

Sisällysluettelo

1. Esipuhe.....	3
2. Tiivistelmä.....	5
3. Laadintaprosessi	7
4. Strategioista ja kehityksestä lähtevät muutostarpeet.....	9
5. Pysäköinnin nykytilanne.....	11
6. Tunnistetut kehittämistarpeet	15
6.1 Pysäköintipolitiikat maailmalla.....	15
6.2 Pysäköintiin liittyviä tarpeita Tampereelta	16
7. Tavoitteet	17
8. Toimenpiteet.....	24
8.1 Yleistä toimenpiteistä	24
*8.2 Pysäköintinormi autoille ja polkupyörille	24
*8.2.1 Normin vyöhykejako	24
*8.2.2 Autopaikkanormi	26
*8.2.3 Pyöräpaikkanormi.....	30
8.3 Pysäköinti ja kadunpito	32
8.4 Pysäköinnin maksullisuus.....	34
8.5 Tampereen kaupungin rooli ja organisointumisen keskitetyssä pysäköinnissä.....	36
8.6 Pyöräpysäköinnin kehittäminen	38
8.7 Uuden teknologian hyödyntäminen pysäköinnissä.....	40
8.8 Muut toimenpiteet	42
8.8.1 Liityntäpysäköinti	42
8.8.2 Toimipaikkapysäköinnin kehittäminen.....	43
8.8.3 Vaikuttaminen pysäköintilainsäädännön kehittämiseen	44
9. Toimenpiteiden yhteenvedo ja aikataulu.....	46
Liite 1 Pysäköintiin liittyvä tekniikka	48
Liite 2 Vuorokäyttö ja nimeämättömyys	54
Liite 3 Normiin liittyviä asioita	55
*Määrittely	57
Lähteet	59

*Päivitetty 17.1.2023

8. Toimenpiteet

8.1. Yleistä toimenpiteistä

Seuraaviin lukuihin on koottu keskeisiä pysäköintipolitiikan toteuttamiseen tähtäviä toimenpiteitä. Ne tarkentuvat varsinaisessa suunnittelu- ja toteuttamisvaiheessa. Toimenpidelistä ja sen toteutumisen eteneminen on tarpeen tarkistaa säännöllisesti 3-5 vuoden välein. Uusi pysäköintinormi tulee muuttamaan merkittävästi asemakaavoissa käytettävää autojen ja polkupyörien pysäköintipaikkamäärän mitoitusta ja siksi sen osalta on syytä tehdä käyttöönoton jälkeen ensimmäiset tarkistukset 2-3 vuoden päästä.

Pysäköintitoimenpiteiden käynnistäminen edellyttää pysyvää ohjausryhmää ja/tai kaupungin pysäköintitoimijaa ja tehtävien vastuuttamista sille. Tätä aihetta käsitellään tarkemmin luvussa 8.5.

Keskeiset pysäköintipolitiikan toimenpiteet on jaoteltu seuraaviin teemoihin:

- uuden autojen ja polkupyörien pysäköintinormin käyttöön ottaminen
- kadunpitoon liittyvät toimenpiteet
- maksuihin liittyvät toimenpiteet
- pysäköinnin organisoiminen ja kaupungin roolin määrittäminen erityisesti keskitetyssä ja yleisessä pysäköinnissä
- pyöräpysäköinnin kehittäminen
- uuden teknologian hyödyntäminen
- liityntä- ja toimipaikkapysäköinnin kehittäminen ja pysäköintilainsäädäntöön vaikuttaminen



Kuva: Pekko Sangi

8.2. Pysäköintinormi autoille ja polkupyörille

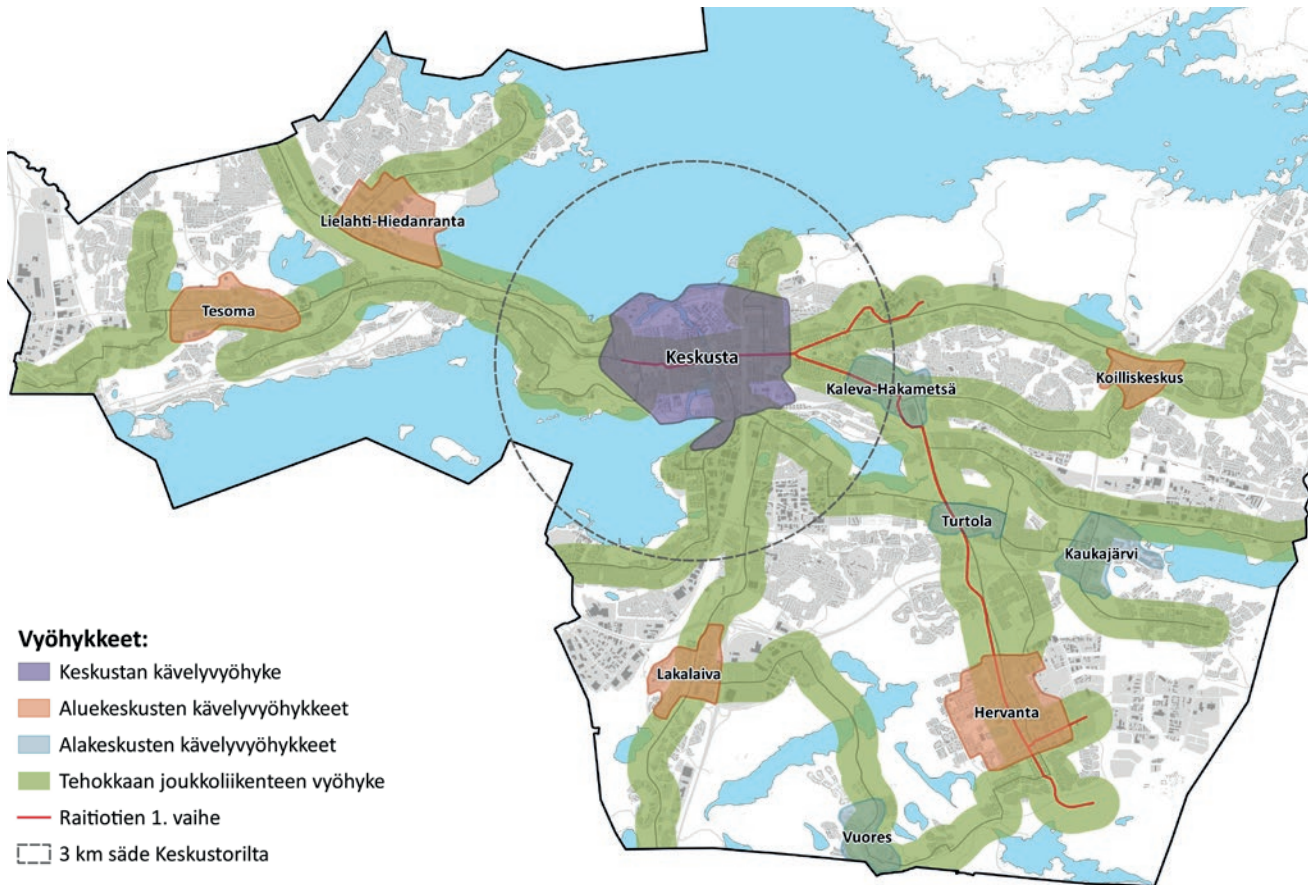
8.2.1. Normin vyöhykejako

Asemakaavojen velvoitepysäköintipaikkojen laskentaohjeen laadinnassa on hyödynnetty kotimaista ja pohjoismaista mitoitushjeistuksen viiteaineistoa uusimmista asemakaavoista sekä joukkoliikenteen linjastoista saatavilla ollutta tietoa.

Asemakaavojen määräämien pysäköintipaikkojen lukumäärän vaatimus on määritelty ohjeessa eri vyöhykkeille käyttötarkoituksittain ja palvelujen saavutettavuuden mukaan. Laskentaohjetta varten on määritelty pysäköinnin toteutuksen kannalta erilaiset yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet (kuva 6), jotka ovat keskustan ja ala- ja aluekeskusten jalankulkuvyöhykkeet, tehokas joukkoliikennevyöhyke 3 km ydinkeskustasta, tehokas joukkoliikennevyöhyke sekä muut alueet. Asemakaavojen pysäköintinormissa on esitetty kantakaupungin alueelle auto- ja polkupyöräpaikkamitoitus asumiselle, toimistoille, liiketoimille, päiväkodeille, esiopetukselle ja peruskoululle. Muiden käyttötarkoitusten osalta auto- ja pyöräpaikkamitoitus määritetään hankekohtaisesti erillisten selvitysten perusteella.

Ohjeen soveltaminen asemakaavoissa:

- **Keskustan** jalankulkuvyöhykettä käsitellään omana kokonaisuutenaan. Siellä pysäköintiä tehostetaan, keskitetään ja kadunvarsipysäköintiä vähennetään ja sitä varataan pääasiassa asiointipysäköintiin. Keskustassa maankäyttö on käyttötarkoituksiltaan monipuolista. Palvelut ja toimipaikat ovat hyvin saavutettavia joukkoliikenteellä, kävellen tai pyörällä. Normi mahdollistaa keskusta-alueella toteutettavaksi vähemmän autopaikkoja kuin muille alueille.
- **Ala- ja aluekeskusten** jalankulkuvyöhykkeet – Hervanta, Kaleva-Hakametsä, Kaukajärvi, Koilliskeskus, Lakalaiva, Liehtilahti-Hiedanranta, Tesoma, Turtola ja Vuores – käsitellään alempina keskuksina, joissa maankäyttö on vastaavalla tavalla sekoittunutta ja monipuolista kuin keskustassa ja joissa palvelut sekä toimipaikat ovat hyvin saavutettavia eri kulkutavoin. Saavutettavuus ei kuitenkaan ole yhtä hyvällä tasolla kuin keskustassa. Normi mahdollistaa näille alueille enemmän autopaikkoja kuin ydinkeskustaan, mutta vähemmän kuin muualle kantakaupunkiin.
- **Tehokkaan** joukkoliikenteen vyöhyke on alue, jossa on vähintään 15 minuutin vuoroväli arkipäivisin ruuhka-aikana ja jossa etäisyys bussilinjalle on enintään 300 m ja etäisyys raitiotiepysäköille ja juna-asemalle on enintään 500 m. Kohteet, jotka sijaitsevat tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeellä ja alle 3 km päässä ydinkeskustasta, mitoitetaan kuten ala- ja aluekeskusten jalankulkuvyöhykkeet. Muut kohteet mitoitetaan tehokkaan joukkoliikenteen normilla, joka sallii enemmän autopaikkoja kuin ydinkeskustaan ja ala/aluekeskuksiin, mutta vähemmän kuin muualle kantakaupunkiin.
- **Muihin alueisiin** kuuluvat kaikki muut kantakaupungin alueet, jotka eivät sijaitse jalankulkuvyöhykkeillä eivätkä tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeillä. Muilla alueilla sallitaan enemmän autopaikkoja kuin em. alueilla.



Kuva 6. Pysäköintinormin vyöhykejako

Kuvassa 7 on esitetty pysäköintipaikkojen mitoitusprosessi kaavion muodossa.



Kuva 7. Pysäköintipaikkojen lukumäärän mitoituksen vaiheet

8.2.2. Autopaikkanormi

Kohteen sijainti ja mitoitus

Autopaikkamitoitus määräytyy asemakaavoitettavan kohteen sijainnista yhdyskuntarakenteesta ja käyttötarkoituksesta. Kohteen sijaintiin ja käyttötarkoitukseen perustava autopaikkamitoitus on esitetty taulukossa 2. Taulukossa on esitetty mitoitukset asumiselle, toimistoille, liiketoille, päiväkodeille, esiopetukselle ja peruskouluille. Muiden kohteiden pysäköintipaikkamitoitus määritellään aina hankekohtaisesti erilliselvitysten perusteella. Vähiten pysäköintipaikkoja vaaditaan toteutettavaksi keskustassa ja alue- ja alakeskusten jalankulkuvyöhykkeillä sekä tehokkaalla joukkoliikennevyöhykkeellä ydinkeskustan läheisyydessä. Asumisen osalta pienin autopaikkavelvoite on kerrostalokohteissa. Myös liike- ja toimistorakentamisessa edellytetään keskustassa, alakeskuksissa ja tehokkaalla joukkoliikennevyöhykkeellä vähemmän autopaikkoja kuin muilla alueilla. Autopaikkanormi ottaa kantaa henkilöautojen lisäksi moottoripyörien, mopoautojen, liikuntaesteisten ajoneuvojen ja kuorma-autojen pysäköintiin.

Mitoitusohjeen pysäköintipaikkamäärä lasketaan asemakaavaan merkitystä pääkäyttötarkoitusten mukaisesta rakennusoikeudesta. Monikäyttöisillä tonteilla pysäköintipaikkojen määrän tarve lasketaan käyttötarkoitusten osuuksien perusteella kullekin tarkoitettuun mitoitusohjeen mukaan. Normi on pyritty muodostamaan joustavaksi. Autopaikkoja tulee toteuttaa vähintään asemakaavassa edellytetty määrä ja enintään 120 % normitaulukon arvosta.

Toteutettava autopaikkamäärä voi olla taulukon 2 mukaisista pysäköintinormia 20 prosenttia alempi, mikäli hankkeessa pystytään osoittamaan pysäköintipaikan käytön tehostamiseen käytetyt keinot. Näitä ovat mm. paikkojen toteuttaminen nimeämättöminä rakenteelliseen vähintään 30 autopaikan pysäköintilaitokseen, vuorottaispysäköinti tai yhteiskäyttöautot. Pysäköintiä tehostavilla toimenpiteillä tehtävien vähennysten kokonaismäärä on enintään 30 prosenttia laskentaohjeen määrittämästä kokonaispaikkamäärästä ja vähennys tehdään normista. Esimerkiksi keskustan kävelyvyöhykkeellä asuinkerrostalossa rakenteellisen keskitetyn pysäköintilaitoksen toteuttaminen nimeämättömin paikoin mahdollistaa autopaikkamitoituksen pienentämisen 20 %:lla, jolloin mitoitus 1 autopaikka/150 k-m² muuttuu mitoituksiksi 1/180 k-m². Opiskelija-asumisessa on mahdollista korvata normin edellyttämiä autopaikkoja laadukkailla pyöräpysäköintipaikoilla periaatteella 1 autopaikka korvataan 10 pyöräpysäköintipaikalla.



Kuva: Ramboll

Täydennysrakentamisella tarkoitetaan rakentamista tontille, jolla on jo asuinrakentamista. Jos keskustan täydennysrakentamishankkeiden asemakaavoissa autopaikat osoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen tai rakenteelliseen pysäköintiin, voidaan tapauskohtaisesti vähentää enintään 20 % ja sosiaalisessa asuontuotannossa enintään 30 % normin mukaisesta autopaikkamäärästä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 156 § 1. ja 3. mom:ssa on määriteltä, että kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määritetyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaus- ja muutostyötä. Asumisen piennissä alle 1200 k-m² täydennys- ja ullakkorakentamishankkeissa ei muodostu pysäköintipaikkavelvoitetta keskustan, ala- ja aluekeskusten kävelyvyöhykkeellä. Täydennysrakentamiskohteissa on laadittava pysäköintiselvitys, jossa selvitetään täydennysrakentamisen auto- ja pyöräpysäköintipaikkatarve ja nykyisten asukkaiden pysäköintipaikkatarpeet. Soveltamisessa huomioidaan alueella vallitseva pysäköintipaikkojen ali- tai ylitarjonta sekä jo olemassa olevien pysäköintipaikkojen tehostamisen mahdollisuudet. Mikäli nykyisillä asukkailla on mahdollista ylijäämää autopaikoista, niin sitä voidaan hyödyntää hankkeen hyväksi. Täydennysrakentamishankkeissa pysäköintipaikkamitoitus lasketaan asemakaavaan merkitystä pääkäyttötarkoituksen mukaisesta rakennusoikeudesta.

Vastaavasti mitoitusaulukon arvojen ylitys sallitaan tapauskohtaisen harkinnan perusteella. Paikkoja voidaan toteuttaa pääsääntöisesti enintään 120 % annetun normiarvon lukumäärästä, mutta toimisto- ja liikerakennuskohteissa voidaan tapauskohtaisen harkinnan perusteella sallia suuremmatkin pysäköintinormin ylitykset. Normiarvojen ylitys voidaan sallia esimerkiksi, kun ylittävät paikat osoitetaan rakenteelliseen maanalaiseen pysäköintilaitokseen tai yleiseen pysäköintilaitokseen tai kun hankkeen omassa laitoksessa sallitaan pysäköintiä myös muilta korttelialueilta ja pysäköinnin tehokkuus tai muu normista poikkeava tarve pystytään osoittamaan. Pysäköintinormin ylittävä paikkamäärä edellyttää aina liikennejärjestelmän suunnitteluyksikön hyväksynnän liikenteellisten vaikutusten arvioinnin.

Mitoitusnormi sisältää vieraspaikat

Keskustassa ja aluekeskusten kävelyvyöhykkeillä ei edellytetä erillisten vieraspaikkojen toteuttamista, vaan pysäköintitarpeeseen vastataan mahdollisuudella pysäköidä keskitetyissä laitoksissa tai lyhytaikaisesti kadun varressa. Muilla vyöhykkeillä vieraspaikat sisältyvät normin mitoitusarvoon. Sen laskennallisena mitoituksena on käytetty yksi (1) vieraspaikka/1000 k-m². Asemakaavassa osoitetaan vieraspaikkojen sijoittuminen tontille tai varmistetaan niiden sijoittuminen yleisille alueille. Tontille osoitettujen vieraspaikkojen tulee olla kiinteistön omistuksessa sekä tosiasiallisesti ja liikennemerkkein osoitetusti vieraiden käytettävissä.

Korttelialueiden pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa yleisiin pysäköintilaitoksiin, mutta ei kaduille, vieraspaikkoja lukuun ottamatta. Tonteilla on oltava vieraspaikkoja, jotka ovat ainoastaan vierailevien käytössä ja jotka mahdollistavat lyhytaikaisen pysäköinnin.

Taulukko 2. Asemakaavojen autopaikkojen mitoitusnormi keskustassa, alue/alakeskuksissa ja tehokkaan joukkoliikenteen vaikutusalueilla sekä muilla alueilla

Käyttötarkoitus	Keskustan alueet, kävelyvyöhyke keskustasta	Alue/alakeskuksen kävelyvyöhyke ja tehokas joukkoliikenne max. 3 km keskustasta	Tehokas joukkoliikenne yli 3 km keskustasta	Muut alueet
Asuminen	1 ap/k-m ² tai asunto	1 ap/k-m ² tai asunto	1 ap/k-m ² tai asunto	1 ap/k-m ² tai asunto
Kerrostalo	1/150 (1/170 ¹⁾)	1/110 (1/130 ¹⁾)	1/100 (1/120 ¹⁾)	1/90
Rivitalo ja kytketty pientalo	1/110 tai väh. 1 ap/asunto	1/100 tai väh. 1 ap/asunto	1/90 tai väh. 1 ap/asunto	1/80 tai väh. 1 ap/asunto
Erillispientalo	1,5	1,5	2	2
Opiskelija-asuminen	1/300 (1/350 ¹⁾)	1/270 (1/320 ¹⁾)	1/250 (1/300 ¹⁾)	1/230
Ympäri vuorokautinen palveluasuminen	1/1000	1/900	1/800	1/700
Yhteisöllinen palveluasuminen	1/600	1/550	1/500	1/450
Kaupungin oma vuokratuotanto ja ARA vuokratuotanto (Valtion korkotukikohde) sekä senioriasuminen	1/200 (1/220 ¹⁾)	1/160 (1/180 ¹⁾)	1/140 (1/160 ¹⁾)	1/120
Pienet alle 1200 k-m ² täydennys- ja ullakkorakentamishankkeet	ei synny autopaikkavelvoitetta	ei synny autopaikkavelvoitetta	syntyy autopaikkavelvoite	syntyy autopaikkavelvoite
Toimistot	k-m ²	k-m ²	k-m ²	k-m ²
	1/120	1/100	1/80	1/60
Liiketilat	k-m ²	k-m ²	k-m ²	k-m ²
≤ 2000 k-m ²	1/120	1/100	1/80	1/60
≥ 2000 m ²	1/100	1/80	1/60	1/50
Päiväkodit ja esiopetus	väh.1 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle	väh.1 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle	väh.1 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle	väh.2 ap/lapsiryhmä tai esiopetusryhmä väh. 2 ap henkilökunnalle
Peruskoulu	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle)	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle)	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle)	väh. 7 ap (henkilökunnalle, huollolle ja oppilashoidolle)

¹⁾ Etäisyys tontin keskeltä linnuntietä alle 500 m raitiotiepysäkin keskelle tai juna-asemalle





Kuva: Finnpark Oy

Kävelymatka pysäköintipaikalle

Asuinrakentamisessa ja täydennysrakentamisessa sallitaan asukas-pysäköintipaikkojen osoittaminen max. 400 m kävelymatkan päähän ja vieras-pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa enintään 200 m kävelymatkan päähän

Työpaikkarakentamisessa voidaan osoittaa pysäköintipaikkoja max. 600 m kävelymatkan päähän

Palvelujen asiointipysäköintiä voidaan osoittaa max. 300 m kävelymatkan päähän nk. normaalipysäköinnissä.

Vammaispysäköinnissä noudatetaan sitä koskevaa lainsäädäntöä ja määräyksiä.

SOVELTAMISOHJEET AUTOPAIKANORMILLE

Asemakaavojen autopaikkojen laskentaohje on joustava. Autopaikkoja tulee toteuttaa vähintään asemakaavassa edellytetty määrä ja enintään 120 % normitaulukon arvosta. Joustoja voidaan soveltaa kaavoituksessa ja rakentamisessa ottaen huomioon seuraavat tekijät:

Tehostaminen ja toteutuksen joustot

Yleisenä periaatteena edellytetään pysäköinnin tehostamista, eli rakenteellisessa pysäköinnissä paikkojen nimeämättömyyden ja vuoroittaiskäytön soveltamista, erityisesti keskustan ja aluekeskusten kävelyyvyöhykkeiden alueella. Asemakaavassa määritellään kohteessa käytettävä pysäköintinormi ja käytetyt mitoitusperusteet. Pysäköintipaikkamitoitus lasketaan asemakaavaan merkitystä pääkäyttötarkoitusten mukaisesta rakennusoikeudesta. Monikäyttö-

sillä tonteilla pysäköintipaikkojen lukumäärä määritellään kaikille pääkäyttötarkoituksille. Rakennusluvan yhteydessä varmistetaan, että normin edellyttämät tehostamistoimenpiteet toteutuvat. Tehostamiskeinoista vuoroittaiskäytöllä tarkoitetaan sitä, että sama paikka voidaan mitoitaa useammalle käyttäjälle, jos pysäköintitarve tapahtuu eri vuorokauden aikoina. Esimerkiksi osa autopaikoista on päivisin toimisto- tai asiakaspysäköinnin käytössä ja iltaisin asukas-pysäköinnin käytössä. Työmatkoja kannustetaan kuitenkin tekemään muilla kulkuvälineillä kuin henkilöautolla, joten auto on myös voitava jättää kotiin. Tämän vuoksi usein vain osa paikoista voidaan hyödyntää vuoroittaiskäyttöön. Vuoroittaiskäytössä olevat paikat ovat nimeämättömiä. Käyttäjillä tulee olla lupa pysäköidä laitokseen ja pysäköintilupia on siis oltava enemmän kuin paikkoja. Jos tontilla on senioritaloja, kaupungin tai ARA-vuokrataloja, niiden osalta voidaan kaavoituksessa käyttää pienempää autopaikkamitoitusta kuin vastaavissa omistusasunnoissa.

Yhteiskäyttöauto

Yhdyskuntalautakunta päätti 29.5.2018, että pysäköintipolitiikan mukaisesti Tampereella otetaan käyttöön asemakaavoissa yhteiskäyttöautot yhtenä pysäköinnin tehostamiskeinona ja että yhteiskäyttöautojen toimivuutta rakennushankkeissa arvioidaan muutaman vuoden välein tehtävän pysäköintinormin päivittämisen yhteydessä. Asemakaavatyön yhteydessä arvioidaan tapauskohtaisesti yhteiskäyttöautojärjestelmän soveltuvuus rakennushankkeeseen. Hankkeelta edellytetään, että sen käyttötarkoitus on asuminen ja että kohde sijaitsee kävely- tai joukkoliikennevyöhykkeellä enintään 400 metrin päässä yleisestä pysäköintilaitoksesta tai muusta yleisestä pysäköintialueesta, johon on mahdollista osoittaa puuttuvat pysäköintipaikat. Lisäksi kohteen tulee olla yhteiskäyttöoperaattorin kannalta houkutteleva mm. liiketaloudellisesti ja laajennettavissa sekä yhdistettävissä laajempaan kokonaisuuteen tai olemassa olevaan järjestelmään.

Yhteiskäyttöautojen tulee olla hankkeen asukkaiden käytössä. Autopaikkavelvoitetta voidaan vähentää 5 ap yhtä yhteiskäyttöautopaikkaa kohden, yhteensä kuitenkin enintään 10 % normista. Pysäköintiä tehostavilla toimenpiteillä tehtävien vähennysten kokonaismäärä on enintään 30 prosenttia laskentaohjeen määrittämästä kokonaispaikkamäärästä. Rakennuslupavaiheessa on lupaa hakevan osoitettava osallistuminen yhteiskäyttöjärjestelmään, järjestelmän toimivuus ja yhteiskäyttöyrityksen sitoutuminen vaadittavien yhteiskäyttöautojen toimittamiseen, jotta autopaikkavaatimusta voidaan vähentää. Suunnitelmissa on varattava yhteiskäyttöautoille hyvin saavutettavissa olevat pysäköintipaikat tontilta tai yleisiltä alueilta. Yhteiskäyttö- ja erilaiset vuokratulot vähentävät oman auton omistamisen tarvetta ja siten myös pysäköintipaikkatarvetta. Yhteiskäyttöautojen järjestämisestä tulee olla maininta yhtiöjärjestyksessä. Mikäli yhteiskäyttöautojärjestelmästä luovutaan osittain tai kokonaan on puuttuvat velvoiteautopaikat toteutettava tai osoitettava muualta.

Kävelyetäisyys pysäköintipaikalle

Uusille asuinrakennuksille sallitaan pysäköintipaikalle enintään 400 m kävelyetäisyys ja vieraspaikoille enintään 200 m kävelyetäisyys. Työpaikkarakentamisessa kävelyetäisyys pysäköintipaikalle saa olla enintään 600 m. Palvelujen asiointipysäköinnin etäisyydeksi sallitaan enintään 300 m nk. normaalipysäköinnissä. Liikumisesteisten LE-pysäköintipaikoissa noudatetaan sitä koskevaa lainsäädäntöä ja määräyksiä ja LE-pysäköintipaikat tulee sijoittaa mahdollisimman lähelle rakennuksen sisäänkäyntiä.

Paikkojen osoittaminen yleisiin pysäköintilaitoksiin, kaduille ja pysäköintitonteille

Korttelialueiden pysäköintinormin mukaisia paikkoja voidaan osoittaa olemassa olevaan tai toteutettavaksi aiottuun yleiseen pysäköintilaitokseen. Keskustan täydennysrakentamishankkeissa pysäköintipaikkoja voidaan toteuttaa tapauskohtaisella harkinnalla 20 % ja sosiaalisessa asuntotuotannossa 30 % normia vähemmän, jos paikat toteutetaan vähintään 30 auton rakenteelliseen pysäköintiin tai yleiseen pysäköintilaitokseen nimeämättöminä paikkoina. Kävelyetäisyys tontilta pysäköintilaitokseen voi olla enintään 400 m. Asuntorakentamisessa katualueille voidaan osoittaa ainoastaan vieraspaikkoja. Kaupunki hallinnoi kadunvarsipysäköintiä tarvittaessa määrittäen alueita, joilla voi pysäköidä maksullisin tunnuksin. Pysäköintitontti on ratkaisu, jota käytetään lähinnä silloin, kun sen avulla voidaan edistää pysäköinnin tehostamista tai tuottaa joustoa rakentamisen toteuttamiseen vaiheittain.

Monikäyttötontit ja käyttötarkoituksen muutos

Monikäyttöisillä tonteilla pysäköintipaikkojen määrän tarve lasketaan käyttötarkoitusten osuukien perusteella kullekin tarkoitettuun mitoitushjeen mukaan. Asemakaavan käyttötarkoituksen muuttuessa sovelletaan uuden käyttötarkoituksen mitoitushjeita sallien kuitenkin enintään 30 % vähemmän autopaikkoja pysäköinnin tehostamiskeinoilla ja perustelluista toiminnallisista tai kaupunkikuvallisista syistä.

Täydennysrakentaminen ja korjausrakentaminen suojelumääräyksin

Täydennysrakentamisessa sovelletaan uudisrakentamisen osalta kyseisen käyttötarkoituksen mitoitushjeita siten, että syntyy toiminnallisesti, kaupunkikuvallisesti ja toteutettavuudeltaan hyvä ratkaisu. Keskustan täydennysrakentamishankkeissa pysäköintipaikkoja voidaan toteuttaa tapauskohtaisella harkinnalla 20 % ja sosiaalisessa asuntotuotannossa 30 % normia vähemmän, jos paikat toteutetaan keskitettyyn rakenteelliseen pysäköintiin tai yleiseen pysäköintilaitokseen. Täydennysrakentamiskohteissa on laadittava pysäköintiselvitys, jossa selvitetään täydennysrakentamisen auto- ja pyöräpysäköintipaikkatarve ja nykyisten asukkaiden pysäköintipaikkatarve. Soveltamisessa huomioidaan alueella vallitseva pysäköintipaikkojen ali- tai ylitarjonta sekä jo olemassa olevien paikkojen tehostamisen mahdollisuudet. Mikäli nykyisillä asukkailla on mahdollista ylijäämää autopaikoista, niin sitä voidaan hyödyntää hankkeen hyväksi. Täydennysrakentamishankkeissa pysäköintipaikkamitoitus lasketaan asemakaavaan merkitystä pääkäyttötarkoituksen mukaisesta rakennusoikeudesta. Maankäyttö- ja rakennuslain 156 & 1. ja 3. mom:ssa on määritelty, että kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätty autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaus- ja muutostyötä. Asumisen pie-nissä alle 1200 k-m² täydennys- ja ullakkorakentamishankkeissa ei muodostu pysäköintipaikkavelvoitetta keskustan, ala- ja aluekeskusten kävelyvyöhykkeellä.

Rakennuksen muuttaminen asuinkäyttöön keskustassa

Rakennuksen käyttötarkoituksen palautuessa asumiskäyttöön

ei edellytetä autopaikkainormin mukaisten autopaikkojen toteuttamista, mikäli niitä ei ole edellytetty rakennuksen rakentamisaikana. Mikäli asumisen edellytykset saadaan muutoin täytettyä, voidaan keskustan kävelyvyöhykkeellä hyväksyä alle 500 k-m² käyttötarkoituksen muutokset asumiseen ilman, että syntyy autopaikkavelvoitetta.

Muissa käyttötarkoituksen muutoksissa edellytetään voimassa olevan asemakaavan tai autopaikkainormin mukaiset autopaikat.

Kuorma-autot

Kuorma-autopaikkoja ei järjestetä asumisen korttelialueille. Tuotantorakennusten alueilla tehdään varaukset erillisselvityksen perusteella. Kuorma-autoille varataan pysäköintipaikkoja katualueille ja pysäköintitonteille mitoitussuosituksella 1 ap / 12 000 k-m².

Linja-autot

Linja-autopaikkoja ei järjestetä asumisen korttelialueille. Linja-autopaikkoja varataan keskustaan sopiviin sijainteihin pysäköintitoimenpiteiden yhteydessä.

Moottoripyörät ja mopoautot

Asuntorakentamisessa paikkoja moottoripyörille on toteutettava 4–6 % ja työpaikoilla 2–3 % kokonaisautopaikkamäärästä. Asiakasmääriltään suurissa palveluissa paikkoja toteutetaan erillisselvitysten mukaisesti. Lukioiden ja muiden keskiasteen oppilaitosten pihalle varataan pysäköintipaikkoja mopoautoille tapauskohtaisen harkinnan mukaan.

Liikkumisesteisten LE-pysäköintipaikat

LE-pysäköinnissä noudatetaan sitä koskevaa lainsäädäntöä ja määräyksiä. LE-pysäköintipaikkoja on toteutettava kohteen käyttötarkoituksesta riippuen 2–3 %, mutta aina vähintään yksi autopaikoista on osoitettava liikuntaesteiselle. LE-pysäköintipaikat tulee sijoittaa mahdollisimman lähelle rakennuksen sisäänkäyntiä.

Erityisasumisen vaikutus

Yli 55-vuotiaille tarkoitetuille senioriasuntokohteissa autopaikkavaatimus on sama kuin kaupungin oman vuokratuotannon ja ARA vuokratuotannon (Valtion korkotukikohde) kerrostaloissa. Jos asumiseen liittyy palveluasumisen hoito- ja hoivapalveluita, rinnastetaan kohde palveluasumiseen ja sen mitoitukseen. Palveluasumisessa autopaikkoja on toteutettava henkilökuntaa, vierailijoita ja asukkaita varten. Tehostetussa palveluasumisessa autopaikkoja on toteutettava henkilökuntaa ja vierailijoita varten.

Autoton, vähäautoinen tontti tai alue

Autoton, vähäautoinen tontti tai alue on kaupunkisuunnitteluratkaisu, jonka toimivuus kaupunkirakenteessa on aina varmistettava asemakaavassa. Ratkaisua voidaan käyttää ydinkeskustan ja aluekeskusten jalankulkuvyöhykkeillä, RKY-alueilla, suojelluissa tai vastaavissa kohteissa sekä opiskelijasuomissa. Autottoman tai vähäautoisen kohteen tu-

lee lisäksi täyttää seuraavat vaatimukset:

- **Erinomainen** palvelutarjonta ja peruspalvelut ovat hyvin saatavissa kävelen.
- **Tehokas** joukkoliikenteen tarjonta ja enintään 500 metrin kävelymatka lähimmälle juna- tai raitiotiepysäköille.
- **Enintään** 400 metrin kävelymatka lähimpään yleiseen pysäköintilaitokseen, jossa on vapaita paikkoja. Kaavoitustyön aikana on kaavanhakijan osoitettava, että keskitetyissä pysäköintilaitoksissa on tarjolla vapaata pysäköintikapasiteettia.
- **Tontin** läheisyydessä on yleisillä alueilla lyhytaikaisen pysäköinnin mahdollistavia paikkoja.
- **Pysäköintinormin** edellyttämien esteettömien, runkolukittavien ja katettujen pyöräpysäköintipaikkojen lisäksi kohteeseen toteutetaan laadukkaat pyörien huoltotilat ja taakkapyörien säilytysmahdollisuudet.
- **Tieto** tontin tai alueen autottomuudesta on esitettävä kohteen virallisissa dokumenteissa ja tieto autottomuudesta on siirrettävä seuraaville asukkaille.

Vaiheittain toteuttaminen

Yleisenä periaatteena on, että velvoitapaikkapysäköintiä toteutetaan vähintään rakennettavan hankkeen tai sen osatoteutusvaiheen tarvetta vastaavasti. Tilojen ja rakenteiden mitoituksessa on huomioitava laajennustarve.

Sähköautojen latauspisteet

Velvoitepaikkojen toteuttamisessa on varauduttava riittävällä sähkönjakelukapasiteetilla, kaapeloinnilla ja/tai suojaputkituksella kaikkien velvoitepaikkojen varustamiseen sähköautojen latauslaitteella. Kohteiden toteutuksessa suositellaan muutaman latauslaitteen asentamiseen rakennushankkeen ensivaiheessa. Latauslaitteiden asentaminen jälkikäteen on oltava kustannuksiltaan järkevästi toteutuskelpoisia.

8.2.3. Pyöräpaikkanormi

Pyöräilyn suosion kasvattamiseksi tarvitaan pyöräilyinfran ja -kunnossapidon kehittämisen lisäksi lisää laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja tonteille ja yleisille alueille. Asemakaavojen pyöräpysäköintinormi perustuu vähimmäispaikkalukumäärän eli minimin määrittämiseen. Pyöräpysäköintipaikkamitoitus määräytyy kohteen sijainnista yhdyskuntarakenteesta ja käyttötarkoituksesta. Kohteen sijaintiin ja käyttötarkoitukseen perustava pyöräpysäköintipaikkamitoitus on esitetty taulukossa 3. Taulukossa on esitetty mitoitukset asumiselle, toimistoille, liiketiloille, päiväkohteille, esiopetukselle ja peruskoululle. Muiden kohteiden pyöräpysäköintipaikkamitoitus määritellään aina hankekohtaisesti erilliselvitysten perusteella. Normi ottaa kantaa myös pysäköinnin laatuun. Pyöräpysäköintipaikoille on oltava esteetön kulku ja lisäksi telineiden tulee olla runkolukittavia ja vähintään puolet paikoista tulee olla katetuissa ja lukittavissa tiloissa, jotka ovat esteettömästi saavutettavissa ja jotka mahdollistavat pitkäkestoisemman säilytyksen ja talvipyöräilyn. Pyöräpaikkojen pysäköinnin ja säilytyksen tilatarvemitoitus- ja järjestelyratkaisut perustuvat voimassa oleviin RT-kortteihin. Pyöräpaikkoja edellytetään toteutettavaksi kaikissa rakennushankkeissa. Esikaupunkimaisilla pientaloalueilla, teollisuustonteilla ja haja-asuntoalueilla rakennettaessa pyöräpysäköintiä ei kuitenkaan ohjata laskentaohjeella, koska tonteilla on yleensä tilaa pyöräpysäköinnille.

Kerrostaloasumisen pyöräpaikkavaatimus on sama kaikilla vyöhykkeillä kuitenkin siten, että vuokra-asumisessa edellytetään rakennettavaksi enemmän paikkoja pyörille ja vähemmän autoille. Palveluasumisessa pyöräpaikkoja edellytetään rakennettavaksi vierailijoille ja työntekijöille. Tehostetussa palveluasumisessa pyöräpaikkoja edellytetään rakennettavaksi, vierailijoille ja työntekijöille. Päiväkodeissa ja esiopetuksessa edellytetään pyöräpaikkojen rakentamista työntekijöille, saattoliikenteelle ja hoidossa oleville lapsille. Peruskoulussa edellytetään pyöräpaikkojen rakentamista oppilaille ja henkilökunnalle. Täydennysrakentamishankkeissa pyöräpaikkanormi kohdistuu sekä uuteen että vanhaan rakennusoikeuteen/kerrosalaan. Keskustassa ollaan lähivuosina toteuttamassa keskitettyjä pyöräpysäköintilaitoksia ja tulevaisuudessa täydennysrakentamisessa toteutusvaatimuksen voi tapauskohtaisen harkinnan mukaan korvata pyöräpysäköintipaikkojen toteutusvelvoitteen ns. ”vapaaksiostolla” keskitetyistä pyöräpysäköintilaitoksista.

Vaatimus pyöräpaikkojen lukumäärästä kaupan ja liikerakentamisen kohteissa vaihtelee kaupan luonteen ja tontin sijainnin mukaan. Kouluissa ja oppilaitoksissa pyöräpaikkojen kokonaismitoitus määritellään oppilaspaikkojen mukaan, ja palveluissa asiakaspaikkojen sekä palvelun luonteen mukaan.

Keskustassa ja aluekeskusten kävelyvyöhykkeillä ei edellytetä erillisten polkupyörien vieras- ja asiointipaikkojen toteuttamista, vaan pysäköintitarpeeseen vastataan mahdollisuudella pysäköidä yleisten alueiden pyöräpysäköintipaikoilla. Muilla vyöhykkeillä vierailijat ja asiakkaat huomioidaan pyöräpaikkojen kokonaismitoituksessa. Tapahtumiin erityisesti keskustan alueella kannustetaan hankkimaan siirrettäviä pysäköintitelineitä tai varaamaan erillisiä alueita pyöräpysäköintiin.

SOVELTAMISOHJEET PYÖRÄPAIKOILLE

Pyöräpaikkojen laskentaohje määrittää paikkojen vähimmäislukumäärän eli minimin ja se on sitova. Ohjetta sovelletaan kaavoituksessa ja rakennusvalvonnassa ottaen huomioon seuraavat tekijät:

Laatu

Asuinkerrostaloissa osoitetaan vähintään 50 % polkupyöräpaikoista katettuun ja lukittavaan tilaan, joka on esteettömästi saavutettavissa ja jossa on runkolukittavat telineet. Muut pyöräpaikat tulee olla esteettömästi saavutettavissa ja ne tulee varustaa runkolukittavilla telineillä. Työpaikoilla katettuun tilaan osoitetaan vähintään 30 % paikoista ja oppilaitoksissa sekä palveluissa sisätilaan tai katettuun tilaan osoitetaan 10-30 % kokonaismäärästä. Pyöräpaikat on sijoitettava esteettömästi saavutettaviksi ja mahdollisuuksien mukaan rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan.



Kuva: Ramboll

Asuntokoon vaikutus

Asuntokoko vaikuttaa siten, että alle 40 m² asunnoille paikkalu-
vun vaatimuksen minimi on 1 pyöräpaikka ja yli 40 m² asunnoille
2 pyöräpaikkaa. Asuntokoon vaikutus tarkistetaan rakennusluvan
myöntämisen yhteydessä, jolloin sovelletaan suurempaa vaati-
musta.

Erityisasumisen vaikutus

Yli 55-vuotiaille tarkoitetuille senioriasuntokehteissa pyöräpaik-
kavaatimus on sama kuin kaupungin omassa vuokratuotannossa
ja ARA vuokratuotannossa. Yhteisöllisessä palveluasumisessa ja
ympärivuorokautisessa palveluasumisessa osoitetaan pyöräpysä-
köintipaikat työntekijöille ja vierailijoille.

Kaupan luonteen ja sijainnin vaikutus

Tilaa vaativan kaupan pyöräpaikkavaatimuksesta voidaan ta-
pauskohtaisesti harkiten poiketa sijainnilisista ja toiminnallista
syistä.

Teollisuustontit

Teollisuustonteilla pyöräpysäköintiä ei ohjata laskentaohjeella,
koska tonteilla on tilaa pyöräpysäköinnille.

Täydennysrakentaminen

Mikäli pyöräpysäköintiä ei voida toteuttaa tontilla tai kortteli-
alueella, voi toteuttamisvelvoitteen täyttää maksamalla velvoi-
tepaikkojen rakentamisen yleiseen pyöräpysäköintilaitokseen tai
yleisille alueille.

Pyöräilyn aputilat

Toimistoissa ja tuotannon tiloissa ainakin yli 600 k-m² tai yli 30
työntekijän työpaikoissa osoitetaan työmatkapyöräilyn edellyttä-
mät suihku-, kuivatus- ja säilytystilat. Asuinkerrostalojen ulkoilu-
välinevarastossa tulee huomioidaan polkupyörän kuljetuskärryn
säilytyksen vaatima tila 1 kärry / 1 000 k-m².

Taulukko 3. Asemakaavojen pyöräpaikkojen mitoitusnormi keskustaan, ala- ja alue- sekä muihin keskuksiin ja tehokkaan joukkoliikenteen alueille sisältäen vieraspaikat (minimi)

Käyttötarkoitus	Keskustan alueet, kävelyvyöhyke keskustasta	Alue/alakeskuksen kävelyvyöhyke ja te- hokas joukkoliikenne max. 3 km keskustasta	Tehokas joukko- liikenne yli 3 km keskustasta	Muut alueet
Asuminen	1 pp/k-m ² tai asunto	1 pp/k-m ² tai asunto	1 pp/k-m ² tai asunto	1 pp/k-m ² tai asunto
Kerrostalo	1/40	1/40	1/40	1/40
Rivitalo ja kytketty pientalo	1/40	1/40	1/40	1/40
Erillispientalo	1/40	1/40	1/40	1/40
Opiskelija-asuminen	1/30	1/30	1/30	1/30
Ympärivuorokautinen palve- luasuminen	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä
Yhteisöllinen palveluasuminen	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä	0,25*työntekijä
Kaupungin oma vuokratuo- tanto ja ARA vuokratuotanto (Valtion korkotukikohde) sekä senioriasuminen	1/35	1/35	1/35	1/35
Toimistot	k-m ²	k-m ²	k-m ²	k-m ²
	1/100	1/100	1/100	1/100
Liiketilat	k-m ²	k-m ²	k-m ²	k-m ²
≤ 2000 k-m ²	1/100	1/100	1/100	1/100
≥ 2000 m ²	1/150	1/150	1/150	1/150
Päiväkodit ja esiopetus	1/100	1/100	1/100	1/100
Peruskoulu	1pp/2-3 oppilas	1pp/2-3 oppilas	1pp/2-3 oppilas	1pp/2-3 oppilas

Normin vaikutukset

- Normi tukee pysäköinnin tehostamista, joukkoliikenteen ja yleisten pysäköintilaitosten kysyntää, ajoneuvo-
liikenteen määrän ohjaamista sekä kestäväen kehityksen mukaista liikkumista ja viihtyisien kävelvyöhykkei-
den muodostumista. Ohjetta laadittaessa on kiinnitetty huomiota siihen, ettei pysäköinnin toteutusvaatimus
muodostuisi esteeksi täydennysrakentamiselle, suojeltavien rakennuksien tai monimuotoisen rakennuskan-
nan ylläpitämiselle ja kehittämiselle.

Määrittely

- **ap/asunto** Asemakaavassa ilmoitettu autopaikkamäärä asuntoa kohden.
- **ap/ x k-m²** Asemakaavassa ilmoitettu autopaikkamäärä x:aa kerrosneliometriä kohti.
- **Asiakaspysäköinti** Toimitila-, liike- ja julkishallintorakentamisen auto- ja pyöräpysäköintipaikat, jotka on tarkoitettu kohteissa ja tontilla asiointia varten lyhytaikaiseen pysäköintiin.
- **Asukaspysäköinti** Pysäköintiä, joka on tarkoitettu erillisellä tunnuksella kiinteistökohtaiseen pitkäaikaiseen pysäköintiin tontilla tai sen lähiympäristössä.
- **Asumismuoto** Asunnon hallintamuoto; omistusasunto, vuokra-asunto jne.
- **Asumisväljyys** Asunnon yhteenlaskettu kerrosala asukasta kohden (k-m²/asukas).
- **Autopaikkaosake** Asunto- tai keskinäisen kiinteistöyhtiön osake, joka oikeuttaa hallitsemaan autopaikkaa.
- **Autopaikkapolitiikka** Periaatteet autojen pysäköinnin järjestämiseksi veloittepaikoilla ja muilla pysäköintipaikoilla.
- **LE-pysäköinti** Liikkumisesteisten pysäköintipaikat.
- **Rakennuksen kerrosala** Rakennuksen kerrosten yhteenlasketut pinta-alat mukaan lukien ne ullakon tai kellarikerrosten alat, joissa on rakennuksen pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisia tiloja. Asuntorakentamisen veloittepysäköintipaikkojen mitoittamisessa kerrosalaan ei lasketa mukaan käyttötarkoituksen T mukaista alaa, joita ovat mm. autosuoja, kellari, kylmä varastotila, tekninen tila, parveke, kuisti, vilpola ja ullakon tai kellarin muut kuin asuintilat.
- **Liiketilapysäköinti** ks. Asiakaspysäköinti
- **Liityntäpysäköinti** Pysäköinti joukkoliikenneaseman tai -pysäkin yhteyteen järjestetyllä pysäköintipaikalla joukkoliikenteen palvelun käyttämisen ajaksi.
- **LPA-tontti** Autopaikkojen korttelialueella sijaitseva tontti.
- **MRL** Maankäyttö- ja rakennuslaki (5.2.1999/132)
- **MRA** Maankäyttö- ja rakennusasetus (10.9.1999/895)
- **Yhteisöllinen palveluasuminen** Palveluasunnossa ikääntyneille järjestettävää asumista ja palveluja, jossa on tarjolla päivittäistä hoitohenkilökunnan tukea ja apua.
 - **Palvelutaloissa** asuminen voi olla joko yhteisöllistä palveluasumista tai ympärivuorokautista palveluasumista.
 - **Palvelukeskuksissa**, jotka ovat ikääntyneille tarkoitettuja yhteisiä tiloja mm. olohuoneita ja harrastuspaikkoja, tarjotaan päivittäisiä esim. ravinto-, hygieniä, ja hoiva- sekä hyvinvointipalveluja.
 - **Kehitysvammaisten** asuminen voi olla tuettua, ohjattua, autettua tai tehostettua. Käsitteillä ei ole lainsäädännöllistä taustaa.
- **Ympärivuorokautinen palveluasuminen** Asumista palvelutalossa, ryhmäkodissa tai lyhytaikaisessa ympärivuorokautisessa palveluasumisessa, jossa on tarjolla hoitohenkilökunnan tukea ja apua ympäri vuorokauden.
- **Pysäköinnin tehostamiskeino** Pysäköinnin vaatiman tilan tehokkaaseen käyttöön pyrkivät toimet ja käytännöt, kuten vuoroittaispysäköinti, paikkojen nimeämättömyys, keskitetty rakenteellinen pysäköinti ja yhteiskäyttöautot.
- **Pysäköintinormi** Asemakaavassa määrättävä ja toteuttamiseen velvoittava auto- ja pyöräpaikkojen vähimmäislukumäärän vaatimus joko tontilla tai muualla järjestettynä. Autopaikkojen (ap) lukumäärä lasketaan asemakaavaan merkitystä pääkäyttötarkoitusten mukaisista rakennus-oikeuksista ap/ x k-m² tai x ap/asunto.
- **Pysäköintipaikka** Yleiseen tai kiinteistökohtaiseen pysäköintiin tarkoitettu autopaikka.
MRL 156 §, 1. ja 3. mom: Kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätty autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaus- ja muutostyötä.

- **Pysäköintiselvitys** Täydennysrakentamiskohteissa laadittava selvitys, jossa ilmenee kohteen uusien paikkojen tarve ja nykyisten lukumäärä, sijoittelu ja laatu. Sisältää arvion tai toteaman vallitsevien pysäköintipaikkojen ali- tai ylitarjonnasta sekä suunnitelman olemassa olevien paikkojen käytön tehostamisesta. Jos autopaikkoja on toteutettu enemmän kuin ennallaan säilyvän osan rakennusluvassa tai uudessa asemakaavassa on edellytetty, ylijäämää voidaan hyödyntää uuden hankkeen hyväksi.
- **Rakennusoikeus** Asemakaavan osoittama tontin rakennusoikeuden määrä kerrosalana ($k\text{-m}^2$) tai tehokkuusluvuna (esim. $e=0,4$) tontin pinta-alasta.
- **Senioriasuminen** Yleisesti yli 55-vuotiaille tarkoitettujen senioriasuntokohteiden asumismuoto, jolla ei ole vaikutusta pysäköintinormiin. Auto- ja pyöräpaikkavaatimus on sama kuin muissa vastaavissa kerrostalokohteissa. Senioritalo, joka on rakennettu palvelukeskuksen yhteyteen tai esim. samaan kortteliin rinnastetaan palveluasumiseen. Oleellista on, että kohteen välittömässä läheisyydessä on ympäri vuorokautista hoitoa antava hoitoyksikkö jonka palveluja hyödynnetään asumisessa.
- **Tonttitehokkuusluku** Tontin yhteenlaskettujen kerrosalojen suhde tontin pinta-alaan.
- **Työpaikkapysäköinti** Työpaikan työntekijöiden ja yhteistyökumppaneiden ajoneuvojen pysäköinti.
- **Täydennysrakentaminen** Rakentamista tontille, jolla on jo asuinrakentamista ja koskee myös rakennuksia/tontteja, joiden alkuperäinen pääasiallinen käyttötarkoitus on ollut asuminen, mutta jotka ovat välillä olleet muussa käytössä mutta halutaan palauttaa asuinkäyttöön.
- **Yhteiskäyttöauto** Joustavaa auton vuokrausta arkiliikkumisen tarpeisiin, jossa vastikkeellisesti tarjotaan asukkaille vuokra- tai leasingautoja, joita säilytetään kiinteistölle varatuilla autopaikoilla tai keskeisellä sijainnilla korttelissa esim. keskitetyssä pysäköintilaitoksessa tai -alueella.
- **Vapaaksiosto** Maankäyttö- ja rakennuslain 156 § 2 mom:n mukainen menettely, jossa kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan.
- **Velvoitepaikka** Auto- tai pyöräpaikat, jotka asemakaavassa velvoitetaan rakentamaan tontille pysäköintinormin mukaisesti ja/tai pysäköintipaikat, jotka osoitetaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen tai kaavamerkinnän tarkoittamalle pysäköintialueelle (sisältäen asiakas- ja vieraspaikat).
- **Vieraspysäköinti** Asuntokohteiden lyhytaikaista vierailua varten varatut autojen pysäköintipaikat, jotka eivät ole tarkoitettu ko. tontin asukkaiden pitkäaikaiseen pysäköintiin.
- **Vuorottaispysäköinti** Nimeämättömien pysäköintipaikkojen yhteiskäyttöjärjestelmä esim. samassa kiinteistössä tai korttelissa olevien työpaikkojen ja asuntojen tai liiketilojen ja työpaikkojen kesken.