

Ankkurin-Ruoriniemen pysäköintiselvitys



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Hämeen ammattikorkeakoulu, Liikenneala

Kevät, 2019

Riku Tiittanen

Liikennealan koulutusohjelma
Riihimäki

Tekijä	Riku Tiittanen	2019
Työn nimi	Ankkurin-Ruoriniemen pysäköintiselvitys	
Työn ohjaaja /t	Ville Turunen (Hämeen ammattikorkeakoulu), Pirkko-Leena Jakonen (Lahden kaupunki)	

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön aihe tuli Lahden kaupungin tarpeesta selvittää pysäköinnin ongelmia Ankkurin-Ruoriniemen alueella. Alue on kerros- ja rivitalovaltaista asuinalueita, joka on rakennettu pääosin 1990-luvun ja 2000-luvun aikana. Alueella on ollut valmistumisesta saakka ongelmana, että kadunvarsien pysäköintipaikat ovat jatkuvasti täynnä eikä vapaata tilaa juuri ole. Työssä on tarkoitus selvittää miksi pysäköintitilaa ei alueen kadunvarsilla ole. Tavoitteena on löytää keinoja, jolla tutkimusalueen sekä mahdollisten muiden samankaltaisten alueiden pysäköinnin sujuvuutta voidaan parantaa.

Työssä perehdyttiin alueen pysäköinnin nykytilaan maastokäyneillä sekä haastattelemalla tahoja, joiden työtä vapaiden pysäköintipaikkojen puute on haitannut. Lisäksi selvitettiin alueen asukkaiden omistamien autojen määrä, jota verrattiin taloyhtiöiden velvoitepaikkojen määrään. Ongelman ratkaisemiseksi kerättiin aineistoa samankaltaisilta alueilta, joilla pysäköinnin aiheuttamia ongelmia oli jo selvitetty.

Työnperusteella alueen asukkaat pysäköivät ajoneuvojaan kadunvarsille, mikä vie pysäköintitilaa. Taloyhtiöiden velvoitepaikkojen pitäisi riittää kaikille alueen asukkaiden omistamille ajoneuvoille mutta taloyhtiöissä käytössä olevat nimetyt pysäköintipaikat estävät paikkojen tehokkaamman käytön. Alue ja sen ympäristö on myös suosittua ajanviettoaluetta, mikä lisää pysäköintimääriä etenkin kesäisin. Tulosten perusteella pysäköinnin aiheuttamia ongelmia on mahdollista tehostaa aikarajoituksilla, jotka lisäävät pysäköintipaikkojen kiertoa ja vapauttavat pysäköinti tilaa kaduilta.

Avainsanat Asukaspysäköinti, pysäköinnin vuorottaiskäyttö, pysäköintinormi

Sivut 43 sivua, joista liitteitä 1 sivu

Traffic and Transport Management

Riihimäki

Author Riku Tiittanen **Year** 2019

Subject Survey on parking in the Ankkuri-Ruoriniemi

Supervisors Ville Turunen, Pirkko-Leena Jakonen

ABSTRACT

The subject of the diploma work came from the City of Lahti. It had a need to solve a parking problems in the area of Ankkuri-Ruoriniemi. The area has mainly apartment buildings and row houses/town houses. The area has been built between the 1990's and 2000. Since the area was been built its problem has been that the curbside parking places are always full and there is not many free parking plots. The purpose of the thesis project was to find out why there were no parking places at the curbsides and to find ways to make parking easier and fluent in the neighborhood and in other similar areas.

This project started by getting orientated with the state of parking at present at the site, as well as interviewing people who felt they were suffering because of the lack of parking places. In addition, it was clarified in number of cars owned by the inhabitants of the area was counted. this number was compared to the obligatory parking plots. To resolve the problem, primary data was collected in similar areas where parking problems has already been examined.

As a conclusion, it could be stated that the inhabitants of the area were used for parking cars along the curbside, which took up a lot of parking space. The obligatory parking places at the housing cooperative should be enough for the vehicles of the inhabitants, but the reserved parking plots prevent more effective use of plots. The area and its surroundings are also a popular leisure area which increases parking needs especially in the summer. According to the results gained in the study, it is possible to intensify parking, by time limited parking. This will increase the cycle of available parking places and release the parking lots.

Keywords Residential parking, shared parking, parking standard

Pages 43 pages including appendices 1 pages

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	PYSÄKÖINNIN SUUNNITTELU LAHDESSA.....	1
2.1	Pysäköinnin luokittelu	2
2.2	Lahden kaupungin linjaukset	3
2.3	Lahden seudun rakennusjärjestys.....	4
3	ANKKURIN-RUORINIEMEN ALUE	5
3.1	Alueen historia	6
3.2	Ankkurin-Ruoriniemen alueen toteutus	6
3.2.1	Ankkuri.....	7
3.2.2	Ruoriniemi	8
3.3	Pysäköintilinjausten toteutuminen alueella	9
4	ANKKURIN-RUORINIEMEN ALUEEN NYKYTILA	10
4.1	Yleiset pysäköintipaikat.....	11
4.2	Pysäköinti maastokäynneillä	12
4.3	Isännöitsijöiden haastattelut	20
4.3.1	Reim Group.....	20
4.3.2	Lahden isännöitsijätoimisto Oy	22
4.3.3	Realia	23
4.3.4	Eköisännät Ky.....	24
4.4	Kotihoidon haastattelut	25
4.4.1	Aurio hoiva Oy	25
4.4.2	Lahden diakonialaitos.....	25
4.5	Asukkaan haastattelu	26
4.6	Haastattelujen yhteenveto	27
4.7	Ruoriniemen päiväkotiki	28
4.8	Autojen määrä alueella	28
4.9	Ikärakenne.....	29
4.10	Havaintojen yhteenveto.....	31
4.11	Pysäköinnin ongelmat alueella	32
5	VERTAILU	34
5.1	Lutakko	34
5.2	Asukaspysäköintipaikkojen tehokkuus	35
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	36
6.1	Ratkaisuvaihtoehdot	36
6.1.1	Kaupungin toimintamahdollisuudet.....	36
6.1.2	Taloyhtiöiden ja asukkaiden vaikutusmahdollisuudet	37
6.2	Toimenpiteet	38
6.3	Vaikutusten seuranta ja arviointi	39
	LÄHTEET	40

Liitteet

Liite 1

Ankkurin-Ruoriniemen alueen ikäjakauma.

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön ohjaajina ovat toimineet Ville Turunen Hämeen ammattikorkeakoulusta sekä Lahden kaupungilta projektipäällikkö Pirkko-Leena Jakonen. Opinnäytetyön lähtökohtana on Lahden kaupungin tarve tehdä selvitys Ankkurin-Ruoriniemen alueen pysäköinnistä, joka on melko uusi kerrostalo- ja rivitalovaltainen asuinalue. Pysäköinnissä on ollut alusta alkaen ongelmia kadunvarsilla ja pysäköintialueilla olevien yleisten pysäköintipaikkojen riittävyyden kanssa. Vapaiden pysäköintipaikkojen puute aiheuttaa ongelmia lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja tarvitseville, kuten vierailijoille ja kotihoidolle. Alueella on käytetty Lahden kaupungin ohjeenmukaisia pysäköintinormeja, joiden perusteella pysäköintiin varattua tilaa pitäisi olla riittävästi.

Kaupungilla on tavoitteena selvittää, millaisilla ratkaisuilla pysäköintitilaa voidaan kadunvarsilta vapauttaa lyhytaikaiseen pysäköintiin. Työssä kartoitetaan alueen asukkaiden autojen määrä, sekä kiinteistöjen omien parkkialueiden pysäköintimahdollisuuksia ja niiden nykyistä käyttöä. Nykytilan selvityksen perusteella on tarkoitus saada käsitys siitä, miten alueen asukkaat hoitavat pysäköinnin tällä hetkellä ja millaisia epäkohtia pysäköinnin toimivuudesta nousee esille.

Alueelta kerättävän tiedon lisäksi tarkastellaan vastaavan kaltaisia alueilta tehtyjä pysäköintiselvityksiä ja mahdollisia toimia, joilla pysäköinnin aiheuttamia ongelmia on pyritty ratkaisemaan. Työssä on tarkoituksena löytää ratkaisuja, joilla kadunvarsilla olevia pysäköintipaikkoja olisi mahdollista vapauttaa niille tarkoitettua lyhytaikaista pysäköintiä varten. Näiden vaihtoehtojen pohjalta on tarkoitus löytää mahdollisia ratkaisuja, joilla kadunvarsien tilaa pystytään vapauttamaan lyhytaikaiseen pysäköintiin selvitys alueelle, lisäksi Kaupungin toiveena on, että ratkaisuja olisi mahdollista käyttää myös muilla samankaltaisilla alueilla.

2 PYSÄKÖINNIN SUUNNITTELU LAHDESSA

Pysäköinnin toimivuus ja toteutus ovat tärkeässä osassa alueiden toimivuutta ja viihtyisyyttä, sillä se vie huomattavasti tilaa ja vaatii kulkuyhteydet pysäköintialueelle. Pysäköinnin tulee olla toimivaa, turvallista eikä se saa haitata alueen viihtyisyyttä. Pysäköinnin oikeilla mitoituksilla sekä rajoituksilla pystytään vähentämään liikennettä ja kohdistamaan pysäköintitilaa sitä tarvitseville käyttäjäryhmille. Pysäköinti mitoituksen tarpeisiin vaikuttaa alueen sijainti ja maankäyttö. Ydinkeskustoissa ja niiden läheisyydessä ei asukaspysäköinnille ole niin suurta tarvetta kuin lähiöissä, koska palvelut ovat lähellä ja

joukkoliikenteen käyttö on sujuvaa. Asiointipysäköintiä taas on keskustassa merkittävässä roolissa sillä kauempaa keskustaan asioimaan tulevat ihmiset tarvitsevat tilaa ajoneuvojensa pysäköintiin.

Maankäytön suunnittelua säätelee Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL), joka ohjaa maankäyttöä yleisellä tasolla. (Maankäyttö- ja rakennuslaki 1999.) Asemakaava alueen suunnittelussa ohjeistukset ja säännöt esimerkiksi autojenpysäköinnille antavat kunnat. Kuntien ohjeissa määritellään autopaikkojen määrä sekä niiden toteutustapa. Lahdessa on käytössä Lahden seudun rakennusjärjestys, jossa määritellään autopaikkojen määrä sekä mahdolliset poikkeukset ja ohjataan pysäköintipaikkojen sovittamista muuhun ympäristöön.

2.1 Pysäköinnin luokittelu

Pysäköintitarpeet vaikuttavat pysäköintiin ja niille on yleensä pyritty osoittamaan alueita, joille ne parhaiten kaupunkiympäristössä sopivat. Pisimpiä pysäköintiajat ovat asuin- ja työpaikkapysäköinnissä (Kalenoja, Häyrynen, 2003, 58). Asukaspysäköinti tapahtuu taloyhtiön omalla tontilla tai läheisessä pysäköintilaitoksessa, josta taloyhtiö on järjestänyt velvoitepaikkoja. Kaupunkien keskustoissa asukaspysäköinti voidaan toteuttaa myös kadunvarsilla asukaspysäköintitunnuksilla. (Kuntaliitto, 2012, 26.)

Työpaikkapysäköinti voidaan järjestää työpaikasta riippuen samalla tavalla kuin asukaspysäköintikin, mikäli työpaikalla on tilaa pysäköidä tontille. Kaupunkien tavoitteiden mukaan työmatkapysäköintiä keskustoissa pyritään rajaamaan ja ohjataan työmatkaliikennettä käyttämään muita kulkumuotoja. Työmatkapysäköintiä ohjataan keskustan sijasta liityntäpysäköintipaikoille kaupungin reunoille. (Karhula, Tiikkaja, Palonen, & Kalenoja, 2013, 19.)

Liityntäpysäköinti pyritään järjestämään kaupunkien keskustojen ulkopuolella hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheltä. Liityntäpysäköinnillä on mahdollista vähentää autojen käyttöä kaupunkien keskustoissa, jos joukkoliikenneyhteydet ovat liityntäpysäköintialueilta hyvät ja pystyvät kilpailemaan oman auton käytön kanssa. Liityntäpysäköintialueilla pysäköinnin tulisi olla myös edullista sekä helppoa verrattuna keskustan pysäköintiin, jotta se olisi houkutteleva vaihtoehto omalle autolle. (Karhula ym., 2013, 19.)

Asiointipysäköinti on kestoaltaan työpaikkapysäköintiä lyhempiä. Asiointipysäköintiä varten varattu paikat ovat yleensä maksullisia tai aikarajoitettuja, jotta niiden kierto olisi tehokasta. Rajoitukset myös estävät autojen säilyttämisen näillä paikoilla. Aikarajoitukset estävät pitempiaikaisen pysäköinnin, kuten työpaikkapysäköinnin ja asukaspysäköinnin asiointipysäköintiin tarkoitetuilla paikoilla. (Karhula ym., 2013, 18.)

Erityisryhmien pysäköintipaikat on tarkoitettu henkilöille, joilla on liikkumis- tai toimintaesteitä. Niille pysäköintiin vaaditaan vammaisen pysäköintilupa, jonka myöntää poliisi. Tieliikennelain mukaa lupa oikeuttaa pysäköimään maksulliselle paikalle ilman maksun suorittamista. Luvalla saa myös pysäköidä pysäköintikieltoalueelle sekä aikarajoitetulle pysäköintipaikalle rajoitusta pidemmäksi ajaksi. (Tieliikennelaki, 729/2018 §, 39.)

2.2 Lahden kaupungin linjaukset

Lahden kaupunki on laatinut Lahden keskustan osalta pysäköintipolitiikan, jossa on tehty linjaukset eri osa-alueilta ja koottu aiemmin tehtyjä päätöksiä yhteen. Pysäköintipolitiikka ei ota kantaa yksittäisiin päätöksiin, vaan muodostaa pysäköintilinjauksille pohjan, jota käytetään päätöksiä tehdessä. Pysäköintipolitiikka koskee pääasiassa keskustaa, mutta sen periaatteet soveltuvat osin myös keskustan ulkopuolisille tiivisti rakennetuille alueille. (Lahden kaupunki, 2014, 5.)

Kaupungin liikennepoliittisen linjan mukaan kiinteistö ja ajoneuvojen omistajat vastaavat ensisijaisesti itse pysäköintipaikkojen järjestämisestä ja niiden kustannuksista. Kaupungilla ei ole velvollisuutta järjestää säilytyspaikkaa yksityisten henkilöiden ajoneuvoille kuten ei muullekaan yksityiselle omaisuudelle. Kiinteistöjen Pysäköintipaikat tulee sijoittaa kiinteistöjen omille tonteille tai kaupungin pysäköintilaitoksiin, joista kaupunki voi myydä velvoitepaikkoja. (Lahden kaupunki, 2014, 13.)

Lahden keskustassa on käytössä asukaspysäköintitunnuksia, joita kaupunki myöntää keskustan vanhoihin kortteleihin. Vanhoissa kortteleissa ei ole voitu varautua nykyiseen automäärään, joten kortteleiden asukkailla on mahdollisuus lunastaa asukaspysäköintitunnus itselleen. Asukaspysäköintitunnuksella asukas voi pysäköidä ajoneuvonsa kadunvarteen tunnuksen oikeuttamille paikoille, jotka ovat muuten maksullisia tai aikarajoitettuja. Tunnuksia ei ole tarkoitettu ajoneuvojen pitkäaikaiseen ajoneuvon säilytykseen eikä varastointiin, sillä se haittaa katujen kunnossapitoa ja on vastoin kaupungin yleistä linjausta, jonka mukaan kadunvarret on tarkoitettu ensisijaisesti lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin. (Lahden kaupunki, 2014, 30.)

Kaupungin tavoitteena on, että nopeaan asiointiin löytyy paikkoja kadunvarsilta helposti ja niiden kierto on nopeaa. Pidempiaikaisen pysäköinnin on tarkoitus tapahtua pysäköintilaitoksiin tai ydinkeskustan ulkopuolelle. Kaupungin järjestämien ja ylläpitämien pysäköintipaikkojen kustannukset on tarkoitus kattaa pysäköinnistä saatavilla maksuilla ja velvoitepaikkojen myynnillä. (Lahden kaupunki, 2014, 13.)

2.3 Lahden seudun rakennusjärjestys

Lahden seudulla on käytössä 2013 voimaantullut rakennusjärjestys, joka ohjaa rakentamista ja maankäyttöä. Rakennusjärjestys on Lahden kaupungin, Kärkölän kunnan sekä entisen Nastolan kunnan yhteinen. Rakennusjärjestyksen on koonnut näiden kuntien yhteinen Lahden seudun rakennuslautakunta, joka on aloittanut toimintansa 1.1.2009. (Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä, 2013, 7.)

Lahden seudun rakennusjärjestyksellä annetaan Rakentamista ja maankäyttöä koskevia ohjeita ja määräyksiä. Rakennusjärjestyksen tavoitteena on tukea kestävästä kehitystä taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisestikin. (Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä, 2013, 9.)

Rakennusjärjestys määrää autopaikkojen mitoituksen uudisrakennuksissa, ellei asemakaavassa ole sitä erikseen määrätty. Rakennusjärjestyksen mukaan Lahden alueella tulee olla 1 autopaikka asuin-, liike- ja toimistorakennuksen 80k-m² kohti, kuitenkin Keskustan ulkopuolella tulee olla yksi autopaikka liike- ja toimistorakennuksen 50k-m² kohti. (Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä, 2013, 7.)

Autopaikoitukset eivät saa muodostaa suuria yhtenäisiä alueita, vaan ne pitää järjestää pieniin ryhmiin, jotka rajataan mahdollisuuksien mukaan alueelle sopivalla tavalla. (Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä, 2013, 9.)

Liikuntaesteisille tulee järjestää paikkoja niin, että ensimmäistä 50 autopaikkaa kohti on 2 liikuntaesteisten autopaikkaa, sen jälkeen jokaista alkavaa 50 autopaikkaa kohti pitää olla 1 liikuntaesteisille varattu paikka. (Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä, 2013, 9.)

Rakennusjärjestyksen autopaikkakorkeista on mahdollista joustaa hyvin perustelluista syistä. Mitoitusperusteen lieventäminen on mahdollista, jos alueelle on kaavamerkinnällä osoitettu sellaista käyttöä, jolla pysäköinnin tarve on pienempi. Tällainen pysäköintipaikkamitoituksen lieventäminen on mahdollista lähinnä silloin, kun alueelle tulee palvelu- tai opiskeluasumista. (Lahden kaupunki 2014 17.)

3 ANKKURIN-RUORINIEMEN ALUE

Ankkurin-Ruoriniemen alue sijaitsee Lahdessa Vesijärven rannalla, Ruoriniemi sijaitsee noin kahden kilometrin ja Ankkuri noin puolentoista kilometrin päässä Lahden keskustasta. Kuvassa yksi on esitetty ankkurin alue Lahden kaupungin opaskartassa. Alueelle on rakennettu tiivis kaupunkimainen kerros- ja rivitalovaltainen asuinalue. Alue rajautuu lännestä ja pohjoisesta Vesijärveen ja etelästä vanhan sahan puistoon. Idästä alue rajautuu Niemenkatuun, joka toimii alueen pääkatuna (Kuva 1).



Kuva 1. Kuvakaappaus Lahden karttapalvelusta Ankkuri-Ruoriniemi alueesta (Lahden karttapalvelu).

3.1 Alueen historia

Ankkurin ja Ruoriniemen alue oli aikaisemmin teollisuuden käytössä. Teollisuutta alueella alkoi syntymään vuoden 1869 jälkeen, jolloin uudelta Riihimäki-Pietari radalta rakennettiin pistoraide Vesijärven rantaan. Pistoraitteen rakentaminen loi Vesijärven rantaan liikenteellisen solmukohdan, johon syntyi vilkas rautatieasema sekä satama. Niiden yhteyteen perustettiin myös saha, joka valmistui 1870. (Airamo, 2008, 25)

Teollisuustoiminta alueella alkoi hiipua 1980 luvun puolessavälissä, kun Rauma-Repola Oy päätti lopettaa sahatoimintansa Lahdessa. Teollisuustoiminnan loppuessa alueella alettiin suunnittelemaan kaupungin laajenemista Vesijärven ranta-alueille. (Airamo, 2008, 47)

Teollisuustoiminnasta vapautuneesta alueesta haluttiin luoda kaikille avoin ranta-alue, joka kehittäisi Lahden kaupungin asemaa maakunnan keskuksena ja loisi Lahdelle uutta ilmettä järvenrantakaupunkina. (Airamo, 2008, 69) Alueen kehittämiseksi järjestettiin kaksivaiheinen suunnittelukilpailu, sen ensimmäisen vaiheen aatekilpailun voitti ehdotus "Beachness city". Aatekilpailun tuloksen pohjalta tehtiin tarkemmat suunnitelmat, eikä tarkemmalle suunnittelukilpailulle ollut tarvetta kuin Ankkurin rannan osalta. Ankkurin rannan suunnittelukilpailun voitti ehdotus "Iso-Otava". (Airamo, 2008, 76)

Osayleiskaavan laadinnassa alueesta muodostui kerrostalovaltaista sekä kerros- ja rivitalovaltaista aluetta, lähivirkistysaluetta, vesiliikennealuetta sekä hallinnon ja palvelujen aluetta. (Lahden kaupunki Tekninen virasto, 1995.)

3.2 Ankkurin-Ruoriniemen alueen toteutus

Ankkurin-Ruoriniemen alueen rakentaminen alkoi 1990-luvun alkupuolella ja ensimmäiset talot valmistuivat Ruoriniemeen 1995. Ankkurin alueen rakentaminen alkoi myöhemmin, kun sen suunnitelmat oli saatu valmiiksi. Ensimmäiset rakennukset Ankkuriin valmistuivat 1999. Molempia alueita rakennettiin samanaikaisesti, kun alueiden suunnitelmat oli saatu valmiiksi. Alue ilmakuvasa teollisuusalueena (Kuva 2) ja nykyisessä muodossaan (Kuva 3).



Kuva 2. Ankkurin-Ruoriniemen alue vuonna 1986. (Lahden karttapalvelu).

3.2.1 Ankkuri

Ankkurin alue sijaitsee Ruoriniemen eteläpuolella. Alueen tonttikadut Proomukatu, Hinaajakatu ja Laivakatu, joka haarautuu Paapuurin- ja Tyyrpuurinkaduksi toimivat yhteytenä Niemenkadulle sekä Vesijärven rantaa reunustavaan puistoon. (Lahden kaupunki tekninen virasto, 1992, 6)

Asukaspysäköinti on Ankkurin alueella hoidettu pääsääntöisesti maantasossa. Alueella on lisäksi kolme pysäköintilaitosta, joissa on taloyhtiöiden velvoitepaikkoja. Taloyhtiöiden velvoitepaikkojen lisäksi alueen tonttikaduilla on kadunvarsipysäköintiä.

Pysäköintipaikkannormina suurimmalla osalla alueen AK-kortteleista on yksi autopaikka 85 kerrosneliometriä kohti, kuitenkin jokaista asuntoa kohti on oltava yksi autopaikka. AKR-Kortteleissa autopaikkoja on rakennettava kaksi yhtä asuntoa kohti. Alueelle on rakennettava yksi autopaikka 50 liike- ja toimistokerrosalaneliometriä kohti. (Lahden kaupunki tekninen virasto 1992, 7) Rantavyöhykkeen rivitaloissa, Niemenkadun varressa Vanhusten asuin ja palvelutiloiksi osoitetuilla kiinteistöillä, sekä kortteleissa 2415 ja 2416 autopaikkannormi eroaa alueen yleisestä autopaikkannormista. (Lahden kaupunki Tekninen virasto 1997a, 8) (Lahden kaupunki Tekninen virasto, 1997b, 6)

Proomukadun varressa sijaitsevilla kortteleilla 2415 ja 2416 autopaikkannormi on yksi autopaikka 85 kerrosneliometriä kohti. Normin ero muualla alueella käytössä olevaan normiin perustuu sijaintiin. Korttelit sijaitsevat lähellä kaupungin keskustaa, sekä Ankkurikeskuksen palveluiden välittömässä läheisyydessä. (Lahden kaupunki Tekninen virasto, 1997a, 8)

Rantavyöhykkeellä autopaikkannormi on Proomu- ja Hinaajakadun kiinteistöissä 1,5 autopaikkaa asuntoa kohti. (Lahden karttapalvelu) Muualla Rantavyöhykkeen kiinteistöissä normina on 2 autopaikkaa asuntoa kohti lukuun ottamatta alle 60 m² asuntoja, joissa normi on yksi autopaikka asuntoa kohti. (Lahden kaupunki Tekninen virasto, 1999.)

Vanhusten palvelu- ja asuintilojen autopaikkannormi on yksi autopaikka 250m² asuntokerrosalaa kohti. (Lahden kaupunki Tekninen virasto, 1997b, 6)

3.2.2 Ruoriniemi

Ruoriniemen alue sijaitsee Vesijärveen työntyvässä niemessä. Alueen rannat ovat yleistä aluetta, jotka reunustavat alueella olevaa asuntoaluetta. Ruoriniemenkatu toimii Ruoriniemen kokoojakatuna, joka kulkee niemen kadulta koko alueen läpi Ruoriniemen kärkeen. (Lahden kaupunki Tekninen virasto, 1995.)

Ruoriniemen asukaspysäköintiä varten oli aluksi suunniteltu kalliopysäköintiä, jolla olisi hoidettu suuri osa alueen pysäköintitarpeesta. Maanalaisesta pysäköinnistä päätettiin luopua 1995 tehdyssä asemakaavamuutoksessa, jossa maanalainen pysäköintilaitos korvattiin kahdella pysäköintitalolla ja loput pysäköintipaikat hajautettiin pieniksi yksiköiksi tonteille. (Lahden kaupunki Tekninen virasto, 1995.)

Rakennettujen autopaikkojen määrä vastaa alueelle asetettuja autopaikkavaatimuksia, joiden mukaan autopaikkoja on rakennettava kerrostaloissa 1ap/85 m² asuntokerrosalaa kohti, kuitenkin vähintään yksi asuntoa kohti. Rivitaloille tulee rakentaa kaksi autopaikkaa asuntoa kohti.

Kiinteistöihin tehtyjen autopaikkojen lisäksi Ruoriniemenkadulle on mitoitettu tilaa kadunvarsipysäköinnille. (Lahden kaupunki tekninen virasto, 1995.)

Asuinrakennusten lisäksi Ruoriniemessä sijaitsee alueella ennestään ollut entinen tehtaanjohtajan asunto. Alueen rakentamisen yhteydessä se muutettiin päiväkodiksi. (Lahden kaupunki tekninen virasto, 1995, 8.)



Kuva 3. Ankkurin-Ruoriniemen alue vuonna 2016 (Lahden karttapalvelu).

3.3 Pysäköintilinjausten toteutuminen alueella

Alueen toteutuksessa on noudatettu kaupungin pysäköintinormeja. Kerrostaloissa on pääsääntöisesti käytetty pysäköintipaikkamitoituksena yhtä paikkaa asuntoa kohti. Ankkurin alueella on päädytty käyttämään muuta aluetta pienempää pysäköintipaikkamitoitusta Proomukadun eteläpuolella, koska se on sijainiltaan katsottu olevan niin lähellä palveluita ja kaupungin keskustaa. Mikäli asukkaat, jotka asuvat taloyhtiöissä joissa, on pienempi mitoitus kuin muualla, kokevat auton tarpeen kuitenkin

samanlaiseksi kuin muuallakin alueella, saattaa pienempi mitoitus aiheuttaa pulaa velvoitepaikoista.

Rivitaloissa pysäköintipaikkoja on 2 tai 1.5 asuntoa kohden. Ankkurissa lähimpänä keskustaa sijaitsevilla rivitaloissa on 1.5 autopaikkaa asuntoa kohti, muuten alueella on käytetty vaatimuksena kahta paikkaa asuntoa kohti. Rivitaloissa, joissa autopaikkoja on 1.5 asuntoa kohti, velvoitetta on muutettu todennäköisesti keskustan ja palvelujen läheisyyden perusteella kuten Proomukadun kerrostaloissakin.

Pysäköinti on alueella toteutettu maanpäälisissä pysäköintilaitoksissa ja maantasopysäköintinä. Pysäköintilaitokset ovat usean taloyhtiön yhteiskäytössä ja maantasopysäköinti on toteutettu kunkin taloyhtiön omalla tontilla. Pysäköintialueet on eroteltu pieniksi alueiksi niin, että ne eivät muodosta suuria yhtenäisiä alueita, kuten Lahden rakennusjärjestyskin edellyttää.

Alueella on noudatettu Lahden käyttämiä pysäköintinormeja, joiden perusteella asukaspysäköinnille pitäisi olla riittävästi tilaa. Kaupungin linjausten mukaan asukaspysäköinti on tarkoitus järjestää tonteilla ja katualueen pysäköintipaikat ovat näin ollen käytettävissä asiointia varten.

4 ANKKURIN-RUORINIEMEN ALUEEN NYKYTILA

Pysäköinnin nykytilan selvittämiseksi haastateltiin alueen taloyhtiöiden isännöitsijöitä. Isännöitsijähaastatteluilla saatiin tietoa alueen asukkaiden näkemyksiä pysäköintimahdollisuuksien toimivuudesta ja taloyhtiöiden velvoitepysäköinnin järjestämisestä. Haastatteluissa nousi esiin erilaisten kotona asumista helpottavien palvelujen kuten kotihoidon suuri asiakasmäärä alueella. Taloyhtiöiden ja kotihoidon välillä on käyty keskustelu ja osa taloyhtiöistä on tehnyt toimenpiteitä, joilla kotihoidon pysäköintiä on pyritty helpottamaan. Tämän johdosta haastatteluja pyydettiin myös kotihoitoa tarjoavilta yrityksiltä. Ruoriniemessä sijaitsevalta päiväkodilta saatiin myös kommentteja pysäköinnistä.

Alueelle tehtiin kolme maastokäyntiä, joilla tarkasteltiin alueen pysäköintiä paikan päällä. Maastokäynneillä laskettiin pysäköityjen autojen määrä alueen kadunvarsilla sekä yleisillä pysäköintialueilla. Kiinteistöjen pysäköintipaikkoja ei tarkasteltu maastossa mutta niiden määrä selvitettiin kaupungin asemakaavasta. Lisäksi alueen asukkaiden omistamien autojen määrä selvitettiin Traficomista. Tietojen perusteella tehtiin karkeaa tarkastelua kiinteistöjen paikkojen määrän suhteesta alueen asukkaiden omistamiin autoihin nähden.

4.1 Yleiset pysäköintipaikat

Tällä hetkellä alueen kadunvarsilla pysäköinti on pääosin rajoittamatonta tai rajoitukset koskevat vain arkipäiviä. Ruoriniemenkadulla on Kapteeninaukion ja Pursimiehenkadun välillä, noin 300 metrin matkalla arkena kello 8-18, voimassa kahdeksan tunnin aikarajoitus. Paapuurinkadulla on noin 30 metrin matkalla arkisin voimassa 60 minuutin aikarajoitus. Pursimiehenkadulla on päiväkodin edessä arkena 15 minuutin aikarajoitus saattoliikkeettä varten. Alueen muiden katujen kadunvarsipaikoilla ei ole aikarajoituksia

Alueella on kadunvarsipaikkojen lisäksi pieniä pysäköintialueita. Alueet sijaitsevat Proomukadun, Tyrrpuurinkaan, Ruoriniemenkadun, Kapteeninkadun ja Pursimiehenkadun päissä, näiden lisäksi Ankkurin rantapuistossa on pysäköintialue, johon mahtuu 10 autoa. Pysäköintialueiden sijainti on esitetty kuvassa 4.



1. Ruoriniemenkatu
2. Kapteeninkatu
3. Pursimiehenkatu
4. Ankkuripuisto
5. Tyrrpuurinkatu
6. Proomukatu

Kuva 4. Pysäköintialueiden sijainti kartalla (Karttapohja: Lahdenkarttapalvelu)

Kapteeninkadun päässä olevalla pysäköintialueella on 16 pysäköintipaikkaa, joista puolet aikarajoittamattomia ja puolet rajoitettu arkena 8-16 neljään tuntiin. Pursimiehenkadun päässä on neljä pysäköintipaikkaa, joilla on neljän tunnin aikarajoitus.

Ruoriniemenkadun päässä olevalla pysäköintialueella on 14 pysäköintipaikkaa. Paikoilla on neljän tunnin aikarajoitus, joka on voimassa arkisin 8-16. Sama rajoitus on Ankkurin Rantapuiston pysäköintialueella. Proomukadulla on kuusi pysäköintipaikkaa ja Tyrrpuurin kadulla neljä

pysäköintipaikkaa. Näillä paikoilla on myös arkena neljän tunnin aikarajoitus kello 8-16.

4.2 Pysäköinti maastokäynneillä

Alueen pysäköinnin nykytilan selvittämiseksi alueelle tehtiin kolme maastokäyntiä. Maastokäynneillä tehtiin havaintoja alueen yleisten pysäköintipaikkojen toimivuudesta käytännössä.

Maastokäyntien perusteella vapaata pysäköintitilaa on vähiten Ankkurissa Proomu- ja Hinaajakadulla (Kuva 5). Haastavin tilanne on iltaisin ja viikonloppuisin, jolloin Hinaajakadulla ei ollut lainkaan vapaata pysäköintitilaa ja Proomukadun vapaille paikolla oli runsaasti lunta ja ne olivat haastavia käyttää. Proomukadulla oli lisäksi yksi perävaunu (Kuva 6), joka oli kaikkien maastokäyntien aikana samassa paikassa lumen peitossa, joten se ei todennäköisesti ollut liikkunut käyntien välillä ollenkaan. Lisäksi Ankkurin alueella oli muutamia autoja, jotka olivat niin lumisia, että ne eivät selvästi olleet liikkuneet useampaan päivään.



Kuva 5. Hinaajakatu arkipäivänä



Kuva 6. Proomukadulle pysäköity perävaunu.

Paapuurinkadulla oli viikonloppuna suoritettuna maastokäynnin aikana kaikki pysäköintipaikat varattuja, mutta arkipäivisin tilaa oli vapaana. Osalla Paapuurinkadusta on arkisin 60 minuutin aikarajoitus. Tällä osalla kadusta ei ollut yhtään autoa pysäköitynä arkena suoritettujen maastokäyntien aikana, kun rajoitus oli voimassa (Kuvat 7 ja 8).



Kuva 5. Paapuurinkadun arkena, jolloin paikalla on 60 minuutin aikarajoitus.



Kuva 6. Paapuurinkatu viikonloppuna, kun aikarajoitusta ei ole.

Ruoriniemessä vähiten vapaata tilaa oli Pursimiehenkadulla, jossa kaikki paikat olivat viikonloppuna käytössä, lukuun ottamatta Ruoriniemen päiväkodin saattoliikenteelle varattuja 15 minuutin paikkoja. Muilla maastokäynneillä pysäköintitilaa oli vapaana ainakin kadun päässä olevalla neljän tunnin aikarajoitetulla pysäköintipaikalla. Pursimiehenkadun päässä on neljä aikarajoitettua pysäköintipaikkaa, viikonloppuna paikalla oli viisi autoa, viikolla taas paikalle oli pysäköity niin leveästi, että siihen mahtui vain kolme autoa (Kuva 9 ja 10).



Kuva 7. Pursimiehenkadun päässä olevat aikarajoitetut paikat arkipäivänä.



Kuva 8. Pursimiehenkadun päässä olevat paikat viikonloppuna.

Maastokäyntien perusteella eniten ongelmia pysäköinnissä on viikonloppuisin ja iltaisin, jolloin kadunvarsilla ei välttämättä ole yhtään vapaata pysäköintipaikkaa. Alueella sijaitsevilla aikarajoitetuilla paikoilla oli kuitenkin yleensä hyvin tilaa maastokäynnillä. Arkisin keskellä päivää ongelmia ei vaikuttanut olevan. Kadunvarsilla oli tasaisesti tilaa kaikkialla alueella, eivätkä kävelymatkat muodostuneet minnekään kovin pitkiä.



Kuva 9. Hinaajakatu arkipäivänä.



Kuva 10. Hinaajakatu viikonloppuna.



Kuva 11. Hinaajakadulla viikonloppuna seisovia autoja.

Alueella oli maastokäyntien aikaan yksittäisiä ajoneuvoja, jotka eivät olleet liikkuneet käyntien välillä ollenkaan ja olivat selvästi seisseet kadunvarressa jo pidemmän aikaa. Arkena tehdyillä maastokäynneillä pysäköintitilaa oli kuitenkin paljon, eikä yksittäisistä autoista ollut suurta haittaa pysäköintipaikkoja etsiville. Pitkään seisseet ajoneuvot kuitenkin haittaavat paikkojen aurausta, jolloin autojen ympärille jää niin paljon lunta, että ajoneuvo vie jopa kolmen auton verran pysäköintitilaa (Kuva 14). Sunnuntaina tehdyn maastokäynnin aikana kadunvarsilla oli jonkin verran autoja, jotka eivät todennäköisesti olleet liikkuneet viikonlopun aikana ollenkaan ja jotka todennäköisesti olivat pysäköitynä kadulla koko viikonlopun. Kadunvarressa sunnuntaina seiseistä lumisista autoista on esimerkkejä kuvissa 11, 12 ja 13.



Kuva 12. Autonsäilytys kadunvarressa haittaa pysäköintipaikkojen puhtaanapitoa.

Maastokäynnit tehtiin selvitystyön aikana tammikuussa, joten kesän pysäköintitilanteeseen ei niiden perusteella voi ottaa kantaa. Ankkuri-Ruoriniemi sijaitsee Lahden sataman ja Sibeliustalon läheisyydessä, jotka vetävät ihmisiä etenkin kesäisin. Osassa haastatteluista todettiin pysäköinnin aiheuttavan enemmän ongelmia juuri kesällä, kun muualta tulevat ihmiset pysäköivät alueelle.

4.3 Isännöitsijöiden haastattelut

Isännöitsijällä on yleensä hyvä käsitys oman taloyhtiönsä tilanteesta, sekä asukkaiden ja taloyhtiön hallituksen näkemyksistä. Tästä syystä selvitykseen pyydettiin isännöitsijöiden haastatteluja. Haastateltavaksi pyrittiin valitsemaan isännöintitoimistoja, joilla on mahdollisimman paljon taloyhtiöitä selvitysalueella. Haastatellut isännöintitoimistot olivat Reim Group, Realia isännöinti Oy, Lahden isännöitsijätoimisto Oy sekä Ekosisännät Ky. Haastatteluilla selvitettiin pysäköinnin nykytilaa asukkaiden ja taloyhtiöiden näkökulmasta, sekä mahdollisia toimia joilla taloyhtiöt ovat itse pyrkineet ratkaisemaan pysäköintiin liittyviä haasteita.

4.3.1 Reim Group

Reim Groupilta haastattelu saatiin Henrik Laukkaselta. Laukkasella on alueella kolme taloyhtiötä Proomukadulla. Kaikki talot ovat kerrostaloja ja sijaitsevat samassa korttelissa (Kuva 15).



Kuva 13. Proomukadulla sijaitsee Reim groupin isännöimiä taloyhtiöitä (Karttapohja: Lahden karttapalvelu).

Kaikissa taloyhtiöissä on katettuja autopaikkoja sekä ulkopaikkoja. Katetut paikat ovat osakepaikkoja, jotka on vuokrattu osakkaille, joten niiden käytöstä tai jälleenvuokrauksesta, ei Laukkasen mukaan ole tarkkaa tietoa. Ulkona olevat paikat ovat taloyhtiöiden hallinnoimia ja ne ovat käytössä asukkailla. Lisäksi taloyhtiöillä on yhteinen vieraspaikka-alue, jossa on yksi vieraspaikka taloyhtiötä kohti. (Laukkanen, 2019.)

Autopaikkoja on taloyhtiöissä yksi jokaista huoneistoa kohti. Laukkasen mukaan asukkailta tulee ajoittain kuitenkin kyselyitä toisesta autopaikasta, mutta sen järjestäminen ei välttämättä onnistu. Taloyhtiöissä pyritään siihen, että jokaisella huoneistolla on autopaikka käytössä, jos sille on tarvetta. Toisen autopaikan tarpeessa olevia on Laukkanen pyrkinyt ohjaamaan kysymään toista autopaikkaa läheisistä pysäköintilaitoksista. Laukkasen mukaan on todennäköistä, että jos huoneistoa kohti on kaksi autoa, toista niistä pidetään pysäköitynä kadunvarressa. (Laukkanen, 2019.)

Kadunvarsipysäköinnissä ei Laukkasen mukaan ole ollut suurempia ongelmia. Kadunvarsilla ei ilmeisesti säilytetä autoja useita päiviä kerallaan vaan paikat ovat kierrossa. Kadunvarsien pysäköintiin ei isännöitsijöillä tai taloyhtiöillä ole mahdollisuuksia vaikuttaa. Kadunvarsipysäköintiin puuttuminen ei Laukkasen mukaan juuri ole mahdollista, koska alueelle ei mahdu lisää pysäköintipaikkoja. Laukkanen ei myöskään koe, että kadunvarsien pysäköinnin muuttaminen aikarajoitetuksi olisi hyvä ratkaisu ainakaan asukkaiden kannalta, vaikka paikkojen kiertoa se saattaisikin nopeuttaa. (Laukkanen, 2019.)

Kotihoidon pysäköintiongelmista ei Laukkaselle ole tullut juuri palautetta. Kiinteistössä on kotihoidon asiakkaita ja kotihoidon autot saattavat olla väärin pysäköitynä, jos vapaita pysäköintipaikkoja ei ole, mutta se ei ole aiheutunut asukkaille ongelmia. (Laukkanen, 2019.)

4.3.2 Lahden isännöitsijätoimisto Oy

Lahden isännöitsijätoimiston haastattelu saatiin isännöitsijä Henrik Luomalta. Luoma isännöi neljää taloyhtiötä Ruoriniemenkadulla ja yhtä Paapuurinkadulla (Kuva 16).



Kuva 14. Ruoriniemen- ja Paapuurinkadun sijainnit (Karttapohja: Lahden karttapalvelu).

Ruoriniemenkadulla sijaitsevat taloyhtiöt ovat käyneet jo aiemmin keskustelua kaupungin kanssa kadunvarsipysäköintiin liittyen. Kadun varren taloyhtiöt ovat muun muassa pyytäneet pysäköintikieltoa raskaalle kalustolle, koska ne vievät henkilöautoja enemmän tilaa ja tekevät tiestä kapeamman. Ruoriniemenkadun varrelle on myös pyydetty aikarajoitettua pysäköintiä, jotta kadunvarressa ei säilytettäisi autoja. (Luoma, 2019.)

Taloyhtiöissä on keskusteltu lisäpaikoista ja paikkojen lisäämistä on myös ehdotettu kaupungille. Paikkojen lisäämiseksi taloyhtiöt ovat Luoman mukaan ehdottaneet vinopysäköintiä kadunvarseen. Alueelle ollaan rakentamassa lisää asuntoja, joten taloyhtiöt toivoisivat lisää pysäköintitilaa, jotta pysäköintiongelmien ei pahenisi. (Luoma, 2019.)

Luoman mukaan taloyhtiöiden omien pysäköintipaikkojen käyttöaste on korkea, eikä paikkoja ole kuin muutama vapaana. Taloyhtiöiden pysäköintipaikoista osa sijaitsee Ruoriniemenkadun varrella olevissa pysäköintilaitoksissa, joihin on sijoitettu taloyhtiöiden velvoitepaikkoja. Luoman mukaan on mahdollista, että asukkaat saattavat pysäköidä autojaan kadunvarteen, koska se on lähempänä kuin pysäköintilaitoksessa oleva paikka. (Luoma, 2019.)

Luoman mukaan alueella asuu paljon vanhuksia, joiden luona käy normaalia enemmän vierailijoita kuten kotihoito, siivouspalvelut sekä sukulaiset, jotka tarvitsevat lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja. Ruoriniemenkadulla kotihoidolla on ollut ongelmia pysäköintipaikkojen löytämisessä. Yhdessä taloyhtiössä on kotihoitoa varten varattu oma paikka. Kapteeninkadulla tilanne on parempi, koska sen päässä sijaitsevalla pysäköintialueella on aikarajoitettuja pysäköintipaikkoja. (Luoma, 2019.)

Eniten ongelmia pysäköinnissä Luoma arvelee olevan kesäisin, jolloin ihmisiä mm. käy alueella sijaitsevalla uimarannalla, sekä Lahden satamassa. Uimarannalla on pysäköintialue, johon mahtuu kymmenen autoa. Tämä on kuitenkin alueen kävijämääriin nähden liian vähän ja etenkin erilaisten tapahtumien aikaan autoja pysäköidään niin puistoon kuin myös kiinteistöjen pihuille. Alueelle toivotun kiekkopysäköinnin Luoma uskoo vapauttavan tilaa kadunvarsilta ja nopeuttavan paikkojen kiertoa. Pysäköinnin on todettu toimivan paremmin niillä paikoilla, joissa se on toteutettu kiekkopysäköintinä. (Luoma, 2019.)

Paapuurinkadulla sijaitsevassa taloyhtiössä pysäköintiin toivotaan kiekkopysäköintiä, sekä kadun päässä olevan pysäköintikieltoalueen poistamista. Kadunpäässä oleva pysäköintikielto aiheuttaa hämmennystä ja sen poistolla, kadun päähän saataisiin lisää pysäköintipaikkoja. (Luoma, 2019.)

4.3.3 Realia

Realialta haastatteluun saatiin Kaarlo Kurko, joka isännöi taloyhtiötä Ruoriniemenkadulla. Kurko kertoi, että Ruoriniemenkatua pidetään liian ahtaana eikä minkäänlaisia kavennuksia alueelle toivota. Uusien asuntojen rakentamisen johdosta alueelle toivotaan lisää pysäköintipaikkoja. (Kurko, 2019.)

Taloyhtiön velvoitepaikoista osa sijaitsee pysäköintilaitoksessa, jossa on myös muiden taloyhtiöiden paikkoja. Jotkut asukkaista kokevat pysäköintilaitoksen epämiellyttäväksi ja turvattomaksi, varsinkin öisin ja iltaisin. Pysäköintilaitoksiin liittyvät päätökset, kuten valvonnan lisääminen, on kuitenkin hankalaa toteuttaa, koska niissä on monta taloyhtiötä osakkaana. Pysäköintilaitoksien sijaintien vuoksi asukkaat tarvitsevat taloyhtiön edestä paikkoja, jossa on mahdollista purkaa ja lastata autoa ennen sen viemistä pysäköintilaitokseen. (Kurko, 2019.)

Kotipalvelut, joita varsinkin iäkkäät ihmiset käyttävät, tarvitsevat pysäköintitilaa mahdollisimman läheltä asiakasta. Koska taloyhtiöiden pihoille ei ole mahdollista rakentaa lisää paikkoja, on pysäköinti hoidettava katujen varsilla. Kotihoito voi käyttää kiinteistön autopaikkoja vain, jos asiakkaalla sellainen on, eikä hänellä itsellään ole autoa. Kurkon mukaan tällaista järjestelyä käyttää osa kotihoidon asiakkaista. Jotta tällainen järjestely on mahdollista, asiakkaan autopaikan on sijaittava taloyhtiön tontilla. (Kurko, 2019.)

Iäkkäiden ihmisten luona käy usein myös säännöllisemmin vierailijoita kuten lapset ja lapsenlapset, jotka tarvitsevat pysäköintitilaa. Koska taloyhtiöillä ei ole vieraspaikkoja, täytyy vierailijoiden löytää pysäköintitilaa yleisiltä pysäköintipaikoilta. (Kurko, 2019.)

Vähiten pysäköintitilaa Kurko kertoo olevan kesällä iltaisin, kun paikalliset saapuvat töistä ja alueella on myös muita kauempaa tulleita ihmisiä esimerkiksi uimarannalla ja alueen puistoissa. Myös sataman pysäköintialueen maksullisuuden on koettu lisäävän pysäköintiä alueella, kun ihmiset etsivät ilmaista pysäköintipaikkaa sataman läheisyydestä. (Kurko, 2019.)

4.3.4 Ekosännät Ky

Ekosänniltä haastattelu saatiin Henry Kuusistolta, jolla on isännöitävänä kaksi taloyhtiötä Ruoriniemessä, Kapteeninkatu 4 ja Ruoriniemenkatu 24. Kuusisto kertoi, että pysäköinti aiheuttaa ongelmia enimmäkseen Ruoriniemenkadulla, jossa taloyhtiöllä ei ole tarpeeksi paikkoja asukkaiden ajoneuvoille. Kapteeninkadulla ei Kuusiston isännöimässä taloyhtiössä ole ongelmia. Kapteeninkadulla sijaitsevassa taloyhtiössä on tarpeeksi paikkoja asukkaille ja kadun päässä sijaitsevalla parkkipaikalla on aina vapaata tilaa. (Kuusisto, 2019.)

Ruoriniemenkadulla sijaitseva taloyhtiö on huolissaan siitä, että uusien asuntojen rakentaminen vie lisää ennestään vähäistä pysäköintitilaa katujen varsilta. Kadunvarren pysäköinti on taloyhtiössä koettu ongelmalliseksi ympärivuoden, mutta asukkaat ovat tottuneet pysäköinnin tuomiin haasteisiin ja autoille on aina onnistuttu löytämään paikka. (Kuusisto, 2019.)

Kotihoidolle ei Kuusiston isännöimissä taloyhtiössä ole omaa paikkaa. Kotihoidon autot joutuvat etsimään pysäköintipaikan kadulta. Jos radanvarressa ei ole tilaa, saattaa kotihoito pysäköidä laittomasti taloyhtiön pihalla, esimerkiksi pelastustielle. (Kuusisto, 2019.)

4.4 Kotihoidon haastattelut

Kotihoidon näkemyksiä alueesta pyydettiin Aurio hoiva Oy:tä sekä Lahden diakonialaitokselta. Aurion haastattelu käytiin tekemässä yrityksen omalla toimistolla. Lahden diakonialaitoksen haastattelu taas tehtiin sähköpostitse.

4.4.1 Aurio hoiva Oy

Auriolta haastattelussa oli Jan Olkkonen, hän työskentelee yhtiössä toimitusjohtajana. Alue on Olkkosen mukaan haastava kotihoidolle juuri pysäköintiin liittyen. Muilla Lahden alueilla keskustaa lukuun ottamatta ei hänen mukaansa ole juuri ongelmia pysäköinnin suhteen. (Olkkonen, 2019.)

Talvella ongelmia aiheuttavat lumikasat, jotka vievät pysäköintitilaa. Kesällä taas autoja on enemmän pysäköitynä katujen varsille ja pysäköintipaikan löytäminen voi olla vaikeaa. Vähiten pysäköintitilaa on iltaisin kello 16 jälkeen, kun alueen asukkaat tulevat töistä. Alueen kaduista Ankkurissa sijaitsevilta Proomukadulta ja Hinaajakadulta on vaikeinta löytää pysäköintipaikkaa. (Olkkonen, 2019.)

Kotihoito on tehnyt taloyhtiöiden kanssa yhteistyötä, jotta kotihoidon pysäköinti olisi sujuvampaa. Taloyhtiöt ovat joissain tapauksissa varanneet tai tehneet kotihoidolle omia paikkoja. Kotihoito voi myös käyttää asiakkaan paikkaa, jos hänellä sellainen on vapaana. (Olkkonen, 2019.)

Haastattelussa Olkkonen totesi, että aikarajoitukset kadunvarsilla saattaisivat parantaa kotihoidon tilannetta alueella. Hän myös toivoi kotihoidolle vapaampaa pysäköintiä alueilla, jossa pysäköintitilaa on heikosti. (Olkkonen, 2019.)

4.4.2 Lahden diakonialaitos

Lahden diakonialaitoksen haastattelu tehtiin sähköpostitse, kysymyksiin vastasi kotihoidon esimies Pirjo Toiviainen. Toiviainen kertoi pysäköinnin aiheuttavan ongelmia päivittäin. Pahin tilanne on lauantaina ja sunnuntaina sekä arki-iltaisin ja iltapäivisin. Pysäköintipaikan etsiminen vie aikaa, josta aiheutuu kiirettä, eikä aikatauluissa välttämättä pysytä. (Toivanen, 2019.)

Muutoksena alueen pysäköintiin Toivanen toivoi lisää kiekollisia paikkoja, sekä pysäköintiajan tiukempaa rajoittamista. Yleisesti Toivanen myös toivoi, että kotihoidon autojen pysäköinti olisi vapaampaa. Hän myös totesi, että pysäköinti aiheuttaa kotihoidolle ongelmia koko keskustan alueella. (Toivanen, 2019.)

4.5 Asukkaan haastattelu

Opinnäytetyön aikana tuli mahdollisuus keskustella pysäköinnistä alueen asukkaan kanssa, joka työskentelee pysäköintiin liittyvissä esimiestehtävissä Lahdessa. Haastateltava asuu Ankkurissa Tyyrpuurinkadulla, mutta hän kertoi myös näkemyksistään koko alueen pysäköinnistä. (Asukas, 2019.)

Autopaikkoja asukkaan taloyhtiössä on jokaista asuntoa kohti yksi. Niitä on ollut aluksi hyvin tarjolla ja niitä on jaettu useampia yhtä asuntoa kohti, tästä syystä osalla asukkaista ei ole paikkaa edes yhdelle ajoneuvolle ja he joutuvat pysäköimään kadunvarressa. Kadunvarren paikat ovat aikarajoittamattomia, joten ajoneuvojen säilyttäminen kadulla on helppoa ja autot saattavat seistä pitkiä aikoja yhtäjaksoisesti kadunvarressa. Auto saattaa esimerkiksi seistä koko talven samassa paikassa mutta sitä kuitenkin putsataan välillä. (Asukas, 2019.)

Haastateltava näkemyksen perusteella taloyhtiöiden pihoissa ja pysäköintilaitoksissa on vapaata tilaa, eikä pysäköintipaikkojen käyttö ole kovin tehokasta. Aikarajoitukseton pysäköinti kadunvarsilla ei kannusta taloyhtiöitä tehostamaan omien pysäköintipaikkojen käyttöä. Tällä hetkellä taloyhtiöissä on tilanteita, joissa henkilöllä ei ole enää autoa, mutta hän on pitänyt oman paikkansa vieraita tai kotihoitoa varten. Tällainen toiminta vei asukaspaikkoja niitä tarvitsevilta ja lisää sitä kautta asukkaiden pysäköintiä kadunvarressa. Paikkojen vapautuminen niitä tarvitseville asukkaille vähentäisi asukkaiden pysäköintiä kadulla ja kadunvarsilla voisi olla paremmin tilaa vieraille ja muille alueella asioiville. (Asukas, 2019.)

Kiekkopaikoilla on haastateltavan mukaan hyvin tilaa ja ne hyvin, joten jonkin laiset aikarajoitukset olisi hyvä ottaa käyttöön myös kadunvarsilla. Aikarajoitukset mahdollistaisivat paikkojen paremman puhtaanapidon ja kannustaisivat taloyhtiöitä tehostamaan omien pysäköintipaikkojen käyttöä. (Asukas, 2019.)

Asukkaan esittämät näkemykset pysäköintipaikkojen käytöstä sekä koetusta paikkojen puutteesta ovat linjassa muun selvityksen kanssa. Maastokäyntien perusteella alueen kadunvarsilla seisoo autoja pitkiä aikoja yhtäjaksoisesti, mikä haittaa pysäköintipaikkojen talvikunnossapitoa. Asukkaiden omistamien autojen määrää, jota on kappaleessa 4.8 verrattu taloyhtiön velvoitepaikkojen määrään tukee myös asukkaan näkemyksiä siitä, että velvoite paikkojen käyttö ei ole kovin tehokasta. Asukaan näkemys pysäköinti ajan rajoittamisesta tilanteen korjaamiseksi ovat myös saman suuntaisia kuin muissakin haastatteluissa.

4.6 Haastattelujen yhteenveto

Haastattelujen perusteella asukkaat sekä kotihoito kokevat pysäköinnin aiheuttavan ongelmia alueella. Asukkaat ja kotihoidon yritykset toivovat alueen pysäköintiin muutoksia, jotta pysäköintipaikkojen löytäminen olisi helpompaa. Asukkaiden ja kotihoidon toiveet poikkeavat joiltain osin toisistaan, mutta esimerkiksi kotihoidon toivomia aikarajoituksia halutaan myös joidenkin taloyhtiöiden puolelta, etenkin Ruoriniemenkadulla.

Isännöitsijöiden mukaan taloyhtiöiden velvoitepaikat ovat yleisesti käytössä, eikä vapaita paikkoja juuri ole. Yhtiöiden hallinnoimat paikat pyritään antamaan niitä tarvitseville asukkaille, mutta osakkaille myytyjen tai vuokrattujen paikkojen käytöstä isännöitsijöillä ei ole tarkkaa tietoa.

Ankkurin Proomukadulla Reim Groupin isännöimissä taloyhtiöissä paikkoja ei riitä kaikille asukkaiden autoille ja asukkaat, jotka eivät saa autolleen paikka taloyhtiöstä joutuvat pysäköimään kadulle tai etsimään vaihtoehdoisen pysäköintipaikan kauempaa. Isännöitsijä on itse kehottanut asukkaita kysymään paikkoja pysäköintilaitoksista, jotka sijaitsevat alueen lähetyillä. Asukkaan haastattelun perusteella paikkojen käyttö on kuitenkin melko tehotonta. Hänen näkemyksensä mukaan pysäköintirajoitukset saattaisivat tehostaa taloyhtiöiden pysäköintipaikkojen käyttöä.

Ruoriniemenkadulla sijaitsevat taloyhtiöiden yhteiset pysäköintilaitokset, koetaan joidenkin asukkaiden osalta epämiellyttäväksi ja turvattomiksi. Pysäköinnin keskittäminen yhteisiin pysäköintilaitoksiin lisää kävelymatkaa asunnolle, joten asukkaat tarvitsevat talojen edestä pysäköintipaikkoja, joilla lastata ja purkaa autot, jos heillä on enemmän tavaraa mukanaan. Tonteilla ei usein ole ylimääräistä tilaa tällaiselle toiminnalle, joten asukkaat tarvitsevat kadunvarsilta vapaata pysäköintitilaa läheltä omaa asuntoaan. Kaikissa taloyhtiöissä ei myöskään ole tarpeeksi paikkoja asukkaiden autoille vaan asukkaat joutuvat pitämään autojaan kadunvarsipaikoilla.

Ruoriniemessä huolta herättää myös uusien asuntojen rakentaminen, jonka pelätään lisäävän pysäköinnin aiheuttamia ongelmia. Ruoriniemenkadun taloyhtiöt toivota lisää yleistä pysäköintitilaa Ruoriniemenkadun läheisyyteen, koska nykyiset pysäköintipaikat eivät riitä alueen tarpeeseen.

Kotihoidon osalta ongelmia aiheuttaa vapaiden pysäköintipaikkojen löytäminen alueelta. Pysäköintipaikan etsiminen aiheuttaa kiirettä ja väärin pysäköintiä. Osassa Ruoriniemenkadun taloyhtiöissä on tehty kotihoidon kanssa yhteistyötä ja pyritty järjestämään kotihoidolle pysäköintipaikan yhtiön tontilta, mikäli se on ollut mahdollista. Tontit ovat kuitenkin täyteen rakennettuja, joten uusien paikkojen tekeminen ei ole yleensä mahdollista. Haasteellisinta pysäköintipaikan löytäminen on

kotihoidon haastattelujen perusteella Ankkurissa Proomu- ja Hinaajakadulla.

Eniten ongelmia pysäköinnissä todettiin olevan iltaisin ja viikonloppuisin. Kesällä ongelmat pahentuvat, kun alueelle sekä sen läheisyyteen kuten Lahden satamaan muualta tulevat ihmiset täyttävät kadunvarret ja asukkaiden ja kotihoidon on vaikea löytää vapaita pysäköintipaikkoja. Varsinkin jos alueella on tapahtumia, ovat pysäköintipaikat täynnä autoja ja ihmiset pysäköivät myös puistoihin ja pihoilta. Talvella ongelmia aiheuttaa huonosti auratut pysäköintipaikat, jotka tekevät niiden käytöstä vaikeaa tai estävät sen kokonaan.

4.7 Ruoriniemen päiväkoti

Ruoriniemen päiväkodin kommentit saatiin suunnitteluinsinööri Carita Uroselta, joka teki asemakaavamuutosta päiväkodin tontille. Asemakaavamuutos koski päiväkodin leikkipihaa sekä henkilökunnan pysäköintipaikkoja, jotka olivat osittain tontin rajojen ulkopuolella. (Uronen, 2019.)

Saattoliikenteelle päiväkodin luona on neljä kappaletta neljän tunnin aikarajoitettua paikkaa, lisäksi kadun varressa on päiväkodin edessä muutama 15 minuutin paikka. Päiväkodin edessä olevien 15 minuutin paikkojen käyttö on koettu talvisin hankalaksi etenkin, jos lunta on paljon. Ruuhka-aika päiväkodin saattoliikenteellä on kaksi kertaa päivässä, aamulla ja iltapäivällä. Ruuhka-aikoina saattoliikenteellä on pulaa paikoista. (Uronen, 2019.)

Ruoriniemeä kaavoitettaessa, ajatuksena oli ollut, että päiväkoti palvelee lähialueen lapsiperheitä, eikä sen ympäristöön tästä syystä kaavoitettu enempää parkkipaikkoja. Päiväkodin lapset tulevat Ruoriniemestä ja lähialueilta, kuten oli ajatuksena, mutta ajoneuvoliikennettä on enemmän kuin oli aluksi ajateltu. (Uronen, 2019.)

4.8 Autojen määrä alueella

Alueen asukkaiden omistamien autojen määrän selvittämiseksi Traficomilta pyydettiin tietoja alueen asukkaiden omistamista autoista. Saatua tietoja verrattiin alueen taloyhtiöiden velvoitepaikkojen määrään, jotta saatiin käsitys siitä, kuinka paljon autoja on suhteessa taloyhtiöiden velvoitepaikkoihin. Tiedoista puuttuu työsuhdeautot, joita koko Lahdessa on noin 1600. Koko Lahdessa henkilö- ja pakettiautoja on noin 60000, joten työsuhdeautojen määrä näistä on hyvin pieni. Luvuista voidaan työsuhdeautojen pienestä määrästä johtuen, tehdä karkeita arvioita siitä, onko asukkailla enemmän autoja kuin taloyhtiöillä niille paikkoja.

Traficomilta saatujen tietojen perusteella niin Ankkurin kuin Ruoriniemenkin alueella on enemmän autopaikkoja taloyhtiöissä kuin asukkailla omistusautoja. Ruoriniemessä velvoitepaikkoja on noin 720, autoja taas on alueen asukkailla omistuksessa noin 530. Ankkurissa pysäköintipaikkoja taloyhtiöillä on yhteensä noin 1100 ja autoja asukkailla noin 850.

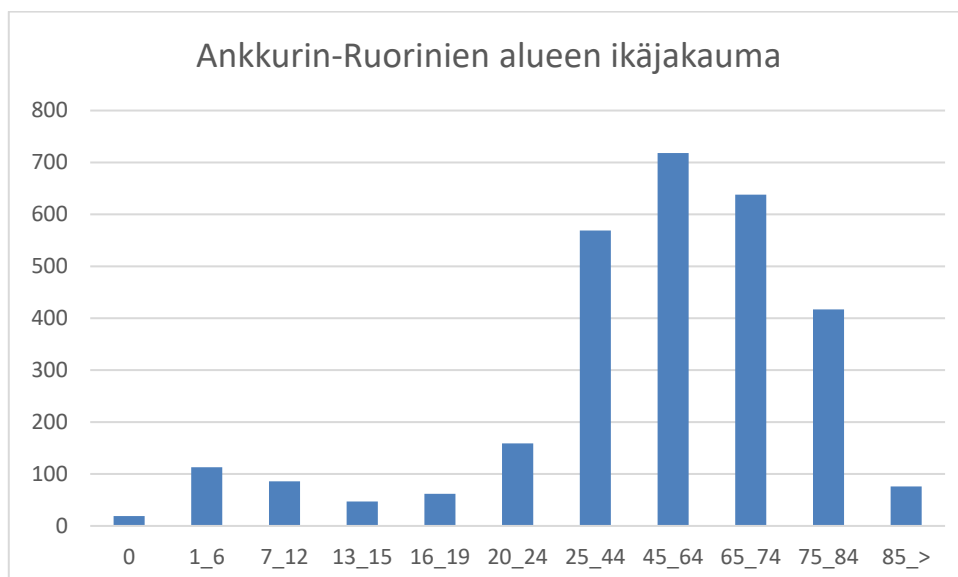
Lukujen perusteella pysäköintipaikkoja on koko alueella enemmän autoille kuin asukkailla autoja. Osoitekohtaisesti tarkasteltuna Ankkurin alueella sijaitsevilla Proomukadulla, sekä Hinaajakadulla on taloyhtiöitä, joissa on enemmän autoja kuin niille on paikkoja taloyhtiössä. Näissä tapauksissa paikkoja on noin 0,9 kappaletta autoja kohden eli paikkojen vaje on pientä. Ruoriniemestä on yksi taloyhtiö, jossa on yhden paikan vaje omistusautojen määrään nähden.

Taloyhtiöiden velvoitepaikkojen määrä vaikuttaa lukujen perusteella riittävältä suhteessa autojen määrään. Työsuhdeautojen puuttumisesta huolimatta, pitäisi alueen velvoitepaikkojen riittää kaikille asukkaiden käytössä oleville autoille, mikäli paikkojen käyttö on tehokasta. Taloyhtiöissä, joissa paikkoja on vähemmän kuin asukkaiden autoja, saattaisi olla mahdollista vuokrata paikkoja viereisiltä taloyhtiöiltä tai muista alueen lähellä olevista pysäköintilaitoksista.

4.9 Ikärakenne

Alueen ikärakenteen vaikutukset pysäköintiin tulevat esiin muun muassa kotihoidon ja muiden iäkkäille suunnattujen palvelujen kautta. Palvelut kuten kotihoito vierailevat asiakkaiden kodeissa ja tarvitsevat pysäköintitilaa talojen läheltä. Aikataulut voivat olla palveluntuottajilla kuten kotihoidolla tiukat ja pysäköintipaikkojen etsiminen aiheuttaa aikataulujen pettämistä ja kiirettä.

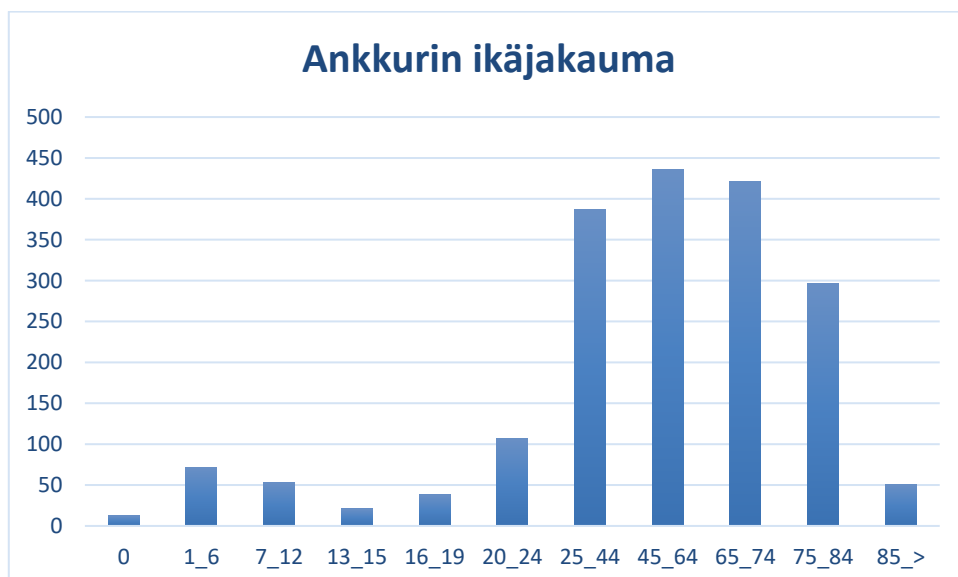
Ankkurin-Ruoriniemen alueella asui Lahden kaupungin väestötietojen mukaan maaliskuussa 2019 yhteensä 2904 asukasta, joista noin tuhat Ruoriniemessä ja 1900 Ankkurissa. Kuvassa 17 on esitetty kokoalueen ikäjakauma pylväsdiagrammina ja kuvissa 18 ja 19 on eroteltu Ankkuri ja Ruoriniemi omiksi kuvioikseen. Alle 16 vuotiaita koko alueella asuu vain 86 ja 16–24 vuotiaita 221. Eniten alueella asuu työikäisiä 25–64 vuotiaita, heitä on noin 1287, joka on lähes kolmannes koko alueen asukasmäärästä. Yli 64 vuotiaita alueella asuu 1131 eli lähes yhtä paljon kuin työikäisiäkin. (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala, 2019.)



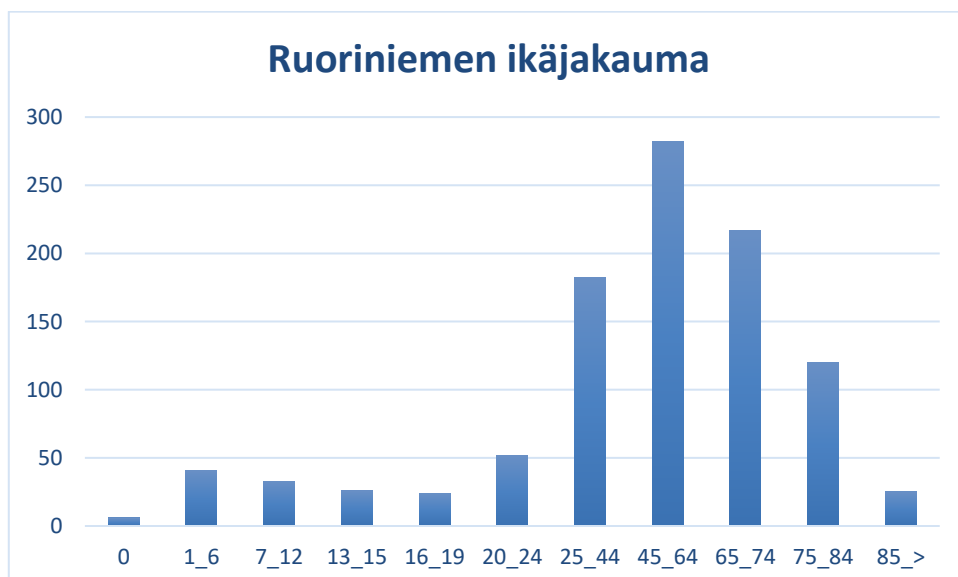
Kuva 15. Selvitys alueen ikäjakauma (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala).

Yli 64-vuotiaita asuu alueella paljon, joten erilaisia henkilökohtaisten avustuspalveluiden mahdollisten käyttäjien määrä on alueella suuri. Keski-ikäisiä, jotka mahdollisesti ovat tulevaisuudessa kotihoidon ja muiden palveluiden käyttäjiä asuu alueella yli 700, joten näiden palveluiden ajoneuvot tarvitsevat myös jatkossa jopa enemmän pysäköintitilaa alueelta. (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala 2019.) Väestön ikääntyessä auton omistus kuitenkin yleensä vähenee, joten pysäköintitila taloyhtiöiden omilla paikoilla voi lisääntyä.

Tarkemmin tarkasteltuna pelkästään Ankkurissa on yli 64-vuotiaita noin 770. Ruoriniemessä yli 64-vuotiaita on noin 360. Yli-64 vuotiaita siis asuu yli kaksi kertaa enemmän Ankkurissa kuin Ruoriniemessä. Ruoriniemessä suurin ikäryhmä on 45–64 vuotiaat, joten siellä yli 64 vuotiaiden osuus saattaa tulevaisuudessa kasvaa suuremmaksi. (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala, 2019.)



Kuva 16. Ankkurin ikäjakauma (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala).



Kuva 17. Ruoriniemen ikäjakauma (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala).

Aurion haastattelussa Olkkonen totesi, että pysäköinti aiheuttaa eniten ongelmia juuri Ankkurissa Proomu- ja Hinaajakadulla. Ikäjakauman mukaan Ankkurissa asuu myös enemmän iäkkäitä ihmisiä kuin Ruoriniemessä, joten kotihoidon potentiaalissa asiakkaita on siellä todennäköisesti myös enemmän. (Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala, 2019.)

4.10 Havaintojen yhteenveto

Yleisiä pysäköintipaikkoja on tasaisesti joka puolella aluetta niin, että kaikkien taloyhtiöiden lähellä on yleisiä pysäköintipaikkoja. Pysäköinti

kadunvarsilla on rajoituksetonta tai rajoitukset ovat voimassa vain arkena. Suurimalla osalla pysäköintialueista taas on neljän tunnin aikarajoitus.

Kaupungin pysäköintipolitiikassa, jota käsiteltiin luvussa 2.2 on linjattu, että yleiset kaupungin rakentamat ja ylläpitämät pysäköintipaikat ovat lähtökohtaisesti tarkoitettu asiointiin eivätkä yksityisen omaisuuden kuten kaupunkilaisten autojen säilytykseen. Kiinteistöjen on itse järjestettävä tarvittavat pysäköintipaikat, joko kiinteistön omalle tontille tai pysäköintilaitoksiin. Selvityksen perusteella alueen asukkaat käyttävät kadunvarsipaikkoja pysäköintiin, jolloin paikat eivät ole asiointipysäköinnin käytössä, jolle ne on ensisijaisesti tarkoitettu. Pysäköintipaikoilla, joilla ei ole aikarajoituksia asukkaat voivat helposti säilyttää autojaan pitkiäkin aikoja, jos heillä ei ole mahdollisuutta tai halua hankkia paikkaa omasta taloyhtiöstään.

Asukkaat kokevat velvoita paikkojen määrän liian vähäiseksi suhteessa paikkojen tarpeeseen. Velvoita paikkoja on alueen kerrostaloissa yksi jokaista asuntoa kohti lukuun ottamatta kahta taloyhtiötä Proomukadulla, jossa paikkoja on yksi kappale 85 kerrosneliömeriä kohti. selvityksen perusteella taloyhtiöissä, joissa on yksi paikka asuntoa kohti, on riittävästi pysäköintitilaa asukkaiden autoille. Proomukadulla on kuitenkin taloyhtiötä, joissa on vähemmän paikkoja kuin asukkailla on autoja. Taloyhtiöiden velvoita paikkojen määrään vaatimuksia on kaavassa vähennetty palvelujen ja keskustan läheisyyden perusteella mutta asukkaat ovat ilmeisesti kokeneet oman auton tarpeen yhtä suureksi kuin muuallakin alueella.

Kotihoidon palvelut käyttävät alueella ensisijaisesti yleisiä kaupungin ylläpitämiä pysäköintipaikkoja toimintaansa, koska taloyhtiöissä ei niille ole erikseen pysäköintipaikkoja, eikä niillä ole lähtökohtaisesti lupaa käyttää asukaspysäköinnille osoitettuja paikkoja. Asukkaiden kadunvarsille pysäköimät autot vievät tilaa, jota kotihoito ja muu alueelle kohdistuva asiointi liikenne käyttää. Haastattelujen perusteella kesäisin alueella on paljon vapaa-ajan viettoon liittyvää asiointi liikennettä, joka tarvitsee kadunvarsilta ja yleisiltä pysäköintipaikoilta tilaa.

Alueella sijaitsevan päiväkodin asiakkailta on myös ongelmia pysäköintipaikkojen löytämisessä. Päiväkodin edessä on varattu muutama paikka lyhytaikaiselle saattoliikenteelle. Saattoliikenne on kuitenkin osoittautunut vilkkaamaksi kuin sen on alun perin suunnittelussa ajateltu olevan.

4.11 Pysäköinnin ongelmat alueella

Alueen kadunvarsipysäköinti on koettu ongelmaksi niin alueen asukkaiden kuin alueella asioivienkin puolesta. Ruoriniemenkadun taloyhtiöt ovat toivoneet lisää pysäköintitilaa Ruoriniemenkadulle, koska pitävät

pysäköintitilan määrää riittämättömänä. Lähes kaikki alueen kiinteistöjen autopaikat ovat varattuja ja asukkaat, joilla on enemmän kuin yksi auto joutuvat usein etsimään toiselle autolleen pysäköintipaikan muualta. Isännöitsijähaastattelujen perusteella taloyhtiöistä löytyy kuitenkin jokaiselle huoneistolle, jolla on tarvetta autopaikalle, ainakin yksi paikka.

Ruoriniemenkadulla sijaitsee kaksi melko suurta pysäköintilaitosta. Osa asukkaista pitää niitä epämiellyttävänä ja turvattomina, joten he saattavat tästä syystä jättää autojaan kadunvarsille. Pysäköintilaitoksiin voi myös olla pidempi matka kuin kadunvarrelle pysäköidyn auton luokse, joten pysäköinti kadunvarteen saatetaan kokea helpommaksi. Kiinteistöjen velvoitepaikkojen käyttämättömyys lisää asukkaiden pysäköintiä kadulla ja vie pysäköintitilaa sitä tarvitsevilta.

Tällä hetkellä asukkaiden autot veivät tilaa kadun varsilta ja varsinkin viikonloppuisin ja iltaisin alueen kadunvarsipaikat ovat usein täynnä, eikä esimerkiksi kotihoidolle tai vierailijoille löydy aina tarpeeksi pysäköintitilaa. Pysäköintipaikkojen puute johtaa väärinpysäköintiin, joka saattaa tukkia pelastusteitä ja aiheuttaa haittaa alueen muulle liikenteelle. Etenkin kesällä, jos alueen lähellä järjestetään tapahtumia, väärinpysäköintiä esiintyy niin alueen puistoissa kuin myös kiinteistöjen pihdoilla.

Kotihoidolla on alueella pysäköintipaikan löytämisessä vaikeuksia ja etenkin niille, pysäköintipaikkojen vähyyksi aiheuttaa ongelmia aikataulujen noudattamisessa. Ongelmat heijastuvat työntekijöiden kiireenä sekä aikataulujen pettämisellä. Aikataulussa pysymiseksi hoitajat saattavat pysäköidä paikkoihin, missä se ei ole sallittua kuten pelastusteille, josta taas saattaa aiheuttaa avun viivästymistä onnettomuustilanteessa. Alueen ikäjakauman perusteella kotihoidon potentiaalisten asiakkaiden määrä alueella tulee lisääntymään ja kotihoidon palvelujen tuottajat tarvitsevat myös jatkossa pysäköintitilaa alueella.

Kadunvarsilla, joilla ei ole minkäänlaisia pysäköintirajoituksia säilytetään jonkin verran ajoneuvoja, joista syntyy haittaa esimerkiksi talvella auraukselle. Paikkojen aurauksen vaikeutuminen johtaa paikkojen vähenemiseen ja pysäköintipaikkojen huonoon kuntoon. Paikkoja on alueella rajoitetusti ja alueella asioivat tarvitsevat ne pysäköintiin, koska tonteilla ei ole pysäköintipaikkoja kuin alueen asukkaille. Varsinkin kesällä ja iltaisin kun kaikki paikat ovat täynnä, ajoneuvot, joita säilytetään kadulla vievät pysäköintitilaa sitä tarvitsevilta.

Pysäköintipaikkoja ei alueelle ole mahdollista lisätä, joten nykyisten paikkojen käyttö tehokkuutta on syytä nostaa, jotta pysäköintitilaa on vapaana sitä tarvitseville. Yleisiä paikkoja ei myöskään ole tarkoitettu käytettäväksi yksityisen omaisuuden säilytykseen, joten ajoneuvojen pitkäaikaiseen pysäköintiin ja säilyttämiseen kadunvarsilla on syytä puuttua.

5 VERTAILU

Selvitystä varten etsittiin vastaavanlaisia alueita, joilla samankaltaisia ongelmia on jo selvitetty ja mahdollisesti ratkaistu. Vertailuun sopivia selvityksiä etsittiin kaupunkien omilta verkkosivuilta sekä muiden ammattikorkeakoulujen ja yliopistojen julkaisemista opinnäytetöistä.

Vertailuun otettiin Jyväskylässä sijaitseva Lutakon alueen pysäköintiä käsittelevä selvitys. Alueen pysäköinnistä on tehty 2011 selvitys, jossa käsitellään alueen ongelmia ja esitetään mahdollisia ratkaisuja pysäköinnin tehostamiseen. Selvityksen on tehnyt Raimo Paananen opinnäytetyönä Jyväskylän ammattikorkeakoulussa. (Paananen, 2011.) Toisena työnä selvityksen vertailu aineistoon otettiin Mirva Kallion diplomityö, joka käsittelee asukaspysäköinti tarvetta ja sen normien määrittelyä.

Lutakossa on Jyväsjärven rannalla sijainneen entisen teollisuusalueen paikalle rakennettu uusi kaupunginosa, sinne on rakennettu paljon asuinkerrostaloja, joten se vastaa melko hyvin Lahden Ankkurin ja Ruoriniemen aluetta. Vaikka Lutakossa on Ankkurin-Ruoriniemen alueesta poiketen myös yritys- ja tapahtumarakennuksia, on alueen asukaspysäköinnin ongelmat sekä kehittämismahdollisuudet hyvin samankaltaisia Ankkurin-Ruoriniemen alueen kanssa.

Ankkuri-Ruoriniemen alueella pysäköinnin vuorottaiskäyttö on mahdollista lähinnä kotihoidon ja muiden kotipalveluiden kanssa. Kuitenkaan koko pysäköinnin tarpeeseen nähden, vuorottaiskäytöllä ei ole kovin merkittäviä käyttömahdollisuuksia. Nimeämättömillä paikoilla vuorottaiskäyttö kuitenkin onnistuisi asukkaiden ja kotipalveluiden kanssa, joten sen mahdollisuuksia myös tutkittiin.

5.1 Lutakko

Lutakko sijaitsee Jyväsjärven rannalla Jyväskylän keskustan eteläpuolella. Lutakon ja Jyväskylän keskustan erottaa niiden välissä oleva rautatie sekä valtatie 23. (Lutakon asukasyhdistys ry, 2019) Teollisuustoiminnan loputtua lopullisesti 1995 alkoi asuntorakentaminen alueella. (Paananen, 2011, 10.) Lutakossa on asumisen lisäksi myös messu- ja kongressikeskus, Jyväskylän paviljonki sekä Jyväskylän ammattikorkeakoulu ja työpaikkoja. (Lutakon asukasyhdistys ry, 2019). Lutakossa on Ankkurin-Ruoriniemen alueesta poiketen myös asukaspysäköintilupia, joista puolet oikeuttavat pysäköimään alueen pysäköintitaloihin ja puolet kadunvarsille. Lupia oli selvitys aikana noin 80 kappaletta. Lisäksi alueella on yrityspysäköintilupia. (Paananen, 2011, 55.)

Lutakon alueen asukkaat kokevat pysäköintipaikkojen vähäisyyden ongelmaksi alueella. (Paananen, 2011, 57.) Alueen talojen omilla tonteilla ei ole tarpeeksi pysäköintitilaa kaikille asukkaille ja osan on etsittävä

pysäköintipaikka muualta. (Paananen, 2011, 72.) Lutakon alueelle oli tarkoitus luoda pysäköinnin yhteiskäyttäjärjestelmä, mutta sitä ei saatu käyttöön silloisen lainsäädännön puutteiden ja ihmisten asenteiden takia. Yhteispysäköinti on nykyisin osittain käytössä ja sen on tarkoitus tulla käyttöön koko alueella, kun alue on rakennettu valmiiksi. (Paananen, 2011, 69.) Alueen rakentamisen yhteydessä paikkojen määrää lisätään ja uudet asukkaat tulevat saamaan uusia pysäköintipaikkoja käyttöön suunnilleen saman verran kuin aikaisemminkin. Selvityksessä todettiin pysäköintipaikkojen yhteiskäytön helpottavan tilannetta, kun paikkoja ei ole nimetty vain yhden pysäköijän käyttöön, vaikka paikkamäärä ei suhteessa lisärakentamiseen kasvakaan. (Paananen, 2011, 71.)

Mahdollisina ratkaisuin asukaspysäköintiin on pysäköintipaikkojen tehostaminen kuten Lutakossa käytössä oleva yhteispysäköinti, uuden pysäköintitilan rakentaminen tai pysäköinnin siirtäminen sellaisille alueille, jossa sille on paremmin vapaata tilaa. Myös asukkaiden omat tottumukset vähentävät pysäköinnin ongelmia. Tällaisina vaihtoehtoina Paanasen työssä mainitaan yhteiskäyttöautojen käyttöönotto sekä joukkoliikenteen käyttö oman auton sijasta. (Paananen, 2011, 71.)

5.2 Asukaspysäköintipaikkojen tehokkuus

Pysäköinnin vuorottaiskäyttö toimii alueilla, joilla on sekä asukaspysäköintiä ja työpaikka tai liityntäpysäköintiä. Haastattelujen ja tutkimuksien mukaan asuinalueiden pysäköintipaikoilta noin 50–75 prosenttia autoista poistuu työpäivän ajaksi, eli yli puolta paikoista on mahdollisuus käyttää päivällä asiointi- tai työpaikkapysäköintiin. Eniten haasteita vuorottaiskäyttö aiheuttaa iltapäivällä noin kello 16–17, jolloin asukkaat palaavat töistä, mutta osa paikoista on vielä työpaikkapysäköinnin käytössä. (Kallio, 2011, 60.)

Pysäköinnin vuorottaiskäyttöä toteutetaan esimerkiksi Helsingin Länsi-Pasilassa, jossa on viidessä maanalaisessa pysäköintilaitoksessa 1700 autopaikkaa. autopaikoilla on käyttäjiä yhteensä 2300–2500, joista asukaspysäköintiä on noin 1000 autopaikka ja päivisin toimisto- ja asiointipaikkoja noin 1400. Näin pysäköintipaikkojen käyttöaste on vuorokaudessa 75 %. Käyttöaste on normaaliin asukaspysäköintiin verrattuna noin 1,5 kertainen. (Kallio, 2011, 61.)

Ankkurin-Ruoriniemen alueella ei ole mahdollisuutta vuorottaiskäyttöön, koska siellä on vain asuinrakennuksia. Paikkojen nimeämättömyydellä on kuitenkin mahdollista vähentää autopaikkojen tarvetta 10–20 prosenttia, riippuen pysäköintilaitosten koosta. Suuremmissa laitoksissa on paikkojen tarve lupien määrän nähden pienempi kuin pienemmissä laitoksissa. (Kallio, 2011, 61.)

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Pysäköinti aiheuttaa eniten ongelmia iltaisin sekä kesällä. Alueen asukkaiden tullessa töistä kadunvarsien paikat täyttyvät eikä vapaata tilaa ole illalla. Kesäisin ongelmia pahentaa alueen ympäristössä järjestettävät tapahtumat. Lahden satama ja Vesijärvi ovat suosittua ajanviettoaluetta, jossa järjestetään runsaasti tapahtumia, osa alueelle tulevista ihmisistä pysäköi Ankkurin ja Ruoriniemen kaduille, mikä vaikeuttaa ennestään pysäköintitilan löytämistä. Talvella tilannetta vaikeuttaa lumi, joka vie pysäköintitilaa ja tekee pysäköintipaikat vaikeakulkuisiksi.

Ankkurin-Ruoriniemen alue on rakennettu täyteen, eikä uusille pysäköintipaikoille ole ainakaan maantasossa tilaa. Pysäköintitalojen laajentaminen taas on kallista ja vaatii kaavamuutoksia, joten lisää pysäköintitilaa ei alueelle ole käytännössä mahdollista toteuttaa.

Pysäköinnin aiheuttamia ongelmia voidaan kuitenkin vähentää tehostamalla niin kadunvarsipaikkojen kuin myös taloyhtiöiden omien velvoitepaikkojen käyttöä. Alueen asukkaiden omien tottumuksien muuttamisella on myös mahdollista vaikuttaa pysäköinnin tarpeeseen ja sen aiheuttamiin ongelmiin.

6.1 Ratkaisuvaihtoehdot

Selvityksen johtopäätösten pohjalta esitetään mahdollisia toimenpiteitä, joilla pysäköinnin aiheuttamia ongelmia voidaan vähentää alueella. Toimenpiteitä, joilla pysäköinnin ongelmia voidaan vähentää, on mahdollista tehdä niin kaupungin kuin taloyhtiöidenkin toimesta. Kaupungin toimenpiteet vaikuttavat ensisijaisesti asukkaiden toimintaan, joka se saattaa osaltaan vaikuttaa myös taloyhtiöiden toimintaan.

6.1.1 Kaupungin toimintamahdollisuudet

Pysäköintipaikkojen lisääminen alueella ei ole mahdollista, mutta alueen pysäköintipaikkojen kierron lisäämisellä on mahdollista tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä. Kadunvarsien pysäköintitilan tehokkuuden nostamiseksi aikarajoitukset vaikuttavat parhaalta vaihtoehdolta. Rajoitukset parantavat paikkojen kiertoa ja estävät ajoneuvojen säilytyksen katujensivulla. Aikarajoituksilla kadunvarren paikat vapautuvat asiointipysäköinnille, jolle ne kaupungin pysäköintipolitiikan mukaan on lähtökohtaisesti tarkoitettukin. Taloyhtiöiden velvoitepaikat ovat pääsääntöisesti riittävät asukkaiden tarpeisiin, joten kadunvarsipaikkojen muuttaminen aikarajoitetuksi ei aiheuta merkittävää haittaa asukkaille.

Pysäköinnin aikarajoitukset nousivat esiin myös isännöitsijöiden sekä kotihoidon haastatteluissa. Varsinkin kotihoidon haastatteluissa toivottiin aikarajoituksia, jotta pysäköintipaikkoja olisi enemmän saatavilla. Isännöitsijöiden haastatteluissa ei aikarajoituksiin kaikissa taloyhtiöissä suhtauduttu täysin varauksetta, mutta myös taloyhtiöiltä tuli toiveita aikarajoitusten asettamiseksi alueelle.

Rajoitusten asettaminen alueella estää pitkäaikaisine pysäköinnin ja ajoneuvojen säilytyksen kadulla, mikä saattaa kannustaa taloyhtiöitä tehostamaan omien pysäköintipaikkojensa käyttöä. Velvoitepaikkojen tehokkaampi käyttö vähentää pysäköintiä kadunvarsilla ja vapauttaa sitä alueella asioiville.

Rajoituksen pituus ja voimassaoloaika on asetettava sellaisiksi, että ne mahdollistavat yön yli pysäköinnin ja pitävät paikat kierrossa päivisin ja iltaisin kun alueella on yleistä pysäköintitilaa tarvitsevaa alueella asioivaa liikennettä. Ankkurin-Ruoriniemen alue on asuinaluetta, siellä ei ole palveluita, joiden läheisyydessä olisi tarvetta lyhytaikaiselle asiointipysäköinnille Ruoriniemen päiväkotia lukuun ottamatta, joten rajoitusten on hyvä olla melko pitkiä. Kotihoidon tarvitsema pysäköinti vastaa lyhytaikaista asiointipysäköintiä, mutta sen tarve ei ole keskittynyt vain yhteen paikkaan, joten sille ei ole tarvetta kohdentaa lyhyitä asiointipysäköintipaikkoja.

6.1.2 Taloyhtiöiden ja asukkaiden vaikutusmahdollisuudet

Taloyhtiöiden on mahdollista vaikuttaa omien pysäköintipaikkojensa käyttöön ja sitä kautta myös koko alueen pysäköinnin toimivuuteen. Luopumalla nimeytyistä pysäköintipaikoista ja siirtymällä nimeämättömiin pysäköintipaikkoihin on mahdollista parantaa taloyhtiöiden pysäköintipaikkojen käyttöastetta.

Nimeämättömien autopaikkojen vähentävää pysäköintipaikkojen tarvetta 10–20 prosentilla. Nimeämättömien autopaikkojen hyötyyn vaikuttaa pysäköintipaikkojen määrä, mitä enemmän paikkoja on, sitä varmemmin voidaan autopaikkojen määrää vähentää suhteessa pysäköintilupiin. (5.2, 30.) Nimeämättömät pysäköintipaikat voisi olla käytännössä mahdollisia ainakin alueelle rakennetuissa pysäköintitaloissa, joissa on jo nyt eri taloyhtiöiden paikkoja, sekä maantasolla olevilla pysäköintialueilla.

Taloyhtiöiden on myös syytä huolehtia sille varattujen velvoitepaikkojen pitämisestä taloyhtiön omien asukkaiden käytössä. Velvoitepaikat on mitoitettu taloyhtiön asukkaiden tarpeisiin riittäväksi ja tarkoitettu heidän käyttöön. Mikäli paikkoja päätyy ulkopuolisten käyttöön jäämälle esimerkiksi entisille asukkaille, jotka eivät muuttaessaan luovukaan niistä, vie se asukkaiden tarvitsemia paikkoja ja pakottaa ilman paikkaa jääneet asukkaat etsimään pysäköintipaikkoja muualta.

Aikaisemmin todettiin jo, että Traficomilta saatujen tietojen mukaan alueen taloyhtiöihin on rakennettu tarpeeksi pysäköintipaikkoja asukkaiden autoille. Nimetyistä pysäköintipaikoista luopumalla pitäisi kaikilla alueella asuvilla, joilla on auto, olla mahdollisuus pysäköidä kiinteistöjen omilla pysäköintialueilla. Mikäli omassa taloyhtiössä ei paikkoja ole tarpeeksi olisi taloyhtiöiden hyvä sopia yhteisiä paikoista, jos niitä muissa taloyhtiöissä on vapaana. Taloyhtiöiden välisellä sopimisella voisi siis myös olla mahdollista parantaa pysäköintipaikkojen käyttötehokkuutta. Toimenpiteet vaativat kuitenkin taloyhtiöiden omia päätöksiä, eikä asukkailla välttämättä ole halua luopua nimetyistä paikoista, kun he ovat sellaiset saaneet, joten yhteispysäköintiin siirtyminen saattaa olla käytännössä hyvin vaikeaa.

Asukkaiden oma toiminta vaikuttaa pysäköintitarpeeseen varsinkin alueella, jossa on pääosin asuntoja. Oman auton korvaaminen yhteiskäyttöautolla, julkisella liikenteellä sekä kävelyllä ja pyöräilyllä vähentäisivät pysäköintipaikkojen tarvetta ja niiden vähäisyyden aiheuttamia ongelmia.

6.2 Toimenpiteet

Kadunvarsien pysäköintitilan vapauttamiseksi alueella asioiville sekä paikkojen kierron tehostamiseksi, koko alueelleen pysäköinnistä olisi järkevää tehdä aikarajoitettua. Tällä hetkellä alueen pysäköintialueilla on neljän tunnin kiekkopysäköintiä, näillä paikoilla pysäköinti tilaa on todettu olevan vapaana ja pysäköinti niillä vaikuttaa toimivalta.

Pysäköintialueiden neljän tunnin aikarajoituksen laajentaminen koko alueella tehostaisi paikkojen kiertoa ja tehostaisi pysäköintipaikkojen käyttöä. Neljän tunnin aikarajoitus on mahdollistaa pidemmätkin vierailut alueella, mutta estää ajoneuvojen säilyttämisen kaduilla. Alueella ei ole päiväkodin lisäksi juuri palveluja, jotka tarvitsisivat lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja, joten lyhemmille aikarajoiteuksille ei todennäköisesti ole tarvetta päiväkodin edessä olevia saattoliikenteelle varattuja paikkoja lukuun ottamatta.

Pysäköintirajoitusten on hyvä olla voimassa myös viikonloppuisin, jotta alueen kaduilla on myös silloin vapaata pysäköintitilaa vierailijoille, ja erilaisien palvelujen tuottajille kuten kotihoidolle. Neljän tunnin aikarajoitus on melko pitkä, joten aikarajoituksen on syytä olla voimassa pitkälle iltaan asti, jotta asukkaat eivät voi säilyttää autojaan kadulla koko iltaa. Rajoituksen pitää myös alkaa melko aikaisin, jotta pysäköintitila on myös aamupäivällä vapaana.

Haastattelujen perusteella tilanne on hankalin iltapäivisin ja iltaisin, jolloin asukkaat palaavat töistä ja alueella on myös asiointiliikennettä, tällöin esimerkiksi kotihoidon työntekijöillä on vaikeuksia löytää pysäköintitilaa. Jotta aikarajoitus estäisi autojen pysäköinnin koko illaksi ja yöksi

kadunvarteen pitää sen ulottua kello 21:00 tai 22:00. Aamulla aikarajoituksen alkamien kello 7:00 mahdollistaisi pysäköinnin aamusta puoleen päivään.

6.3 Vaikutusten seuranta ja arviointi

Aikarajoitusten kaikkia vaikutuksia ei pysty etukäteen selvittämään, joten niiden vaikutuksia on hyvä seurata, ja tehdä niihin tarvittaessa muutoksia niin, että niillä saadaan toivottuja vaikutuksia pysäköinnin ongelmiin. Erityisesti arki-iltojen sekä viikonloppujen pysäköinti on aiheuttanut ongelmia alueella ja rajoitusten pitäisi vähentää pysäköinnin ongelmia ainakin näinä aikoina.

Pysäköinnin aikarajoituksia on mahdollista käyttää myös muilla alueilla, joilla on samanlaisia ongelmia pysäköinnissä kuin Ankkurin-Ruoriniemen alueella. Kaikki alueet ovat kuitenkin erilaisia, joten samanlaiset aikarajoitukset eivät välttämättä toimi kaikkialla.

Selvityksen pohjalta on hyvä miettiä, voiko kaupunki omilla päätöksillään ja toimillaan ehkäistä samankaltaisten ongelmien syntymistä uusilla asuinalueilla. Nimetyistä pysäköintipaikoista luopumalla ja pysäköinnin keskittämällä taloyhtiöiden yhteisiin pysäköintilaitoksiin on mahdollista tehostaa taloyhtiöiden omien paikkojen käyttöä. Mitä suurempi pysäköintilaitoksiin asukaspysäköintipaikkoja pystytään keskittämään, sitä suurempi hyöty nimeämättömistä paikoista saadaan. Kuitenkin suuria pysäköintipaikkoja saatetaan pitää epämiellyttävinä ja turvattomina, eivätkä myöskään etäisyydet asunnolta pysäköintipaikalle saa kasvaa liian suuriksi, joten pysäköintilaitokset tulee suunnitella ja sijoittaa niin että ne ovat houkuttelevia vaihtoehtoja ja sopivat muuhun ympäristöön.

Pelkästään nimeämättömillä paikoilla voidaan mahdollistaa kotihoidon ja muiden palveluntuottajien käyttää taloyhtiön omia paikkoja. Palveluita tuotetaan etenkin arkipäivinä, jolloin asukkaat ovat töissä ja tilaa on taloyhtiöiden pysäköintipaikoilla hyvin tarjolla, joten se ei juuri vaikeuta asukkaiden liikkumista ja pysäköintiä. Taloyhtiön paikkojen käyttö mahdollistaisi kotihoidolle ja muille vastaavien palveluiden tuottajille paikan löytymisen helposti läheltä kohdetta.

LÄHTEET

Airamo R. (2008). *Lahden ankkuri rantakaupungin nousu tehtaan raunioista*. Jyväskylä. Gummerus Kirjapaino oy.

Kallio, M. (2011). Asukaspysäköinnin tarve ja pysäköintinormien määrittäminen. Haettu 28.2.2019 osoitteesta:
<https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/3728/urn100477.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Karhula, K., Tiikkaja, H., Palonen, T., & Kalenoja, H., (2013). Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää Pysäköintiolosuhteiden kehitys Tampereen keskustassa. Tampereen teknillinen yliopisto. Tutkimusraportti 86. Tampere. F. Haettu osoitteesta:
http://www.tut.fi/verne/aineisto/pysakointiolosuhteiden_kehitys_tampereen_keskustassa.pdf

Lahden karttapalvelu. (2019). Haettu 2.1.2019 osoitteesta:
<https://kartta.lahti.fi/ims>

Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala. (2019) Lahden kaupungin tilastotietokanta.

Lahden kaupunki. (2014). Lahden keskustan pysäköintipolitiikka 2014. Haettu 19.12.2018 osoitteesta
https://www.lahti.fi/PalvelutSite/LiikenneSite/Documents/Lahden%20keskustan%20pysakointipolitiikka_valmis%20raportti.pdf

Lahden kaupunki Tekninen virasto (1992). Asemakaava ja asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 20. päivänä lokakuuta 1992 päivättyä Lahden kaupungin teknisen viraston kaupunkisuunnittelu yksikön laatimaa asemakaavakarttaa, piirustus nro A-1370. Asiakirja Lahden kaupungin tietojärjestelmässä.

Lahden kaupunki Tekninen virasto. (1995). Asemakaava ja asemakaava muutoksen selostus, joka koskee asemakaava karttaa NRO A-1529 (Ruoriniemi). 15.6.1995. Asiakirja Lahden kaupungin tietojärjestelmässä.

Lahdenkaupunki Tekninen virasto. (1997a). Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee asemakaava karttaa NRO A-1676 (Ankkurihalli) Asiakirja Lahden kaupungin tietojärjestelmässä.

Lahden kaupunki Tekninen virasto. (1997b) Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee asemakaavakarttaa NRO A-1695 (MM-kisakylä) Asiakirja Lahden kaupungin tietojärjestelmässä.

Lahden kaupunki Tekninen virasto. (1999). Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 2. päivänä joulukuuta 1999 päivitettyä asemakaavakarttaa NRO A-1884 (Paapuurinkatu). Asiakirja Lahden kaupungin tietojärjestelmässä.

Lutakon asukasyhdistys ry. (2019). Haettu 24.2.2019 osoitteesta <http://lutakko.fi/lutakko.php>

Maankäyttö- ja rakennuslaki. (1999). Haettu osoitteesta 29.4.2019: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990895>

Paananen, R. (2011). Keskusta-alueiden pysäköintitilaongelmien ratkaisuvaihtoehdot. Haettu 28.1.2019 osoitteesta: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/35801/Paananen_Raimo.pdf?sequence=1

Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä 2013. haettu 27.12.2018 osoitteesta <https://www.lahti.fi/PalvelutSite/RakentaminenSite/Documents/Rakvan%20lomakkeet%20ja%20tiedostot%20-%20Rakennusluvat/Rakennusjarjestys%20Lahti-Nastola-Karkola%20liitekarttoineen%202013.pdf>

Haastattelut

Alueen asukas. 2019. Asukas. Tyyrpuurinkatu 3. 5.4.2019

Isännöitsijä. 2019. Laukkanen, H. Reim Group. Haastattelu 10.1.2019.

Isännöitsijä. 2019. Luoma, H. Lahden isännöitsijätoimisto Oy. Haastattelu 11.1.2019.

Isännöitsijä. 2019. Kurko, K. Realia. Haastattelu 25.1.2019.

Isännöitsijä. 2019. Kuusisto, H. Ekoisännät. Haastattelu 7.2.2019.

Kodin hoidon esimies. 2019. Toiviainen, P. Lahden diakonialaitos. Sähköposti haastattelu 20.2.2019.

Toimitusjohtaja. 2019. Olkkonen, J. Aurio Hoiva Oy. Haastattelu 29.1.2019.

LIITTEEN OTSIKKO

Ankkurin-Ruoriniemen alueen ikäjakauma

Ikäluokat	0_1_6	7_12	13_15	16_19	20_24	25_44	45_64	65_74	75_84	85_>	Yhteensä	
Ruoriniemi	6	41	33	26	24	52	182	282	217	120	25	1008
Ankkuri												
Ikäluokat	0_1_6	7_12	13_15	16_19	20_24	25_44	45_64	65_74	75_84	85_>	Yhteensä	
Ankkuri	13	72	53	21	38	107	387	436	421	297	51	1896
Yhteensä												
ikäluokat	0_1_6	7_12	13_15	16_19	20_24	25_44	45_64	65_74	75_84	85_>	Yhteensä	
lkm	19	113	86	47	62	159	569	718	638	417	76	2904

Liitteen lähde: Lahden kaupungin Tekninen ja ympäristötoimiala. (2019)
Lahden kaupungin tilastotietokanta.