojärjestelmässä.

Lahden kaupunki. (2013). Liikennepoliittiset linjaukset. Haettu 16.3.2018 osoitteesta

<https://www.lahti.fi/PalvelutSite/LiikenneSite/Documents/Liikennepoliittiset%20linjaukset%202013%20p%C3%A4ivitys%20201212.pdf>

Lahden kaupunki. (2014). Lahden keskustan pysäköintipolitiikka 2014. Haettu 4.4.2018 osoitteesta

https://www.lahti.fi/PalvelutSite/LiikenneSite/Documents/Lahden%20keskustan%20pys%C3%A4k%C3%B6intipolitiikka_valmis%20raportti.pdf

Lahden seudun liikenne (2018). Runkolinjastosuunnitelman blogi on avattu. Haettu 2.9.2018 osoitteesta <http://www.lsl.fi/runkolinjastosuunnitelma/runkolinjastosuunnitelman-blogi-avattu/>

Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 1982/203. Haettu 6.3.2018 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820203>

Maankäyttö- ja rakennuslaki 1999/132. Haettu 25.4.2018 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>

OpenStreetMap. (2018). Karttapalvelu. Haettu 21.8.2018 osoitteesta <https://www.openstreetmap.org>

Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä 2013. Haettu 25.2.2018 osoitteesta <https://www.lahti.fi/PalvelutSite/RakentaminenSite/Documents/Rakvan%20lomakkeet%20ja%20tiedostot%20-%20Rakennusluvat/Rakennusj%C3%A4rjestys%20Lahti-Nastola-K%C3%A4rk%C3%B6l%C3%A4%20liitekarttoineen%202013.pdf>

Rakennustietosäätö. (2016). RT 98-11235 Pysäköintialueet.

Sutinen K. (2015). Asemakaavaselostus. Haettu 2.3.2018 osoitteesta <https://www.lahti.fi/PalvelutSite/KaavoitusSite/Documents/A2610%20M atkakeskuksen%20lansiosa/a2610a%20kaavaselostus.pdf>

Tampereen kaupunki (2016a). Linja-autojen pysäköinti. Haettu 21.2.2018 osoitteesta <https://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/pysakointi/linja-autojen-pysakointi.html>

Tampereen kaupunki. (2016b). Tampereen keskusta-alueen linja-autojen pysäköintipaikat. Haettu 21.2.2018 osoitteesta <https://www.tampere.fi/tiedostot/l/WNMALkeVA/linjaautopysakointi2016.pdf>

Tampereen kaupunki. (2016c). Pysäköinti osana kaupunkikehitystä

Tiehallinto. (2003). *Yleisohjeet liikennemerkkien käytöstä*. Helsinki: Oy Edita Ab.

Tieliikenneasetus 1982/182. Haettu 23.2.2018 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820182>

Tieliikennelaki 1981/267. Haettu 2.3.2018 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>

Trafik Stockholm. (n.d.). Trafiken.nu. Haettu 20.3.2018 osoitteesta <https://trafiken.nu/stockholm/>

Tukholman kaupunki. (2018). Turistbuss. Haettu 20.3.2018 osoitteesta <http://foretag.stockholm.se/Tillstand/Trafik/Tung-trafik/Turistbuss/>

Tuomenoja, H. (2017). *Lahden Matkakeskuksen toimivuus linja-autonkuljettajan näkökulmasta*. Opinnäytetyö. Liikennealan koulutusohjelma. Hämeen ammattikorkeakoulu. Haettu 20.2.2018 osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-201703293870>

Turun kaupunki. (2015). Linja-autojen pysäköintipaikat. Kuvat lähetti tekijälle Turun kaupungin tietojärjestelmästä Kimmo Knaapi.

HAASTATTELUT

Suunnitteluinsinööri. 2018. Häyrinen J. Kuopion kaupunki.
Sähköpostihaastattelu 10.4.2018.

Aluejohtaja. 2018. Jansson A. Pekolan liikenne. Sähköpostihaastattelu
12.3.2018.

Aluepäällikkö. 2018. Kojo T. Linja-autoliitto. Haastattelu 19.2.2018.

Liikennesuunnitteluteknikko. 2018. Knaapi K. Turun kaupunki.
Sähköpostihaastattelu 4.4.2018.

Toimitusjohtaja. 2018. Lehtimäki M. Lehtimäen liikenne.
Puhelinhaastattelu 6.4.2018.

Yrittäjä. 2018. Manninen A. Bussi-Manninen. Sähköpostihaastattelu
12.3.2018.

Toimitusjohtaja. 2018. Markkula M. Koiviston auto. Puhelinhaastattelu
6.4.2018.

Joukkoliikenneinsinööri. 2018. Myyryläinen T. Kuopion kaupunki.
Sähköpostihaastattelu 6.4.2018.


Toimitusjohtaja. 2018. Ruoti J. Reissu Ruoti. Puhelinhaastattelu
11.4.2018.

Liikenteenohjausinsinööri. 2018. Vikki H. Jyväskylän kaupunki.
Sähköpostihaastattelu 19.3.2018.


Opinnäytetyössä mainittujen liikennemerkkien nimet ja kuvat

- Kielto- ja rajoitusmerkit

371: Pysäyttäminen kielletty 


372: Pysäköinti kielletty 

373: Pysäköintikieltoalue 

374: Pysäköintikieltoalue päättyy 

375: Taksiasema-alue 


376: Taksin pysäyttämisaikaa 


381 & 382: Vuoropysäköinti 


- Ohjemerkit

520: Liityntäpysäköintipaikka 

521: Pysäköintipaikka 

521 a/b/c: Ajoneuvojen sijoitus pysäköintipaikalla 

531: Paikallisliikenteen linja-auton pysäkki 

532: Kaukoliikenteen linja-auton pysäkki 

- Lisäkilvet

814: Vaikutusalueen pituus



824: Vaikutusalue molempiin suuntiin



826: Vaikutusalue nuolen suuntaan



828: Vaikutusalue päättyy



831: Henkilöauto



832: Linja-auto



833: Kuorma-auto & Ajoneuvoyhdistelmä



834: Pakettiauto



835: Matkailuajoneuvo



836: Invalidin ajoneuvo



841: Moottoripyörä



842: Mopo



843: Polkupyörä



853: Voimassaoloaika



854: Aikarajoitus



856: Pysäköintikiekon käyttövelvollisuus



871: Tekstillinen lisäkilpi

