

Tuusulan pysäköintipolitiikka

31.12.2016

Esipuhe

Tuusulan kunnan pysäköintipolitiikan linjaaminen on merkitty Tuusulan kuntastrategiaan toimenpiteeksi vuodelle 2016. Kuntastrategiassa on linjattu, että pysäköintipolitiikan mukaisilla ratkaisuilla varmistetaan pysäköijille mahdollisimman helppokäyttöinen ja korkealaatuinen palvelu, pysäköintiratkaisujen vaikutusten ja kustannusten läpinäkyvyys, käyttäjä maksaa -periaatteen toteutuminen sekä mahdollistetaan kohtuuhintainen asuminen. Lisäksi pysäköintipolitiikan linjaamilla ratkaisuilla tulee tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä sekä vaikuttaa katutilan käyttöön ja ympäristön viihtyvyyteen.

Tämän työn tavoitteena on ollut linjata Tuusulan kunnan pysäköintipolitiikka. Sen taustaksi on analysoitu pysäköinnin nykytilanne sekä määritetty nykytilanteen vahvuudet ja kehittämistarpeet. Työn yhteydessä toteutettiin myös karttapohjainen kysely, jolla selvitettiin kunnan asukkaiden ja Tuusulassa asioivien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Asko Honkanen	Tuusulan kunta
Heikki Väänänen	Tuusulan kunta
Jukka-Matti Laakso	Tuusulan kunta
Petri Juhola	Tuusulan kunta
Marko Kauppinen	Tuusulan kunta

Tilaaajan yhteyshenkilönä työssä on toiminut Heikki Väänänen. Konsulttina työn laadinnassa on toiminut Trafix Oy, jossa työstä ovat vastanneet Juhani Bäckström, Leena Gruzdaitis ja Nelli Frilander.

Työ käynnistyi elokuussa 2016 ja valmistui joulukuussa 2016.

Tiivistelmä

Työssä on ollut linjattu Tuusulan kunnan pysäköintipolitiikka. Lähtökohdaksi on analysoitu pysäköinnin nykytilanne sekä arvioitu nykytilanteen vahvuudet ja kehittämistarpeet. Näiden pohjalta on määritetty pysäköinnin tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet. Työn yhteydessä toteutettiin myös karttapohjainen internetkysely, jolla selvitettiin kunnan asukkaiden ja Tuusulassa asioivien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista.

NYKYTILANNE

Hyrylän ydinkeskustan alueella pysäköintipaikkojen kysyntä näyttää arjen ruuhkatunteina ylittävän tarjonnan. Hieman kauempana ydinkeskustasta ja esimerkiksi suurten pysäköintialueiden (esim. K-Supermarketin ja S-Marketin) laidoilla tilaa on runsaasti. Ruuhkatuntien ongelmat johtuvat myös osittain pysäköintirajoitusten noudattamattomuudesta. Väärinpysäköinti on melko yleistä. Pysäköintipaikat ja -alueet ovat pääosin hyvässä kunnossa ja siistejä.

Työn aikana tehdyn kyselyn perusteella aikarajoituksia toivotaan lisäävän Hyrylän keskustassa, muttei muualla Tuusulassa. Pysäköinninvalvonnan lisääminen saa kannatusta. Sen sijaan pysäköinnin maksullisuuteen suhtaudutaan kielteisesti.

Kyselyn perusteella yksittäisinä toimenpiteinä suosituimpia ovat lyhytkestoisen pysäköinnin suosiminen palveluiden läheisyydessä Hyrylässä, Jokelassa ja Kellokoskella, pysäköintipakkamäärän lisääminen edellä mainituissa keskuksissa, pysäköinnin valvonnan tehostaminen koko kunnan alueella, liityntäpysäköinnin lisääminen keskuksissa, pysäköintipaikkojen kunnossapidon ja talvihoidon parantaminen, pysäköintiin liittyvien informaatiopalveluiden kehittäminen sekä paikkojen vuorottaiskäytön edistäminen.

TAVOITTEET

Pysäköintiratkaisut toteutetaan tarvelähtöisesti ja siten, että niillä luodaan viihtyisää ja turvallista elinympäristöä. Kuntalaisten, vierailijoiden ja erityisryhmien on löydettävä pysäköintipaikka helposti. Palvelujen läheisyydessä yleisessä pysäköinnissä suositaan lyhytkestoista pysäköintiä, jolloin mahdollisimman monella on käytettävissä pysäköintipaikka lähellä kohdetta.

Pysäköintiratkaisujen tulee olla kustannustehokkaita. Henkilöautojen pysäköinnissä pyritään paikkojen tehokkaaseen käyttöön, jolloin paikat ovat mahdollisimman monen käytettävissä.

Pyöräpysäköintiä ja liityntäpysäköintiä edistetään. Tämä tukee Tuusulan kunnan joukkoliikennestrategian visiota, jossa todetaan, että viisas liikkuminen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) on vuonna 2040 ensisijainen liikumisvalinta 80 prosentille kuntalaisista.

Turvallisilla yleisen pysäköinnin ratkaisuilla sekä pysäköinnin toteutuksen ohjauksella tuetaan kilpailukykyisen toimintaympäristön syntymistä kunnassa toimiville ja kuntaan sijoituville yrityksille. Pysäköintiratkaisujen suunnittelussa ja toteutuksessa kunnan ja yritysten yhteistyö on avainasemassa.

Pysäköintiratkaisut mukautuvat uudis- ja täydennysrakentamisen tarpeisiin keskuksissa ja taajamissa. Mahdollisuuksien mukaan hyödynnetään keskitettyjä pysäköintiratkaisuja ja vuorottaispysäköintiä, jotta pysäköinnin tilantarvetta ja kokonaiskustannuksia saadaan pienennettyä.

KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Työssä määritettiin seuraavat pysäköinnin kehittämistoimenpiteet vuosille 2017–2021:

- Pysäköinnillä on yhdenmukaiset suunnitteluperiaatteet keskusta-alueilla ja keskustojen ulkopuolella.
- Aikarajoituksilla ohjataan yleisten pysäköintipaikkojen käyttöä palvelemaan mahdollisimman hyvin julkisten palvelujen asiakkaita, tehostetaan paikkojen käyttöä ja vähennetään lisäpaikkojen rakentamistarvetta.
- Kunnassa otetaan käyttöön kunnallinen pysäköinninvalvonta. Tämä on edellytys monen pysäköinnin tavoitteen toteutumiselle. Se on myös osa toimivan ja turvallisen liikenneympäristön ylläpitoa.
- Pysäköinnin digitaalisia palveluita kehitetään neljässä vaiheessa. Ensimmäinen vaihe on pysäköinnin internetsivujen toteuttaminen, jonka jälkeen päätetään muista vaiheista (vapaiden paikkojen informaatiojärjestelmä, reittiopastus vapaalle paikalle ja MaaS-palvelut).
- Seurataan Tuusulan uuden pysäköintinormin vaikutuksia. Seuraavan kerran kun normia päivitetään, on syytä laatia oma normi myös pyöräpysäköinnille. Lisäksi ehdotetaan normin täsmentämistä muun muassa hyväksyttävien lievennysten, vyöhykerajausten ja vieraspaikkojen osalta.
- Vuorottaispysäköinnin mahdollisuudet tulee selvittää pysäköintiratkaisuja toteutettaessa. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö edellyttää, että alueella on sopivassa suhteessa erilaisia toimintoja (asuminen, työpaikat, palvelut, liityntäpysäköinti), joiden pysäköintitarve ajoittuu eri vuorokaudenaikoihin.
- Tuusulassa liityntäpysäköintiä kehitetään Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman mukaisesti.

Lisäksi työn aikana ideoitiin kaksi rahoitus- ja hallintomallia liittyen Tuusulan keskustojen pysäköintiin. Toisessa mallissa selvitetään ulkopuolisen sijoittajan kiinnostusta osallistua pysäköintipaikkojen operointiin ja/tai omistamiseen. Toisessa mallissa selvitetään laajemman alueen koko pysäköintikapasiteetin hyödyntämistä.

Pysäköinnin kehittymistä ja edellä esitettyjen kehittämistoimenpiteiden vaikutuksia tulee seurata sekä tarpeen mukaan tehdä korjaustoimenpiteitä. Pysäköintipolitiikka esitetään päivitettäväksi 5 vuoden kuluttua.

Sisältö

Esipuhe	2
Tiivistelmä	3
1 Pysäköinnin nykytilanne	6
1.1 Lähtökotia.....	6
1.2 Pysäköinti Hyrylän keskustassa	7
1.3 Pysäköintinormi.....	16
1.4 Liityntäpysäköinti	20
1.5 Pysäköintikyselyn tulokset	21
1.6 Pysäköinnin nykytilanteen vahvuudet ja kehittämistarpeet.....	25
1.7 Toimintaympäristön muutoksia	26
2 Pysäköinnin tavoitteet Tuusulassa	27
3 Pysäköinnin kehittämistoimenpiteet Tuusulassa 2017–2021.....	28
3.1 Yhdenmukaiset peruseriaatteet.....	28
3.2 Keskustojen pysäköinnin aikarajoitukset ja maksullisuus	30
3.3 Pysäköinninvalvonnan tehostaminen	34
3.4 Pysäköinnin digitaaliset palvelut	36
3.5 Pysäköintinormin tarkistus.....	38
3.6 Vuorottaispysäköinnin mahdollisuudet	40
3.7 Liityntäpysäköinnin kehittäminen	42
3.8 Ideointia pysäköinnin hallinto- ja rahoitusmalleiksi keskustoissa.....	43
3.9 Seuranta	47
4 Aikataulu ja kustannukset	48

LIITE 1: Pysäköinnin trendit muualla.....	49
LIITE 2. Kuormituslaskentojen tulokset.....	57
LIITE 3. Pysäköintikysely 12.10.–2.11.2016.....	74

1 Pysäköinnin nykytilanne

1.1 Lähtökotia

Pysäköinnillä voidaan vaikuttaa useisiin Tuusulan kuntastrategian tavoitteellisiin päämääriin alla olevan kuvan mukaisesti. Oranssit nuolet kohdistuvat niihin tavoitteisiin, joihin pysäköinnillä voidaan vaikuttaa.



Tuusulassa oli 31.12.2015 Tilastokeskuksen tilaston mukaan ajoneuvorekisterissä olevia henkilöautoja 26 562 kappaletta. Näistä liikennekäytössä oli 21 253. Suhteutettaessa tilannetta kunnan asukaslukuun (31.12.2013: 38 459 asukasta) voi todeta, että henkilöautotiheys on noin 690 henkilöautoa / 1000 asukasta. Tarkasteltaessa liikennekäytössä olevia autoja vastaava suhdeluku on noin 552 henkilöautoa / 1000 asukasta. Henkilöautojen määrä asukkaita kohden on Tuusulassa korkeimpia pääkaupunkiseudun kehyskuntien alueella.

Tuusulan joukkoliikennestrategiassa (2015) on määritetty seuraavat visiot:

- Visio 2020: Tuusulan taajamissa 20 % matkoista tehdään joukkoliikenteellä
- Visio 2040: Viisas liikkuminen on ensisijainen liikkumisvalinta 80 % kuntalaisista. Viisaalla liikkumisella tarkoitetaan kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikennettä, kimpakyytejä jne.

Pysäköintiratkaisuilla voidaan tukea joukkoliikennestrategian tavoitteiden toteutumista muun muassa pyöräpysäköintiä ja liityntäpysäköintiä kehittämällä.

1.2 Pysäköinti Hyrylän keskustassa

Pysäköinnin määrä

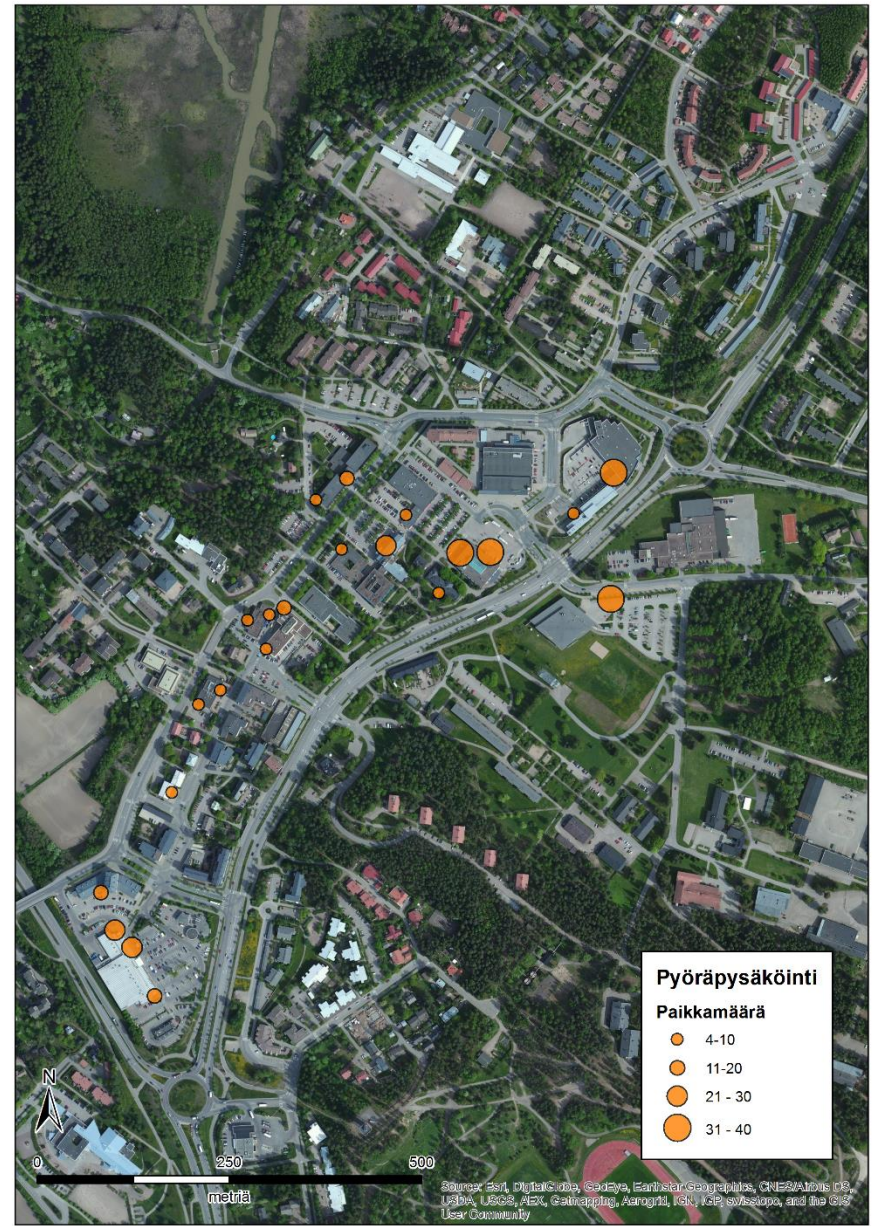
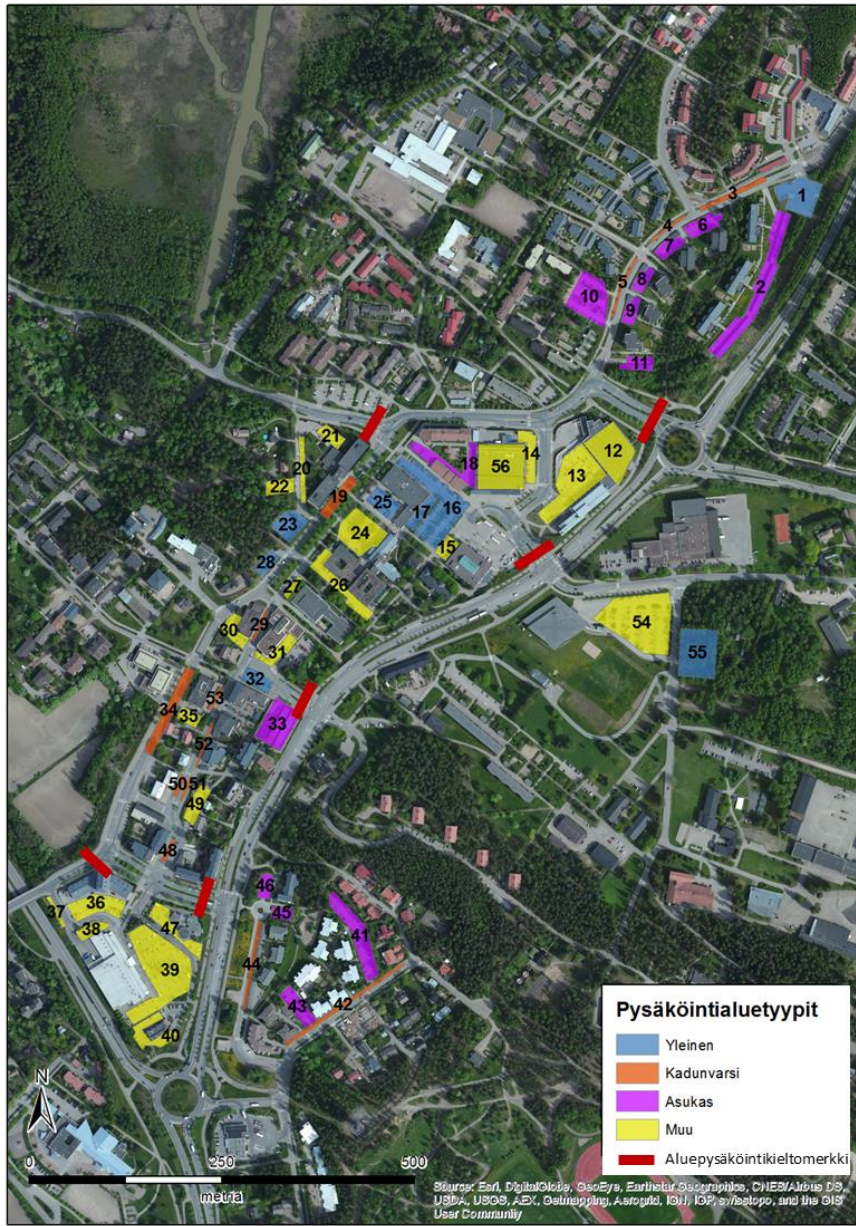
Hyrylän keskustan tarkastelualueeseen kuului Koskenmäentien, Hyrylän-tien, Pähkinämäentien, Hämeentien sekä Järvenpääntien rajaama alue, osa Klaavonkallion ja Kievarinkaaren asuinalueista sekä Tuusulan uimahallin pysäköintialue ja Rykmentinpuiston liityntäpysäköintialue. Tarkastelualueen pysäköintialueet on esitetty viereisessä kuvassa.

Hyrylän keskustan tarkastelualueella pysäköinnin kokonaismäärä on syksyllä 2016 2390 autopaikkaa, joista 45 on invapaikkoja. Yleiseen pysäköintiin osoitettuja paikkoja on 404, kadunvarsipaikkoja 148 ja asukaspysäköinnin paikkoja 663. Muita, jonkin tietyn kohteen (esimerkiksi kirjaston, terveysaseman ja kaupallisten liikkeiden pysäköintipaikat) asiakkaille varattuja paikkoja sekä epävirallisen pysäköinnin paikkoja on yhteensä 1130. Lisäksi 110 autopaikkaa sijaitsee ns. vanhan S-Marketin kiinteistön pysäköintihallissa. Kiinteistö ja pysäköintihalli eivät olleet käytössä tätä työtä tehdessä.

Hyrylän keskustassa pysäköinti on sallittu vain merkityillä paikoilla, koska keskusta on merkitty pysäköintikieltoalueeksi aluepysäköintikieltomerkein.

Hyrylän keskustan tarkastelualueella pyöräpysäköintiä on 22 pisteessä ja kaikkiaan 374 pyöräpaikkaa. Pyörätelineet ovat pääosin ei-runkolukittavia.

Seuraavan sivun kuvissa on esitetty Hyrylän keskustan nykyiset pysäköintialuetyypit ja pyöräpysäköinnin paikkamäärät.



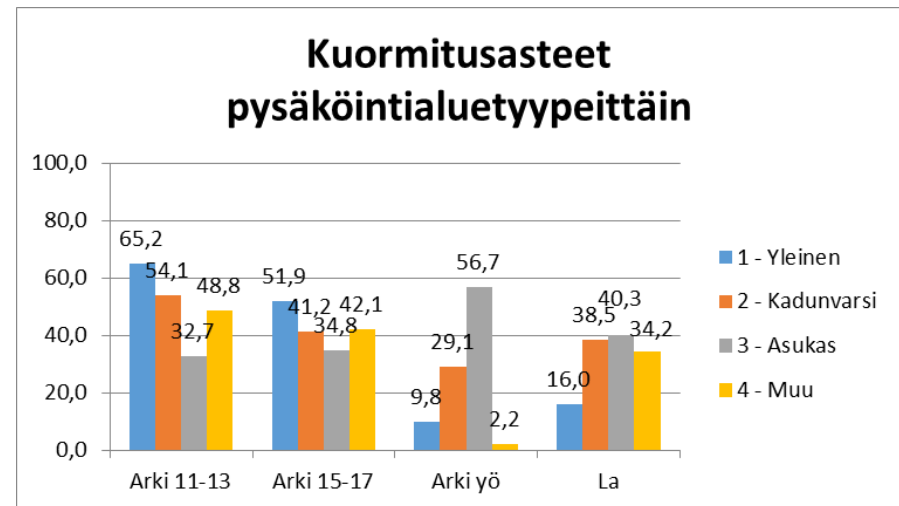
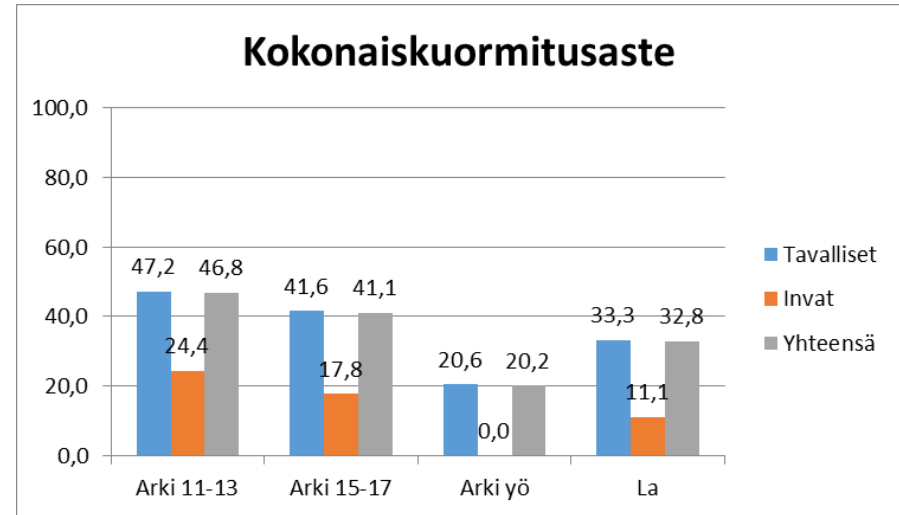
Pysäköintipaikkojen kuormitus

Pysäköintialueiden kuormitukset laskettiin Hyrylän keskustan alueella lauantaina 3.9.2016 klo 11–13, keskiviikkona 7.9.2016 klo 11–13 ja klo 15–17 sekä keskiviikkona 14.9.2016 klo 22–24 välisenä aikana. Kuormituslaskennat tehtiin edellä esitetyllä Hyrylän keskustan tarkastelualueella.

Tarkastelualueen pysäköintipaikkojen kokonaiskuormitusaste vaihteli arkiyön 20,2 prosentista arkipäivän klo 11–13 laskenta-ajankohdan 46,8 prosenttiin vieressä olevan ylempään kuvan mukaisesti.

Kun kuormituslaskentojen tuloksia tarkastellaan pysäköintialuetyypeittäin, nähdään, ettei minkään pysäköintialuetyypin kuormitus minään laskenta-ajankohtana noussut tavattoman korkeaksi. Alemman kuvan mukaisesti yleisen pysäköinnin huippu saavutettiin arkipäivän klo 11–13 laskennoissa ja tällöin kuormitusaste oli 65,2 %. Alhaisimmillaan yleisen pysäköinnin kuormitusaste oli yöaikaan, jolloin se laski alle 10 prosenttiin. Asukas-pysäköinnin kuormitus oli suurimmillaan yöaikaan, jolloin se oli 56,7 %, ja päiväsaikaan se oli sekä arki- että lauantailaskennoissa noin 30–40 %. Kadunvarsipysäköinnin kuormitusaste vaihteli noin 30 % ja 55 % välillä. Muun pysäköinnin kuormitus oli yleisen pysäköinnin tapaan suurimmillaan arkena päivällä (48,8 %), ja pienimmillään yöllä (2,2 %).

Pyöräpysäköinnin kuormitusaste laskettiin maastokäynnin yhteydessä 31.8.2016 klo 9–14 välisenä aikana. Kuormitusaste oli pääosin varsin alhainen. Korkeimmat kuormitusasteet havaittiin linja-auto-aseman pyöräpaikoilla (94 %), kirjaston edustalla (58 %) ja kunnantalon edustalla (72 %).



Hyrylän keskustan pysäköintipaikkojen kuormitusasteet pysäköintialuetyypeittäin.

Vaikka pysäköintialueita näyttäisi kuormituslaskentojen perusteella olevan Hyrylän keskustan alueella kaiken kaikkiaan riittävästi, nousevat kuormitusasteet tietyillä alueilla ajoittain todella korkeiksi. Erityisesti ydinkeskustan alueella (kunnantalon, terveysaseman ja kirjaston ympäristössä) arkipäivän kuormitusasteet olivat korkeat, paikoin jopa 100 %. Ehkä räikein esimerkki on Hyrylän torin alue, jossa kuormitusaste oli korkeimmillaan jopa yli 400 %, kun autoja oli pysäköity torille huomattavasti virallisten paikkojen määrää enemmän. Myös esimerkiksi kirjaston ja terveysaseman välissä olevalla pysäköintialueella sekä terveysaseman pysäköintialueella oli useita väärin pysäköityjä autoja, vaikka tilaa myös oikein pysäköimiseen olisi riittänyt.

Eräs huomionarvoinen seikka on se, että jotkin keskustan pysäköintialueet, joilla on aikarajoitus (esim. Koskenmäenpolkuun liittyvä alue 16, aikarajoitus 2 h), tai jotka on selkeästi osoitettu jollekin tietylle toiminnolle (terveysasema, alue 24) olivat todella täynnä arkipäivän toisena tai molempina laskenta-ajankohtina, mutta lauantaina lähes tyhjiillään. Tämä antaa osviittaa siitä, että alueita käytetään arkisin käyttötarkoituksen vastaisesti esimerkiksi liityntäpysäköintiin tai pitkäaikaiseen pysäköintiin työpäivän ajaksi. Lisäksi hieman kauempana keskustasta sijaitseva Rykmentinpuiston liityntäpysäköinti oli kaikkina laskenta-ajankohtina lähes tyhjiillään, minkä perusteella voidaan päätellä, että ihmiset eivät ole valmiita kävelemään kovin pitkää matkaa pysäköintipaikalta määränpäähän.

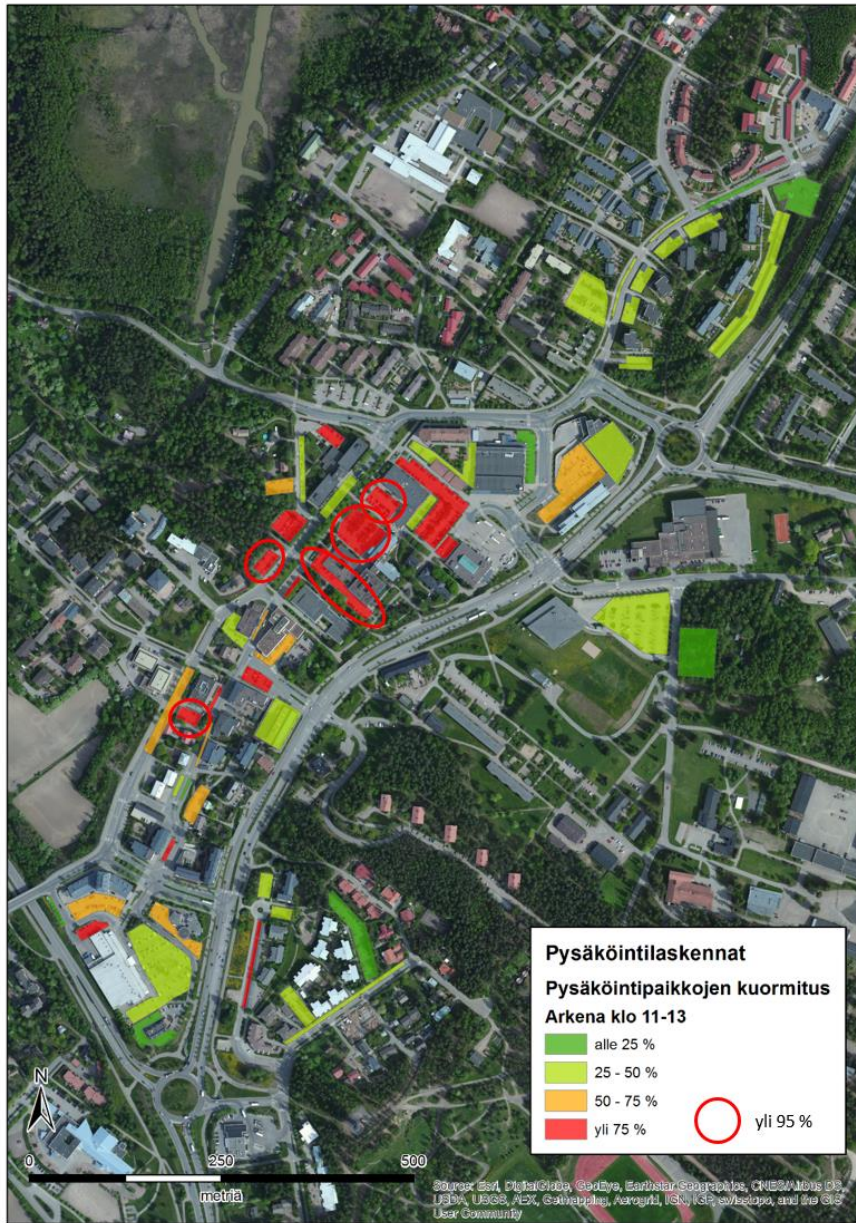
Kuormituslaskennoissa ei tarkasteltu sitä, miten hyvin esimerkiksi aikarajoituksia noudatetaan. Aiemmin tehtyjen laskentojen (Hyrylän pysäköintitutkimus 2004–2005) pohjalta voidaan kuitenkin sanoa, että Hyrylän alueella pysäköintialueiden aikarajoituksia noudatetaan huonosti. Myös tämän työn kuormituslaskentojen tulokset tukevat havaintoa. Lisäksi väärin pysäköityjä autoja oli useilla eri pysäköintialueilla useina eri laskenta-ajankohtina. Kuormituslaskennoissa laskettiin pysäköidyt ajoneuvot myös muutamalla sellaisella alueella, joita ei ollut merkitty pysäköintialueiksi, mutta joita selvästi käytettiin pysäköintiin.

Tällä hetkellä autoja pysäköidään jonkin verran palveluiden lähelle määrysten vastaisesti sen sijaan, että pysäköitäisiin sallituilla paikoilla ja käveltäisiin hieman pidempi matka määränpäähän. Selkeä ratkaisu ongelmaan on pysäköinninvalvonnan tehostaminen, mutta myös muita keinoja Hyrylän ydinkeskustan pysäköintiin tulee miettiä.

Seuraavissa kuvissa on esitetty henkilöautojen kuormituslaskentojen tulokset alueittain kaikkina laskenta-ajankohtina ja lopuksi yhteenvetotaulukko. Tarkemmin kuormituslaskennat on esitetty vielä liitteessä 2.

Kaiken kaikkiaan näyttää siltä, että pysäköintialueita on Hyrylän keskustan alueella riittävästi, mutta niiden sijoittuminen ei ole ihmisten toiveiden kannalta optimaalista. Ydinkeskustan alueella pysäköintipaikkojen kysyntä näyttää arjen ruuhkatunteina ylittävän tarjonnan. Toisaalta kauempana ydinkeskustasta ja esimerkiksi suurten pysäköintialueiden (esim. K-Supermarketin ja S-Marketin) laidoilla tilaa on runsaasti. Ruuhkatuntien ongelmat johtuvat myös osittain aikarajoitusten noudattamattomuudesta.

Vertailu vuoden 2004 laskentoihin: Hyrylän keskustan pysäköintipaikkojen kuormitusta on selvitetty edellisen kerran Hyrylän pysäköintitutkimuksessa vuonna 2004. Tutkimuksen mukaan lähes kaikkien tutkittujen kohteiden kuormitusaste nousi korkeaksi heti aamulla klo 8–9 alkaen ja pysyi korkeana iltapäivään. Osalla paikoista havaittiin kuormitusasteen kohoamista uudelleen alkuillasta. Tutkimuksessa seurattiin myös pysäköinnin kestoa, jonka osalta pysäköinnin todettiin olevan melko paljon lyhytaikaista kestoltaan pääosin alle kolme tuntia. Tutkimuksessa havaittiin myös villiä pysäköintiä lähes kaikilla tutkituissa kohteissa. Eniten sitä oli korkeasti kuormitetuilla alueilla palveluiden läheisyydessä.



Pysäköintiä torilla (alue 25, sivu 8).



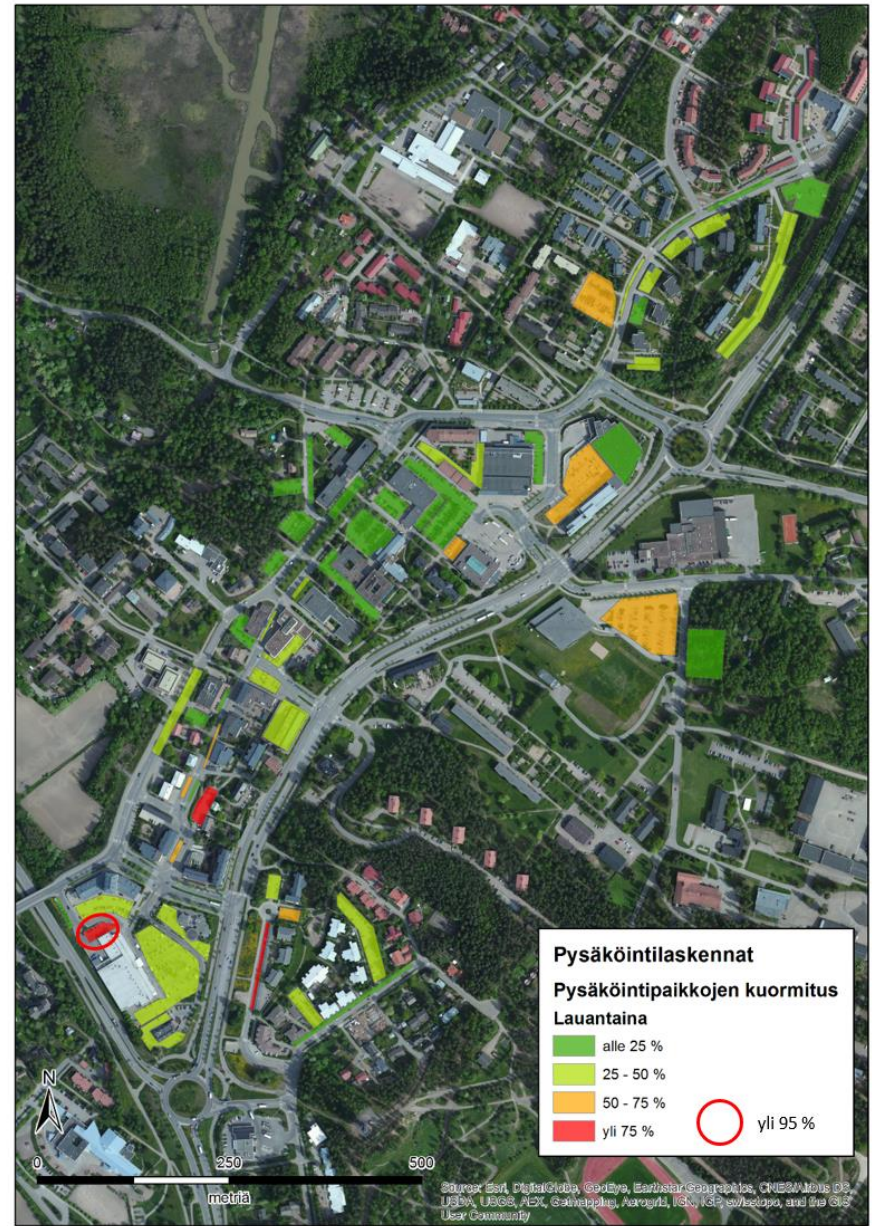
Pysäköintialue Hyryläntien varressa (alue 28, sivu 8).



Kadunvarsipysäköintiä Kauppapattien varrella (alueet 50 ja 51, sivu 8).



Pysäköintialue Koskenmäenpolun varrella (alue 16, sivu 8).





Pyöräpysäköinti linja-autoasemalla.



Pyöräpysäköinti K-Supermarketin edustalla.

Yhteenveto pysäköinnin nykytilanteesta Hyrylässä

Alue, tyyppi	Aluenumerot	Paikkamäärä	Kuormitusaste (keskiarvo)	Kuormitusaste (maksimi)	Rajoitukset
Klaavonkallio					
Yleinen	1	50	19,5	22,0	24 h
Kadunvarsi	3–5	28	29,6	53,8	4 h
Asukaspysäköinti	2, 6–11	336	41,3	73,8	
Keskusta					
Tori	25	8	171,9	425,0	60 min
Vanha liityntäpysäköinti	16, 17	135	37,3	89,8	1–2 h
Kirjasto	15	15	66,7	106,7	2 h
Terveysasema	24, 26	99	40,6	100,0	
Kunnantalo	21, 22	58	32,5	82,1	Kunnantalon henkilökunta ark. klo 7-18
Uimahalli	54	137	36,9	59,9	4 h
Yleinen	23, 28, 32	96	45,1	100,0	
Kadunvarsi	19, 29, 34, 48, 50, 51, 52, 53	82	38,9	87,5	15 min, 30 min, 60 min, 1 h, 2 h
Asukaspysäköinti	18, 33	156	44,3	88,4	
Liityntäpysäköinti	55	87	3,2	4,6	24 h
K-Supermarket	12–14	224	24,0	62,6	2 h
S-Market	38, 39	233	49,1	113	4 h
Vanha S-Market	56	110	-	-	Pysäköintihalli ei käytössä
Posti, pankki, McDonald's, Teboil	36, 40, 47	135	31,6	58,6	
Muut kohteet	30, 31, 35, 49	101	42,1	111,1	Apteekki 1 h
Epävirallinen	20, 27, 37	46	29,3	87,5	
Kievarinkaari/Kievarintie					
Asukaspysäköinti	41, 43, 45, 46	171	41,1	63,6	
Kadunvarsi	42, 44	38	55,2	88,9	Kievarintiellä klo 16-8

1.3 Pysäköintinormi

Taustaa

Tammikuussa 1999 kaavoituslautakunta oli päättänyt aiempien normien käyttöönotosta Tuusulassa. Näihin pitkään sovellettuihin normeihin oli tullut uusimistarve vuonna 2014 muun muassa keskusta-alueiden tehostamisen, liikkumistottumusten muutosten, väestön ikääntymisen ja ruokakuntien pienentymisen sekä elämäntavaksi valitun autottomuuden lisääntymisen vuoksi. Erityisesti hyvään joukkoliikenteeseen tukeutuvien ydinkeskustojen alueella autonomistus ja pysäköintitarve ovat muita alueita pienempiä. Tältä pohjalta tarkasteltiin, miten uuden keskustan osayleiskaavan pysäköintinormeihin voitaisiin sisällyttää todelliset pysäköintitarpeet huomiioon ottavaa joustoa. Uudet normit hyväksyttiin kuntakehityslautakunnassa lokakuussa 2014. Päätöksen jälkeen tehtiin vielä tarkentavia selvityksiä.

Normeissa ei oteta kantaa liityntäpysäköintiin, vaan se nähdään erillisesti ratkaistavana kysymyksenä.

Nykyisin voimassa olevat pysäköintinormit hyväksyttiin kuntakehityslautakunnassa 2015.

Normien tarkoitus

Tarkistettujen normien on tarkoitus vastata paremmin nykyistä autopaikkatarvetta ja toisaalta mahdollistaa Tuusulan taajamien kehittyminen keskustoineen ja taajamamaisine alueineen. Normien tavoitteena on, yhtenä osana kokonaisuutta, tiiviimmän ja tehokkaamman yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen mahdollistaminen, palvelujen monipuolisuuden ja saavutettavuuden parantaminen sekä joukkoliikenteen palvelutason tukeminen ja kehittäminen. Riittävän lievillä normeilla halutaan mahdollistaa tehokkaiden korttelien toteuttaminen, ja myös yhdessä pysäköintiratkaisujen kanssa vapauttaa tarvittaessa tonttimaata pysäköinnistä asukkaiden oleskeluun. Konkreettisilla pysäköintiratkaisuilla on merkitystä keskustan, taajaman

alueiden ja myös korttelipihojen vetovoiman, elinvoiman ja viihtyvyyden kannalta.

Vähimmäisnormi on ohje, jota käytetään asemakaavoituksessa määriteltäessä autopaikkojen vähimmäismäärää. Uudet autopaikkanormit on mitoitettu perustuen tietoihin käytössä olevan normin tarpeeseen vastaavuudesta sekä naapurikuntien käytössä oleviin normeihin. Oletuksena on lisäksi, että pysäköintipaikkoja tiivistyvien taajamien ja siten paranevan joukkoliikenneyhteyksien varressa tarvitaan aiempaa vähemmän.

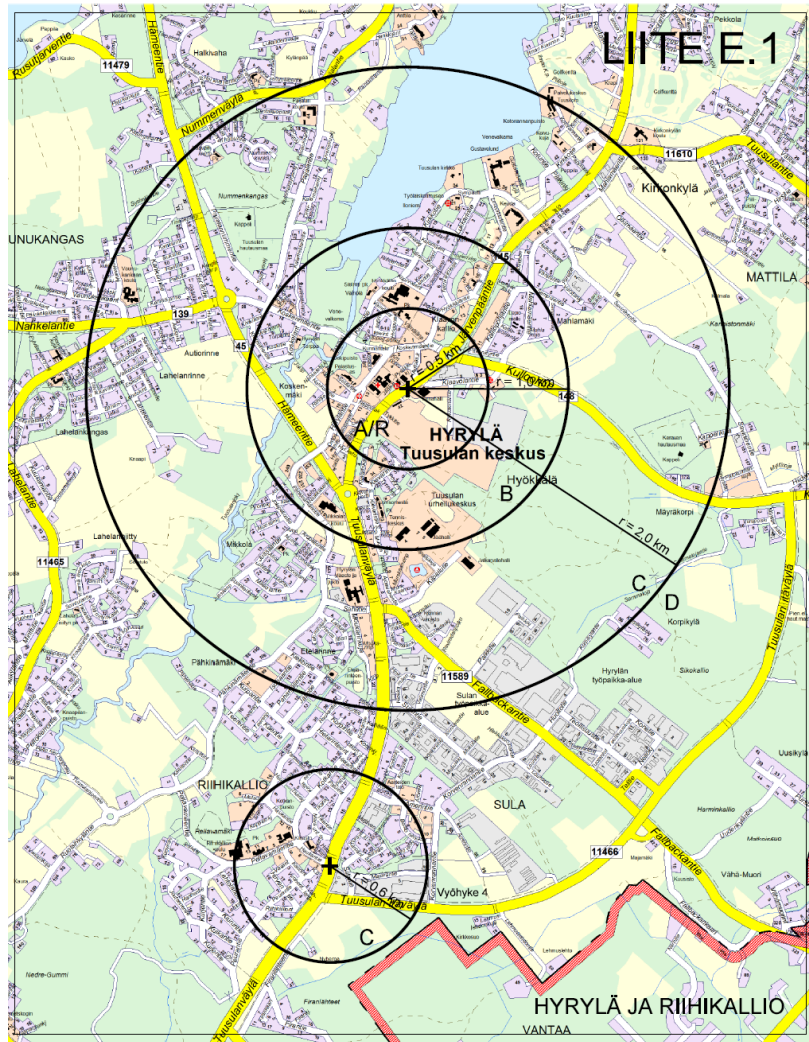
Henkilöautoriippuvuuden vähentäminen ja sitä kautta myös autopaikkamäärien vähentäminen edellyttää joukkoliikenteen palvelutason varmistamista ja parantamista kunnassa laaditun joukkoliikennestrategian linjausten mukaisesti. Toisaalta autopaikkanormilla voidaan myös pitkällä aikavälillä vaikuttaa asukkaiden liikkumistottumuksiin ja sitä kautta luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen parantamiselle.

Vyöhykkeet

Tuusulan pysäköintinormi on luokiteltu A–D-luokkiin. Luokitus riippuu pääasiassa etäisyydestä taajaman keskipisteeksi oletettuun kohtaan. Eri luokkien alueille esitetään kuten vuoden 1999 normissa erilaisia vähimmäisautopaikkavaatimuksia. Mitä paremmat palvelut, tehokkaampi alue ja mitä paremmat joukkoliikenneyhteydet, sitä vähemmän ihmiset käyttävät autoja ja tarvitsevat autopaikkoja. Luokituksena on käytetty seuraavaa:

- A-luokan alue on tiiviin ydinkeskustan alue.
- B-luokan alue on tiivistä muuta keskusta-alueita.
- C-luokan alue on keskustan reunavyöhykettä
- D-luokan alue on taajaman laidoilla olevaa, usein pientalovaltaisempaa aluetta

Sivun kuvissa on esitetty kartat pysäköintinormivyöhykkeistä A–D, sekä raja-
 aus alueista R, jolla edellytetään rakenteellista pysäköintiä. Myös joillakin
 muilla alueilla keskustamaisen rakenteen toteuttaminen voi edellyttää ra-
 kenteellista pysäköintiä (esimerkiksi tonttikoon tai korkeussuhteiden
 vuoksi).



Normit

Pysäköintipaikkannormi määrittyy kahta kautta: Kerrosneliöpohjainen mitoitus antaa hankkeille ja niiden vaikutuksille ennustettavuutta. Asuntokohtainen mitoitus takaa tietyn autopaikkamäärän suhteessa asuntoihin. Yhdessä nämä ohjaavat pehmeästi tiettyyn asuntokokokeskiarvoon. Voimassa olevat vähimmäispaikkavaatimukset kaavan käyttötarkoituksimerkinnoittain on esitetty viereisessä taulukossa. Voimassa oleva pysäköintinormi on esitetty viereisessä taulukossa.

Ydinkeskustan alueella, vyöhykkeellä A, ja katusuunnitelmien niin salliessa myös vyöhykkeellä B, on lähtökohtaisena tavoitteena asiakas- ja vieraspai-koituksen sijoittaminen katualueelle.

Kaavakohtaisesti tulee tutkia tarpeet ja mahdollisuus yleisen pysäköinnin (raskaat ajoneuvot ja vieraspysäköinti) sijoittamiseen alueelle. Asuinkorttelikohtaisesti tulee huomioida riittävien vierasautopaikkojen toteutumisen.

Lievennykset ja poikkeukset normeihin

Normien mukaista autopaikkamäärän vaatimusta voidaan tapauskohtaisen harkinnan perusteella lieventää, mikäli paikat osoitetaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen. Lievennyksen mahdollisuuksia ja suuruutta arvioitaessa huomioidaan mm. keskitetyn laitoksen koko, sijoitettavien paikkojen lukumäärä sekä paikkojen nimeäminen ko. kohteen käyttöön.

Asuinkortteleiden toteutuessa vuokratuotantomuotoisina pysäköintipaikkoja edellytetään 10 % vähemmän. ARA-kohteissa ei edellytetä rakenteellista pysäköintiä.

Kaavasuunnittelun yhteydessä voidaan perustelluista syistä poiketa tässä ohjeessa esitetyistä autopaikkannormeista. Erityisesti hankekaavoja laadittaessa voidaan erityistä käyttötarkoitusta palvelevia poiketa normista – tällaisia voivat olla mm. työpaikkaintensiiviset tai niukat työpaikka-alueet tai erityisryhmien asuinrakentaminen.

Voimassa oleva pysäköintinormi	
Kaavan käyttötarkoituksimerkintä	Vähimmäisautopaikkavaatimus
Asuinkerrostaloalueet (AK, myös pienkerrostalot)	A: 1 ap / 100 k-m ² tai vähintään 0,8 ap / asunto (yksiöissä 0,6 ap / asunto) B ja C*: 1 ap / 90 k-m ² tai vähintään 1 ap / asunto, D: 1 ap / 75 k-m ² tai vähintään 1,2 ap / asunto
Yhtiömuotoiset pientaloalueet (AR ja AP)	A, B ja C*: 1 ap / 90 k-m ² tai vähintään 1,2 ap / asunto D: 1 ap / 75 k-m ² tai vähintään 1,5 ap / asunto
Omakotitaloalueet (AO)	2 ap / asunto
Kaupalliset palvelut (K) - päivittäistavaraliikkeet	A, B ja C: 1 ap / 30 k-m ² D: 1 ap / 25 k-m ²
- muut liiketilat	A, B ja C: 1 ap / 50 k-m ² D: 1 ap / 40 k-m ²
Toimistotilat (KT)	1 ap / 50 k-m ²
Työpaikka-alueiden rakentaminen (T)	1 ap / 100 k-m ²
Päiväkodit ja Y-rakennukset	käytännönä on ollut 1/80 k-m ²

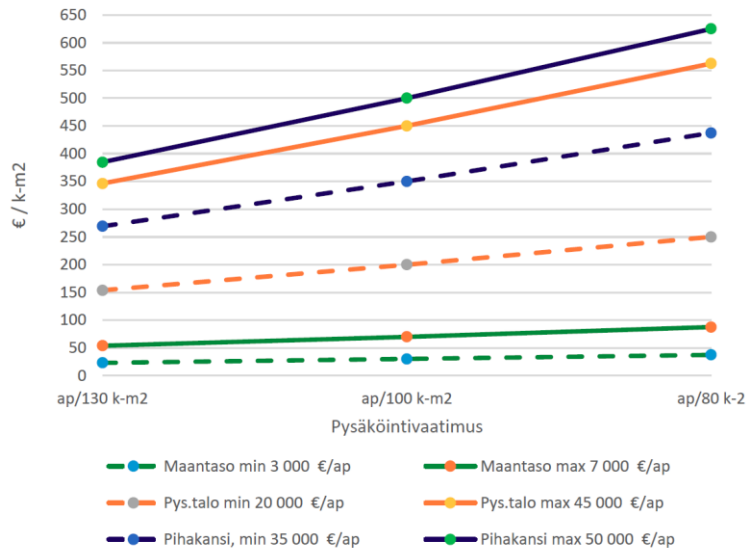
*) Mikäli riittävää joukkoliikenne-edellytyksiä ei pystytä osoittamaan alueella C käytetään alueen D normia.

Vertailu vuoden 1999 normiin: Suurimmat erot koskevat asuntorakentamista. Voimassa olevassa normissa keskusta-alueilla asuntorakentamisen autopaikkavaatimus voi olla yksiöissä jopa puolet ja muissa asunnoissa kolmanneksen pienempi.

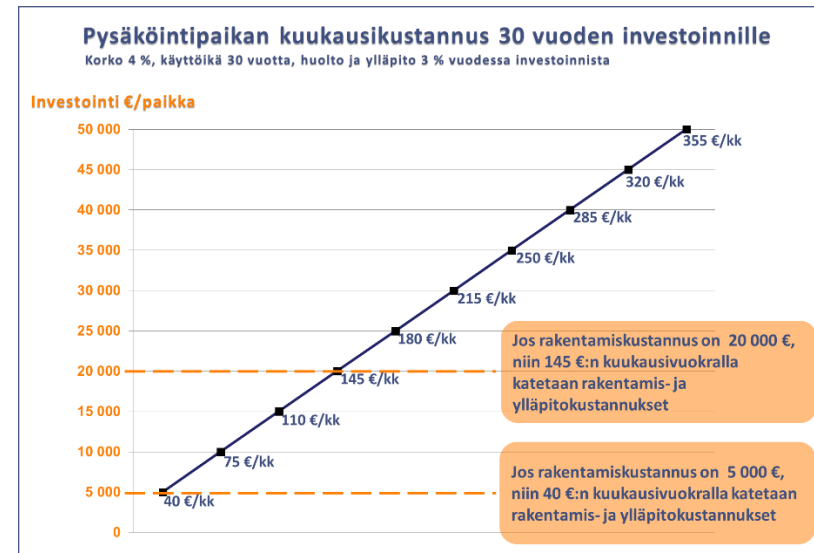
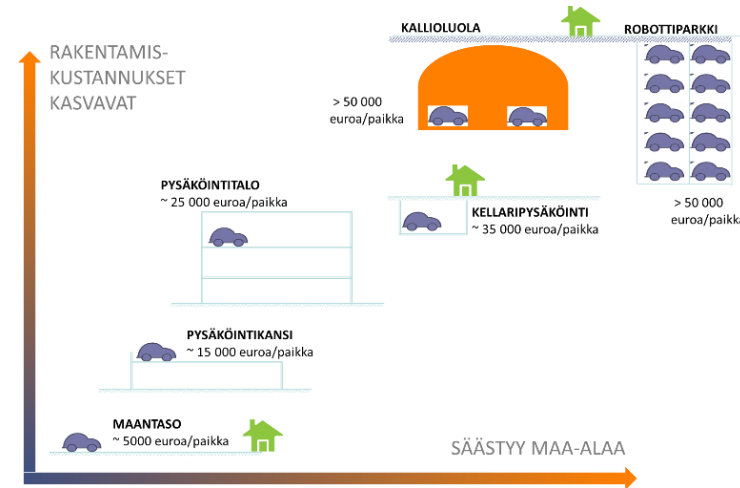
Normien vaikutuksia

Normeilla on erityistä merkitystä rakennuskustannuksiin erityisesti niillä alueilla, joilla autopaikat toteutetaan rakenteellisina ratkaisuin. Tästä syystä oikean autopaikkamäärän määrittäminen vaikuttaa myös asuntojen hintoihin. RAKLI ry julkaisi joulukuussa 2015 selvityksen kaavamääräysten kustannusvaikutuksista rakennettavaan kerrosneliometriin. Tuloksena saatiin, että kustannusvaikutuksiltaan merkittävin määräys koskee pysäköintipaikkojen määrää ja siitä juontuvaa pysäköintiratkaisua. Pysäköinnin rakentamisen hinta vaihtelee valtavasti. Edullisinta on rakentaa maantason ja kalleinta rakennuksen alle tai kallioliuloaan. Jos kaava antaa joustoa pysäköintimääräyksen ratkaisemiseksi, on todennäköisempää, että päästään hyvään suunnitteluratkaisuun. Alla on kuva, josta käy ilmi, kuinka merkittävä vaikutus käytetyllä pysäköintivaatimuksella ja pysäköintipaikan hinnalla on kerrosneliometrin hintaan.

Pysäköintikustannus €/k-m² pysäköintivaatimuksen funktiona

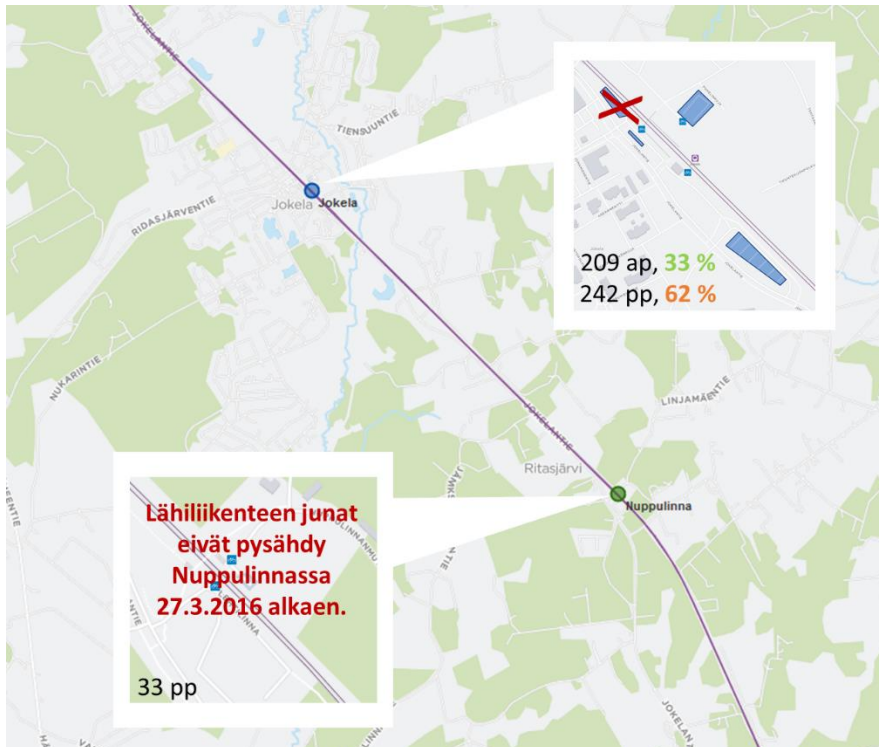


Seuraavissa kuvissa on havainnollistettu autopaikkojen investointikustannuksia sekä sitä, kuinka paljon autopaikan vuokran pitäisi olla, jotta pysäköijä maksaisi täysimääräisestä kaikki pysäköintipaikan investoinnista ja ylläpidosta aiheutuvat kustannukset.

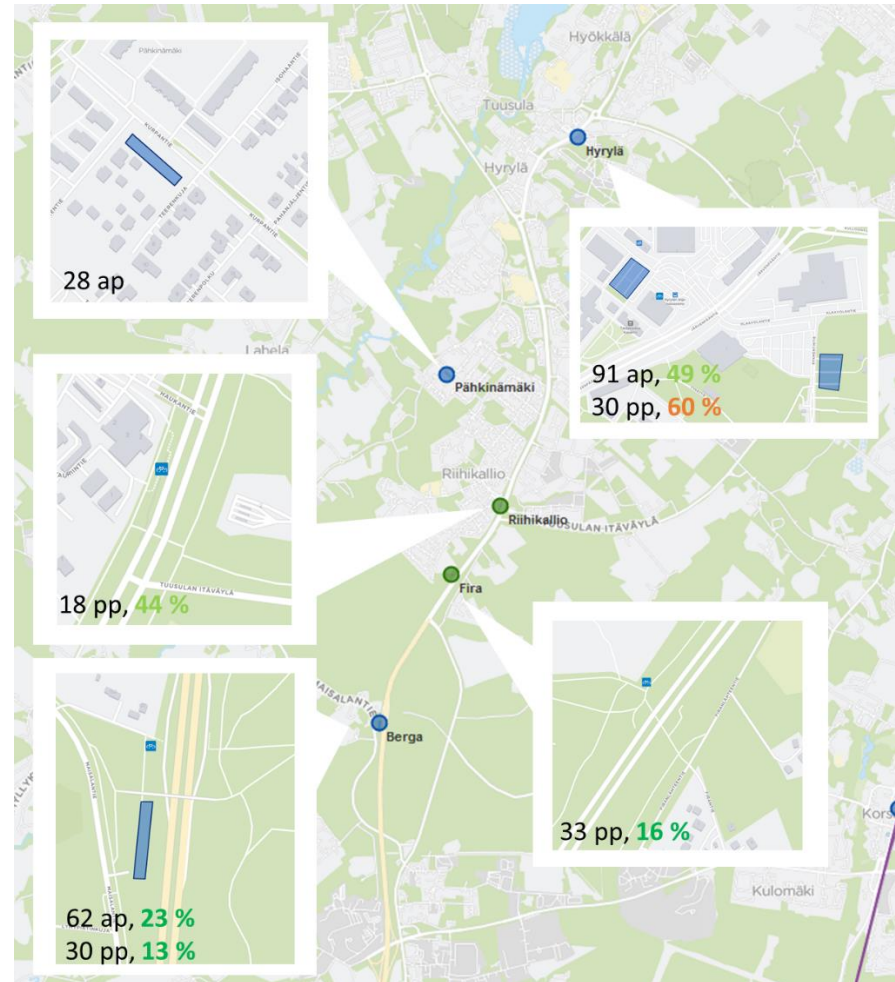


1.4 Liityntäpysäköinti

Tuusulassa on liityntäpysäköintiä kaikkiaan kuudessa kohteessa. Radan varren liityntäpysäköintikohteet (Jokela ja Nuppulinna) on esitetty alla olevassa kuvassa. Lähiliikenteen junat eivät tosin enää 27.3.2016 alkaen ole pysähtyneet Nuppulinna. Bussiliikenteeseen tukeutuvat liityntäpysäköintikohteet (Hyrylä, Berga, Fira, Riihikallio, Pähkinämäki) on esitetty viereisessä kuvassa. Kuvissa on esitetty sekä liityntäpysäköinnin paikkamäärät että niiden kuormitusasteet vuoden 2015 HLJ-alueen liityntäpysäköintilaskennoissa.



Radan varren liityntäpysäköintikohteet (Jokela ja Nuppulinna).

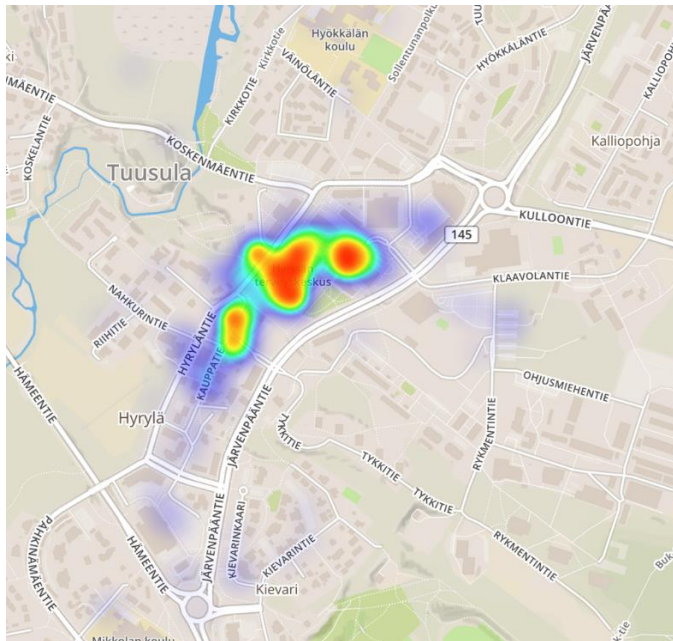


Bussiliikenteeseen tukeutuvat liityntäpysäköintikohteet (Hyrylä, Berga, Fira, Riihikallio, Pähkinämäki).

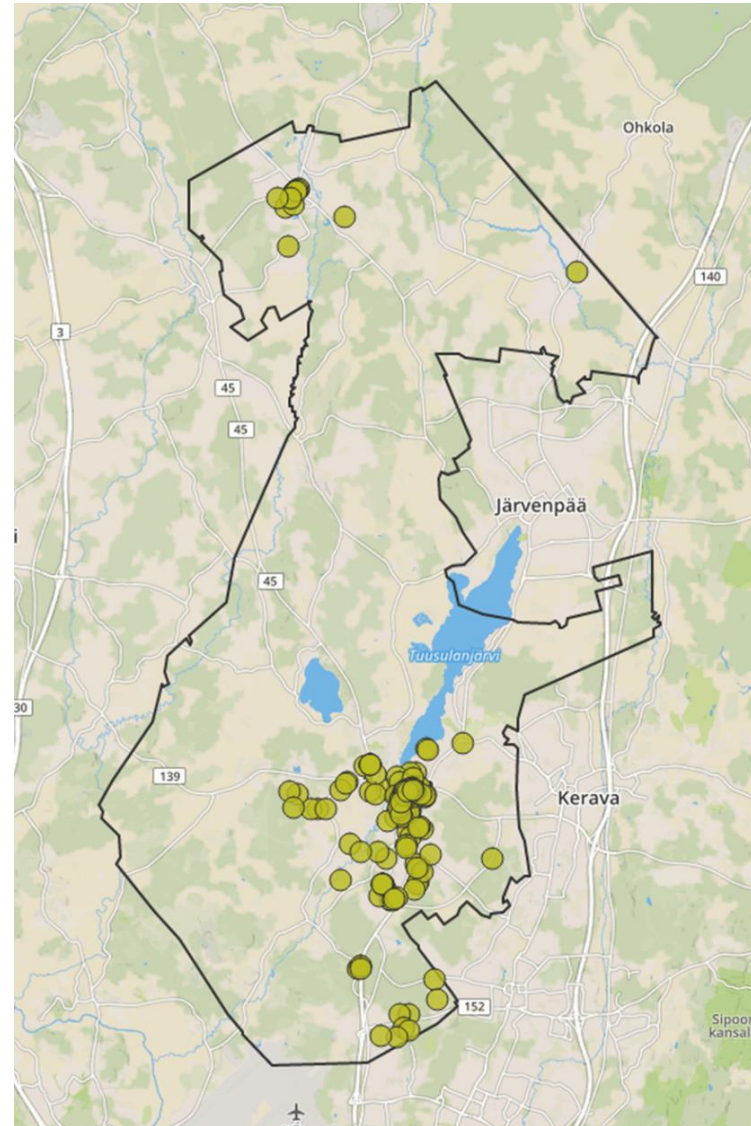
1.5 Pysäköintikyselyn tulokset

Osana Tuusulan pysäköintipolitiikan laadintaa toteutettiin karttakysely, jonka avulla selvitettiin tuusulalaisten ja Tuusulassa asioivien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista. Pysäköintikyselyyn vastasi kaikkiaan 451 vastaajaa. Kysely oli jaettu kolmeen teemaan: autojen pysäköinti, pyörien pysäköinti ja liityntäpysäköinti. Tarkemmin kyselyn tuloksia on esitetty liitteessä 3.

Suurin osa vastaajista pysäköi käydäkseen kaupallisissa tai kunnallisissa palveluissa. Muita vastauksia olivat muun muassa työ, liityntäpysäköinti ja harrastukset. Hankalimmat autojen pysäköintipaikat on esitetty sivun kuvissa. Selkeästi useimmiten hankaluuden syynä on se, että paikat ovat täynnä tai niitä on liian vähän. Vastauksissa oli mainittu myös pysäköintipaikkojen ahtaus, väärinpysäköidyt autot, pysäköintialueiden laatu ja turvattomuus.

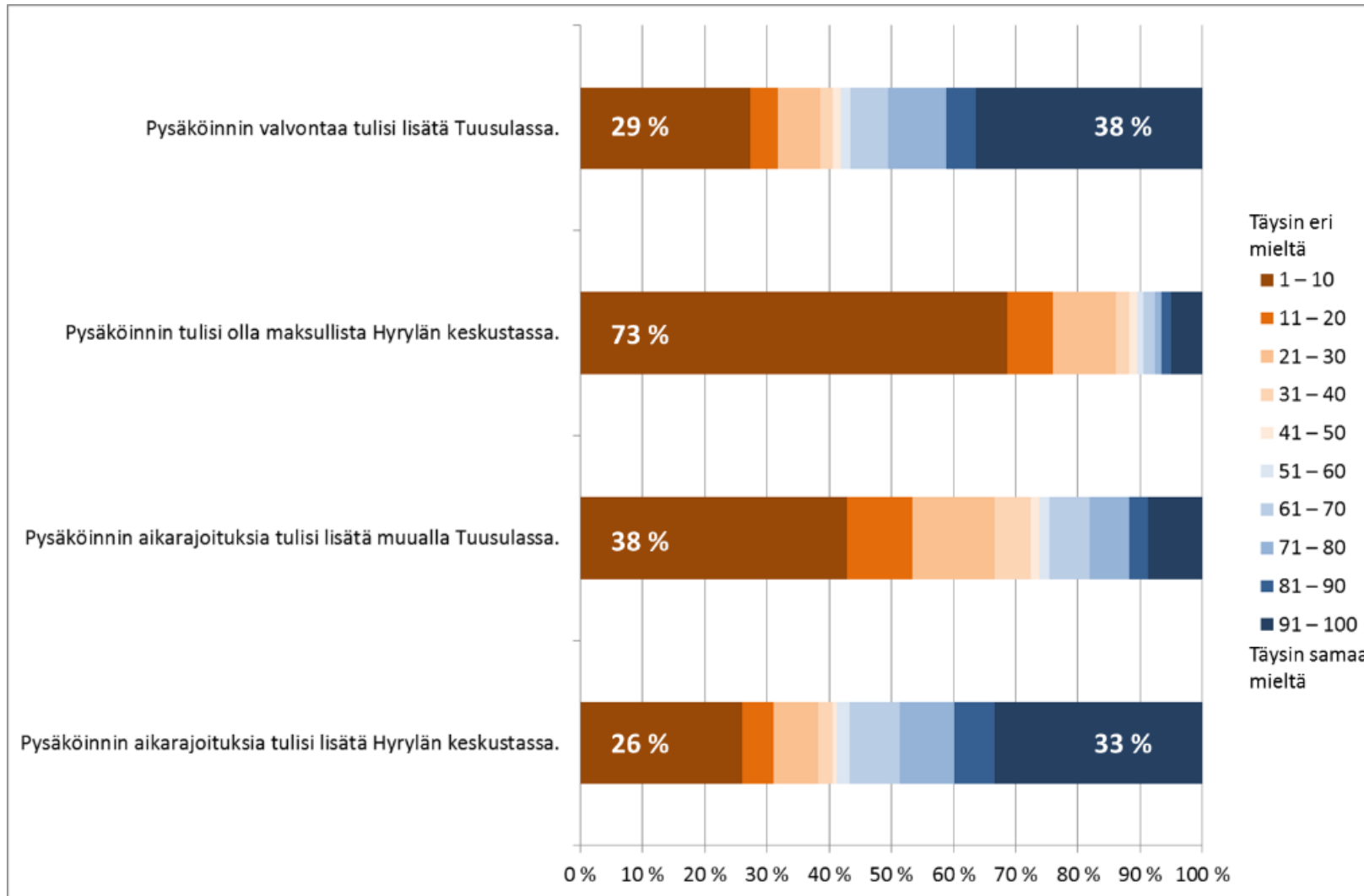


Hankalat autojen pysäköintipaikat Hyrylässä.



Hankalat autojen pysäköintipaikat Tuusulassa.

Autojen pysäköinnin osalta kyselyssä esitettiin neljä väittämää aikarajoitukseen, maksullisuuteen ja valvontaan liittyen. Alla olevassa kuvassa on esitetty vastausten jakautuminen väittämiin.

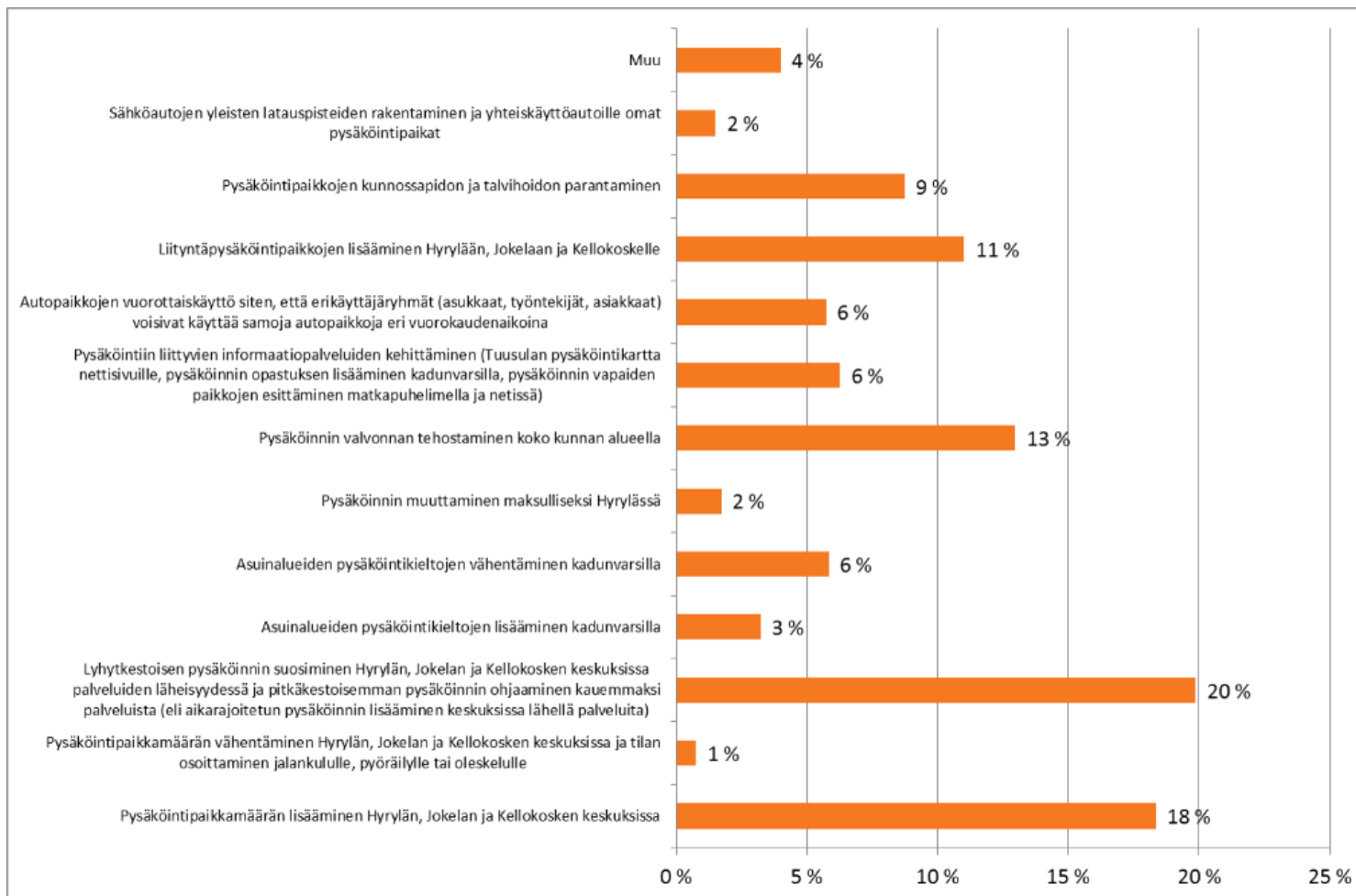


Vastaajia pyydettiin valitsemaan ehdotetuista pysäköinnin kehittämistoimenpiteistä mielestään kolme tärkeintä. Viereisessä kuvassa on esitetty tulokset.

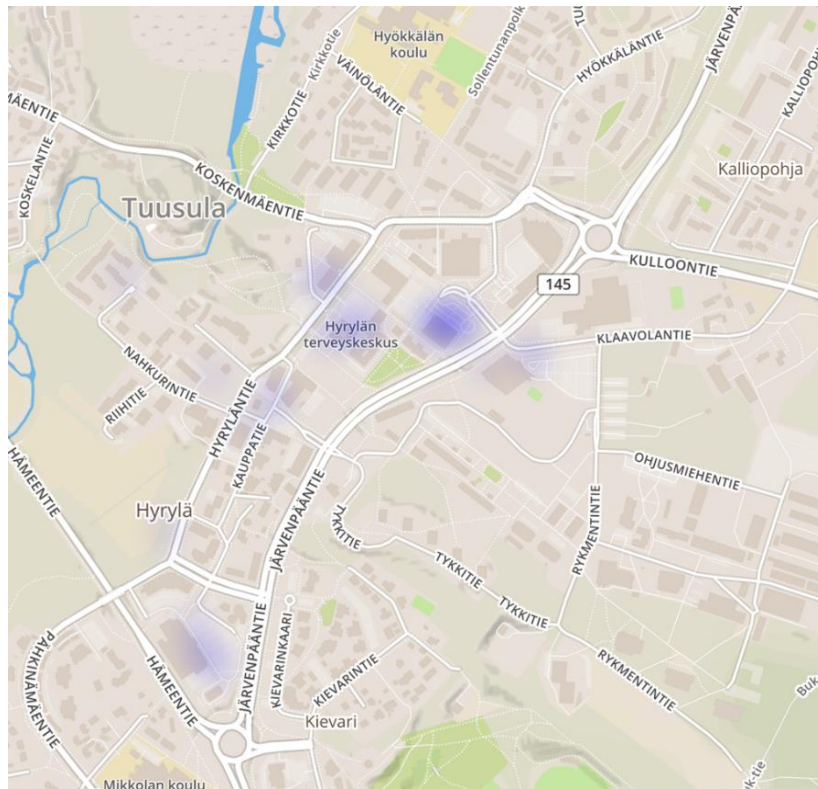
Muu-teema kohdan vastauksissa nousi esille muun muassa pysäköintipaikkojen lisääminen tiettyyn kohteeseen, pysäköinnin valvonnan tehostaminen, nykyisen pysäköintikapasiteetin tehokkaampi hyödyntäminen, rakenteellisen pysäköinnin toteuttaminen, työntekijöiden pysäköintipaikkojen, erityisajoneuvojen (raskas kalusto, moottoripyörät, kotihoidon autot) pysäköinti, kunnossapito, vieraspysäköinti asuinalueilla, liityntäpysäköinnin kehittäminen, joukkoliikenteen parantaminen.

Autojen pysäköinnin kehittämiseen liittyen vastaajien oli mahdollista antaa mielipiteitä myös vapaasti. Valvonta-teema toistui vastauksissa useimmiten (17 kertaa). Vastaukset jakautuivat sekä puolesta (noin 82 %) että vastaan (noin 18 %). Vastauksissa toistui usein myös työpaikkojen pysäköinti, liityntäpysäköinti, pysäköinnin laatu, rakenteellinen pysäköinti ja vanhan S-Marketin pysäköintihallin hyödyntäminen. Työpaikkojen pysäköintiä koskevissa

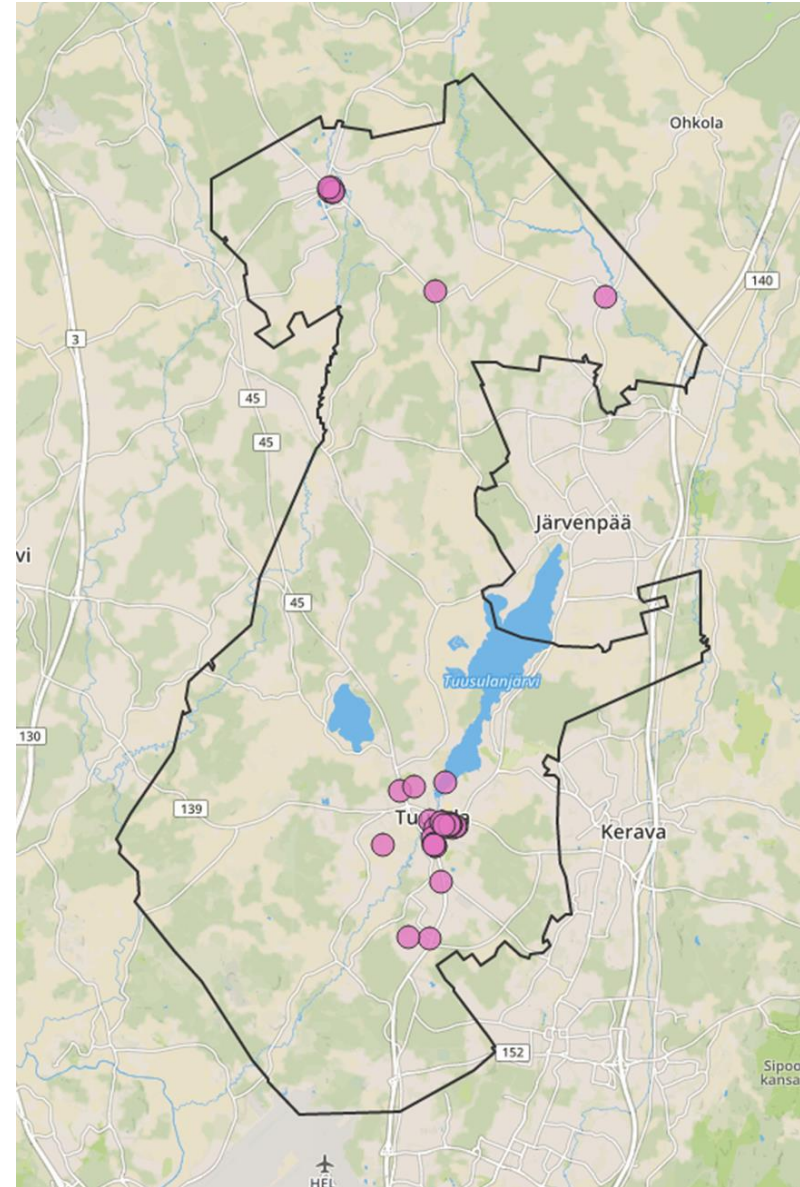
vastauksissa toivottiin sekä lisää pitkäkestoista pysäköintiä että toisaalta nykyisin työntekijöiden käyttämät paikat haluttiin asiakkaiden käyttöön. Liityntäpysäköinnin vastaukset jakautuivat vastaavasti niihin, joissa liityntäpysäköinti haluttiin pois keskeisimmiltä paikoilta, ja niihin, joissa liityntäpysäköintiä toivottiin nimenomaan linja-autoaseman välittömään läheisyyteen. Laadun osalta toivottiin sekä tilavampia ruutuja että päällysteiden parantamista.



Sivun kuvissa on esitetty huonot pyöräpysäköintipaikat. Selkeästi useimmiten huonouden syynä on turvattomuus, ilkvallan pelko sekä pyöräpysäköinnin laatu ja sijainti. Pyöräpysäköintiä toivottiin lisää muun muassa linja-autoasemalle ja terveyskeskukseen. Pyörien pysäköinnin kehittämiseen liittyen vastaajien oli mahdollista antaa vapaita ehdotuksia. Pyörien runkolukitus mainittiin useimmissa vastauksissa. Turvallisuuteen liittyvissä kehittämisehdotuksissa toivottiin valaistusta ja valvontaa. Edellisen sivun kehittämistoimenpidekyselyn muu-teema kohdassa annettiin yksittäisiä vastauksia liittyen muun muassa pyöräkaappeihin, sähköpyörien latauspisteisiin ja pyöräilyolosuhteiden yleiseen kehittämiseen.



Huonot pyöräpysäköintipaikat Hyrylässä.



Huonot pyöräpysäköintipaikat Tuusulassa.

1.6 Pysäköinnin nykytilanteen vahvuudet ja kehittämistarpeet

Tehdyn nykytilanneanalyysin ja ohjausryhmän kokousten perusteella on määritelty Tuusulan pysäköinnin merkittävimmät vahvuudet ja kehittämistarpeet.

Vahvuuksia

- + Pysäköintipaikat ja -alueet ovat pääosin hyvässä kunnossa ja siistejä.
- + Muutamaa huippukuormitusta lukuun ottamatta pysäköintipaikkoja on riittävästi ja paikoitellen myös sopivaa niukuutta. Vapaan pysäköintipaikan etsiminen ei aiheuta turhaa liikennettä.
- + Tuusulassa on tuore autopaikkojen laskentaohje, jossa on oikean suuntaisia linjauksia.

Kehitettäviä asioita

- Hyrylän keskusta-alueen pysäköinti. Nykyisin pysäköinnin kysyntä ylittää tarjonnan. Toisaalta pysäköintikulttuuri on sellainen, että auto halutaan jättää palvelun välittömään läheisyyteen. Tällä toimintamallilla ydinkeskustassa auto-paikoista on pulaa, mutta lyhyenkin matkan päässä käyttöaste jää alhaiseksi.
- Pysäköintiratkaisujen pitää tukea nykyistä paremmin Hyrylän keskustan elävöittämistä ja liiketoimintaa.
- Pysäköintirajoituksia pitää noudattaa nykyistä paremmin.
- Pyöräpysäköintiä ja pyöräpysäköintipaikkoja tulee lisätä ja laatua parantaa.
- Pyöräpysäköinnissä pyörät tulee suojata paremmin ilkeillä.
- Hyrylän keskustan liityntäpysäköinti tulee ohjata sille osoitetuille liityntäpysäköintialueille.
- Tuusulan pysäköinnin opastusta ja siihen liittyvää viestintää tulee kehittää. Käyttäjien tulee saada selkeä tieto siitä, minkälaiseen pysäköintiin kukin alue on osoitettu.
- Teollisuustonttien luvattomina laajennuksina toteutetut pysäköintialueet ovat nykyään ongelma Tuusulassa.

1.7 Toimintaympäristön muutoksia

Pysäköinnin paikkamääriin ja tarpeeseen voi tulevaisuudessa vaikuttaa moni muutosvoima. Yhteistä niille on se, että nykymuotoinen pysäköinti-tarve todennäköisesti pienenee.

Muutosvoimat on hyvä tiedostaa. Pysäköintiin tulevat vaikuttamaan todennäköisesti ainakin ihmisten liikkumiskäyttäytymismuutokset, siirtyminen jakamistalouteen (myös autojen osalta), erilaiset liikkumisen digitaaliset palvelut (esimerkiksi liikkuminen palveluna eli Maas), kaupungistuminen ja automaattinen liikenne.

Sivun kuvassa muutosvoimat on jaettu neljään ryhmään: megatrendit, kasvava arvostus, kytämässä olevat sekä liikenne ja liikkuminen.

Muutosvoimien kehittymistä tulee seurata ja tarpeen mukaan huomioida pysäköintiratkaisuissa.

Arvostus kasvussa: *Jakamistalous – Elämyksellisyys ja itselle sopivuus – Vapaa-aika – Terveys, hyvinvointi ja pitkäikäisyys – Kaupunkilaisten ääni – Paikallisuus ja lähipalvelut – Huoli ympäristöstä – Työn mielekkyys – Energiatehokkuus – Yhteisöllisyys – Cleantech – Avoin data*

Liikenteen ja liikkumisen muutosvoimia (Liikennemurros)

Teknologinen kehitys - Ekologisuus ja älykkyys - Automaattinen liikenne
– Liikennekaari – Sääntelyn purku - Kulkuvälineiden uudet käyttövoimat
- Käyttäjälähtöiset mobiilisovellukset - MaaS - Työvoiman liikkuvuus ja pendelöinti - Liikennemuotojen roolit - Kävely ja pyöräilyn suosio -
Öljypohjaisuuden väheneminen

Megatrendejä: *Globalisaatio - Kaupungistuminen – Teknologinen kehitys ja digitalisoituminen – Väestön ikääntyminen – Ilmastonmuutos – Energian saatavuus, laatu ja hinta*

Kytämässä: *Kansainvälinen ja kotimainen monipaikka-asuminen – Liikkuminen talvella – Yksinäisyys ja syrjäytyminen – Älykkäät kaupungit – Down-scaling & Slow living - Monikulttuurisuus*

2 Pysäköinnin tavoitteet Tuusulassa

Tuusulan kunnan perustehtävänä on rakentaa yhteisö, jossa ihmisillä on hyvät edellytykset ottaa vastuu itsestään ja ympäristöstään ja yrityksillä on mahdollisuus menestyä. Tuusulan missiona on antaa kuntalaisille mahdollisuus kasvaa ja kehittyä turvallisesti hyvään elämään kaupunkimaisessa kulttuurikunnassa metropolialueella. Seuraavat pysäköinnin tavoitteet on johdettu Tuusulan missiosta sekä kunta- ja joukkoliikennestrategiasta.

Pysäköintiratkaisut ovat tarvelähtöisesti toteutettuja

Mitä tarkoittaa kuntalaisille: Pysäköintiratkaisuilla luodaan viihtyisää ja turvallista elinympäristöä. Kuntalaiset, vierailijat ja erityisryhmät löytävät pysäköintipaikan helposti. Palvelujen läheisyydessä yleisessä pysäköinnissä suositetaan lyhytkestoista pysäköintiä, jolloin mahdollisimman monella on käytettävissä pysäköintipaikka lähellä kohdetta. Pysäköinnin on tapahduttava siellä, missä sen on suunniteltu tapahtuvan.

Pysäköintiratkaisut ovat kustannustehokkaita ja pysäköintipaikkojen käyttöaste on hyvä

Mitä tarkoittaa kuntalaisille: Henkilöautojen pysäköintipaikkojen käytössä pyritään paikkojen tehokkaaseen käyttöön, jolloin paikat ovat mahdollisimman monen käytettävissä. Lisäksi lisätään tietoisuutta siitä, että pysäköintipaikkojen toteuttaminen ja ylläpito on aiheuttanut ja aiheuttaa kustannuksia, joten niiden tehokas käyttö on perusteltua.

Pyöräpysäköintiä ja liityntäpysäköintiä edistetään

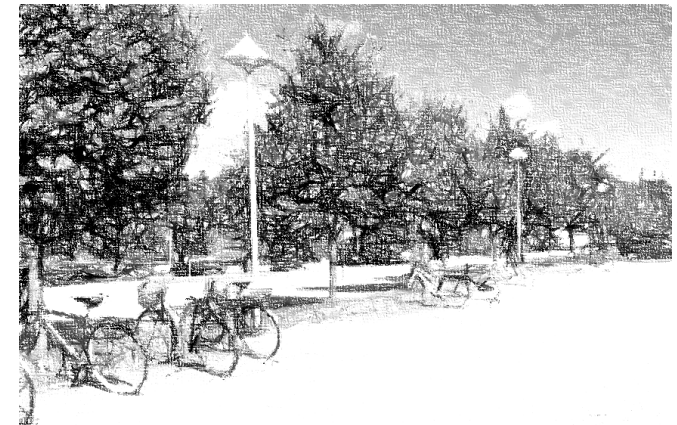
Mitä tarkoittaa kuntalaisille: Tuusulan kunnan joukkoliikennestrategian visiossa todetaan, että viisas liikkuminen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) on vuonna 2040 ensisijainen liikkumisvalinta 80 %:lle kuntalaisista. Tätä tukee korkeatasoisen pyöräpysäköinnin lisääminen kuntalaisten tarpeiden mukaan sekä henkilöautojen ja pyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen osana joukkoliikennejärjestelmää.

Pysäköintiratkaisut tukevat elinkeinoelämän kilpailukykyä

Mitä tarkoittaa yrityksille: Tuusulan kunta tukee turvallisilla yleisen pysäköinnin ratkaisuilla sekä pysäköinnin toteutuksen ohjauksella kilpailukykyisen toimintaympäristön syntymistä kunnassa toimiville ja kuntaan sijoittuville yrityksille. Kaupalliset palvelut ovat hyvin saavutettavissa kaikilla liikkumismuodoilla ja ajoneuvojen pysäköinti järjestetään turvallisena ja viihtyisänä. Pysäköintiratkaisujen suunnittelussa ja toteutuksessa kunnan ja yritysten yhteistyö on avainasemassa.

Pysäköintiratkaisut mukautuvat uudis- ja täydennysrakentamisen tarpeisiin keskuksissa ja taajamissa

Mitä tarkoittaa kuntalaisille: Pysäköintipaikkojen toteutus tukee Tuusulan tavoitteita monimuotoisesta asuntorakentamisesta erilaisille väestöryhmille sekä edistää monimuotoista asumista. Mahdollisuuksien mukaan hyödynnetään keskitettyjä pysäköintiratkaisuja ja vuorottaispysäköintiä, jotta pysäköinnin tilantarvetta ja kokonaiskustannuksia saadaan pienennettyä. Keskustan ja taajamien vetovoimaisuutta tukevat laadukkaat kävely- ja pyöräilyolosuhteet, korkeatasoiset joukkoliikennepalvelut, turvalliset ajoneuvoliikenteen väylät sekä viihtyisä pysäköinti.



3 Pysäköinnin kehittämistoimenpiteet Tuusulassa 2017–2021

3.1 Yhdenmukaiset peruseriaatteet

Keskusta-alueet Hyrylä, Jokela, Kellokoski

Asuntojen pysäköintipaikat osoitetaan pääosin asuinrakennusten tonteille tai pysäköintiin varatuille tonteille tai keskitetyillä ratkaisuilla useamman kiinteistön yhteiseen pysäköintilaitokseen.

Asukaspysäköinti ei ole perusteltua kadunvarressa tai yleisillä pysäköinti-alueilla päiväsaikaan, koska se vie tilaa asiointipysäköinniltä. Kadunvarsi-paikkojen ja keskeisesti sijaitsevien yleisten pysäköintialueiden luontevia käyttäjiä ovat päiväsaikaan asioijat ja erityisryhmät. Pidempiaikaisempi työmatkapsäköinti ohjataan hieman kauemmaksi asiointipaikoilta.

Kadunvarsipysäköinti ja yleinen pysäköinti on sallittu vain merkeillä osoitetuissa paikoissa.

Raskaille ajoneuvoille osoitetaan yleisiä pysäköintipaikkoja työpaikka-alueiden ulkopuolelta vain erityisen perustein. Paikallis- ja seutuliikenteen linja-autokaluston erityiset pysäköintitarpeet otetaan huomioon ensisijaisina.

Asuinalueet keskustojen ulkopuolella

Asuntojen pysäköintipaikat osoitetaan asuinrakennusten tonteille tai pysäköintiin varatuille tonteille. Asuinalueilla keskustojen ulkopuolella kadunvarsi-paikat palvelevat pääasiallisesti vierailijoita ja erityisryhmiä. Kadunvarsipysäköinti on sallittua, jollei se ole erikseen merkillä kielletty.

Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköintiä priorisoidaan keskusta-alueilla palveluiden yhteydessä niin, että laadukkaat ja turvalliset pyöräpysäköintipaikat löytyvät läheltä palveluita. Lisäksi liityntäpyöräpaikkoja tarjotaan tärkeimmillä asemilla ja pysäkeillä. Pyöräpysäköinnin laadussa olennaisia asioita ovat pyörän runkolukitusmahdollisuus, hyvä valaistus, säältä suojattu pysäköinti, pysäköintipaikkojen riittävä määrä ja suojaus ilkeiltä. Pyöräilyn houkuttelevuuden kannalta tärkeää on myös pyöräpysäköinnin oikea sijoittaminen hyvien pyöräily-yhteyksien varteen lähelle asiointikohdetta.

Pyöräpysäköinnin osalta kunta vastaa yleisten alueiden pyöräpysäköinnistä. Lisäksi kunta voi kaavoituksen kautta vaikuttaa pysäköintinormeilla myös yksityisten kiinteistöjen pyöräpysäköinnin määrään ja laatuun (runkolukittavuus, sääsuoja jne.). Kun pysäköintinormit seuraavan kerran päivitetään, tullaan pyöräpysäköinnin normeihin kiinnittämään erityistä huomiota.

Moottoripyörät ja mopot

Mopojen ja moottoripyörin pysäköinti pyritään toteuttamaan niin, että se houkuttelee ja ohjaa pysäköimään keskitetysti haluttuun paikkaan. Laatuvaatimukset ovat lähes samat kuin polkupyöräpysäköinnissä.

Erityisryhmät

Erityisryhmille henkilöautoauto on usein ainoa mahdollinen kulkumuoto. Pysäköintiratkaisuissa on varmistettava, että erityisryhmille on varattu paikat mahdollisimman lähelle kohdetta ja esteettömät kulkuyhteydet kohteeseen. Erityisryhmien pysäköintiä ei pääsääntöisesti tule toteuttaa kadunvarteen.

Aluepysäköintikieltomerkki

Aluepysäköintikieltomerkkiä käytetään vain erityisin perustein, koska autoilijat kokevat alueellisen pysäköintikiellon toisinaan ongelmalliseksi, eikä sen merkitystä aina ymmärretä. Etenkin laajoilla alueilla alueellisen pysäköintikiellon voimassaolo myös unohtuu helposti. Jos merkkiä käytetään, lisätään sen yhteyteen lisäkilpi, josta käy ilmi, mitä aluetta pysäköintikielto koskee.



Perusteena aluepysäköintikieltomerkin käyttöön on esimerkiksi tilanpuute keskusta-alueilla: yhdellä aluepysäköintikieltomerkillä voidaan korvata monta liikennemerkkiä. Pysäköintikieltoalueen selkeyttä parantaa se, ettei sen sisällä ole poikkeuksia.

Pysäköintikieltoalueista tiedottaminen on tärkeää.

Kunnossapito ja talvihoito

Kehitetään vuorovaikutusta asukkaiden, yritysten ja pysäköijien kanssa, jotta kunnossapitojärjestelyjen toteuttaminen ja kehittäminen on tarkoituksenmukaista ja edistää hyvän pysäköintikokemuksen syntymistä. Kunnossapidon tärkeys korostuu talvella.

Esitettyjä peruseriaatteita tulee jatkossa tarkentaa.

3.2 Keskustojen pysäköinnin aikarajoitukset ja maksullisuus

Aikarajoitukset

Aikarajoituksilla ohjataan yleisten pysäköintipaikkojen käyttöä palvelemaan julkisten palvelujen asiakkaita, tehostetaan paikkojen käyttöä ja vähennetään lisäpaikkojen rakentamistarvetta. Tavoitteen toteutuminen edellyttää riittävää valvontaa.

Tuusulan keskuksissa (Hyrylä, Jokela, Kellokoski) esitetään käytettäväksi seuraavia aikarajoituksia: 30 min, 1 h, 2 h, 4 h ja 8 h. Lisäksi liityntäpysäköintialueille ehdotetaan 12 h tai 24 h aikarajoitusta. Aikarajoitusten avulla pysäköintipaikkojen käyttöä ohjataan niin, että lyhytkestoista asiointia palvelevat pysäköintipaikat ovat tehokkaassa käytössä palveluiden välittömässä läheisyydessä. Pidempikestoiselle työpaikka- ja liityntäpysäköinnille löytyy kauempaa paikat, joiden aikarajoitus mahdollistaa pidempiaikaisen pysäköinnin.

Aikarajoitusten valvontaa varten otetaan käyttöön pysäköintikiekko. Kunnan tulee tehdä tästä tieliikennelain mukaiset päätökset.

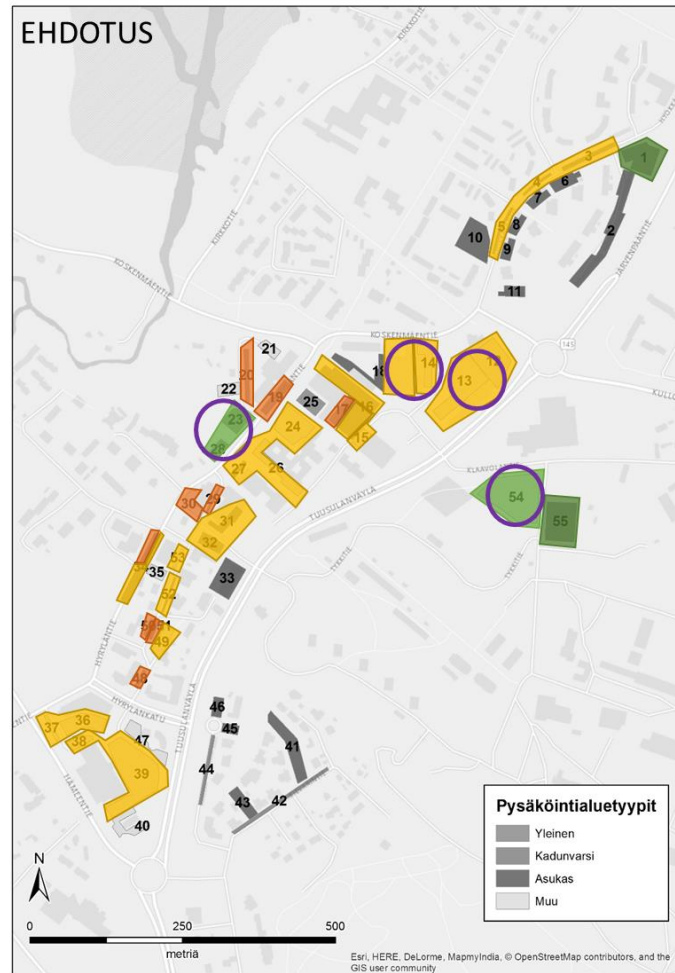
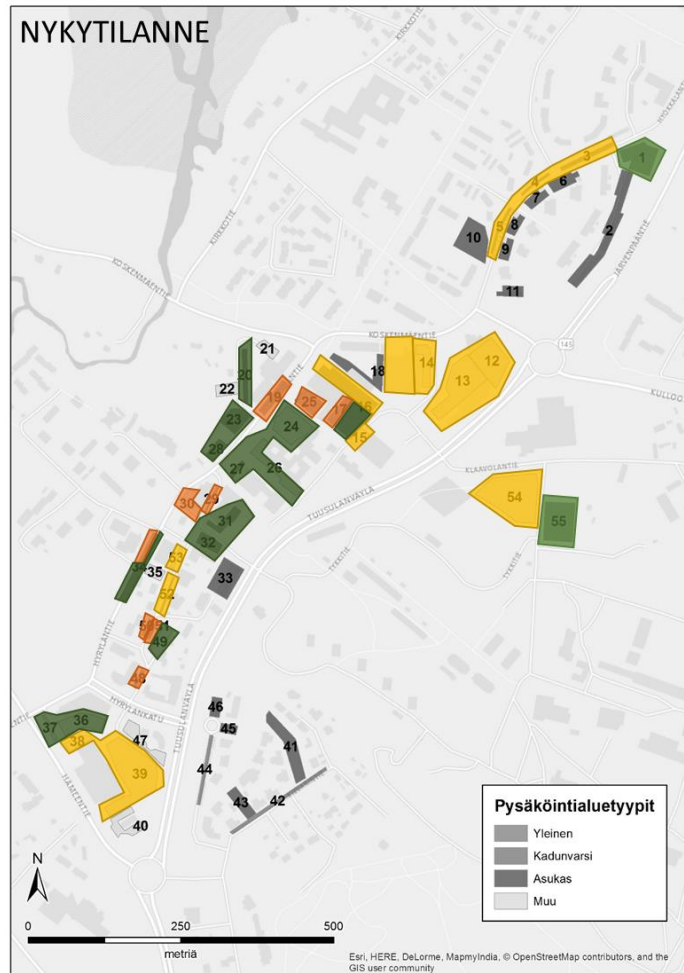


Aikarajoituksia toteutettaessa tulee huomioida seuraavia asioita:

- Pysäköintialueiden erityispiirteet on huomioitava. Esimerkiksi sijainti lähellä apteekkia tai kioskia puoltaa hyvin lyhyttä aikarajoitusta, koska asiakaskierto on nopeaa
- Laajoilla pysäköintialueilla on usein perusteltua käyttää useampaa aikarajoitusta, jolloin lähimpänä palveluita olevilla paikoilla on lyhyemmät aikarajoitukset
- Kunta voi päättää kadunvarsipysäköinnin ja omistamiensa pysäköintialueiden aikarajoituksista. Tonteilla sijaitsevan yksityisen pysäköinnin aikarajoitukset ovat kiinteistön omistajan päätettävissä. Käyttäjän kannalta on kuitenkin toivottavaa, että pysäköinnin aikarajoitukset ovat mahdollisimman yhteneväiset julkisessa ja yksityisessä pysäköinnissä. Asiakkaat eivät pääsääntöisesti tiedä, milloin ovat yksityisellä ja milloin yleisellä pysäköintialueella. Yhteistyö kunnan ja yksityisten toimijoiden kesken on tärkeää kehitettäessä Hyrylän keskustan pysäköintiä kokonaisuutena.
- Selkeät rajoitukset tekevät pysäköinnistä käyttäjäystävällisempää. Pysäköintiin liittyvien liikennemerkkien tulee olla kunnossa ja ne tulee määrävälein tarkistaa ja tarvittaessa päivittää.
- Hyvin opastettu ja viestitty pysäköinti tekee pysäköinnistä käyttäjäystävällisempää. Haluttu pysäköintipaikka löytyy helpommin ja turha liikenne vähenee.

Työn aikana tehdyssä pysäköintikyselyssä noin 60 % vastaajista kannatti aikarajoitusten lisäämistä Hyrylässä. Lisäksi yksittäisenä toimenpiteenä lyhytaikaisen pysäköinnin suosiminen Hyrylän, Jokelan ja Kellokosken keskuksissa sai eniten kannatusta. Kyselyssä toivottiin myös lisää henkilöauto-paikkoja. Ensimmäisenä toimenpiteenä esitetään kuitenkin paikkojen käytön selkiyttämistä ja käytön tehostamista aikarajoituksia, opastusta ja valvontaa kehittämällä.

Sivun kuvassa on esitetty suuntaa-antava ehdotus siitä, miten Hyrylän aikarajoituksia tulisi kehittää. Aikarajoitusten kehittäminen edellyttää samalla valvonnan, opastuksen ja digitaalisten pysäköintipalveluiden kehittämistä. Aikarajoitusten muuttaminen edellyttää jatkossa tarkempien suunnitelman laatimista, joissa pysäköintialueiden kaikki erityistarpeet otetaan tarkasti huomioon. Lisäksi on tärkeää seurata muutosten vaikutuksia.



- Nykytilanne**
- 15, 30, 60 min ja 1 h
 - 2 - 4 h
 - 24 h
 - Ei rajoitusta
- Ehdotus**
- 30 min – 1 h
 - 2 - 4 h
 - 4 - 8 h
 - 12 - 24 h
 - Vuorottaiskäyttö

Maksullisuus Hyrylän keskustassa

Ydinkeskustan elinvoimaisuuden ja kilpailukyvyyn säilyttämiseksi on suositeltavaa ohjata pysäköintiä enemmän aikarajoituksilla kuin maksullisuudella. Tästä syystä ei esitetä maksullista yleistä pysäköintiä nykyiseen Hyrylän keskustaan. Vaikka pysäköinnistä saadaan tuloja, voivat välilliset menetykset olla elinkeinoelämälle huomattavasti suuremmat.

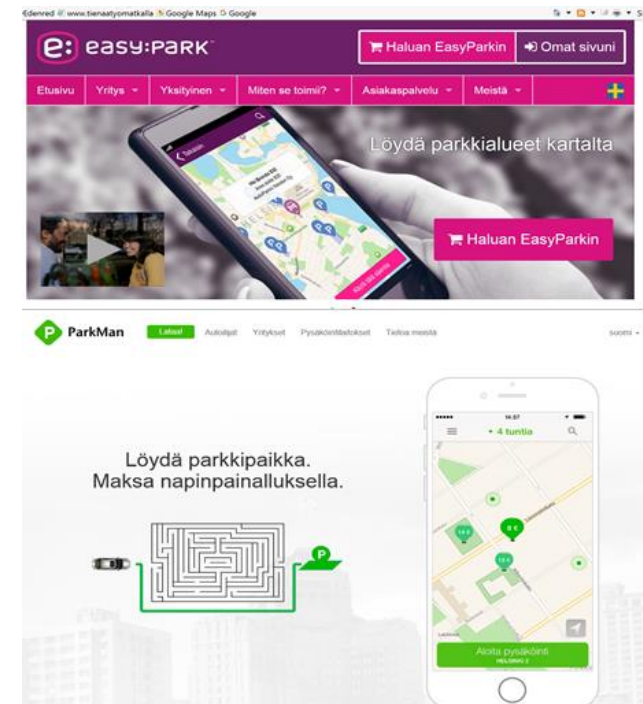
Maksullisen pysäköinnin vaikutukset elinkeinoelämälle ja etenkin kivijalkayritysten kannattavuudelle jakavat voimakkaasti mielipiteitä. Varsinaista tutkittua tietoa pysäköinnin hinnoittelun vaikutuksista on hyvin niukasti. Alla on joitakin tutkimustuloksia:

- Autoilevien asiakkaiden kertaostokset ovat tutkitusti 4-5 kertaa suuremmat kauppakeskuksissa (Realprojekti Oy, 2016).
- Ulkomaisten tutkimusten mukaan autoilijoiden kertaostokset ovat suurempia verrattuna muilla kulkumuodoilla saapuviin. Muiden kuin autoilevien kokonaissumma on kuitenkin noussut tutkimuksissa autoilijoita suuremmaksi, koska he asioivat kaupoissa useammin. (Liikennevirasto 16/2014).
- Tampereen keskustassa autolla liikkuvat olivat pääosin (70 %) tyytyväisiä keskustan pysäköinnin hintatasoon 1,0–3,2 euroa/tunti. (Pysäköintiolosuhteiden kehitys Tampereen keskustassa, Tampereen teknillinen yliopisto 86/2013).
- Jönköpingin keskustassa pysäköintimaksua alennettiin 90-luvun alussa. Kävijöiden määrä kasvoi, pysäköintitulot säilyivät ennallaan, pysäköintien keskipituus kasvoi ja toimenpiteen on arvioitu lisänneen keskustan elinvoimaisuutta. (Lagerén ja Sandahl 2002).
- Ilmainen pysäköinti ei välttämättä ole taie keskustan liikkeiden elinvoimaisuudelle. Hintaa tärkeämpää keskustan vetovoimaisuudelle ovat mm. ympäristön laatu, palveluiden valikoima sekä yleinen saavutettavuus. (COST 2005, Shoup 1997, Litman 2011)

Vaikka nyt esitetään ydinkeskustassa ilmaista pysäköintiä, niin se ei estä pysäköinnin muuttamista maksulliseksi tulevaisuudessa. Tällöin kannattaa harkita joustavaa hinnoittelumallia, jossa pysäköintimaksun suuruus kasvaa pysäköinnin keston mukaan.

Useassa suomalaisessa kaupungissa on maksullisuus käytössä. Yleensä on käytössä tasahinta, mutta myös muuttuvaa hinnoittelua käytetään. Maksullisuusvyöhykkeitä on pääosin kaksi tai kolme ja maksullinen pysäköinti on usein voimassa arkin klo 8–18 ja lauantaisin 8–16. Pysäköinnin hinta on 1–2 euroa/h.

Easyparkin ja Parkmanin mobiilisovellukset (katso kuvat alla, <https://easypark.fi/> ja <https://www.parkmanworld.com>) ovat käytössä lähes jokaisessa kaupungissa. Helsingissä mobiilimaksamisen osuus on noin 56 % kaikesta pysäköinnistä. Kunnalle ei mobiilimaksamisesta aiheudu kustannuksia.



Maksuautomaateissa kolikkomaksaminen on vielä yleistä, mutta pankki- ja luottokorttimaksamiseen ollaan siirtymässä. Helsingissä kolikkomaksamisesta on luovuttu, koska sen osuus laskee jatkuvasti ja kulut olivat noin 8 % tuloista. Kulut syntyvät pääosin rahan käsittelykustannuksista. Lisäksi kolikkomaksaminen tekee automaateista houkuttelevia murtokohteita. Murrot aiheuttavat kustannuksia ja käyttökatkoja.

Yhden maksuautomaatin hinta on maastoon asennettuna noin 10 000 euroa. Kolikkomaksamisominaisuus lisää automaatin kustannusta noin 1000 euroa/automaatti. Vantaa on marraskuussa 2016 päättänyt maksullisesta pysäköinnistä keskuksissa. Ainakin aluksi maksaminen perustuu pelkästään mobiilimaksamiseen.

Kunta voi päättää kadunvarsipysäköinnin ja omistamiensa pysäköintialueiden maksullisuudesta. Tonteilla sijaitsevan yksityisen pysäköinnin maksullisuus on kiinteistön omistajan päätettävissä.

Työn aikana tehdyssä pysäköintikyselyssä 90 % vastusti pysäköinnin maksullisuutta Hyrylän keskustassa.

3.3 Pysäköinninvalvonnan tehostaminen

Pysäköinninvalvonta on edellytys monen pysäköinnin tavoitteen toteutumiselle. Se on myös osa toimivan ja turvallisen liikenneympäristön ylläpitoa. Näkyvä pysäköinninvalvonta ehkäisee virheellistä pysäköintiä jo ennalta.

Tuusulan kunnanhallitus hyväksyi teknisen lautakunnan ehdotuksen pysäköintivirhemaksun korottamisesta 40 euroon vuoden 2015 alussa. Pysäköintivirhemaksun korotus on kirjattu sisäministeriön asetukseen ensimmäisen kerran keväällä 2015. Perusteluina pysäköintivirhemaksun korotukselle olivat, että tällöin pysäköintivirhemaksu on paremmin linjassa Tuusulan lähialueen kunnissa käytössä olevien virhemaksujen kanssa, ja että se luo paremmat edellytykset kunnallisen pysäköinninvalvonnan toteuttamiselle.

Kunta voi alueellaan poliisin ohella valvoa pysäköintiä ja pysäyttämistä sekä joutokäyntiä koskevien kieltojen ja rajoitusten noudattamista sekä huolehtia pysäköintivirhemaksujen ja muiden laissa (Laki pysäköinninvalvonnasta 727/2011) säädettyjen seuraamusten määräämisestä.

Tuusulan naapurikunnissa kunnallista pysäköinninvalvonta on käytössä Keravalla, Järvenpäässä, Hyvinkäällä ja Vantaalla. Sipoossa, Mäntsälässä ja Nurmijärvellä kunnallista pysäköinninvalvontaa ei ole. Keravalla, Järvenpäässä ja Hyvinkäällä virhemaksu on 50 euroa ja Vantaalla 60 euroa. Tuusulassa pysäköintiä valvoo poliisi. **Tuusulaan suositellaan kunnallisen pysäköinninvalvonnan toteuttamista.**

Pysäköinninvalvonnan käyttöönoton yhteydessä liikennemerkit tulee tarkistaa.

Viereisissä kuvissa on esitetty syksyn 2016 maastokäyntien yhteydessä havaittua virheellisistä pysäköintiä.



Pysäköinninvalvonnan keskeisin tehtävä on edistää pysäköintiin varattujen paikkojen mahdollisimman tehokasta käyttöä. Tätä varten pysäköinninvalvonta huolehtii muun muassa siitä, että pysäköinti tapahtuu vain pysäköintiin varatuilla paikoilla, pysäköintipaikkakohtaisia pysäköintirajoituksia noudatetaan ja pysäköintipaikat ovat siinä käytössä, johon ne on tarkoitettu. Lisäksi pysäköinninvalvonta edistää kuntalaisten turvallisuutta ja viihtyisyyttä, koska väärin pysäköiminen voi johtaa seuraaviin ongelmatilanteisiin:

- Pysäköinti pelastustielle voi pahimmillaan estää pelastusajoneuvon pääsyn onnettomuuspaikalle.
- Pysäköinti liian lähelle suojatietä peittää näkyvyyden ja aiheuttaa vaaratilanteita varsinkin lapsille, joiden liikenteen hahmottamiskyvyt eivät ole vielä kehittyneet.
- Pysäköinti luvatta invapysäköintipaikalle estää pahimmillaan liikuntarajoitteisen henkilön pysäköinnin kokonaan.
- Pysäköinti haittaa linja-autoliikenteen kulkua, jolloin liikennöinnin palvelutaso ja luotettavuus kärsivät.
- Pysäköinti jalkakäytävälle, pyörätielle tai puistoon estää niiden suunnitellun mukaisen käytön.

Pysäköinnintarkastajat voivat virhemaksujen lisäksi neuvoa pysäköijä tai antaa huomautuksia väärin pysäköinnistä. Etenkin valvonnan alkuvaiheessa voidaan käyttää neuvontaa ja huomautuksia, jotta ihmiset tottuvat pysäköinninvalvontaan.

Pidemmällä tulevaisuudessa tulee harkita pysäköinnin virhemaksun suuruuden määrittämistä aiheutetun haitan perusteella. Useassa ulkomaisessa kaupungissa on käytössä korotettu virhemaksu, jos pysäköi invapaikalle ilman lupaa. Pysäköintivirhemaksu voisikin olla suurempi, jos pysäköinti aiheuttaa vaaratilanteen (esimerkiksi liian lähellä suojatietä, pelastustielle)

tai pysäköinti tapahtuu invapaikalla. Helsinki, Espoo ja Tampere ovat tuoneet korotettujen virhemaksujen tarpeellisuuden esille omissa pysäköinti-strategioissaan.

Työn aikana tehdyssä pysäköintikyselyssä valvonnan lisäämistä Tuusulassa kannatti noin 60 % vastaajista. Lisäksi yksittäisenä toimenpiteenä valvonnan tehostaminen koko kunnan alueella sai kolmanneksi eniten kannatusta.

3.4 Pysäköinnin digitaaliset palvelut

Pysäköinnin opastusta ja viestintää parantamalla on mahdollista ohjata yleisten pysäköintipaikkojen käyttöä palvelemaan julkisten palvelujen asiakkaita, tehostaa paikkojen käyttöä ja vähentää lisäpaikkojen rakentamistarvetta.

Digitaalisilla uusilla pysäköintipalveluilla voidaan tehokkaammin hyödyntää pysäköintipaikkatarjontaa. Samalla on mahdollista kehittää aivan uudenlaisia pysäköintisovelluksia esimerkiksi osana liikkumisen palveluja (Maas-palveluja).

Autoilijat kaipaavat pysäköinnistä ensisijaisesti seuraavia tietoja.

- missä liityntäpysäköintialueet sijaitsevat (myös pyöräpaikat)?
- mitkä ovat alueiden aikarajoitukset ja onko pysäköinti maksullista?
- onko alueilla vapaita paikkoja nyt ja/tai lähitulevaisuudessa?

Vakiokäyttäjä kaipaa erityisesti tietoa vapaista paikoista ja mahdollisista häiriöistä, kun taas satunnaisempi käyttäjä kaipaa perustietoja pysäköinti-mahdollisuuksista ja -alueista. Satunnaisempi käyttäjä kaipaa myös laadukasta opastusta pysäköintialueilta varsinaiseen kohteeseen. Pysäköijät kuten muutkin kulkijat kaipaavat tietoa ajoneuvoliikenteen häiriöistä. Liityntäpysäköijät tarvitsevat tietoa joukkoliikenteen aikatauluista ja joukkoliikenteen häiriöistä.

Erityisryhmien tietotarpeet tulee huomioida digipalveluissa. Esimerkiksi pyörätuolilla liikkuvaa kiinnostaa erityisesti se, löytyykö alueelta invapaikkoja, ovatko paikat säältä suojattuja ja millaiset ovat yhteydet alueelta kohteeseen.

Pysäköinnin digitaalinen opastus esitetään toteutettavaksi neljässä vaiheessa vieressä olevan kuvan mukaisesti.



**) HSL, Liikennevirasto ja Uudenmaan ELY-keskus käynnistävät keväällä 2017 selvityksen, jonka tarkoituksena on selvittää muun muassa liityntäpysäköintialueiden tilatiedon keruun teknisiä mahdollisuuksia ja joukkoliikennekäyttäjän ja tunnistamismahdollisuuksia.*

Pysäköinnin internetpalvelu toteutetaan ensimmäisenä. Sen avulla käyttäjille voidaan tarjota laajasti tietoa pysäköinnistä ennen matkaa ja matkan aikana. Luonteva paikka pysäköinnin internet-sivuille ovat kunnan omat sivut (<https://www.tuusula.fi/>). Kaikkein tärkeintä on varmistaa se, että esitettävät tiedot ovat oikeita ja ajantasaisia. Tätä varten on kuntaan nimettävä vastuhenkilö.

Kadunvarsinäyttöjen toteuttamista tulee harkita huolella, koska ne ovat verrattain kalliita hankkia ja ylläpitää. Lisäksi ne edellyttävät vapaiden paikkojen laskentatietojärjestelmiä (silmukat, kamerat, ultraäänianturit tms.). Kadunvarsinäytöt ovat perusteltuja, kun halutaan ohjata liikenne merkittävimmille pysäköintialueille tai pystytään kertomaan useamman pysäköintialueen vapaiden paikkojen tiedot samalla näytöllä.

Tavoitetilanteeseen on suositeltavaa edetä pienin askelin. Digitaalisia palveluita toteutettaessa on syytä ottaa kuntalaiset mukaan kehitystyöhön palvelumuotoilun keinoin. Lisäksi on syytä käydä markkinavuoropuhelua eri palveluntuottajien kanssa sekä seurata muualla Helsingin seudulla tapahtuvaa kehitystyötä. Esimerkiksi Helsinki on aktiivisesti kehittämässä digitaalista pysäköintikiekkoa. Se olisi koneellisesti valvottava ja korvaisi 35 vuotta käytössä olleen pysäköintikiekon.

Tulevaisuudessa kaikkien staattisten ja reaaliaikaisten pysäköintitietojen tulee olla digitalisessa muodossa, jolloin tiedot ovat helposti yhdistettävissä muihin Tuusulan digitaalisiin liikenne- ja liikkumispalveluihin.

Työn aikana tehdyssä pysäköintikyselyssä pysäköintiin liittyvien informaatiopalveluiden kehittäminen sai kuudenneksi eniten kannatusta. Kyselyn aikana ei Tuusulassa ollut käytössä kunnallista pysäköinninvalvontaa. Jos kunnallinen pysäköinninvalvonta otetaan käyttöön, tulee internetistä löytyä tietoa esimerkiksi pysäköintiin tarkoitetuista alueista ja pysäköintikieltoalueista.

Rykmentinpuisto

Rykmentinpuiston osalta on paikallaan laatia oma pysäköinnin digitaalisten palveluiden suunnitelma. Rykmentinpuistoon tarvittavat laskenta- ja opastusjärjestelmät on huomattavasti helpompi toteuttaa kuin jo olemassa oleville pysäköintialueille. Samalla kannattaa harkita vuorottaispysäköinnin digitaalisen toteuttamista. Keräämällä tietoja vuorottaispysäköinnin toimivuudesta ja paikkojen käytöstä on mahdollista tehostaa paikkojen käyttöä. Myös paikkojen reaaliaikaisella seurannalla ja siitä kohdennetusti vuorottaispysäköijille tiedottamalla on mahdollista saavuttaa hyötyjä. Asukkaalle voidaan esimerkiksi lähettää automaattisesti tieto, kun työntekijöitä on poistunut virka-ajan jälkeen niin paljon, että tietyllä pysäköintialueella on vapaita paikkoja yli 25 % kapasiteetista.

Vastaavat järjestelmät voidaan sijoittaa myös Hyrylän nykyisen keskustal alueen täydennysrakentamisen yhteydessä toteutettaviin pysäköintilaitoksiin ja -alueisiin.

3.5 Pysäköintinormin tarkistus

Tuusulan pysäköintinormi on hyvin uusi ja uuden normin vaikutuksia on syytä seurata. Jatkossa esitetään toimenpiteitä, joita seuraavan kerran normia päivitettäessä on syytä huomioida

Täsmennetään lievennyksen periaatteita

Rykmentipuiston keskuksen asemakaavassa ja asemakaavanmuutoksessa on määritelty toimenpiteitä, joilla autopaikkamäärää voidaan pienentää. Autopaikkamäärää pienentävät toimenpiteet eri luokissa olisi hyvä kirjata myös koko kunnan pysäköintinormeihin sen jälkeen kun Rykmentipuiston autopaikkamäärien vähentämistoimenpiteiden toteutumisesta ja uudesta normista on saatu kokemuksia (esimerkiksi 3-5 vuoden kuluttua). Tällöin on syytä miettiä kannattaako antaa lievennyksille yhteinen maksimiarvo. Esimerkiksi Rykmentipuiston kaavassa on mahdollista toteuttaa lukuisia lievennykseen johtavia toimenpiteitä, mutta niiden yhteisvaikutuksia lievennyksen kokonaismäärään ei ole määritelty. Asemakaavassa käytetyt lievennykset autopaikkamääriin ovat seuraavat:

- enintään 30 % asuintilojen autopaikoista voidaan toteuttaa vuoropysäköintinä toimisto-, palvelu- tai työtilojen kanssa.
- jos pelkästään asunnoille osoitetut autopaikat ovat nimeämättömiä ja vapaasti valittavissa, voidaan määrää pienentää 10 %.
- yhdellä yhteiskäyttöautolla saa korvata enintään 10 asuntojen autopaikkaa. Yhteiskäyttöautoilla voidaan korvata enintään 20 % asuntojen autopaikoista.

Edellisten lisäksi olisi mahdollista antaa lievennyksiä esimerkiksi 10 %, jos osoitetaan, että käytössä on varaus- tai ohjausjärjestelmä, jolla mahdollistetaan paikkojen korkea käyttöaste.

Määritetään pyöräpaikoille oma normi

Rykmentipuiston keskuksen asemakaavassa ja asemakaavanmuutoksessa on määritelty, että korttelialueella tulee olla polkupyörien säilytyspaikkoja yksi jokaista asuinhuonetta kohti, joista sääsuojattuina vähintään 75 %.

Normia olisi mahdollista täsmentää edellä esitetystä seuraavasti:

- Pyöräpaikoista 35 % tulee osoittaa katettuun ja lukittavaan tilaan. Pyöräpaikoista 35 % tulee osoittaa sääsuojattuun tilaan runkolukittavilla telineillä ja loput 30 % tulee varustaa runkolukittavilla telineillä. Pyöräpaikat on sijoitettava esteettömästi saavutettaviksi ja mahdollisuuksien mukaan rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan.
- Työpaikoilla paikkoja tulee toteuttaa vähintään 1 pyöräpaikka/75 k-m². Paikoista puolet tulee toteuttaa katoksellisina, runkolukittavina ja mielellään lämpimiin tiloihin. Pyöräpaikat on sijoitettava esteettömästi saavutettaviksi ja mahdollisuuksien mukaan rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan.
- Yli 2000 k-m² liiketiloissa tulee toteuttaa vähintään 1 pyöräpaikka/70 k-m². Paikoista puolet on oltava katettuja. Pyöräpaikat on sijoitettava esteettömästi saavutettaviksi ja mahdollisuuksien mukaan rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan.
- Alle 2000 k-m² liiketiloissa tulee toteuttaa vähintään 1 pyöräpaikka/50 k-m².

Pienempiä täsmennyksiä ja tarkennuksia normiin

Tulevaisuudessa on paikallaan harkita myös seuraavia asioita pysäköinti-normia kehitettäessä:

- Vyöhykerajojen perustuminen todellisiin kävelyaikoihin tai kävelyetäisyyksiin yksinkertaistetun linnuntie-etäisyyksiin sijaan.
- Vieraspaiikkojen sisällyttäminen mitoitusarvoihin, jolloin rakennuttajat, kiinteistö- tai asunto-osakeyhtiöt määrittävät itse, kuinka suuri osa paikoista on vieraspaiikkoja.
- Liikkumisesteisten autopaikkamäärien määrittäminen (esimerkiksi yksi paikka alkavaa 30 autopaikkaa kohden). Lisäksi määritetään, että liikkumisesteisten autopaikat tulee sijoittaa niiden käytettävyyden kannalta tarkoituksenmukaisesti.
- Enimmäiskävelytäisyyksien määrittäminen eri luokissa pysäköintilaitoksiin tai -alueille (esimerkiksi asunnoille 200 m, vieraspaikoille 100 m, työpaikoille 400 m, palveluille 300 m). Vammaispysäköinnissä noudatetaan sitä koskevaa lainsäädäntöä ja määräyksiä.

3.6 Vuorottaispysäköinnin mahdollisuudet

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö edellyttää, että alueella on sopivassa suhteessa erilaisia toimintoja (asuminen, työpaikat, palvelut, liityntäpysäköinti), joiden pysäköintitarve ajoittuu eri vuorokaudenaikoihin. Vuorottaispysäköinnin mahdollisuudet tulee selvittää pysäköintiratkaisuja toteutettaessa.

Uusien asuntojen sekä toimisto- ja liiketilojen sijoittumisessa kaavoitus on avainasemassa. Kaavoituksella voidaan luoda edellytykset riittävän sekoituneelle maankäytölle sekä toimintojen sijoittumiselle liikenteellisesti järkevästi. Alueen pysäköintiä tulee tarkastella mahdollisuuksien mukaan kokonaisuutena, ei tonttikohtaisesti.

Pysäköintipaikkojen tehokas ja laajamittainen vuorottaiskäyttö edellyttää paikkojen nimeämättömyyttä ja useimmiten keskitettyjä pysäköintiratkaisuja. Se, miten eri pysäköintitoiminnot ajoittuvat, vaikuttaa merkittävästi vuorottaiskäyttöpotentiaaliin. Seuraavan sivun kuvassa on esitetty vuorottaiskäytön mahdollisuuksia toimintojen kesken eri vuorokauden aikoina. Vuorottaispysäköinti voi olla myös pienimuotoista. Esimerkkinä tästä toimii espoolainen taloyhtiö, joka on vuokrannut vieraspaikkansa päiväsaikaan viereisen toimiston käyttöön.

Tuusulassa pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö tulee ensisijaisesti kyseen Hyrylän keskustassa ja Rykmentinpuiston alueella. Rykmentinpuiston kaavassa onkin mahdollista saada enintään 30 % vähennys autopaikkamääriin, jos toteutetaan vuorottaispysäköinti toimisto-, palvelu- tai työtilojen kanssa. Jos pelkästään asunnoille osoitetut autopaikat ovat nimeämättömiä ja vapaasti valittavissa, voidaan määrää pienentää 10 %.

Vuorottaispysäköinnille on myös olemassa omat haasteensa. Esimerkiksi liityntä- ja asiointipysäköinnin ajallinen päällekkäisyys heikentää vuorottaispysäköinnin mahdollisuuksia. Kauppojen aukioloaikojen pidentyminen puolestaan heikentää yhteiskäyttöpotentiaalia asumisen kanssa.

Vuonna 2015 julkaistussa diplomityössä ”Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön hyödyt Espoossa ja Helsingissä, Janne Vartiainen, 3.6.2015” päädyttiin seuraaviin tuloksiin:

- *Pysäköinnin kysynnän aikavaihtelujen näkökulmasta paras kahden toiminnon yhdistelmä on asukaspysäköinti ja liityntäpysäköinti. **Parhaimmillaan pysäköintipaikkojen säästö on noin 25 %.** Tämä tilanteessa, jossa asukaspysäköinnin ja liityntäpysäköinnin suhde on 70/30.*
- *Asukaspysäköinnin ja toimistotyöpaikkapysäköinnin vuorottaiskäyttö tuo myös tuntuva säästön tarvittavaan pysäköintipaikkamäärään. **Parhaimmillaan säästö on 20–25%,** eli hieman asumisen ja liityntäpysäköinnin yhdistelmää heikompi. Asumisen ja toimistojen pysäköinnin yhdistäminen voi tosin olla helpompi toteuttaa käytännössä.*
- *Päivittäiskaupan ja toimistojen pysäköinnin vuorottaiskäytöllä voidaan saavuttaa **noin 10 % säästö** pysäköintipaikkojen kokonaismäärässä. Tämä tilanteessa, jossa kaupan ja toimistojen pysäköintipaikat jakaantuvat suhteessa 40/60.*
- *Pysäköinnin kysynnän aikavaihtelujen kannalta heikoin yhdistelmä on päivittäistavarakaupan asiakaspysäköinnin ja liityntäpysäköinnin yhdistäminen. **Säästö on noin 5 %.***

On syytä huomioida, että pelkästään autopaikkojen nimeämättömyys vähentää autopaikkojen tarvetta asuinalueilla. Vuonna 2011 laaditussa diplomityössä ”Asukaspysäköinnin tarve ja pysäköintinormien määrittäminen Mirva Kallio, 24.05.2011” päädyttiin tulokseen, että jos asukkaille ei myydä nimettyjä paikkoja vaan ainoastaan käyttöoikeus paikkoihin, saadaan autopaikkoja vähennettyä 10–20 %. Vähennyksen määrään vaikuttaa pysäköintilaitosten koko. Mitä suurempi pysäköintilaitos, sitä varmemmin voidaan autopaikkojen määrää vähentää.



Sivun kuvassa on esitetty pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön mahdollisuudet eri toimintojen kesken päivällä ja yöllä seuraavsti:

- oranssi = suuri potentiaali
- sininen = potentiaalia
- harmaa raidoitus = pieni potentiaali
- valkoinen = ei havaittavissa potentiaalia

Työn aikana tehdyssä pysäköintikyselyssä autopaikkojen vuorottaiskäytön edistäminen sai yksittäisenä toimenpiteenä kuudenneksi eniten kannatusta.

PAIKKOJEN VUOROTTAISKÄYTTÖPOTENTIAALI PÄIVÄLLÄ							
Pysäköintialueet							
KÄYTTÄJÄT	Asiointi-pysäköintialue	Työpaikka-pysäköintialue	Liityntä-pysäköintialue	Asukas-pysäköintialue	Asuntojen vieras-pysäköintialue	Yritysten vieras-pysäköintialue	Erityisryhmien pysäköintipaikat
Asiointipysäköijä				Potentiaalia			
Työpaikkapysäköijä	Potentiaalia			Suuri potentiaali			
Liityntäpysäköijä	Potentiaalia						
Asukaspysäköijä							
Asuntojen vieraspysäköijä							
Yritysten vieraspysäköijä	Potentiaalia			Potentiaalia			
Erityisryhmien pysäköijä							
	Asiointi-pysäköintialue	Työpaikka-pysäköintialue	Liityntä-pysäköintialue	Asukas-pysäköintialue	Asuntojen vieras-pysäköintialue	Yritysten vieras-pysäköintialue	Erityisryhmien pysäköintipaikat



PAIKKOJEN VUOROTTAISKÄYTTÖPOTENTIAALI YÖLLÄ							
Pysäköintialueet							
KÄYTTÄJÄT	Asiointi-pysäköintialue	Työpaikka-pysäköintialue	Liityntä-pysäköintialue	Asukas-pysäköintialue	Asuntojen vieras-pysäköintialue	Yritysten vieras-pysäköintialue	Erityisryhmien pysäköintipaikat
Asiointipysäköijä		Potentiaalia					
Työpaikkapysäköijä							
Liityntäpysäköijä							
Asukaspysäköijä	Potentiaalia	Suuri potentiaali					
Asuntojen vieraspysäköijä							
Yritysten vieraspysäköijä							
Erityisryhmien pysäköijä							
	Asiointi-pysäköintialue	Työpaikka-pysäköintialue	Liityntä-pysäköintialue	Asukas-pysäköintialue	Asuntojen vieras-pysäköintialue	Yritysten vieras-pysäköintialue	Erityisryhmien pysäköintipaikat

3.7 Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Tuusulassa liityntäpysäköintiä kehitetään Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman mukaisesti.

Helsingin seudun liikenne (HSL) laatii liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman Helsingin seudun 14 kunnan alueelle. Ohjelma valmistuu tammikuussa 2017. Toimenpideohjelmassa esitetään liityntäpysäköintikohdekohtaiset auto- ja pyöräpaikkamäärätavoitteet vuoteen 2025 ja seudullisuusluokitus sekä pysäköinnin seudulliset linjaukset. Tuusula on osallistunut toimenpideohjelman laadintaan. Ohjelma ei ole ehtinyt lausunnoille tämän työn valmistuessa.

Tuusulan osalta keskeiset liityntäpysäköintikohteet sijaitsevat Hyrylän keskustassa linja-autoasemalla, pääradan varressa Jokelassa sekä Tuusulanväylän käytävän bussipysäkeillä. Lisäksi tuusulalaiset käyttävät liityntäpysäköintipaikkoja erityisesti Keravalla, Järvenpäässä ja Vantaalla. Liityntäpysäköintipaikkamäärätavoitteet vuoteen 2025 mennessä on esitetty alla olevassa taulukossa.

	Nykyiset		Tavoite 2025		Vajaus noin
	Auto- paikat	Pyörä- paikat	Auto- paikat	Pyörä- paikat	
Hyrylä *)	91 ap	30 pp	100 ap	130 pp	10 ap 100 pp
Jokela	209 ap	242 pp	290 ap	342 pp	80 ap 100 pp
Riihikallio	0 ap	18 pp	50 ap	118 pp	50 ap 100 pp
Fira	0 ap	33 pp	0 ap	33 pp	ei vajausta
Berga	62 ap	30 pp	62 ap	30 pp	ei vajausta

*) Liityntäpysäköinnin uudelleen järjestelyt linja-autoaseman siirtymisen myötä

Muita liityntäpysäköinnin kehittämiskohteita ovat:

- vuorottaispysäköintiratkaisut Hyrylässä
- liityntäpysäköinti-informaation kehittäminen
- pyöräpysäköinnin laadun parantaminen.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2016-2019 on liityntäpysäköinnin kustannusten jakamisesta todettu seuraavaa:

*”Osapuolet sitoutuvat yhteistyössä toteuttamaan liityntäpysäköinti-investoinnit oheisen kustannusjaon mukaisesti. Hankeohjelma *) laaditaan vuoden 2016 aikana HLJ-yhteistyössä. Valtion rahoitusosuus liityntäpysäköinti-investointeihin kohdennetaan joko osana isoja kehittämishankkeita, ns. MAL-rahalla (pienet kustannustehokkaat hankkeet) tai joukkoliikenneavustuksen kautta.”*

**) tammikuussa 2017 valmistuva toimenpideohjelma*

	Sijaintikunta	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	50-70 %			30-50 %
C Pysäköintijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %

Työn aikana tehdyssä pysäköintikyselyssä liityntäpysäköinnin lisäämistä toivottiin mahdollisimman lähelle joukkoliikennetarjontaa ja -pysäkkejä. Eniten paikkoja toivottiin lisää linja-autoaseman läheisyyteen. Lisäksi toivottiin turvallisuuden lisäämistä muun muassa valaistuksella ja paikkojen keskeisellä sijainnilla.

3.8 Ideointia pysäköinnin hallinto- ja rahoitusma- leiksi keskustoissa

Kunnilla on usein tavoitteena toteuttaa tehokas, joustava ja kustannukset käyttäjille mahdollisimman hyvin kohdistava alueellinen pysäköintijärjestelmä. Todellisuudessa kustannusten kohdentaminen täysimääräisenä käyttäjille harvoin onnistuu eikä ole aina edes perusteltua. Kustannusten kohdistaminen myös sille, jolle säännöllisesti tarjotaan mahdollisuutta pysäköintipaikan käyttöön, on perusteltua.

Tavoitteiden toteutumisen haasteellisuutta lisää se, että kaikkia pysäköinnille asetettuja tavoitteita ei ole mahdollista toteuttaa samanaikaisesti. Asiaa on havainnollistettu viereisessä kuvassa.

Keskustojen rahoituksen ja hallinnon osalta on asiaa pohdittu kolmesta näkökulmasta ideatasolla.

- Miten pysäköintitoiminta on taloudellisesti mahdollisimman kannattava vaarantamatta kuitenkin alueen toteutumista
- Miten kunnan resurssi-/investointitarve on mahdollisimman pieni
- Miten toteutetaan pysäköintipaikkojen joustava rakentaminen

Tässä työssä asiaa on tarkasteltu ideatasolla. Asian tarkempi tarkastelu vaatii erillisen selvityksen laatimista ja keskustelujen käynnistämistä eri intressitahojen kanssa. Samalla on varmistettava, ettei synny riskiä markkina-aseman väärinkäytöstä samalla kun pysäköinnistä halutaan taloudellisesti kannattavaa.



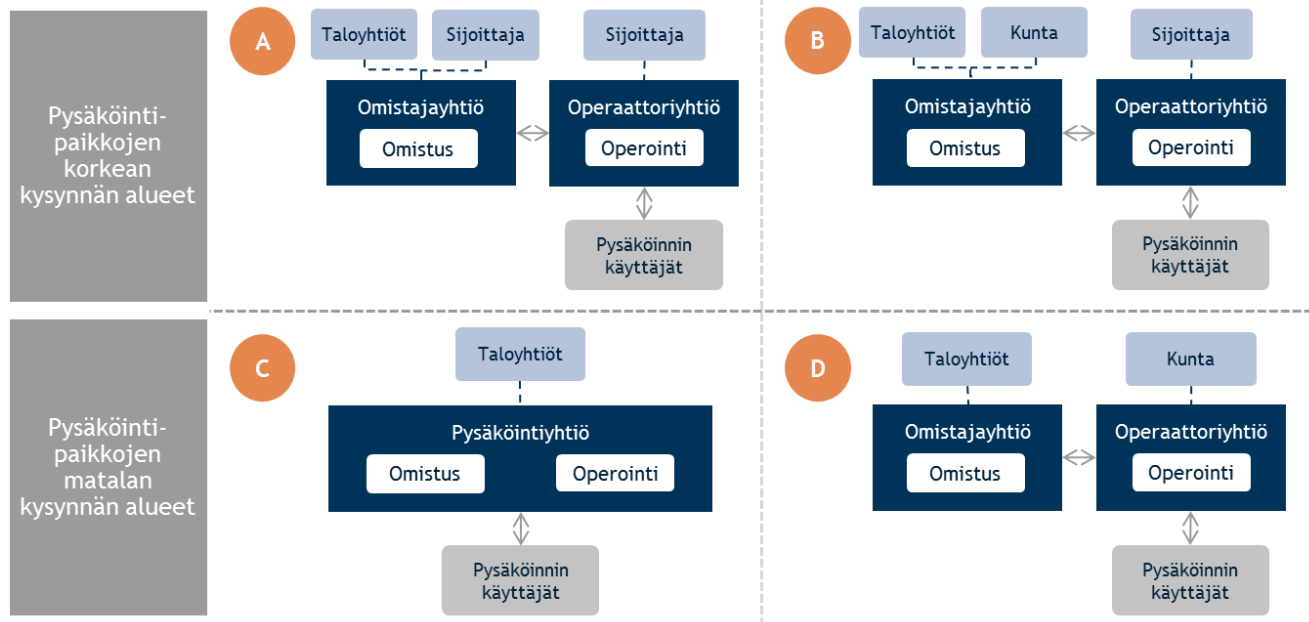
Ideointi 1: Ulkopuolinen sijoittaja

Pysäköintipaikkojen omistus ja operointi voidaan eriyttää. Tällöin pysäköintipaikkojen omistus tarkoittaa yksinkertaistettuna:

- pääoman sitomista pysäköintipaikkoihin
- pysäköintipaikkojen rakenteisiin liittyvistä investoinneista huolehtimista
- paikkojen vuokraamista pysäköintipaikkojen operoijalle ja pysäköintikäytäntöihin vaikuttamista vuokrausehdoissa.

Pysäköintipaikkojen operointi tarkoittaa yksinkertaistettuna puolestaan seuraavaa:

- pysäköintipaikkojen käytön ja käytettävyyden sekä huollon organisointi (itse tai ulkoistamalla)
- pysäköintikäytäntöjen (hinnoittelu, vuorottaispysäköinti, paikkojen nimeäminen) määrittely ja soveltaminen
- pysäköintipaikkojen vuokraus pysäköinnin käyttäjille ja pysäköintimaksujen kerääminen
- pysäköintipaikkojen pitkäaikaisvuokraus omistajilta ja vuokran maksaminen-



Pysäköintipaikkojen omistukseen ja operointiin on identifioitu neljä potentiaalista lopputilanteen rahoitus- ja hallintomallia viereisessä kuvassa. Mahdollisessa tarkemmassa selvityksessä on ratkaistava myös rakentamisen aikaiset järjestelyt. Malli C on hyvin tavanomainen ja usein nykyisin käytössä.

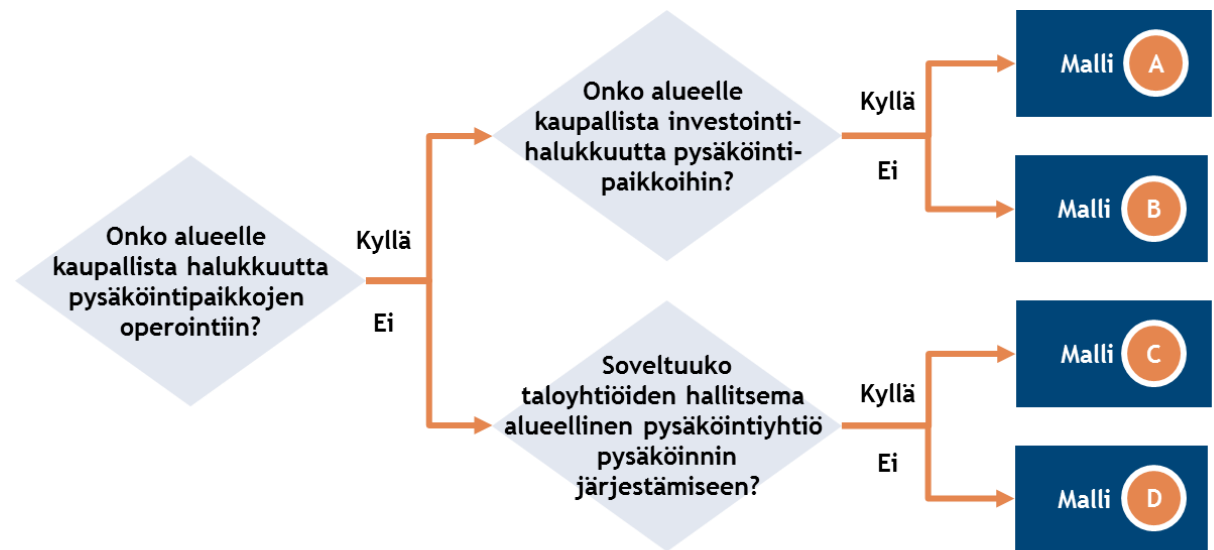
Kuva: Valor Oy, Trafix Oy 2016

Alla on lueteltu yleisiä periaatteita, joita on huomioitava pysäköintimallin valinnassa:

- Jos alueelle löytyy kaupallista kysyntää pysäköintipaikkojen operointiin ja/tai omistukseen, on tämä järkevää hyödyntää. Kaupallisia pysäköintioperaattoreita ja potentiaalisia kiinteistösijoittajia kuullaan jo uusien asuinalueiden pysäköintijärjestelmän suunnitteluvaiheessa.
- Keskitetään kaikkien alueen pysäköintipaikkojen (myös kadunvarsipaikkojen) operointi alueelliselle operaattorille. Samalla otetaan käyttöön maksullinen tai aikarajoitettu pysäköinti koko alueella ja ohjataan pysäköinti laitoksiin.
- Alueelliseksi pysäköintipaikkojen operaattoriksi otetaan aina uskottava kaupallinen toimija, jos näillä on kiinnostusta operointiin. Kiinnostus voidaan selvittää esimerkiksi kilpailuttamalla alueen pysäköintipaikkojen operointi 7-10 vuoden määräajaksi. Jos kiinnostusta kaupalliseen operointiin ei ole, operoinnista vastaa taloyhtiöiden (tai kunnan niin halutessa) kunnan omistama operointiyhtiö, joka ei delegoi pysäköintipaikkojen vuokrausta taloyhtiöille.
- Lähtökohtaisesti taloyhtiöt omistavat pysäköintipaikat yhteisen omistajayhtiön kautta, mutta sijoittajia pyritään ottamaan mukaan aina, kun mahdollista, jolloin asuntojen ja pysäköintipaikkojen hinnat saadaan erotettua toisistaan. Toisaalta hintojen täydelliseen erotteluun ei välttämättä tarvitse pyrkiä, sillä pysäköintipaikan optiostakin voi maksaa.

- Käytetään aina nimeämättömiä pysäköintipaikkoja ja pyritään edistämään vuorottaispysäköintiä kaikissa pysäköintilaitoksissa.

Päätösprosessi soveltuvan hallintamallin valitsemiseksi tarkastellulle alueelle on esitetty alla olevassa kuvassa.



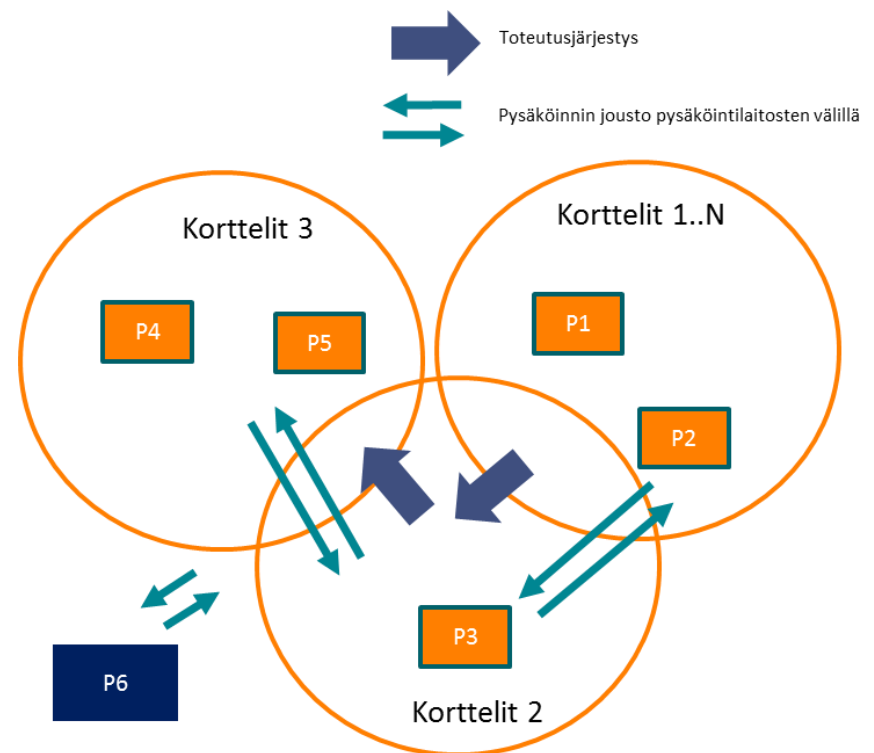
Kuva: Valor Oy, Trafifix Oy 2016

Ideointi 2: Koko alueen pysäköintikapasiteetin hyödyntäminen

Pysäköintiratkaisujen mitoituksessa huomioidaan jo olemassa olevien läheisten pysäköintiratkaisujen käyttöaste vieressä olevan kuvan mukaisesti. Yksinkertaistettuna malli toimii seuraavasti:

- **Pysäköintilaitokset P1 ja P2:** Kortteliasuntoyhtiöiden 1...N autopaiikat toteutetaan normin mukaisesti. Asukkaat ostavat pysäköintioikeutta tarpeensa mukaan.
- **Pysäköintilaitos P3.** Pysäköintilaitosten P1 ja P2 kaikki paikat eivät välttämättä ole käytössä tai paikat eivät ole riittäneet. Pysäköintitalo P3 suunnitellaan jousto huomioiden eikä pelkästään normin vaatimusten mukaisesti.
- **Pysäköintilaitokset P4 ja P5.** Pysäköintilaitosten P1-P3 kaikki paikat eivät välttämättä ole käytössä tai paikat eivät ole riittäneet. Pysäköintitalot P4-P5 suunnitellaan jousto huomioiden eikä pelkästään normin vaatimusten mukaisesti.
- **Pysäköintialue 6 (halpis).** Alueen rakennusaikana on käytössä runsaasti maanpäällistä "joutomaata", joka mahdollistaa edullisen tai ilmaisen pysäköinnin rakennusaikana maantasossa. Pysäköintilaitosta ei siten välttämättä vielä tarvita, kun ensimmäiset osat alueesta valmistuvat. Alue toimii siten pysäköinnin puskurina toteutuksen aikana. Lisäksi on mahdollista, että lopputilanteessa autoa satunnaisesti omistavat ja/tai satunnaisesti käyttävät voisivat lunastaa pysäköintioikeutta alueelta kohtuuhintaan. Tämä edellyttää, että halutaan jättää laadultaan heikompi tasosta, mutta toteutukseltaan edullisempaa pysäköintitarjontaa esimerkiksi autojen pidempiaikaista säilytystä varten. Toisaalta on huomioitava, että

alueen todellista pysäköintitarvetta ei välttämättä saada tarpeeksi luotettavasti selville, jos alueen käyttöön ei liity riittävää seuranta.



3.9 Seuranta

Pysäköinnin kehittymistä sekä toimenpiteiden ja normien vaikutuksia tulee seurata sekä tarpeen mukaan tehdä korjaustoimenpiteitä.

Seuraavat pysäköintipaikkojen laskennat (paikkamäärät, käyttäjämäärät, käyttöasteet) tehdään kolmen vuoden kuluttua vuonna 2019. Niillä selvitetään ensisijaisesti uusien aikarajoitusten ja valvonnan vaikutuksia. Laskennat tehdään sekä autoille että pyörille. Viiden vuoden kuluttua vuonna 2021 päivitetään pysäköintistrategia ja laskentojen lisäksi tehdään pysäköinnin internetkysely kuntalaisille sekä vertailut vuoden 2016 laskentoihin ja kyselyihin.

Mikäli joltain alueelta huomataan ongelmia pysäköinnissä joko laskentojen yhteydessä tai ennen niitä, tehdään tarkempi alueellinen pysäköinti-analyysi. Tällöin selvitetään ainakin seuraavia asioita:

- Kuinka paikat on toteutettu suhteessa asemakaavaan?
- Mitä pysäköintitoimenpiteitä alueella on tehty?
- Kuinka suuri on asuntoyhtiöiden autopaikkoja jonottavien määrä?
- Kuinka hyvin pysäköinti toimii kyseisellä alueella?
- Kuinka suuri on vapaana olevien paikkojen määrä?
- Esiintyykö alueella mahdollista väärää pysäköintiä?

Samoin jos jokin riittävän olennainen pysäköintitarpeeseen vaikuttava tekijä muuttuu (autotiheys, joukkoliikenteen palvelutaso tms.) saattaa tehtyjen pysäköintinormin ja/tai pysäköintitoimenpiteiden tarkistus aikaistua jollakin alueella tai koko kunnan alueella.

4 Aikataulu ja kustannukset

Alla olevassa kuvassa on esitetty aikataulu ja kustannukset. Pysäköintistrategia esitetään päivitettäväksi 5 vuoden välein. Tärkein toimenpide on kunnallisen pysäköinnin käyttöönoton käynnistäminen, koska sen toteuttaminen on edellytys monen muun tavoitteen toteutumiselle.

	VUOSI					Kustannus
	2017	2018	2019	2020	2021	
Yhdenmukaiset peruseriaatteen	Käyttöönotto ja periaatteiden täsmentäminen					Virkamiestyötä
Keskustojen pysäköinnin aikarajoitukset	Suunnitelmat ja vaiheittainen toteuttaminen		Käytössä			Kustannukset ovat kadunrakentamisen budjeteissa.
Valvonnan tehostaminen	Järjestelyt	Käytössä				Yksi valvoja maksaa noin 40 000 euroa/vuosi. On syytä huomioida, että valvonta työ myös tuloja.
Pysäköinnin älykäs digitaalinen opastus	Vaiheen 1 toteutus	Vaihe 1 käytössä. Vaiheista 2-4 tehdään omat päätökset.				Palvelun suunnittelu ja hankinta noin 10 000 euroa. Vuotuinen palvelumaksu noin 2 000 euroa/vuosi.
Pysäköintinormin tarkistaminen	Kerätään kokemuksia					Virkamiestyötä
Vuorottaispysäköinnin mahdollisuudet	Selvitetään aina hyödyntämismahdollisuudet uusien pysäköintiratkaisujen yhteydessä					Virkamiestyötä
Liityntäpysäköinnin kehittäminen	Vaiheittainen toteutus					Kustannuksiin vaikuttaa kustannusjakomallin käyttöönotto Helsingin seudulla.
Keskustojen pysäköinnin hallinto- ja rahoitusmallit	Tarkempi selvitys					25 000 euroa
Seuranta						Laskennat 2019 (10 000 euroa)
Pysäköintistrategian päivitys						25 000 euroa (sisältää laskennat ja internetkyselyn)

LIITE 1: Pysäköinnin trendit muualla

Linjauksia Helsingin seudulla

Helsingin pysäköintipolitiikka

- Työ aloitettiin vuonna 2012.
- Työn aikana tehtiin mittava vuorovaikutus eri sidosryhmien kesken.
- **Työ hyväksyttiin kaupunginhallituksessa vuoden 2014 helmikuussa.**
- Työ sisältää 7 strategista linjausta ja 12 kärkitoimenpidettä Helsingin pysäköinnin kehittämiseksi.
- Kärkitoimenpiteitä ryhdyttiin edistämään heti työn valmistuttua vuoden 2013 alussa yhteistyössä eri toimijoiden kesken.

Kärkitoimenpiteet

1. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys

2. Nykyisten laskentaohjeiden tarkistaminen

3. Asukaspysäköintijärjestelmän hinnoittelu ja laajentaminen

4. Yrityspysäköintijärjestelmän kehittäminen

5. Asukas- ja yrityspysäköinnin yhteistyö operaattoreiden kanssa

6. Asunnon ja pysäköintipaikan hinnan erottaminen

7. Tonttikohtaisesta pysäköinnistä alueelliseen toimijaan

8. Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus

9. Liityntäpysäköinti

10. Autojen talvipysäköintiratkaisut

11. Mobiili- ja internetpalvelut

12. Progressiivinen hinnoittelu

STRATEGISET LINJAUKSET

1. Pysäköinti tukee ekologisesti kestäväää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista

2. Pysäköinnissä otetaan huomioon kaupungin eri osien erityispiirteet

3. Pysäköinti palvelee Helsingin ja koko metropolialueen tulevaisuuden visiota

4. Pysäköinti tukee asumiskustannusten kohtuullistamista

5. Pysäköinnin hinnoittelussa vahvistetaan läpinäkyvyyttä ja käyttäjä maksaa -näkökulmaa

6. Pysäköinnissä otetaan huomioon asukkaiden , yritysten ja muiden käyttäjien erilaiset tarpeet

7. Pysäköinti liitetään osaksi tavoitetta "Helsinki – pohjoisen pallonpuoliskon paras talvikaupunki"

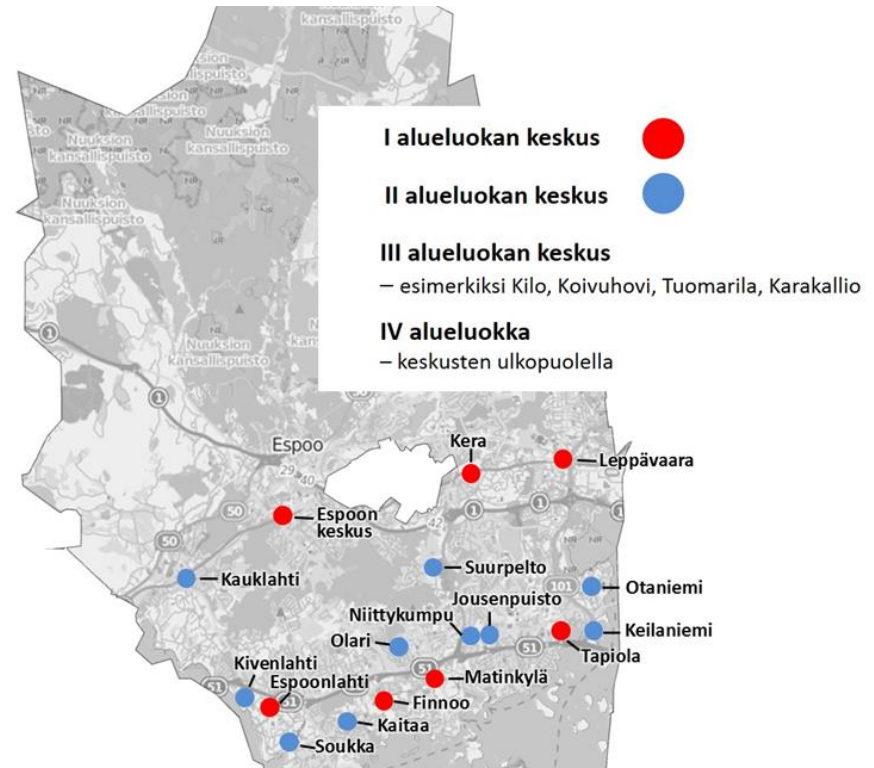
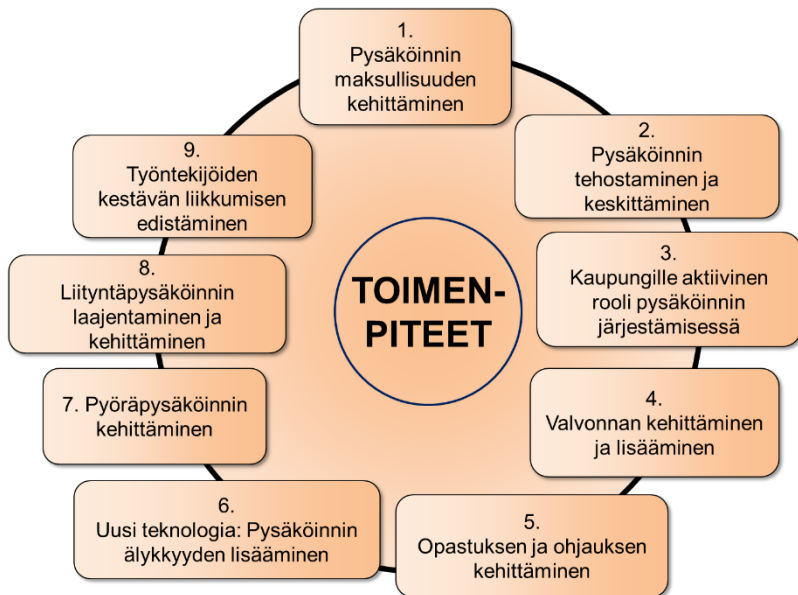
Liikenne- ja pysäköintipolitiikalla tulee parantaa

- Kaupunkilaisten elämän laatua (turvallisuus, sujuvuus, viihtyisyys käytettävyys)
- elinkeinoelämän kilpailukykyä.



Espoon pysäköinnin periaatteet, toimenpideohjelma ja laskentaohje

- Työssä on uudistettu ja koottu yhteen pysäköinnin suunnitteluun liittyviä periaatteita sekä laadittu toimenpideohjelma ja asuntojen autopaikkojen laskentaohje.
- Elinkeino- ja kilpailukykyjaosto hyväksyi 10.3.2014 tavoitteet pysäköinnin periaatteiden sekä asemakaavoituksessa käytettävän pysäköintipaikkojen määrän mitoitusohjeen laatimiseksi.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi kokouksessaan 25.2.2015 asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohjeen otettavaksi käyttöön.
- Pää tavoite voidaan johtaa Espoon visiosta ja Espoo-tarinasta: Pysäköinti on palvelu, jonka avulla työ-, asiointi- ja vapaa-ajan liikkuminen sujuu ja pysäköintijärjestelmä tukee kestävästä kehitystä.
- Koko työtä toimenpiteineen ei ole toistaiseksi hyväksytty kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaostossa.



	ALUE-LUOKKA I	ALUE-LUOKKA II	ALUE-LUOKKA III	ALUE-LUOKKA IV (keskusten ulkopuolella)
YDINKESKUSTA (etäisyys asemalle/ytimeen tyypillisesti 0–300 m)	1 ap/ 130 k-m ²	1 ap/ 110 k-m ²	1 ap/ 95 k-m ²	1 ap/ 70-85 k-m ²
YDINKESKUSTAN VÄLITÖN YMPÄRISTÖ (etäisyys asemalle/ytimeen tyypillisesti 300–600 m)	1 ap/ 110 k-m ²	1 ap/ 95 k-m ²	1 ap/ 85 k-m ²	*) arvo määrätty paikallisista olosuhteista
KESKUSTAN MUU ALUE (etäisyys asemalle/ytimeen tyypillisesti 600–1000 m)	1 ap/ 95 k-m ²	1 ap/ 85 k-m ²	1 ap/ 80-85 k-m ²	

Vantaa liikennepoliittinen ohjelma 2016 (VALO)

- Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 18.4.2016.
- Koko kaupungin alueella korostuvat seuraavat suunnitteluperiaatteet pysäköinnin osalta
 - Pysäköinti järjestetään tonttikohtaisesti tai keskitetysti esim. pysäköintilaitoksissa.
 - Lyhytaikaista asiointi- ja vieraspysäköintiä voidaan tarjota kaduilla.

Normit

- Seurataan pysäköintinormien ajantasaisuutta
 - Keskusta-alueiden asuntorakentamisen pysäköintinormikokeilun seurannan perusteella päätetään asuntorakentamisen pysäköintinormit vuoden 2018 lopulla.
 - Seudullisen työpaikka-alueiden auto- ja pyöräpaikkamäärien laskenta-ohjeen soveltuvuutta Vantaalle tutkitaan.
- Laaditaan erilaisille pyöräpaikoille määritelmät ja päätetään pyöräpaikanormit.

Keskusta

- Keskusta-alueille laaditaan autopysäköinnin kokonaissuunnitelmat ja päätetään vastuutahot.
- Pysäköinti asetetaan maksulliseksi keskustoissa ja asemien ympäristöissä ja pysäköintimaksun keräämisen järjestämistapa päätetään.
- Keskusta-alueilla on huolehdittu laadukkaasta pyöräpysäköinnistä ja sen hyvästä sijoittumisesta eri toimintoihin nähden.

Muut alueet

- Virkistysalueiden pysäköinnin osalta haasteena on pysäköintipaikkojen vaihteleva käyttöaste. Ruuhka-aikoina kesäpäivisin pysäköintipaikkoja tarvitaan paljon, kun taas muulloin paikat ovat pääosin tyhjillään.
- Haja-asutusalueilla pyöräpysäköintiä toteutetaan keskeisillä pysäkeillä.
- Laaditaan raskaiden ajoneuvojen pysäköintiselvitys.
- Edistetään sähköautojen latausmahdollisuuksia yleisillä pysäköintialueilla.
- Teollisuus- ja yritysalueilla korostuvat moottoriajoneuvoliikenteen sujuvat yhteydet, kun taas virkistysalueille olennaisinta on, että huolehditaan niiden saavutettavuudesta ja pysäköintimahdollisuuksista.

Vantaalla on voimassa 2014–2018 kokeilu, jossa raideliikenteeseen tukeutuvilla keskusta-alueilla (hyvät palvelut) äärellä 1 km:n säteellä pysäköintinormi on kerrostaloille vähintään 1 autopaikka/ 130 k-m².

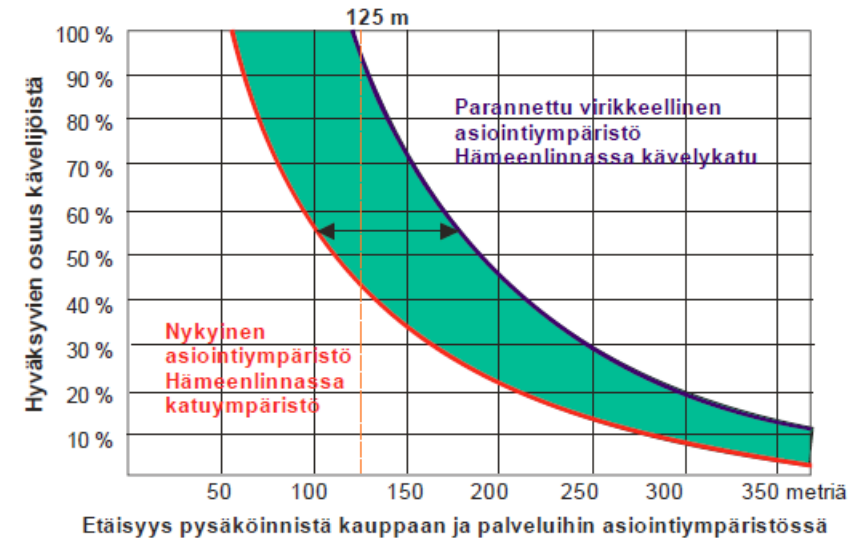


Vantaan liikennepoliittinen ohjelma

Hämeenlinnan keskustan pysäköintiratkaisut, 2013

- Raportti toimii osaltaan keskustan liikenneselvityksen erillisenä taustaraporttina, jossa keskitytään pysäköintistrategiaan ja pysäköinnin kehittämiseen.
- Raportissa on lisäksi selvitetty vaihtoehtoisia ratkaisuja keskitetylle pysäköintilaitokselle sekä vertailtu vaihtoehtoja keskenään mm. taloudellisesti, kaupallisesti sekä kaupunkikuvallisesti.
- Pysäköintistrategian tavoitteena on vastata keskustan tulevaan pysäköintitarpeeseen, selkeyttää pysäköintiä sekä tehdä siitä käyttäjille joustavampaa. Strategian tärkeimpiä tavoitteita ovat pysäköintipaikkojen etsimisestä syntyvän turhan liikenteen vähentäminen sekä keskustan liikenteen kehittämissuunnitelman tukeminen. Näin parannetaan sekä liikenneturvallisuutta että viihtyisyyttä keskustassa. Pysäköintistrategian kulmakivet ovat:
 1. Tulevaisuuden pysäköinti hoidetaan monipuolisin ja toimivin järjestelyin, joissa keskitetyt pysäköintilaitokset, kadunvarsipysäköinti ja kiinteistöjen omat pysäköintijärjestelyt muodostavat joustavan ja muunneltavissa olevan sekä taloudellisesti kestävä ratkaisun.
 2. Selkeytetään pysäköinti jakamalla keskusta kolmeen pysäköintivyöhykkeeseen sekä parantamalla keskustan katuverkon jäsentelyä.
 3. Pysäköinti on keskusta-alueella pysäköitsijälle maksullista. Pysäköintilaitokset palvelevat pitkäaikaista pysäköintiä ja ovat edullisempia kuin kadunvarsipysäköinti (asiointi- ja työmatkapysäköinti).
 4. Kadunvarsipysäköinti palvelee lyhytaikaista asiointipysäköintiä.
 5. Keskustan kiinteistöjen asukas-/velvoitepysäköinti sijoitetaan kiinteistöjen alueille tai lähellä sijaitsevaan pysäköintilaitokseen, jolloin kadunvarsipysäköinti palvelee liikekiinteistöjen asiointia ja vieraspysäköintiä.
 6. Engelinrannan tuleva pysäköintitarve tulee toteuttaa alueen sisällä mahdollisuuksien mukaan tehokkaaksi todetulla keskitetyllä pysäköintiratkaisulla.
 7. Liityntäpysäköintiin panostetaan ja sillä tuetaan joukkoliikenteen ja matkakäyttäjien edistämistä.
 8. Keskustan pysäköinti tukee koko keskustan liikenteellisiä tavoitteita.

HYVÄKSYTTY KÄVELYETÄISYYYS HÄMEENLINNAN KESKUSTASSA PYSÄKÖINNIN JA ASIOINTIKOHTTEEN VÄLILLÄ



SANTASALO

O. Pepeman kaaviota mukailien, TU Wien 1982

Järvenpää, Keskustan osayleiskaava 2030, Pysäköinti- normiselvitys

Järvenpäässä tehtiin vuonna 1995 laajahko selvitys pysäköinnistä, minkä pohjalta kaavoitus- ja kiinteistötoimikunta antoi suosituksen asemakaavoissa sovellettavista pysäköintinormeista. Keskustan osayleiskaavaan (Kv 27.5.2002) sisältyy pysäköintinormitus keskusta-alueen asemakaavoja varten. Muuten pysäköintinormit on aina määritelty asemakaavakohtaisesti vuoden 1995 suositusta noudatellen.

Keskustan osayleiskaavan tarkistustyön käynnistyttyä nähtiin tarpeelliseksi tehdä katsaus muiden kaupunkien pysäköintipolitiikkaan ja nykyisiin pysäköintinormeihin, koska Järvenpäässä pitkään sovellettujen normien arviointiin on tullut aihetta mm. väestön ikääntymisen ja ruokakuntien pienentymisen sekä elämäntavaksi valitun autottomuuden lisääntymisen vuoksi. **Yleinen havainto kaikissa kaupungeissa on ollut, että erityisesti hyvään joukkoliikenteeseen tukeutuvien ydinkeskustojen alueella autonomistus ja pysäköintitarve on muita kaupunkialueita selkeästi pienempi.** Tältä pohjalta on aihetta tarkastella, miten uuden keskustan osayleiskaavan pysäköintinormeihin voitaisiin sisällyttää todelliset pysäköintitarpeet huomioon ottavaa joustoa.

Pysäköintinormiselvitys voi toimia lähtökohtana laajemmalle Järvenpään pysäköintipolitiikan arvioinnille. Tähän on nähtävissä lisääntyvää tarvetta mm. useiden kehityshankkeiden yhteydessä esille nousseiden pysäköintilaitosten suunnittelun, toteutuksen ja ylläpidon kysymysten ratkaisujen tultua ajankohtaisiksi.

Keskustan osayleiskaavan pysäköintinormitus on ajan kuluessa osoittautunut muuten toimivaksi, mutta se ei anna riittävästi joustavuutta tapauskohtaiseen harkintaan ja tosiasiallisen tarpeen huomioon

Yhteenvedona selvitetystä pysäköintinormitusta koskevista tiedoista voidaan hiukan yleistäen todeta, että Suomen kaupungeissa asuin- ja palveluskerrostaloja koskevat pysäköintinormit vaihtelevat eniten välillä 1 ap / 75 - 1 ap / 130 kem², mutta paikallisesti normit voivat olla selvästi tiukemmat tai paljon löysemmätkin. Erityisesti vaihteluväliä lisäävät normeihin liittyvät poikkeukset esim. seniori- ja erityisasumisen osalta sekä vähennykset yhteispysäköinnin suhteen.

Järvenpään keskustan osayleiskaava 2030:n luonnoksen laatimiseen voidaan soveltaa seuraavia periaatteita (yleiskaavamääräys):

Asunto-osakeyhtiömuotoisessa asuntokerrostalorakentamisessa

- 0,6 ap / asunto, kun asunnossa on 1-2 asuinhuonetta
- 0,8 ap / asunto, kun asunnossa on 3 tai enemmän asuinhuonetta

Kiinteistöyhtiömuotoisessa vuokra-asuntokerrostalorakentamisessa

- 0,5 ap / asunto, kun asunnossa on 1-2 asuinhuonetta
- 0,6 ap / asunto, kun asunnossa on 3 tai enemmän asuinhuonetta

Lisäksi tulee rakentaa 1 vierasautopaikka / 1000 kem². Senioriasumiseen varatussa asuntorakentamisessa voidaan sallia 15 % vähennys edellä sanottuihin normeihin

Yhtiömuotoisten yli 3 asunnon asuinpienalojen rakentamisessa 1,5 ap / asunto ja lisäksi 1 vierasautopaikka / 3 asuntoa.

Omatonttisten enintään kahden asunnon asuinpienalojen rakentamisessa 2 ap / asunto.

Muussa kuin asuntorakentamisessa

- 1 ap / 50 kem² myymäläkerrosalaa
- 1 ap / 30 kem² erillisten ydinkeskustan ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosalaa
- 1 ap / 70 kem² toimistojen, virastojen ja kaupallisten palvelujen kerrosalaa
- 1 ap / 85 kem² julkisten palvelujen kerrosalaa
- 1 ap / 100 kem² teollisuus- ja varastotilojen kerrosalaa

Pysäköintinormeja sovelletaan asemakaavoja ja asemakaavanmuutoksia laadittaessa. Kaikista pysäköintinormeista voi tehdä 10 % vähennyksen, mikäli kiinteistön autopaikat sijoitetaan velvoitepaikkoina tai vapaaksiostopaikkoina keskitettyyn yli 100 auton pysäköintilaitokseen, jossa autopaikkoja ei nimetä käyttäjäkohtaisesti.

Lahden keskustan pysäköintipolitiikka 2014

- Hyväksytty kaupunginhallituksessa tammikuussa 2015.
- Koskee kaupungin keskustaa, koska kaupungin tehtävät pysäköinnin järjestämisessä keskustan ulkopuolella ovat selvästi vähäisempiä. Soveltuvien osien esitetyt periaatteet pätevät koko kaupungissa.

Keskustapysäköinnin pääperiaatteet

Keskustapysäköinnissä on tärkeää, että ratkaisut edesauttavat keskustan toimintaa; asumista, liike-elämää ja muita palveluja, oleskelua sekä matkailua ja samalla sopivat kaupunkikuvaan. Laajat pysäköintikentät eivät kuulu kaupunkikeskustaan, vaan pysäköinti hoidetaan pysäköintilaitoksissa ja katujen varsilla sekä kiinteistöjen omilla piha-alueilla. Rajallisen tilan vuoksi julkinen keskustapysäköinti ei voi olla aikarajoituksetonta ja maksutonta

Pysäköintipaikkojen järjestäminen on ensisijaisesti kiinteistöjen ja autojen omistajien tehtävä. Kaupunki vastaa osasta keskustapysäköintiä, mutta velvollisuutta maksuttomien paikkojen tarjoamiseen sillä ei ole.

Kadunvarret lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin

Tavoitteena on, että nopeaan asiointiin löytyy helposti paikka kadunvarrelta. Pitkäaikaisempi pysäköinti keskustassa tapahtuu pysäköintilaitoksissa.

Pysäköintipaikkojen tehokas vuorottaiskäyttö

Samaa pysäköintipaikkaa voi käyttää eri vuorokaudenaikoina eri käyttäjäryhmien autot. Tehokkaalla vuorottaispysäköinnillä voidaan säästää jopa kolmannes paikkojen määräästä.

Keskustan asemakaavoissa käytettävä pysäköintipaikkamitoitus

Asemakaavoissa määrätään rakentamisen yhteydessä toteutettava pysäköintipaikkamäärä. Tavoitteena on oikea mitoitus, kaikki kiinteistön tarvitsemat paikat tulee kiinteistön rakentaa tai muutoin järjestää sekä vastata kustannuksista. Tietyllä alueella Lahden ydinkeskustassa uudisrakennusten autopaikoista tulee sijoittaa vähintään 30 % julkiseen pysäköintilaitokseen.

Erityistapaukset

Pysäköinti on paljon muutakin kuin henkilöautojen pysäköintiä. Tässä pysäköintipolitiikassa on esillä myös mm. jakelu- ja torikauppiaiden autot, sähköautojen laatuspaikat, vähäpäästöiset sekä yhteiskäyttöautot ja mopojen sekä polkupyörien pysäköintipaikat.

Lahden Pysäköinti Oy

Lahden Pysäköinti Oy on kokonaan kaupungin omistama tytäryhtiö. Yhtiön toimialana on kehittää pysäköintimahdollisuuksia Lahden kaupungissa ylläpitämällä, rakennuttamalla tai vuokraamalla pysäköintitaloja ja -paikkoja. Yhtiö omistaa muun muassa keväällä 2015 valmistuneen Toriparkin. Taloudellisesti tavoitteena on, että yhtiö tulee toimeen omalla tulorahoituksellaan, joka koostuu pääasiassa pysäköintimaksuista ja velvoiteautopaikkojen myynnistä. Kaupunki voi osoittaa yhtiölle erikseen sopimalla myös muita pysäköintiin liittyviä tehtäviä. Tavoitteena on keskittää jatkossa kaikki kaupungin harjoittaman maksullisen pysäköinnin operointi Lahden Pysäköinti Oy:lle.



Kansainvälisiä suuntauksia

Pysäköinti on tunnistettu keskeiseksi ja vaikuttavaksi liikkumista ohjaavaksi liikennejärjestelmän osaksi. Kaupungit eri puolilla maailmaa ovat laatineet kattavia pysäköintistrategioita, joiden tavoitteina on ollut muun muassa kaupunkikeskustojen elävöittäminen, kestävien liikkumismuotojen käytön lisääminen, olemassa olevien pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen sekä pysäköintiin varattujen paikkojen muuttaminen rakentamis- tai virkistyskäyttöön. Pysäköinnin hallinta erinäisin keinoin on keskeisessä roolissa kaupunkikeskustojen kehittämisessä. Pysäköinnin rajoittamis- ja keskittämistoimenpiteet yhdessä kestävästä liikkumisesta edistämistoimenpiteiden kanssa ovat tuottaneet huomattavia muutoksia kaupunkien elinvoimaisuudessa ja viihtyisyydessä. Seuraavassa on kuvattu lyhyesti kansainvälisiä suuntauksia pysäköinnin kehittämisessä.

1) Pysäköintipaikkamäärän rajoittaminen etenkin kaupunkien keskustoissa ja joukkoliikenteen korkean palvelutason alueilla

Monissa kaupungeissa rakennusoikeuteen perustuva autopaikkojen miniminormi on korvattu maksiminormilla, vaihteluvälillä tai normin käytöstä on luovuttu kokonaan. Joissain kaupungeissa on käytössä joukkoliikenteen palvelutasoon sidottuja vyöhykkein porrastettuja vähimmäisnormeja, jolloin pysäköintipaikkamäärän minimivaatimus on alhaisempi hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla. Esimerkiksi Yhdysvalloissa jo 1970-luvulla mm. Bostonin ja New Yorkin keskusta-alueilla luovuttiin miniminormista ja otettiin käyttöön joko maksiminormi tai vaihteluväli. Euroopassa mm. Pariisi, Antwerpen, Amsterdam, Strasbourg ja Zürich ovat tarkistaneet miniminormia tai siirtyneet maksiminormin käyttöön. Aucklandissa on keskustan osalta luovuttu miniminormista kokonaan. Lisäksi Sveitsi, Iso-Britannia ja Italia ovat vieneet maksimipysäköintipaikkamäärät kansallisiin ohjeisiin. Isossa-Britanniassa vaatimus maksimipaikkamäärän asettamisesta on keino edistää kestäviä liikennemuotoja, vähentää rakentamisen tilantarvetta, mahdollistaa täydennysrakentaminen sekä torjua ruuhkautumista. Enim-

mäisnormin, vaihteluvälin ja riittävän alhaisen vähimmäisnormin katsotaan mahdollistavan rakennuttajalle joustoa ja harkintamahdollisuuksia tarkoituksenmukaisen pysäköintipaikkamäärä toteuttamisessa. Erityisesti kysyntää suuremman vähimmäispaikkavelvoitteen katsotaan olevan kallista ja kustannustehotonta. Lisäksi ylimitoitettun pysäköintipaikkatarjonnan katsotaan lisäävän henkilöautoistumista ja liikennettä.

2) Lyhyt ja pitkäaikaisen pysäköinnin ohjaaminen aikarajoituksilla ja pysäköinnin hinnoittelu

Pysäköinnin rajoittamisella on havaittu olevan liikkumista ohjaavia vaikutuksia. Monissa maissa onkin keskusta-alueilla siirrytty perinteisestä pysäköintipaikkojen kysyntään perustuvasta mallista pysäköintiä ohjaavaan malliin, jossa voidaan valita priorisoitavia käyttäjäryhmiä. Kadunvarsipysäköinti voidaan esimerkiksi varata vierailijoille ja asioijille pitkäkestoisen pysäköinnin sijaan. Useiden selvitysten mukaan ilmaisesta tai alihinnoitellusta pysäköinnistä tulisi luopua. Ilmainen pysäköinti samoin kuin pysäköintipaikkojen ylitarjonta lisäävät henkilöauton käyttöä ja toisaalta ilmaiset pysäköintipaikat ovat usein tehottomassa käytössä. Aikarajoituksilla ja hinnoittelulla voidaan ohjata lyhyt- ja pitkäkestoista pysäköintiä tarkoituksenmukaisesti. Euroopan suurissa kaupungeissa ilmaisesta pysäköinnistä on luovuttu jo aikaa sitten ja pysäköinti on maksullista ainakin kaupunkien keskustoissa. Esimerkiksi Amsterdamissa maksullinen pysäköinti on vähentänyt 20 % henkilöautoliikennettä keskustassa. Selvityksissä todettiin, että pysäköinnin hinta tulisi määrittää siten, että saavutetaan ajosuorituksen kannalta optimaalinen noin 85 %:n täyttöaste. Tällöin pysäköintipaikat ovat tehokkaassa käytössä ja pysäköintipaikkaa etsivästä liikenteestä ei aiheudu merkittävää haittaa. Monissa kaupungeissa hinnoittelulla ja rajoituksilla on pyritty ohjaamaan pysäköintiä kaupungin keskustan ulkopuolelle hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsille. Lisäksi monissa kaupun-

geissa on käytössä auton päästötasoon perustuvaa hinnoittelua. Esimerkiksi Milanossa ja Lontoossa sähköauton tai vähäpäästöisen auton pysäköinti on ilmaista tai ainakin edullisempaa.

3) Pysäköinnin kustannusten läpinäkyvyyden lisääminen

Useaan otteeseen esille noussut keskeinen haaste on se, etteivät pysäköimisen todelliset kustannukset näy käyttäjille, eikä niitä osata myöskään huomioida riittävästi kaupunki- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Pysäköintipaikkojen rakentamisen ja ylläpidon hinta on erittelemättömänä mm. asuntojen, päivittäistavaroiden ja muiden hyödykkeiden hinnoissa. Tämä kustannusten näkymättömyyden on todettu johtavan yhteiskuntataloudellisiin ongelmiin kuten siihen, että näennäisen ”ilmaisen” hyödykkeen kysyntä kasvaa normaalia markkinahintaista hyödykettä huomattavasti enemmän ja pysäköintiä tarvitsemattomat joutuvat maksamaan siitä kalliimpina asuintoina ja tuotteina. Tämä heikentää lisäksi muiden kulkutapojen kilpailukykyä. Vaikka autoipaikan ja asunnon kustannusten erottamisen tärkeys nousi esille useissa suosituksissa, toimivia ratkaisuja on vain vähän tarjota. Asia on hankala kaikkialla eikä yhtä yleispätevää ratkaisua ole löytynyt.

4) Pysäköintirikkomusten valvonnan tarpeellisuus

Pysäköinnin valvonnan on todettu olevan oleellista harkitsemattoman ja jopa vaarallisen pysäköinnin välttämiseksi sekä pysäköinnin hallinnan toimivuuden varmistamiseksi. Valvonnasta hyötyvät sekä autoilijat että muiden liikkumismuotojen käyttäjät hälytysajoneuvoista pyöräilijöihin ja liikuntarajoitteisiin. Valvonnalla voidaan parantaa myös liikenneturvallisuutta. Valvonta on välttämätöntä, jotta voidaan taata asetettujen säännösten noudattaminen.

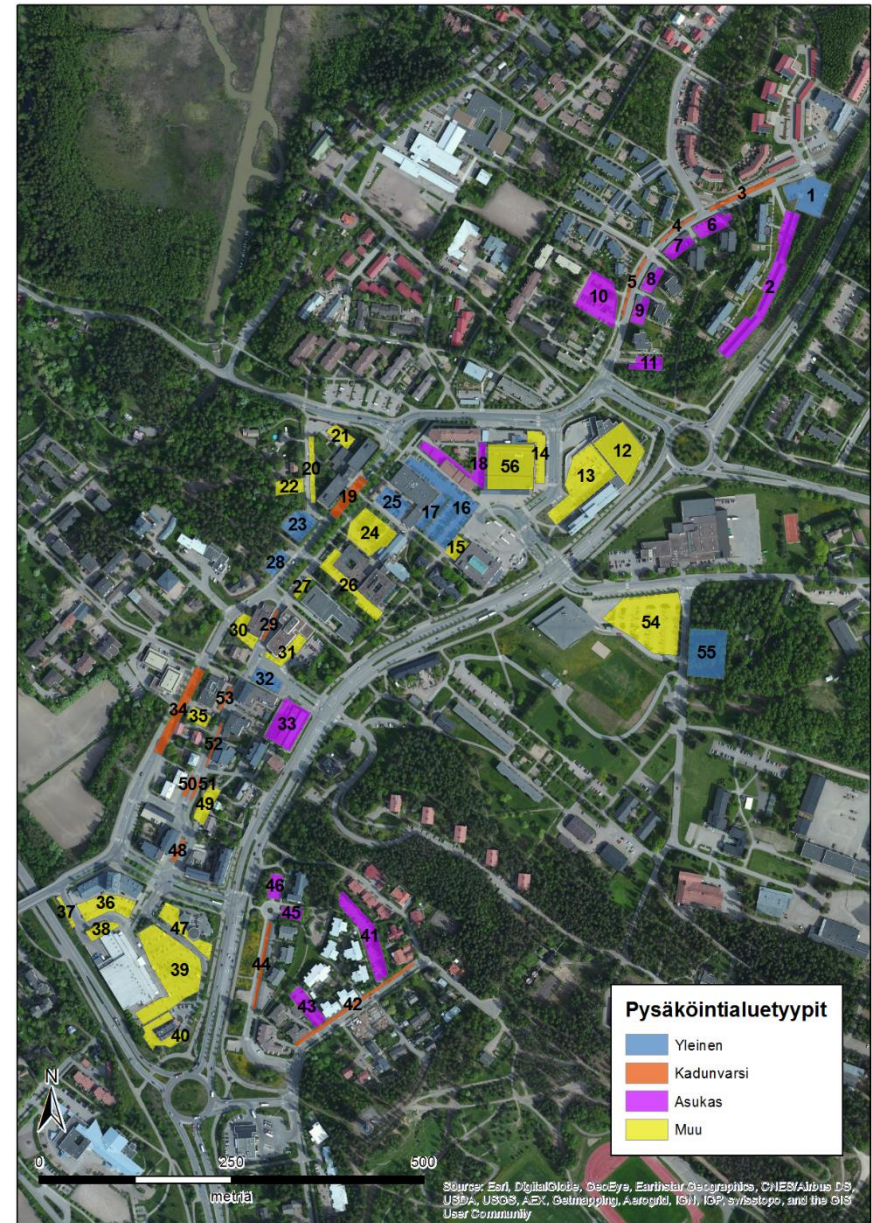
5) Uusien teknologioiden hyödyntäminen mm. pysäköinnin hinnoittelussa, paikkojen käytön tehostamisessa, pysäköinninvalvonnassa ja paikkojen käytön helppoudessa (paikan löytyminen, varaaminen, maksaminen)

Uudet teknologiat mahdollistavat pysäköinnin maksamisen niin matkapuhelimella kuin luottokortillakin. Kehittyneet järjestelmät voivat säätää hinnoittelua täyttöasteen mukaan, tuottaa tietoa vapaista pysäköintipaikoista ja mahdollistaa useat vaihtoehdot maksutavat. Ajantasainen pysäköinnin ohjaus on jo nykyisin käytössä monissa eurooppalaisissa kaupungeissa. Lisäksi pysäköintilaitosten tuottama ajantasainen pysäköinti-informaatio on useissa kaupungeissa avointa, jolloin tietoja on hyödynnetty navigaattoreissa tai erilaisissa matkapuhelinsovelluksissa, jotka niin ikään auttavat kuljettajaa löytämään vapaan pysäköintipaikan ja mahdollistavat hinnoittelun vertailun. Sen sijaan vielä ei ole juurikaan sellaisia järjestelmiä, joiden kautta voisi esimerkiksi varata pysäköintipaikan etukäteen. Myös pysäköinninvalvonnan tarpeisiin on kehitetty erilaisia järjestelmiä. Esimerkiksi rekisterinumeron tunnistusta hyödyntäviä skannausautoja on käytössä Amsterdamissa. Pariisissa puolestaan pysäköintipaikalle asennetut tunnistimet havaitsevat pysäköintiajan ylittymisen, jolloin tunnistin lähettää tiedon pysäköintiajan ylittymisestä sekä pysäköinnin valvontaan että auton omistajalle.

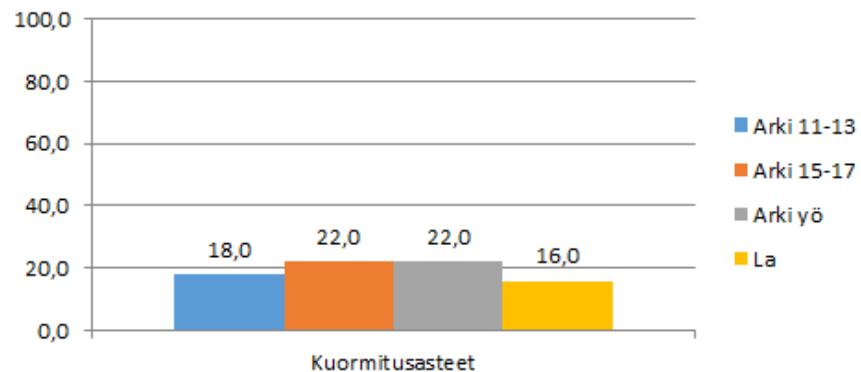
LIITE 2. Kuormituslaskentojen tulokset

Hyrylän keskustan tarkastelualueen kuormituslaskennat suoritettiin lauantaina 3.9.2016 klo 11–13, keskiviikkona 7.9.2016 klo 11–13 ja klo 15–17 sekä keskiviikkona 14.9.2016 klo 22–24 välisenä aikana.

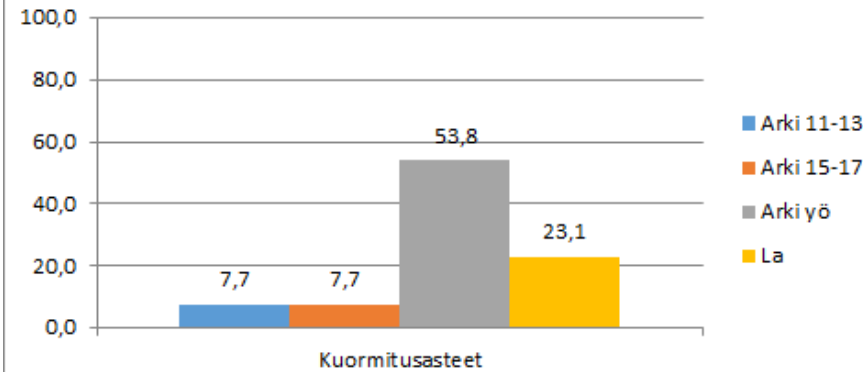
Seuraavassa on esitetty pysäköintialuekohtaiset kuormituslaskentatulokset kuvaajina ja taulukkona.



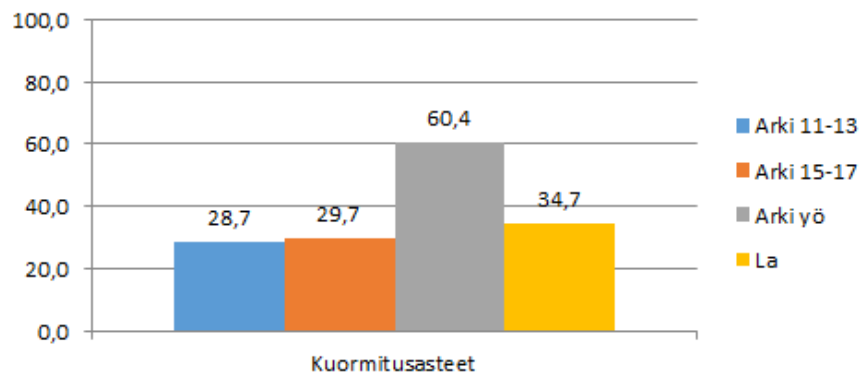
Alue 1: yleinen pysäköinti (Klaavonkallio)



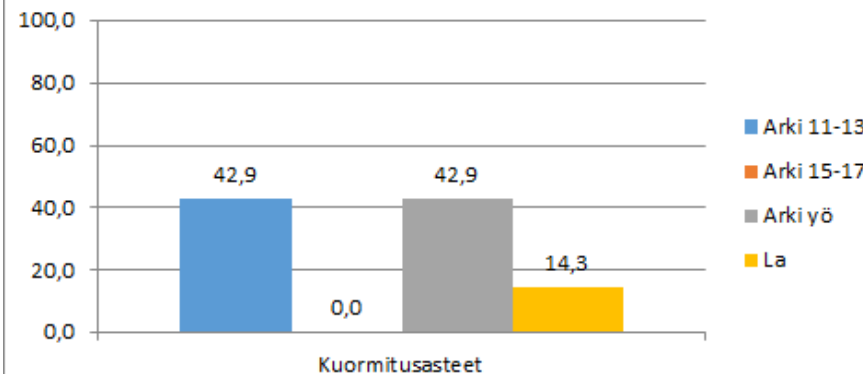
Alue 3: kadunvarsipysäköinti (Klaavonkallio)



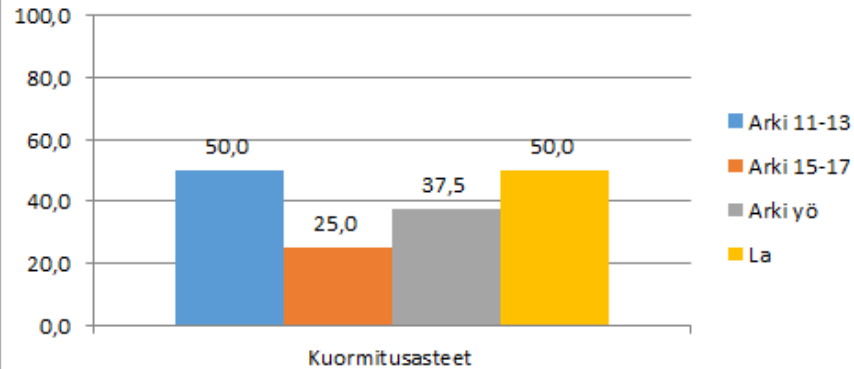
Alue 2: asukaspysäköinti (Klaavonkallio)



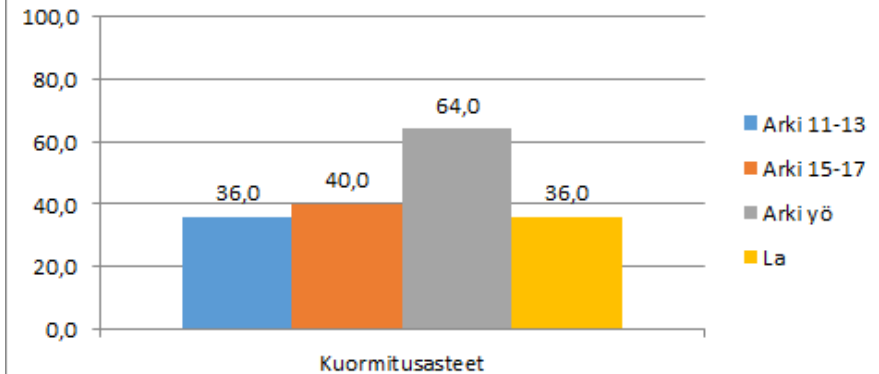
Alue 4: kadunvarsipysäköinti (Klaavonkallio)



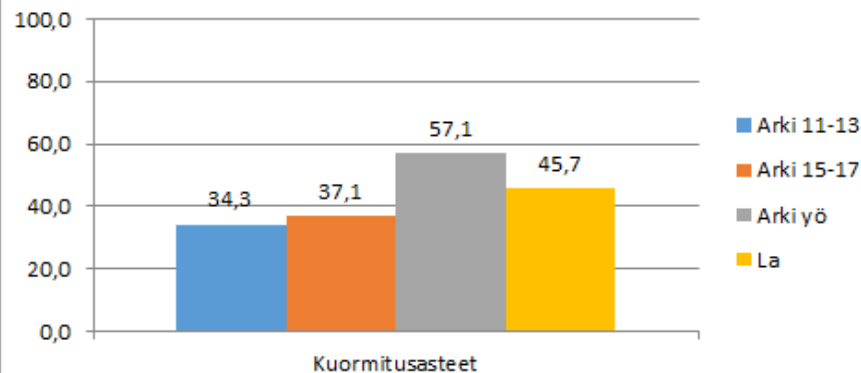
Alue 5: kadunvarsipysäköinti (Klaavonkallio)



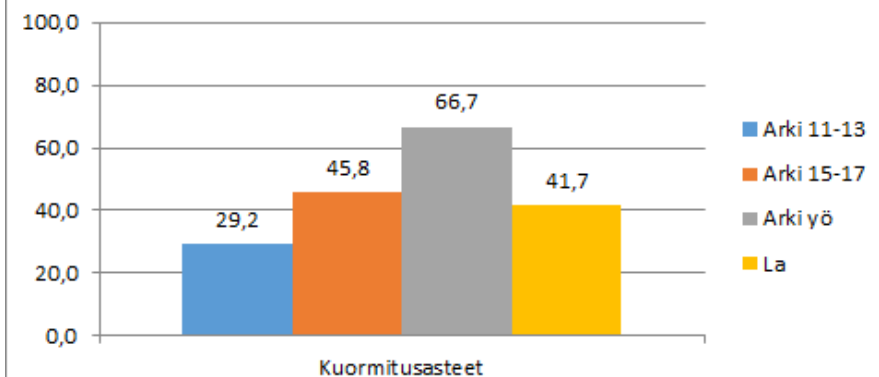
Alue 7: asukaspysäköinti (Klaavonkallio)



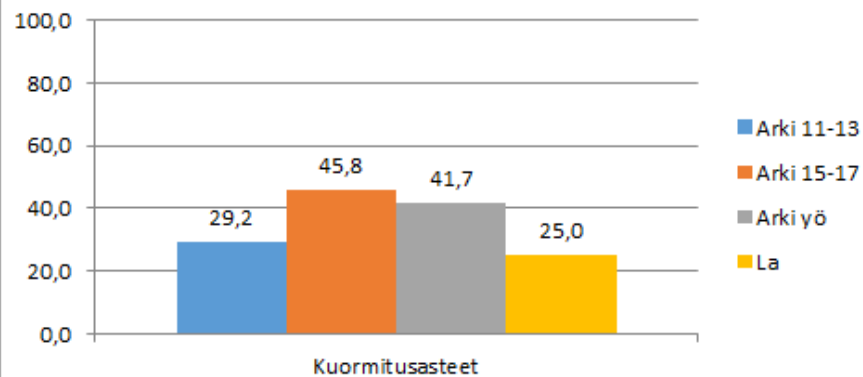
Alue 6: asukaspysäköinti (Klaavonkallio)



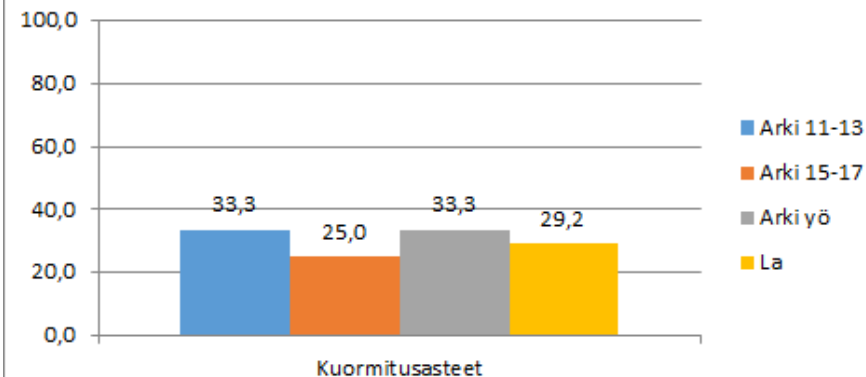
Alue 8: asukaspysäköinti (Klaavonkallio)



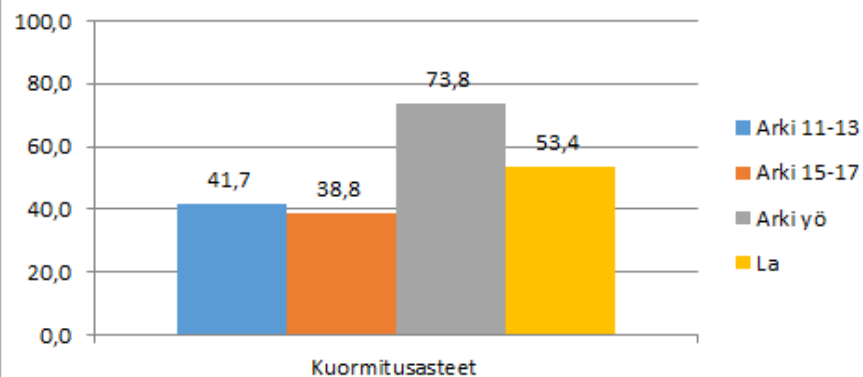
Alue 9: asukaspysäköinti (Klaavonkallio)



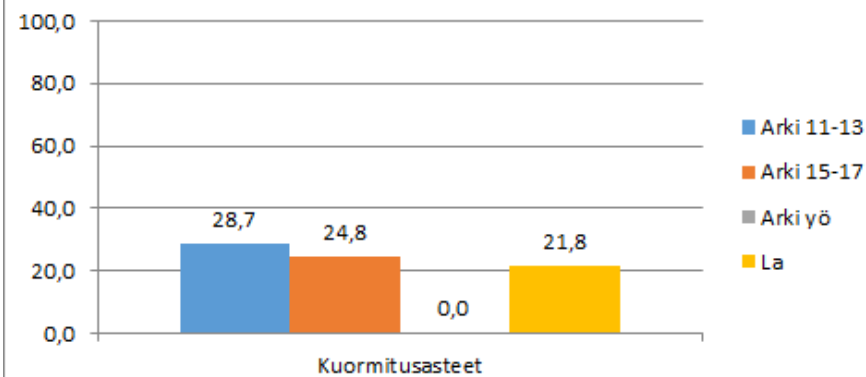
Alue 11: asukaspysäköinti (Klaavonkallio)



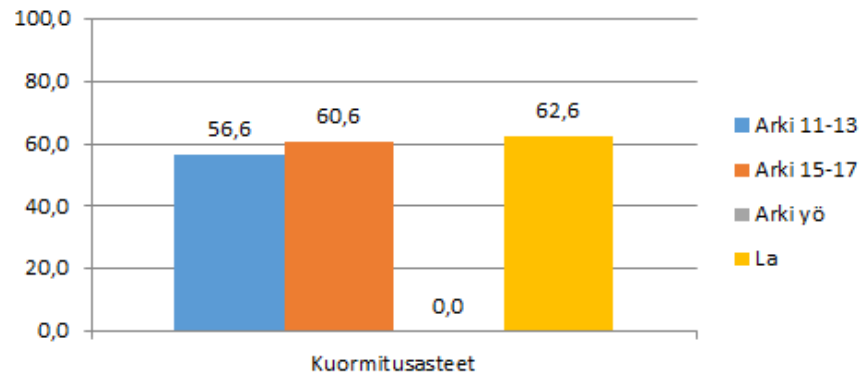
Alue 10: asukaspysäköinti (Klaavonkallio)



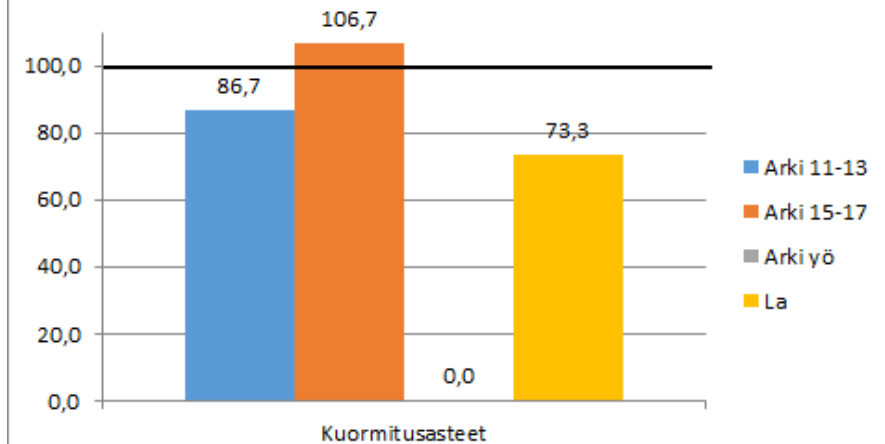
Alue 12: muu pysäköinti (K-Supermarket pysäköintihalli)



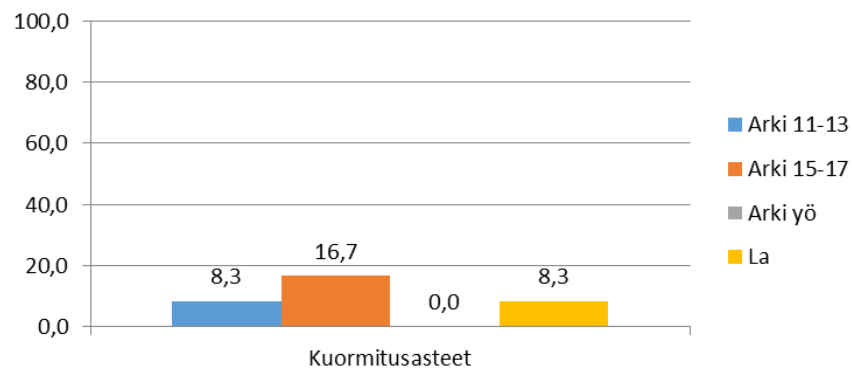
Alue 13: muu pysäköinti (K-Supermarket)



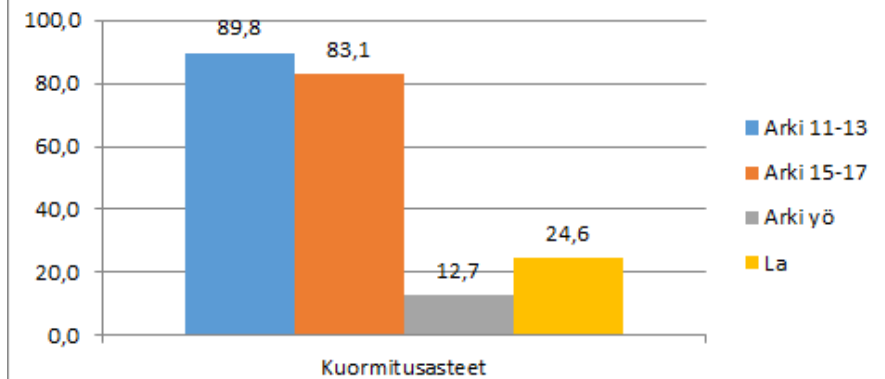
Alue 15: muu pysäköinti (kirjasto)



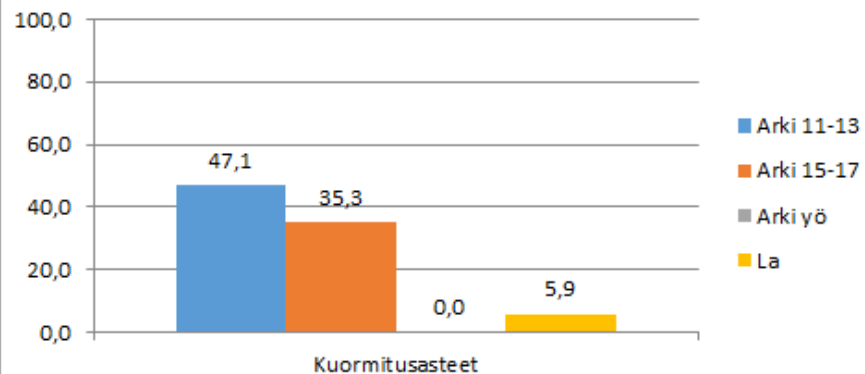
Alue 14: muu pysäköinti (vanha S-Market katutaso)



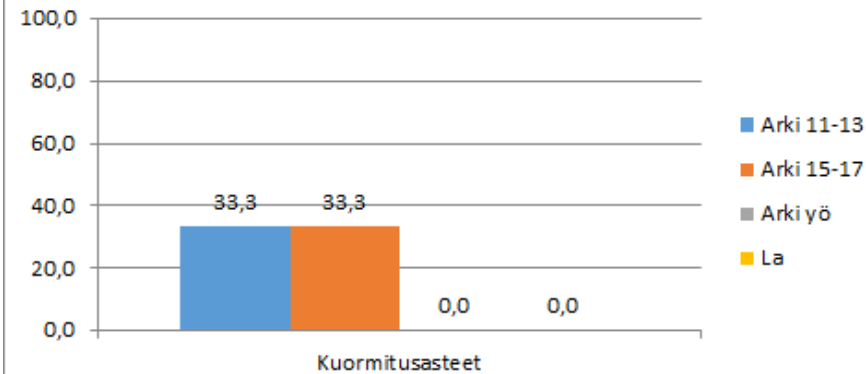
Alue 16: yleinen pysäköinti (vanha liityntäpysäköinti)



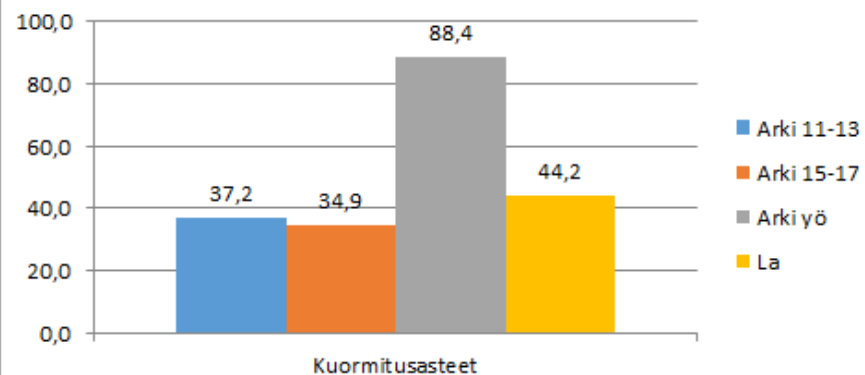
Alue 17: yleinen pysäköinti (Koskenmäenpolku)



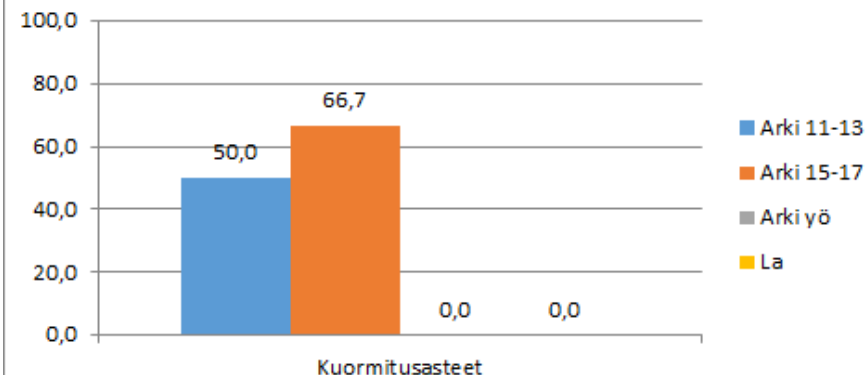
Alue 19: kadunvarsipysäköinti (Hyryläntie)



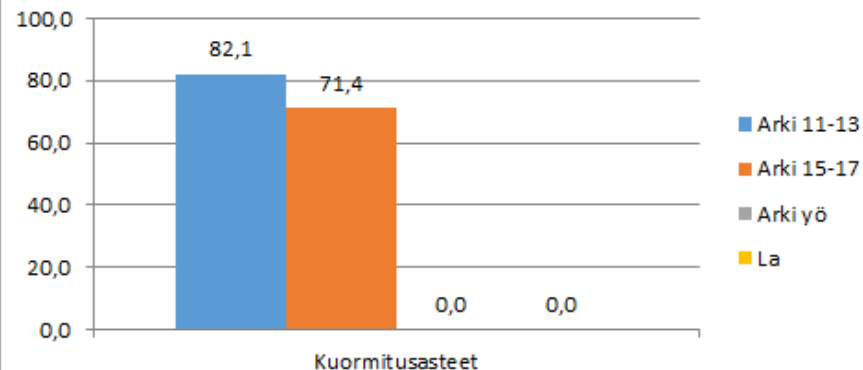
Alue 18: asukaspysäköinti (Koskenmäenpolku)



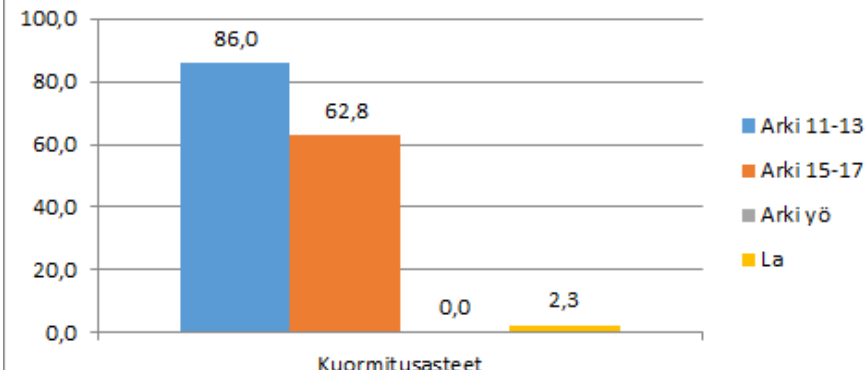
Alue 20: kadunvarsipysäköinti (Koskensillantie)



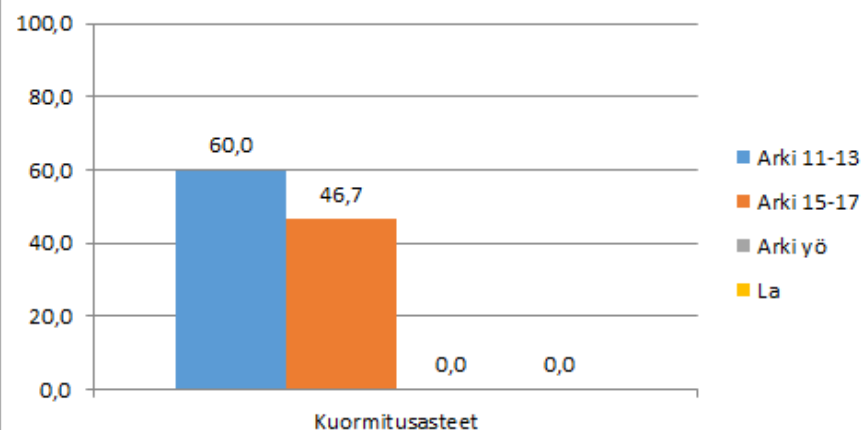
Alue 21: muu pysäköinti (kunnantalon takana)



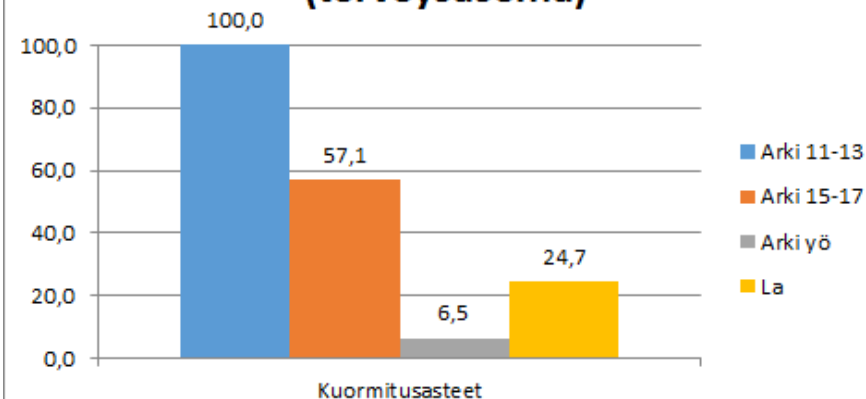
Alue 23: yleinen pysäköinti (Koskensillantie)



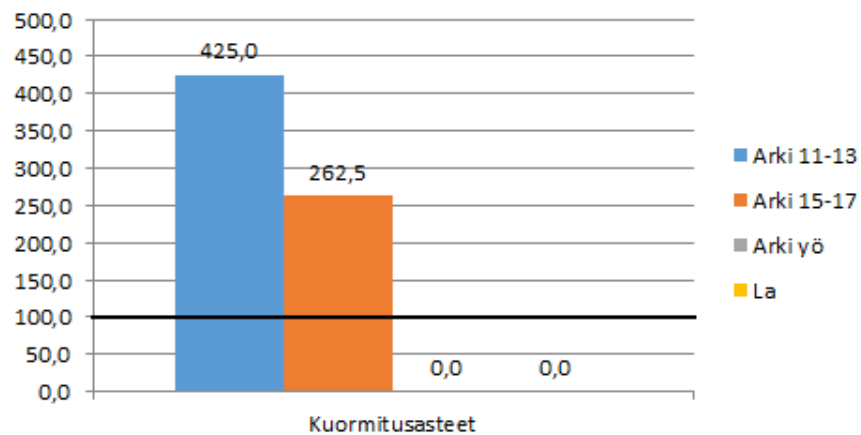
Alue 22: muu pysäköinti (kunnantalo)



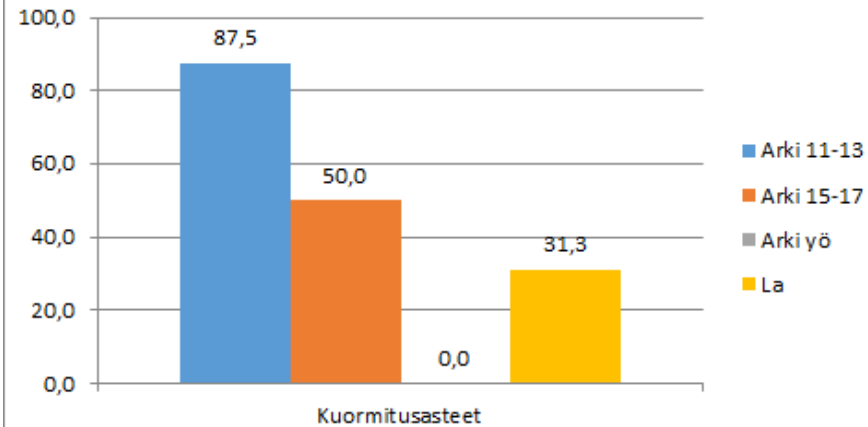
Alue 24: muu pysäköinti (terveysasema)



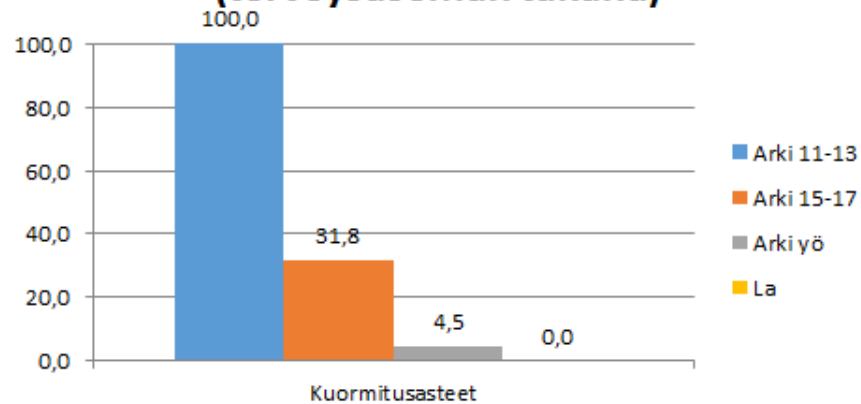
Alue 25: yleinen pysäköinti (tori)



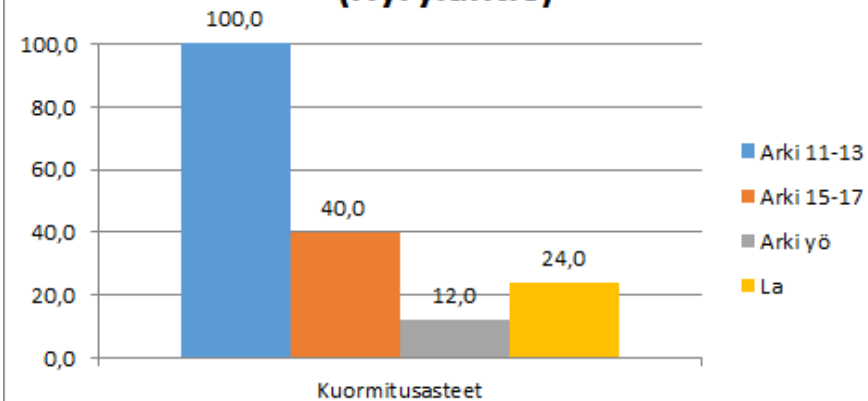
Alue 27: yleinen pysäköinti



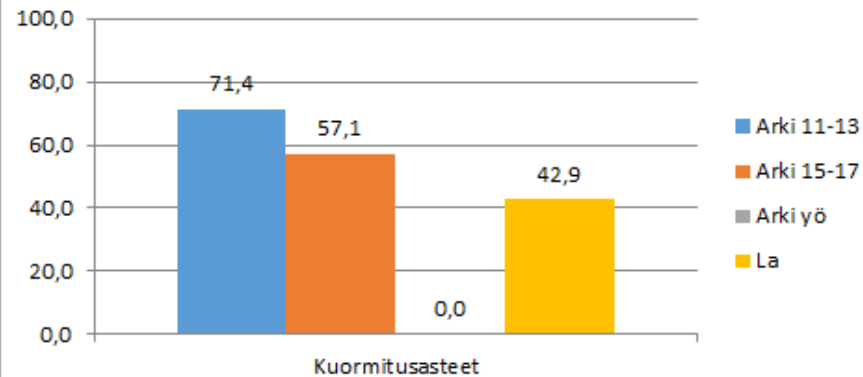
Alue 26: muu pysäköinti (terveysaseman takana)



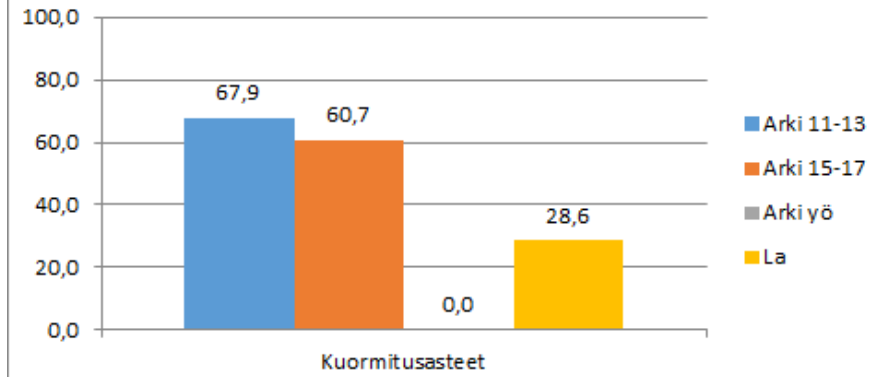
Alue 28: yleinen pysäköinti (Hyryläntie)



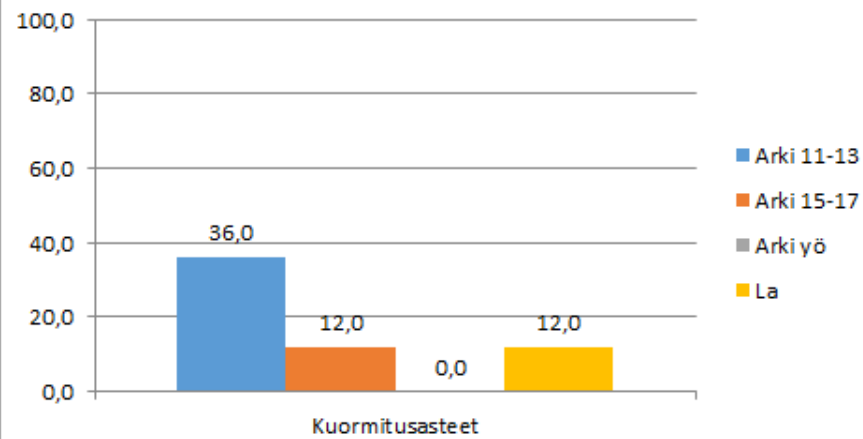
Alue 29: kadunvarsipysäköinti (Kauppatie)



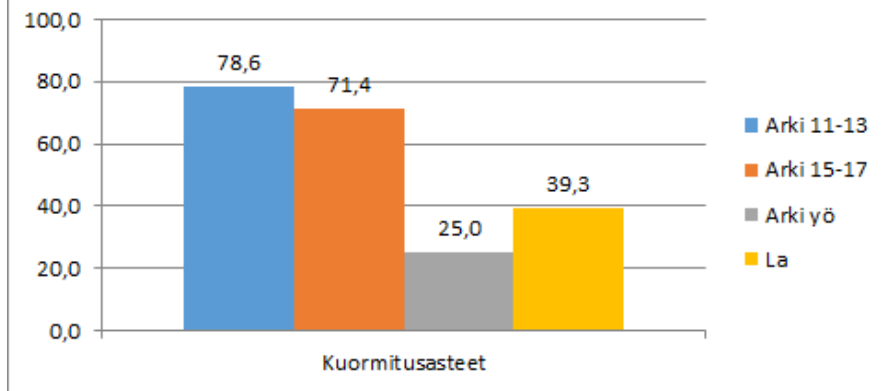
Alue 31: yleinen pysäköinti (Nappulakatu)



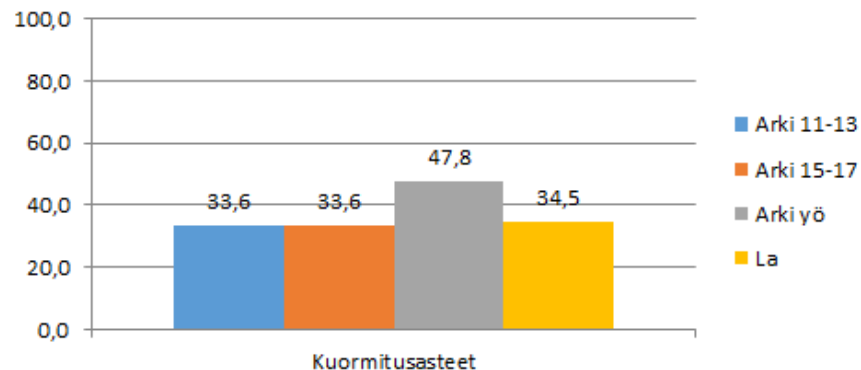
Alue 30: muu pysäköinti (apteekki)



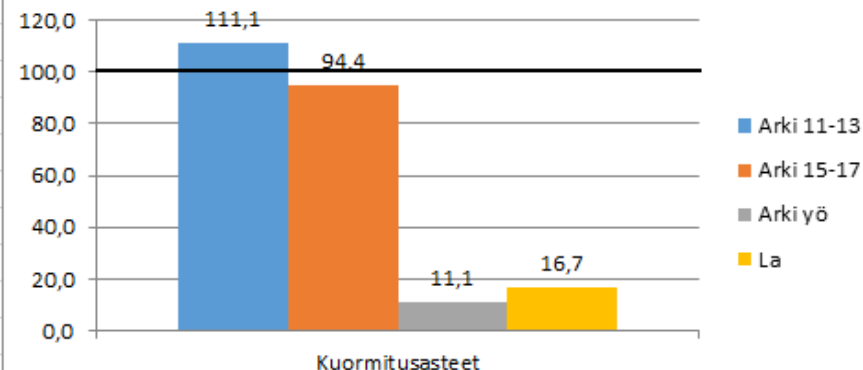
Alue 32: yleinen pysäköinti (Nappulakatu)



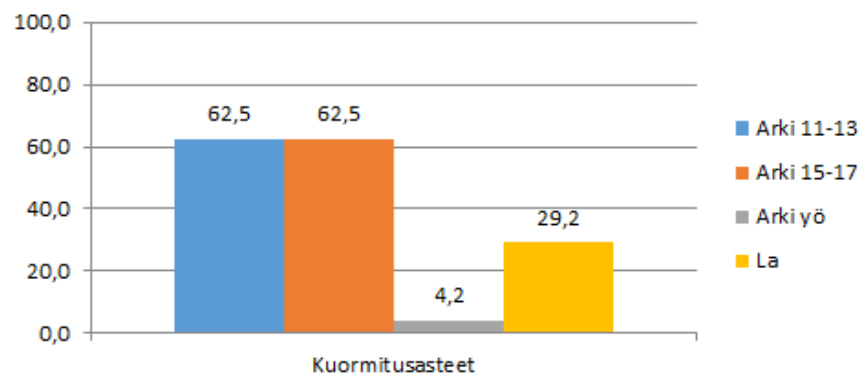
Alue 33: asukaspysäköinti (Nappulakatu)



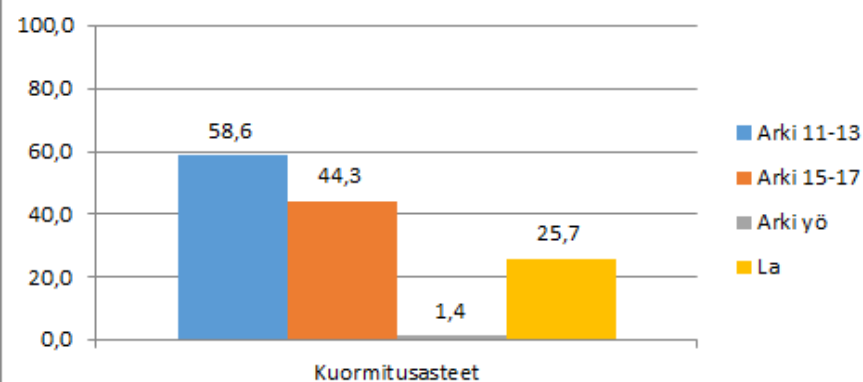
Alue 35: muu pysäköinti (Nordean takana)



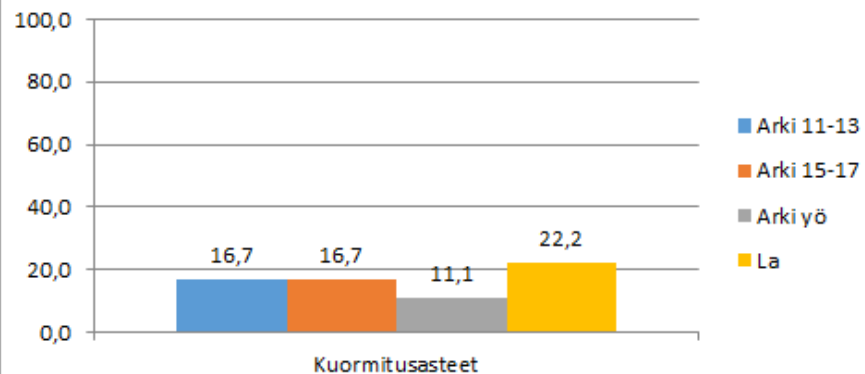
Alue 34: kadunvarsipysäköinti (Hyryläntie)



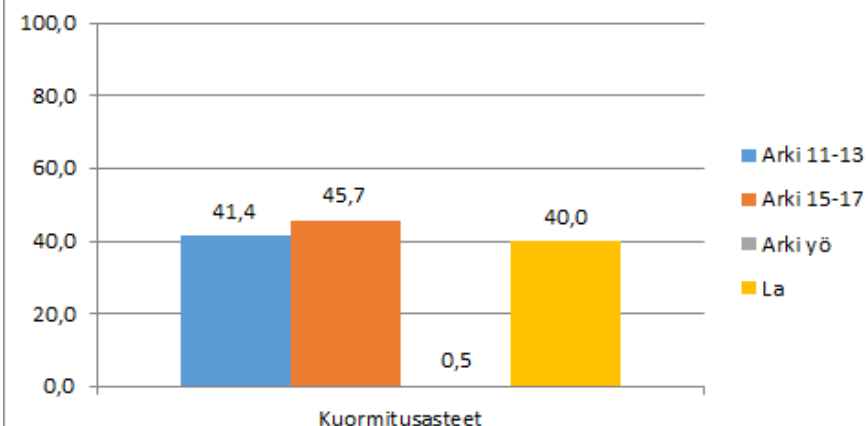
Alue 36: muu pysäköinti (posti & pankki)



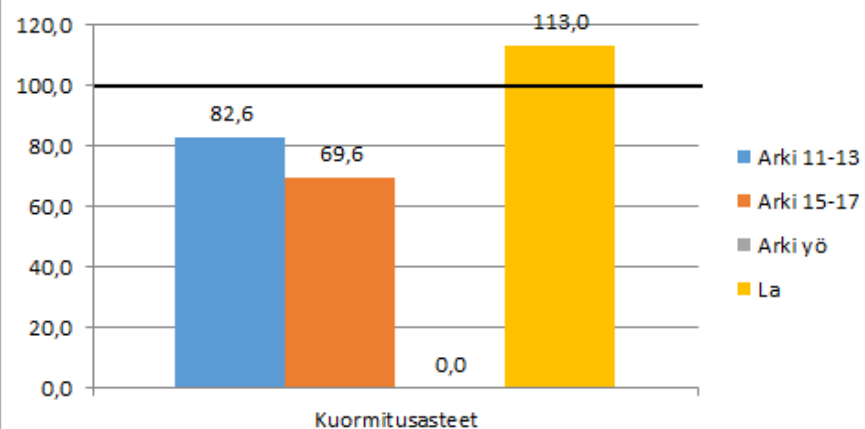
Alue 37: muu pysäköinti (hiekkakenttä)



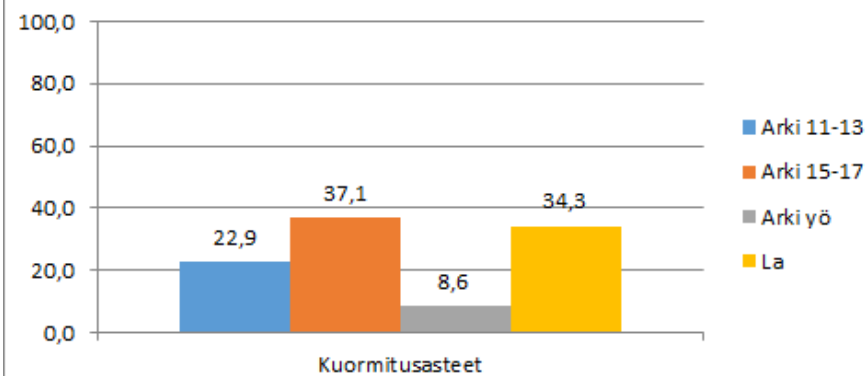
Alue 39: muu pysäköinti (S-Market)



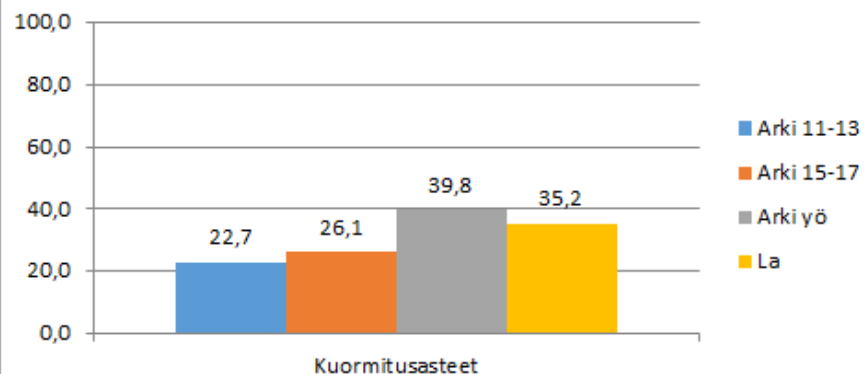
Alue 38: muu pysäköinti (S-Market)



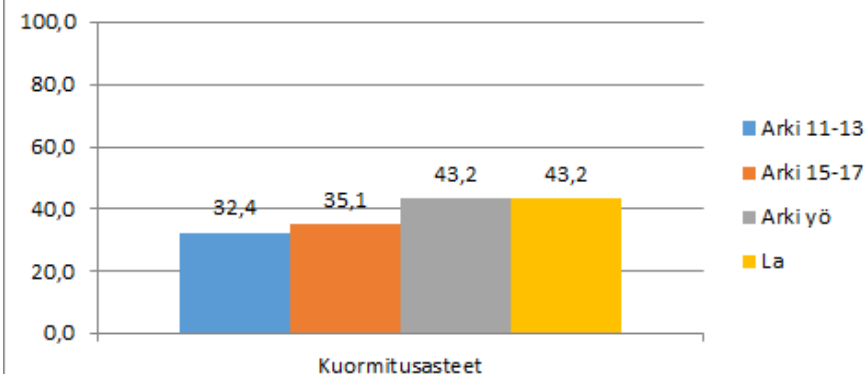
Alue 40: muu pysäköinti (McDonald's)



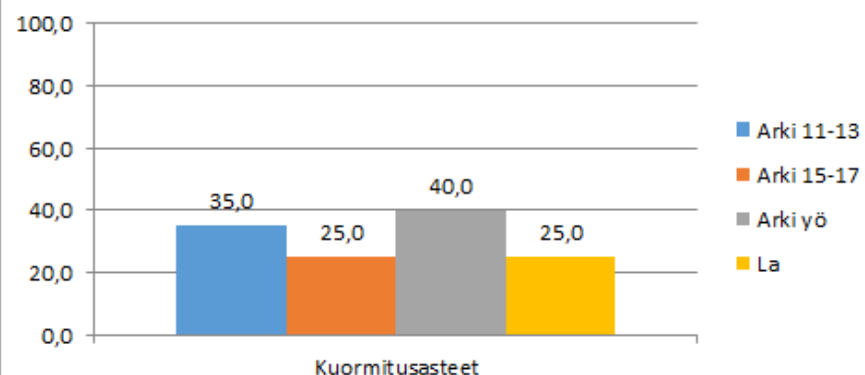
Alue 41: asukaspysäköinti (Kievarintie)



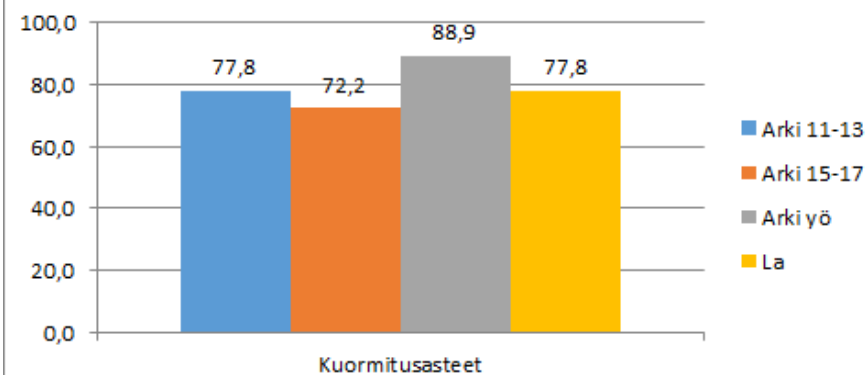
Alue 43: asukaspysäköinti (Kievarintie)



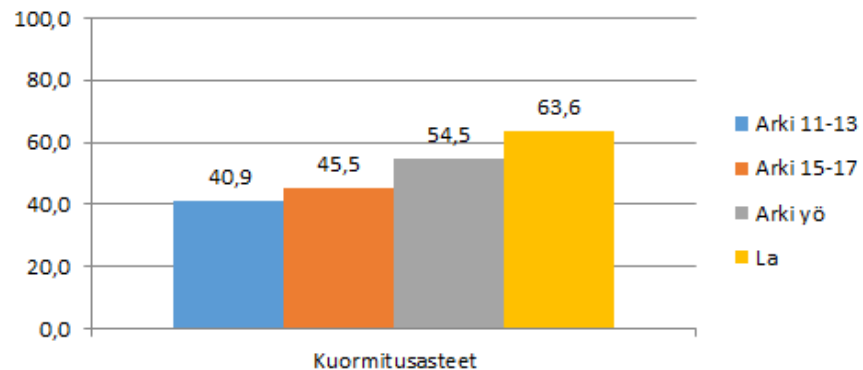
Alue 42: kadunvarsipysäköinti (Kievarintie)



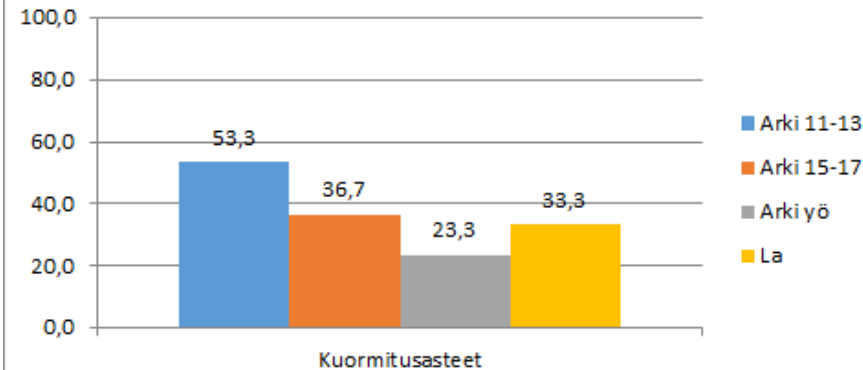
Alue 44: kadunvarsipysäköinti (Kievarinkaari)



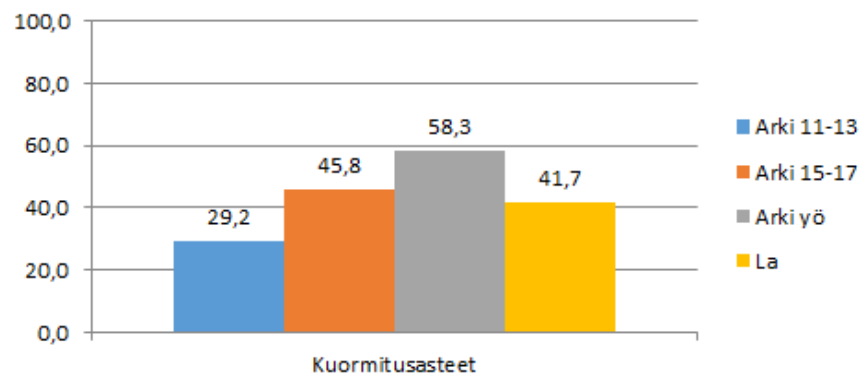
Alue 45: asukaspysäköinti (Kievarinkaari)



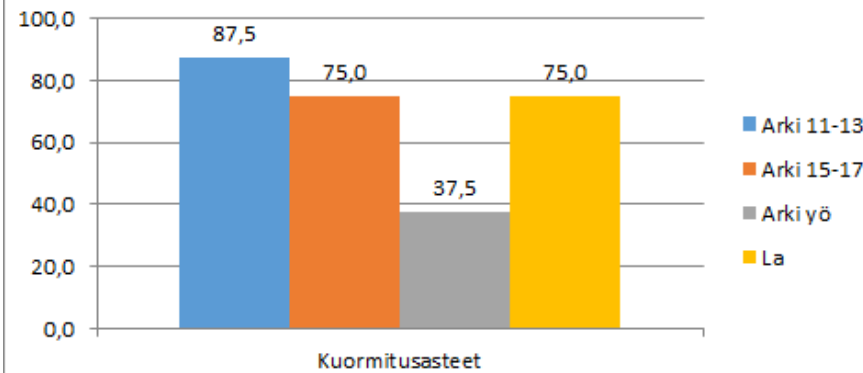
Alue 47: muu pysäköinti (huoltoasema)



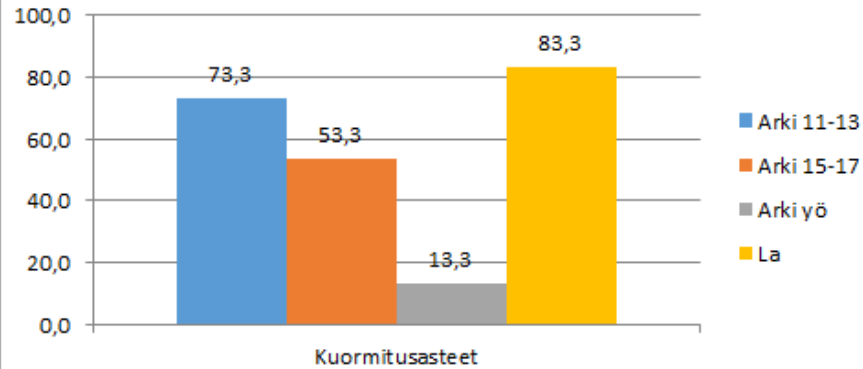
Alue 46: asukaspysäköinti (Kievarinkaari)



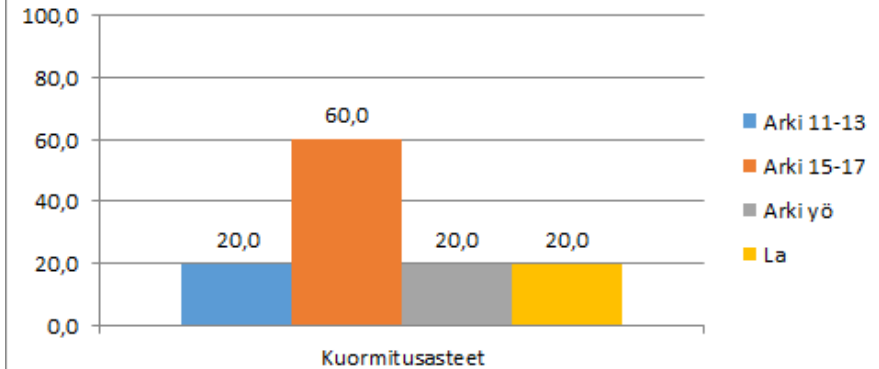
Alue 48: yleinen pysäköinti (Ostosraitti)



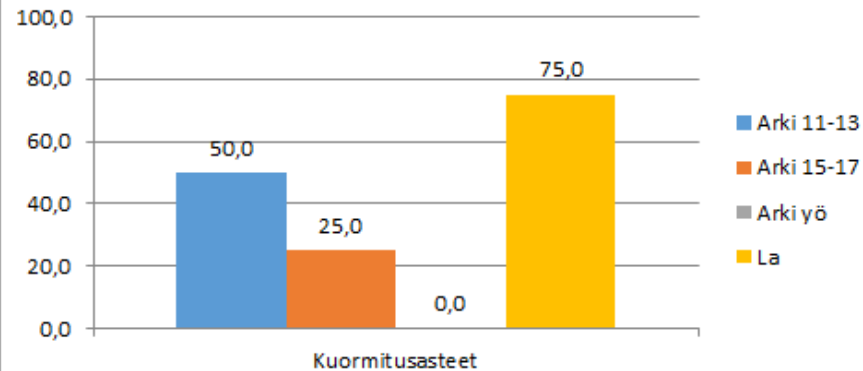
**Alue 49: muu pysäköinti
(Kaupparaitti)**



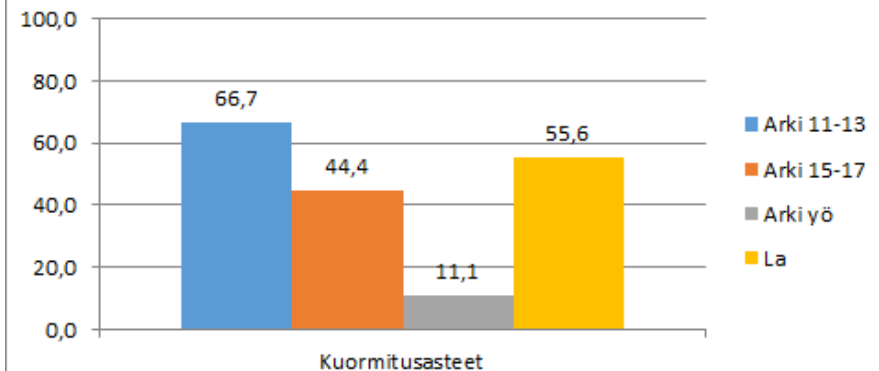
**Alue 51: kadunvarsipysäköinti
(Kauppatie)**



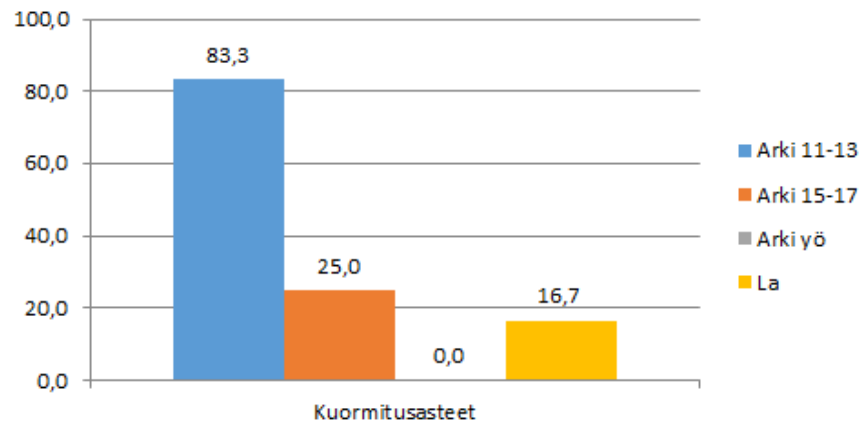
**Alue 50: yleinen pysäköinti
(Kauppatie)**



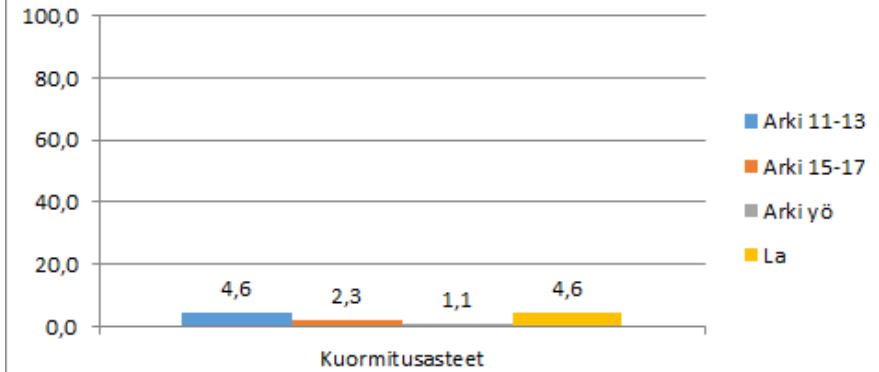
**Alue 52: kadunvarsipysäköinti
(Kauppatie)**



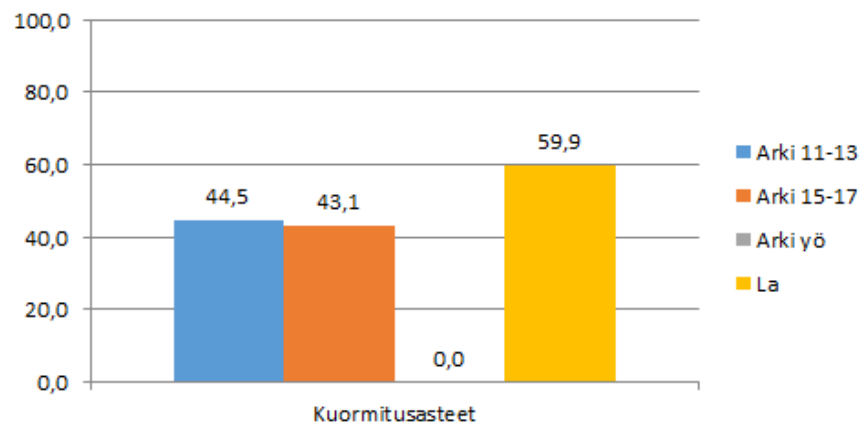
Alue 53: muu pysäköinti (Nordea)



Alue 55: yleinen pysäköinti (Rykmentintien liityntäpysäköinti)



Alue 54: muu pysäköinti (uimahalli)

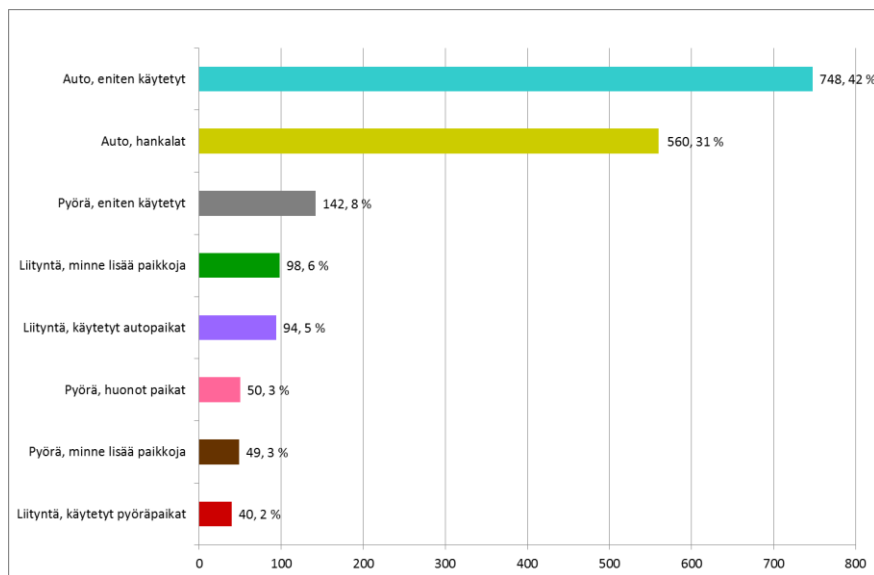


Alue	Paikkamäärä	Kuormitus % arki 11-13	Kuormitus % arki 15-17	Kuormitus % arki yö	Kuormitus % la
1 - Klaavonkallio yleinen	50	18,0	22,0	22,0	16,0
2 - Asukaspys. (Klaavonkallio)	101	28,7	29,7	60,4	34,7
3 - Kadunvarsipys. (Klaavonkallio)	13	7,7	7,7	53,8	23,1
4 - Kadunvarsipys. (Klaavonkallio)	7	42,9	0,0	42,9	14,3
5 - Kadunvarsipys. (Klaavonkallio)	8	50,0	25,0	37,5	50,0
6 - Asukaspys. (Klaavonkallio)	35	34,3	37,1	57,1	45,7
7 - Asukaspys. (Klaavonkallio)	25	36,0	40,0	64,0	36,0
8 - Asukaspys. (Klaavonkallio)	24	29,2	45,8	66,7	41,7
9 - Asukaspys. (Klaavonkallio)	24	29,2	45,8	41,7	25,0
10 - Asukaspys. (Klaavonkallio)	103	41,7	38,8	73,8	53,4
11 - Asukaspys. (Klaavonkallio)	24	33,3	25,0	33,3	29,2
12 - K-Supermarket pysäköintihalli	101	28,7	24,8	0,0	21,8
13 - K-Supermarket	99	56,6	60,6	0,0	62,6
14 - Vanha S-Market	24	8,3	16,7	0,0	8,3
15 - Kirjasto	15	86,7	106,7	0,0	73,3
16 - Vanha liityntäpysäköinti	118	89,8	83,1	12,7	24,6
17 - Yleinen (Koskenmäenpolku)	17	47,1	35,3	0,0	5,9
18 - Asukaspys. (Koskenmäenpolku)	43	37,2	34,9	88,4	44,2
19 - Kadunvarsipys. (Hyryläntie)	9	33,3	33,3	0,0	0,0
20 - Kadunvarsipys. (Koskensillantie)	12	50,0	66,7	0,0	0,0
21 - Muu pys. (Kunnantalon takana)	28	82,1	71,4	0,0	0,0
22 - Muu pys. (Kunnantalo)	30	60,0	46,7	0,0	0,0
23 - Yleinen pys. (Koskensillantie)	43	86,0	62,8	0,0	2,3
24 - Terveysasema	77	100,0	57,1	6,5	24,7
25 - Tori	8	425,0	262,5	0,0	0,0
26 - Muu pys. (Terveysaseman takana)	22	100,0	31,8	4,5	0,0
27 - Yleinen pys.	16	87,5	50,0	0,0	31,3
28 - Yleinen pys. (Hyryläntie)	25	100,0	40,0	12,0	24,0

Alue	Paikkamäärä	Kuormitus % arki 11-13	Kuormitus % arki 15-17	Kuormitus % arki yö	Kuormitus % la
29 - Kadunvarsipys. (Kauppatie)	7	71,4	57,1	0,0	42,9
30 - Apteekki	25	36,0	12,0	0,0	12,0
31 - Yleinen pys. (Nappulakatu)	28	67,9	60,7	0,0	28,6
32 - Yleinen pys. (Nappulakatu)	28	78,6	71,4	25,0	39,3
33 - Asukaspys. (Nappulakatu)	113	33,6	33,6	47,8	34,5
34 - Kadunvarsipys. (Hyryläntie)	24	62,5	62,5	4,2	29,2
35 - Muu pys. (Nordean takana)	18	111,1	94,4	11,1	16,7
36 - Posti & Pankki	70	58,6	44,3	1,4	25,7
37 - S-Market hiekkakenttä	18	16,7	16,7	11,1	22,2
38 - S-Market	23	82,6	69,6	0,0	113,0
39 - S-Market	210	41,4	45,7	0,5	40,0
40 - McDonald's	35	22,9	37,1	8,6	34,3
41 - Asukaspys. (Kievarintie)	88	22,7	26,1	39,8	35,2
42 - Kadunvarsipys. (Kievarintie)	20	35,0	25,0	40,0	25,0
43 - Asukaspys. (Kievarintie)	37	32,4	35,1	43,2	43,2
44 - Kadunvarsipys. (Kievarinkaari)	18	77,8	72,2	88,9	77,8
45 - Asukaspys. (Kievarinkaari)	22	40,9	45,5	54,5	63,6
46 - Asukaspys. (Kievarinkaari)	24	29,2	45,8	58,3	41,7
47 - Huoltoasema	30	53,3	36,7	23,3	33,3
48 - Yleinen pys. (Ostosraitti)	8	87,5	75,0	37,5	75,0
49 - Muu pys. (Kaupparaitti)	30	73,3	53,3	13,3	83,3
50 - Yleinen pys. (Kauppatie)	8	50,0	25,0	0,0	75,0
51 - Kadunvarsipys. (Kauppatie)	5	20,0	60,0	20,0	20,0
52 - Kadunvarsipys. (Kauppatie)	9	66,7	44,4	11,1	55,6
53 - Nordea & autokoulu	12	83,3	25,0	0,0	16,7
54 - Uimahalli	137	44,5	43,1	0,0	59,9
55 - Rykmentinpuisto liityntäpys.	87	4,6	2,3	1,1	4,6

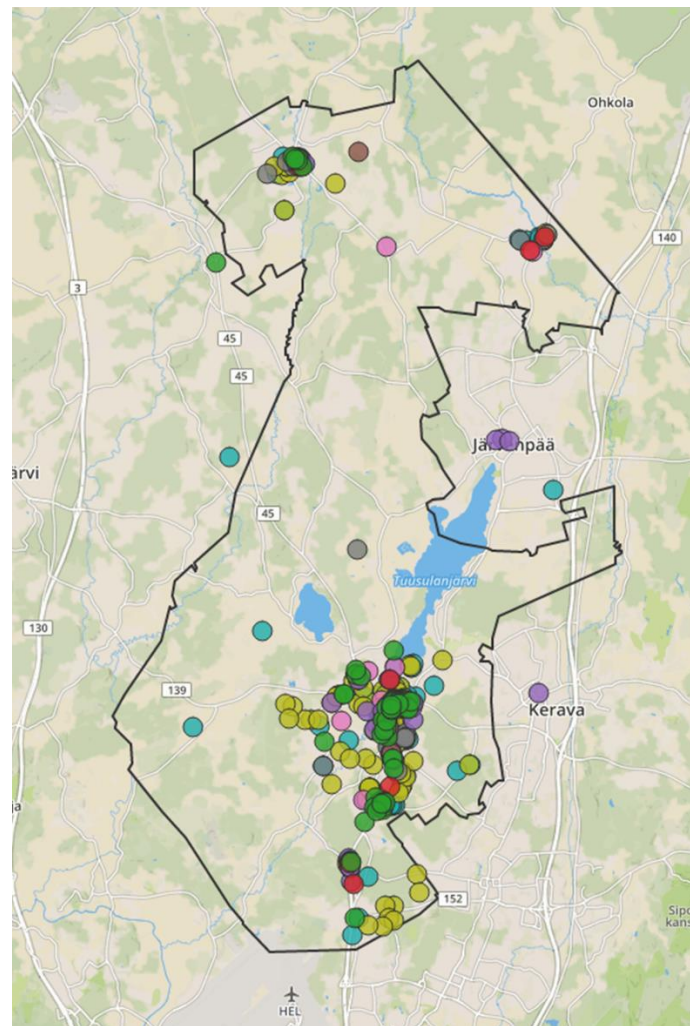
LIITE 3. Pysäköintikysely 12.10.–2.11.2016

Osana Tuusulan pysäköintipolitiikan laadintaa toteutettiin karttakysely, jonka tarkoituksena oli selvittää Tuusulan kunnan asukkaiden ja Tuusulassa asioivien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista. Kyselyyn oli mahdollista vastata 12.10.–2.11.2016 välisenä aikana. Linkki pysäköintikyselyyn oli sijoitettu Tuusulan kunnan internetsivuille sekä sosiaaliseen mediaan. Pysäköintikyselyyn vastasi kaikkiaan 451 vastaajaa, jotka tekivät kyselyyn yhteensä 1781 karttamerkintää. Vastanneiden lisäksi kysely sivusto ladattiin 1330 kertaa ilman, että kyselyyn vastattiin. Kysely oli jaettu kolmeen teemaan autojen pysäköinti, pyörien pysäköinti ja liityntäpysäköinti. Alla olevassa kuvassa on esitetty karttamerkintöjen jakautuminen kysymyksittäin. Eniten karttamerkintöjä tehtiin ensimmäiseen kysymykseen, eli vastaajat merkitsivät kartalle eniten käyttämiään autojen pysäköintipaikkoja (pois lukien kotipysäköinti).



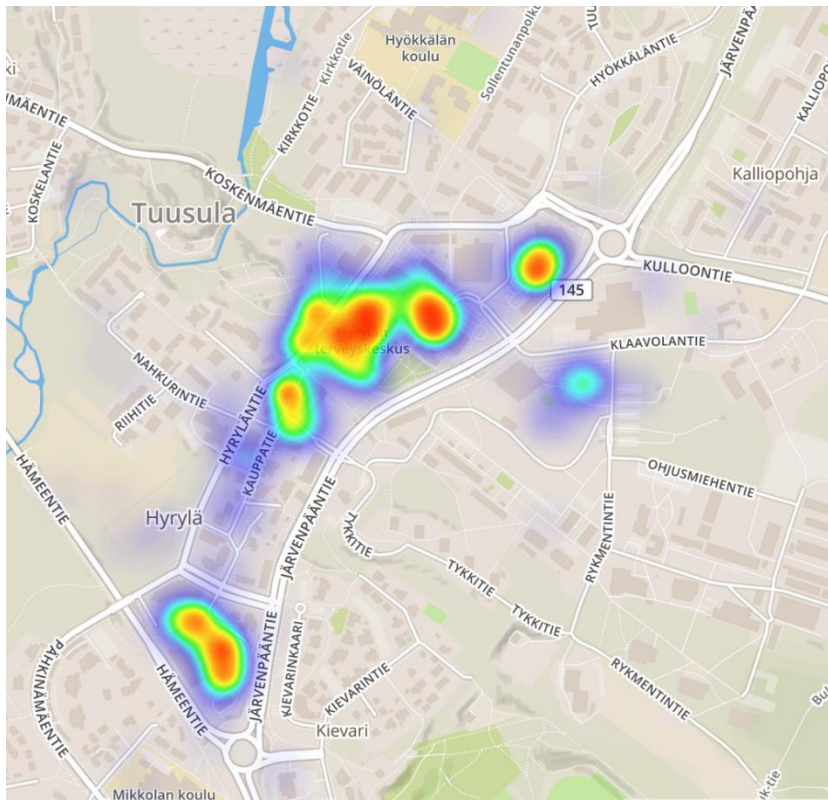
Karttamerkintöjen jakautuminen kysymyksittäin.

Alla olevassa kuvassa on esitetty kaikki karttamerkinnät. Pääosa karttamerkinnöistä on tehty Hyrylän alueelle ja toinen selkeä keskittymä on Jokelassa. Lisäksi merkintöjä on tehty jonkin verran Kellokoskelle ja Riihikallioon sekä yksittäisiä merkintöjä myös muualle.

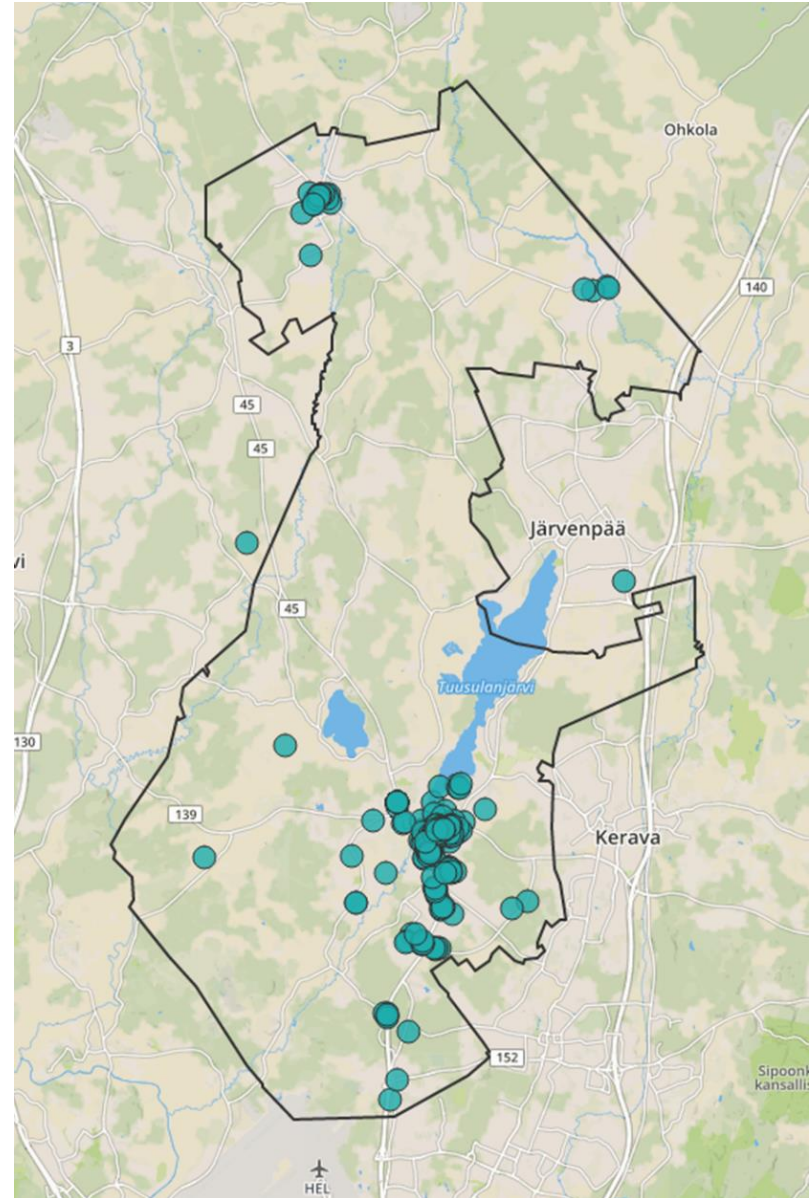


Kaikki karttamerkinnät.

Sivun karttakuvissa on esitetty karttamerkinntät eniten käytettyjen autojen pysäköintipaikkojen osalta sekä koko Tuusulan alueella että Hyrylässä. Eniten käytettyjen autopaikkojen karttamerkinntöjä tehtiin kaikkiaan 748 kappaletta. Kun vastaajilta kysyttiin, miksi he käyttivät juuri näitä paikkoja, tyyppinen vastaus liittyi asiointiin joko kaupallisissa tai kunnallisissa palveluissa (merkitty syyksi yli 500 vastauksessa). Muita vastauksia olivat mm. työ, liityntäpysäköinti ja harrastukset. Yksittäisessä vastauksessa oli mainittu myös syyksi mm. ”aina tilaa”. Hyrylässä eniten käytetyiksi paikoiksi on merkitty selkeästi linja-autoaseman viereinen, terveyskeskuksen edustan, uimahallin sekä K- että S-Markettien pysäköintialueet.

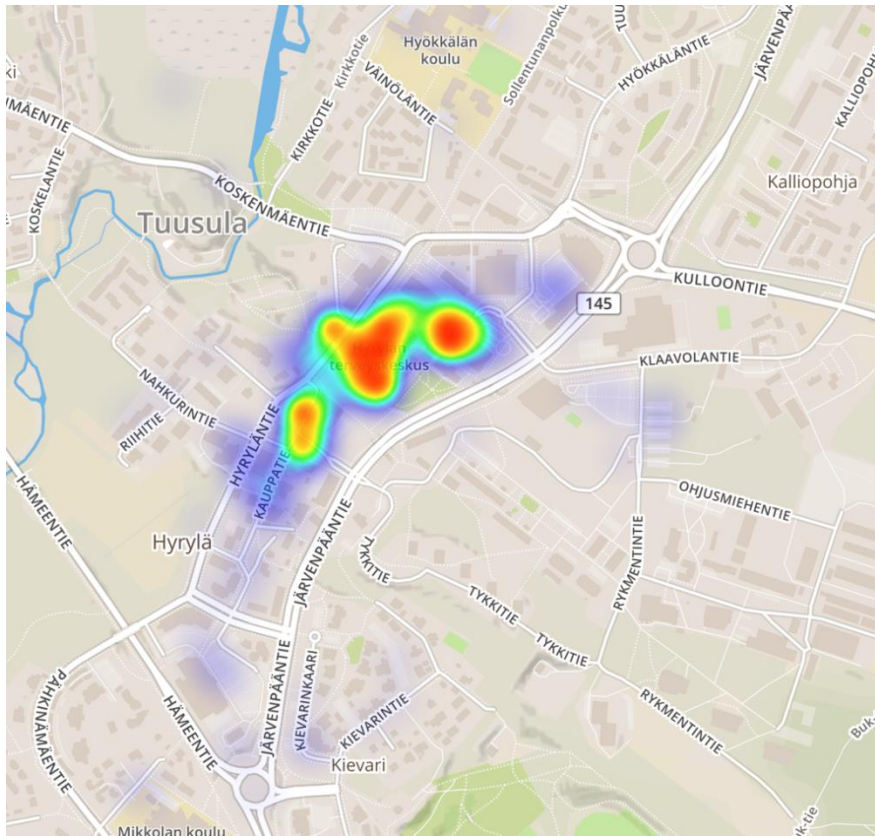


Eniten käytetyt autojen pysäköintipaikat -karttamerkinntät Hyrylässä.

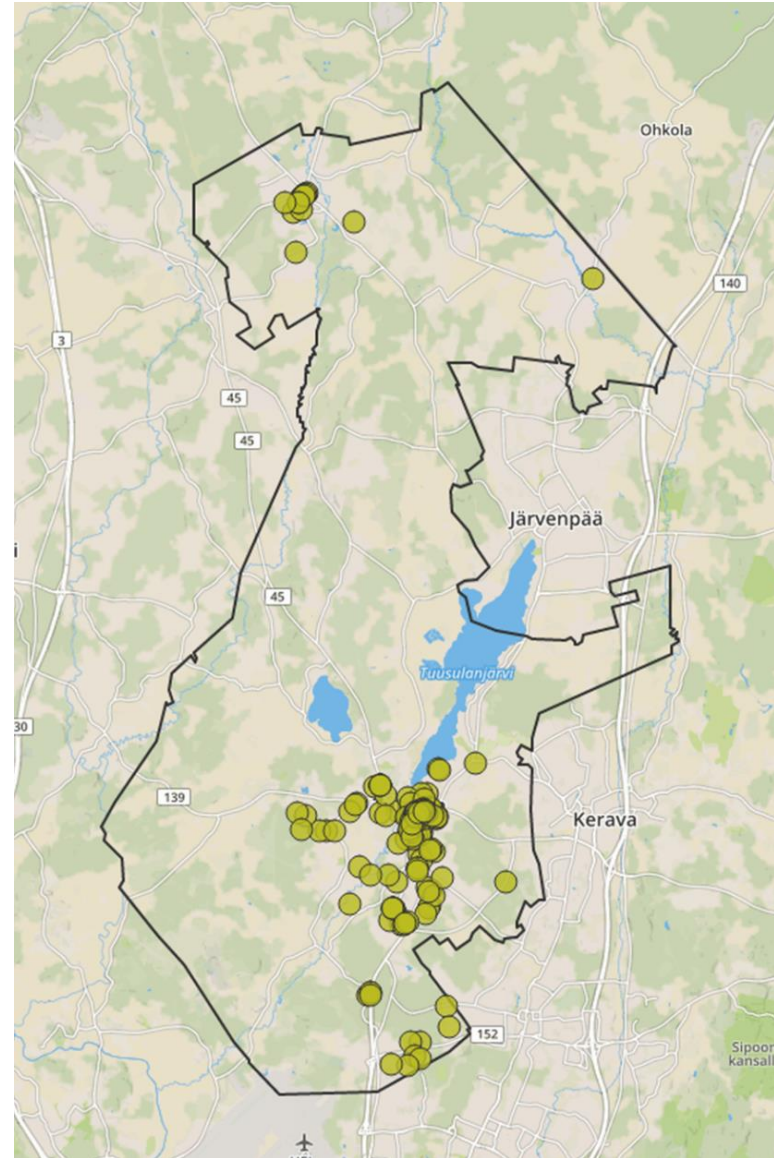


Eniten käytetyt autojen pysäköintipaikat -karttamerkinntät.

Sivun karttakuvissa on esitetty karttamerkinntä hankalien pysäköintipaikkojen osalta sekä koko Tuusulassa että Hyrylässä. Hankalien autopaikkojen karttamerkintöjä tehtiin kaikkiaan 560 kappaletta. Selkeästi useimmiten syyksi vastattiin se, että paikat ovat täynnä tai niitä on liian vähän. Vastauksissa oli mainittu myös pysäköintipaikkojen ahtaus, väärin-pysäköidyt autot, pysäköintialueiden laatu ja turvattomuus. Hyrylässä hankaliksi paikoiksi oli merkitty etenkin linja-autoaseman viereiset ja terveyskeskuksen edustan pysäköintipaikat.



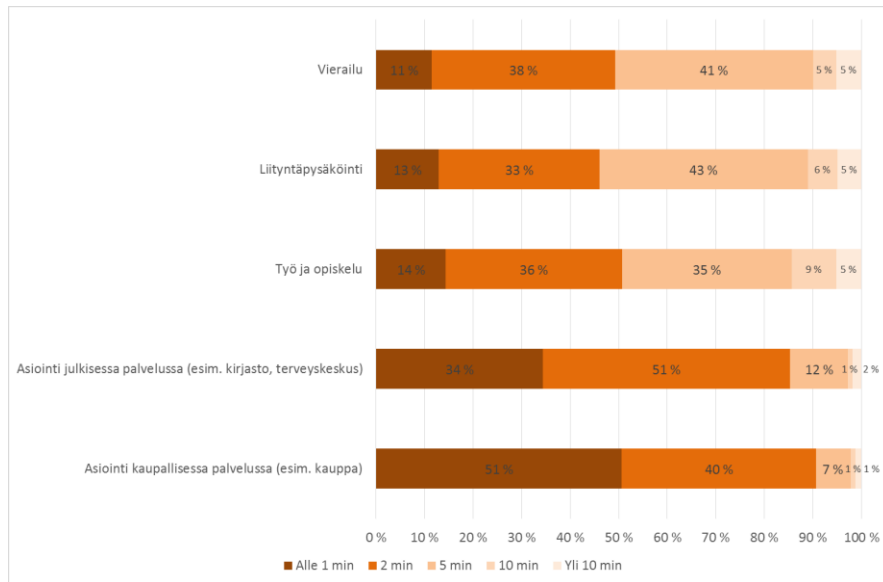
Hankalat autojen pysäköintipaikat -karttamerkinntä Hyrylässä.



Hankalat autojen pysäköintipaikat -karttamerkinntä.

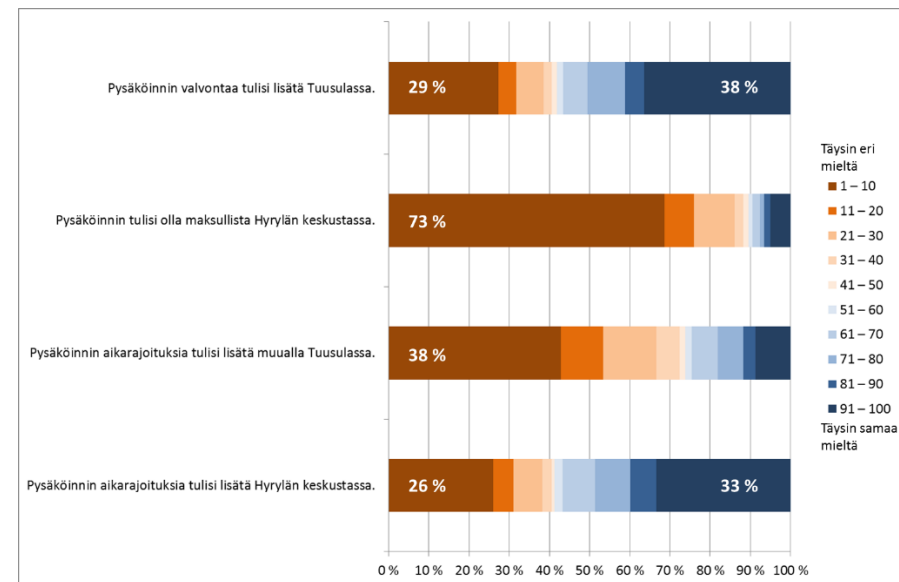
Alla olevassa kuvassa on esitetty vastausten jakautuminen hyväksyttävän kävelymatkan osalta. 91 % vastaajista piti enintään kahden minuutin kävelymatkaa hyväksyttävänä kaupallisiin asiointikohteisiin ja 85 % vastaajista piti vastaavaa matkaa hyväksyttävänä julkisiin asiointikohteisiin. Työn ja opiskelun, liityntäpysäköinnin ja vierailun osalta sama osuus vastaajista piti enintään viiden minuutin kävelymatkaa hyväksyttävänä.

HUOM: Pysäköintikyselyn vastaukset pysäköinnin keston osalta olivat vioituneet kyselyohjelmiston teknisen vian vuoksi, eivätkä vastaukset siten ko. kysymyksen osalta ole käytettävissä. Myös kävelymatkan osalta vain osa vastauksista on käytettävissä samasta syystä.



Vastaukset hyväksyttävän kävelymatkan osalta.

Autojen pysäköinnin osalta kyselyssä esitettiin neljä väittämää aikarajoitukseen, maksullisuuteen ja valvontaan liittyen. Alla olevassa kuvassa on esitetty vastaukset väittämiin. Vastaajat olivat selkeästi enemmän samaa mieltä sekä pysäköinnin aikarajoitusten lisäämisestä Hyrylässä (33 % vastaajista täysin samaa mieltä) että pysäköinnin valvonnan lisäämisestä Tuusulassa (38 % vastaajista täysin samaa mieltä). Sen sijaan pysäköinnin maksullisuudesta oltiin selvästi erimieltä (73 % vastaajista täysin eri mieltä). Myös pysäköinnin aikarajoitusten lisäämisestä muualla Tuusulassa oltiin selkeästi enemmän eri mieltä (38 % vastaajista täysin eri mieltä).



Vastaukset väittämiin.

Vastaajia pyydettiin myös valitsemaan ehdotetuista pysäköinnin kehittämistoimenpiteistä mielestään kolme tärkeintä. Viereisessä kuvassa on esitetty vastaajien mielestä tärkeimmät pysäköinnin kehittämistoimenpiteet. Kaksi useiten valittua kehittämistoimenpidettä olivat lyhytaikaisen pysäköinnin suosiminen Hyrylän, Jokelan ja Kellokosken keskuksissa palveluiden läheisyydessä sekä pysäköintipaikkamäärän lisääminen keskustoissa. Seuraavaksi useiten valittuja toimenpiteitä olivat pysäköinnin valvonnan tehostaminen, liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen sekä pysäköintipaikkojen kunnossapidon ja talvihoidon parantaminen. Sen sijaan seuraavia toimenpiteitä ei nähty niin tärkeinä: pysäköintipaikkojen vähentäminen keskustoissa ja tilan osoittaminen muille toimintoille, sähköautojen yleisten latauspisteiden rakentaminen ja yhteiskäyttöautopaikkojen toteuttaminen sekä pysäköinnin muuttaminen maksulliseksi. Muissa vastauksissa nousi esille mm. pysäköintipaikkojen lisääminen tiettyyn kohteeseen, pysäköinnin valvonnan tehostaminen, nykyisen pysäköintikapasiteetin tehokkaampi hyödyntäminen, rakenteellisen pysäköinnin toteuttaminen, työntekijöiden pysäköintipaikkojen, erityisajoneuvo-

jen (raskas kalusto, moottoripyörät, kotihoidon autot) pysäköinti, kunnossapito, vieraspysäköinti asuinalueilla, liityntäpysäköinnin kehittäminen, joukkoliikenteen parantaminen.



Vastaajien mielestä tärkeimmät pysäköinnin kehittämistoimenpiteet.

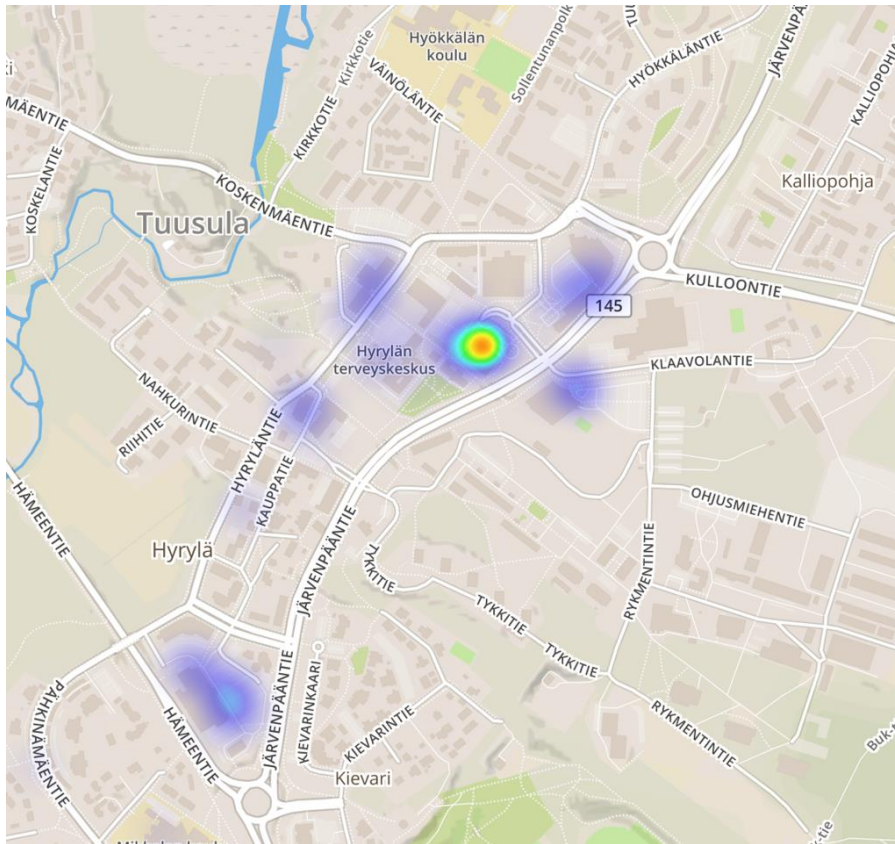
Autojen pysäköinnin kehittämiseen liittyen vastaajien oli mahdollista jättää myös vapaasti. Alla olevassa taulukossa on esitetty, mitä teemoja vastauksissa nousi esille.

Teemat	Mainintojen määrä vastauksissa
1) Rakenteellinen pysäköinti	11
2) Aikarajoitukset	8
3) Valvonta	17
4) Maksullisuus	6
5) Joukkoliikenteen kehittäminen	6
6) Laadun parantaminen	13
7) Liityntäpysäköinti keskustassa	13
8) Työpaikkapysäköinti keskustassa	15
9) Asiointipysäköinti	4
10) Raskas liikenne	3
11) Pysäköinnin lisääminen	9
12) Asuinalueiden pysäköinti	4
13) Kadunvarsipysäköinti	6
14) Vanha S-Market pys.halli	10
15) Muut	19

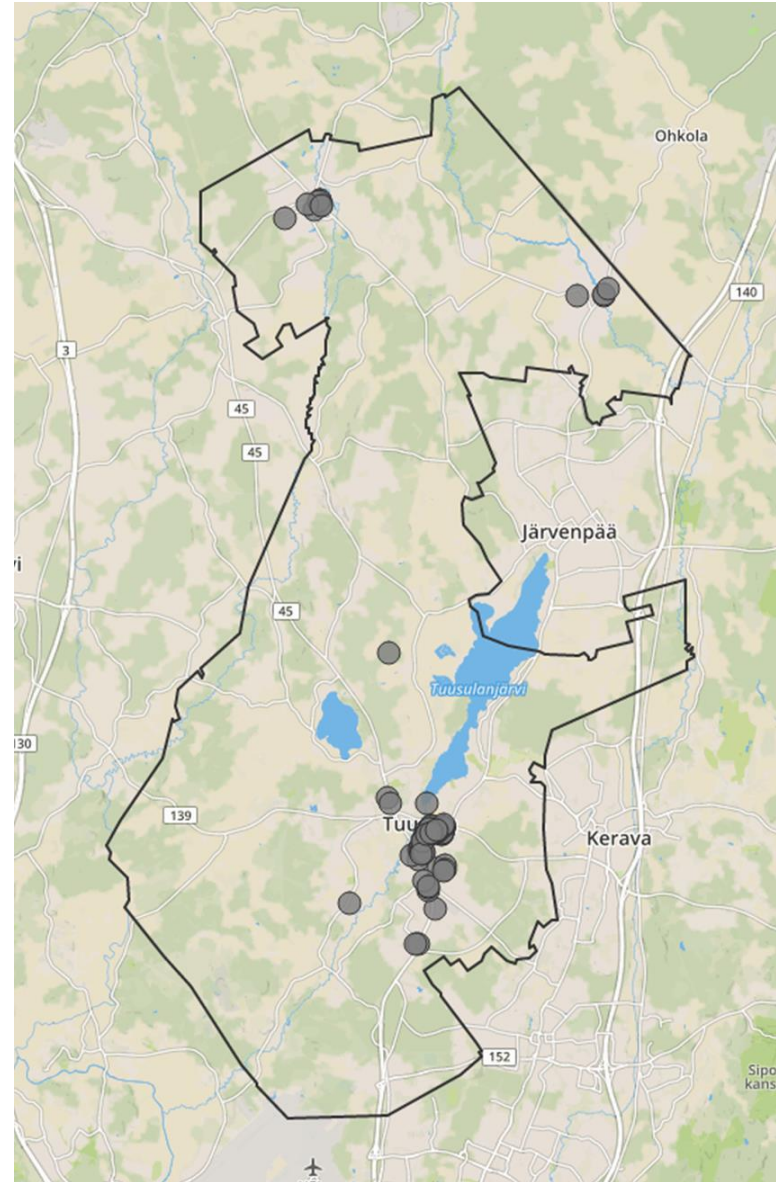
Valvontateema toistui vastauksissa useimmiten (17 kertaa). Vastaukset jakautuivat sekä puolesta (noin 82 %) että vastaan (noin 18 %). Vastauksissa toistui usein myös työpaikkojen pysäköinti, liityntäpysäköinti, pysäköinnin laatutaso, rakenteellinen pysäköinti ja vanhan S-Marketin pysäköintihallin hyödyntäminen. Työpaikkojen pysäköintiä koskevissa vastauksissa toivot-

tiin sekä lisää pitkäkestoista pysäköintiä että toisaalta nykyisin työntekijöiden käyttämät paikat haluttiin asiakkaiden käyttöön. Liityntäpysäköinnin vastaukset jakautuivat vastaavasti niihin, joissa liityntäpysäköinti haluttiin pois keskeisimmiltä paikoilta, ja niihin, joissa liityntäpysäköintiä toivottiin nimenomaan linja-autoaseman välittömään läheisyyteen. Laadun osalta toivottiin sekä tilavampia ruutuja että päällysteiden parantamista.

Sivun kuvissa on esitetty karttamerkinntä eniten käytettyjen pyöräpysäköintipaikkojen osalta sekä koko Tuusulan alueella että Hyrylässä. Eniten käytettyjen pyöräpaikkojen merkintöjä tehtiin 142 kappaletta. Kun vastaajilta kysyttiin, miksi he käyttivät juuri näitä paikkoja, tyypillinen vastaus liittyi asiointiin, työhön ja liityntäpysäköintiin. Hyrylässä eniten käytettyjen pyöräpaikkojen merkinnät keskittyivät selvästi linja-autoasemalle. Lisäksi merkintöjä oli tehty kunnantalon, uimahallin sekä K- ja S-markettien että apteekin edustalle.

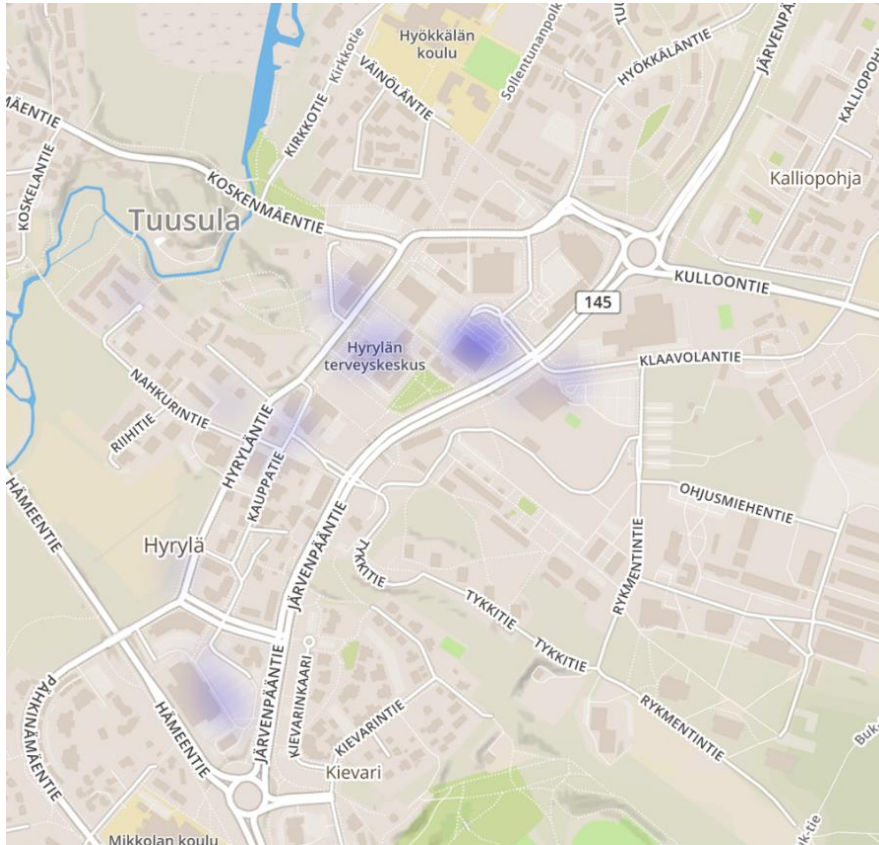


Eniten käytetyt pyöräpaikat Hyrylässä.

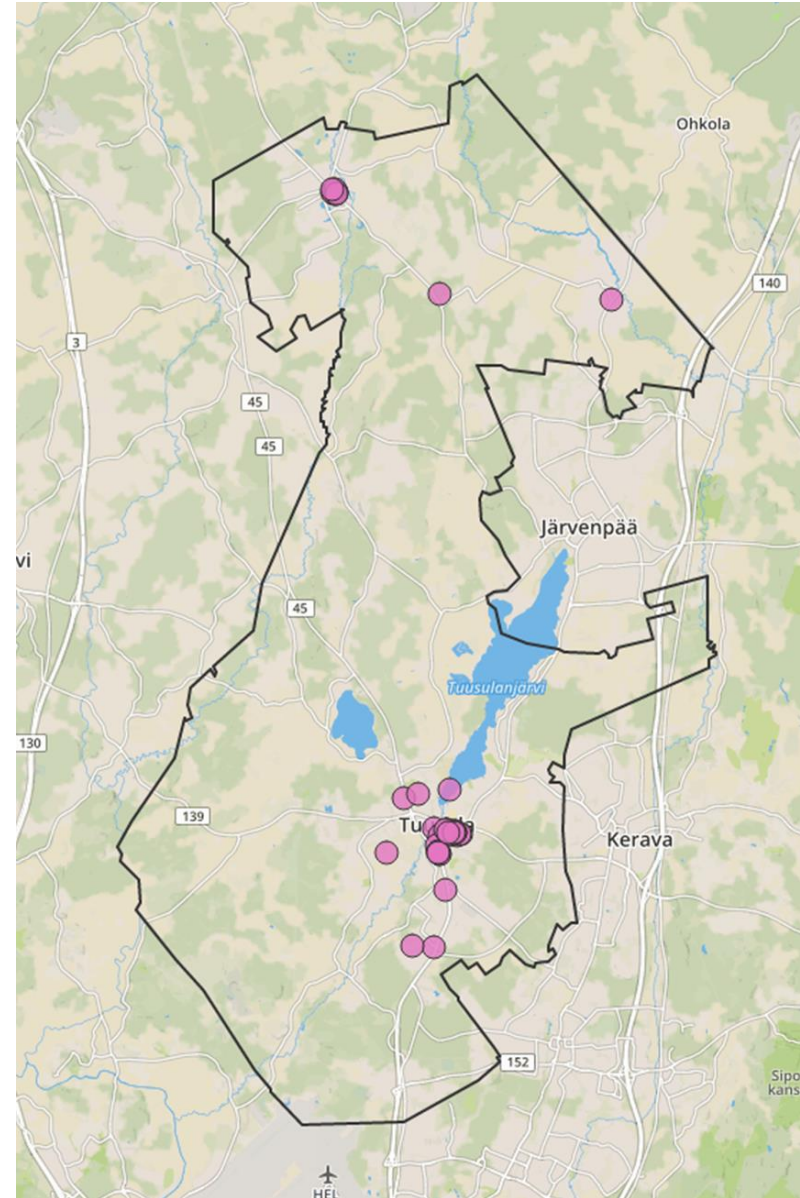


Eniten käytetyt pyöräpysäköintipaikat -karttamerkinntä.

Sivun kuvissa on esitetty karttamerkinnot huonojen pyöräpysäköinti-paikkojen osalta sekä koko Tuusulassa että Hyrylässä. Huonojen pyöräpaikkojen karttamerkintöjä tehtiin kaikkiaan 50 kappaletta. Selkeästi useimmiten syyksi vastattiin se, että turvattomuuteen ja ilkeiden pelkoon sekä pyöräpysäköinnin laatuun ja sijaintiin.

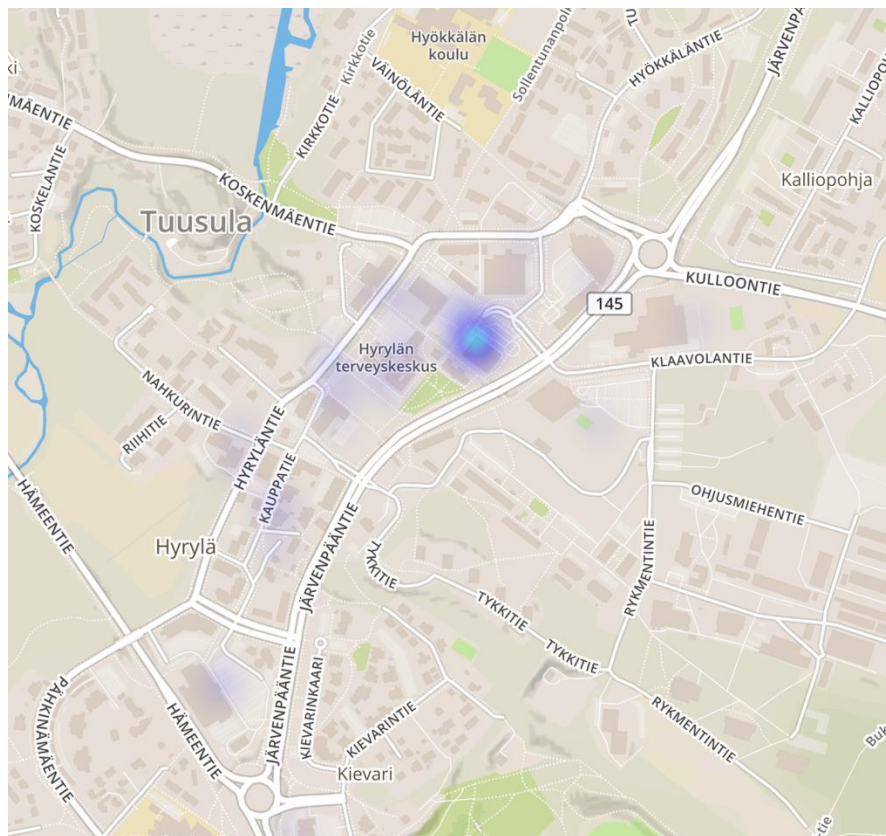


Huonot pyöräpysäköintipaikat Hyrylässä.

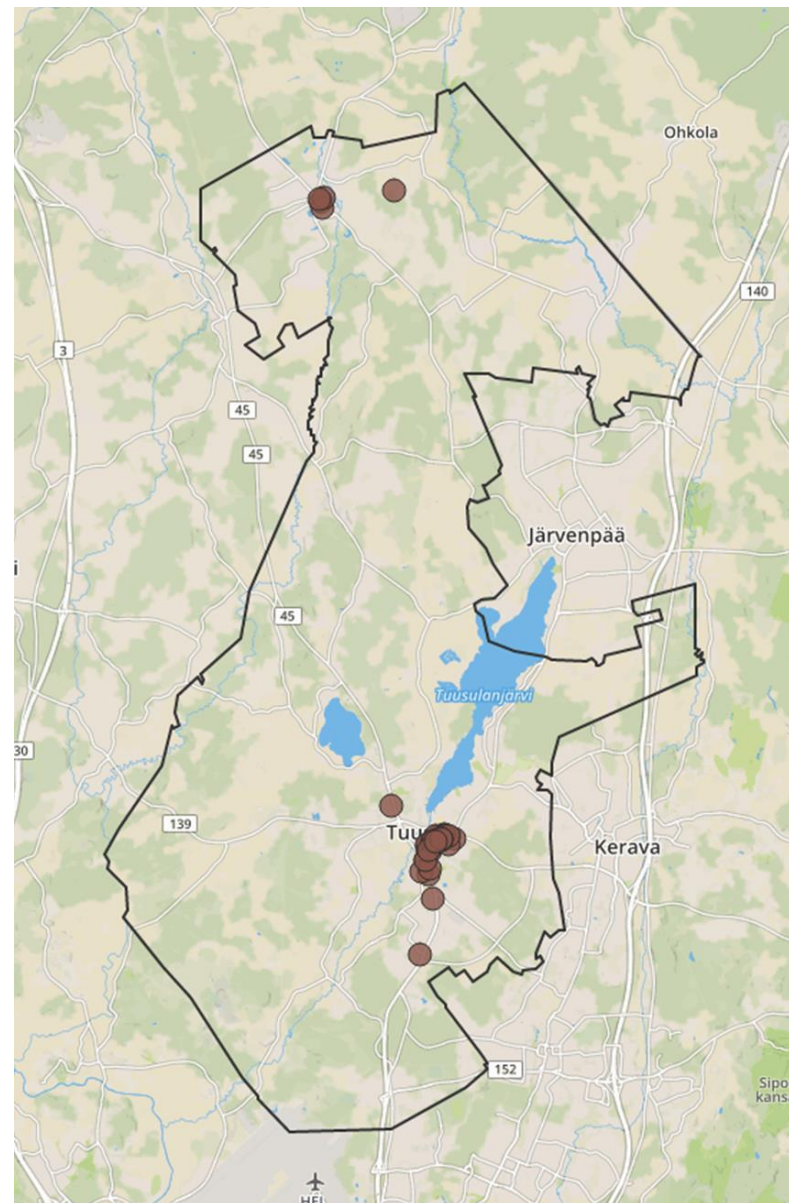


Huonot pyöräpysäköintipaikat.

Sivun kuvissa on esitetty kohteet, joihin toivottiin lisää pyöräpysäköintiä. Karttamerkintöjä tehtiin kaikkiaan 49 kappaletta. Kommentoissa kohteina mainittiin mm. linja-autoasema ja terveyskeskus. Lisäksi toivottiin pyöräpysäköinnin laatutason parantamista mm. katoksia ja runkolukitusta.



Pyöräpaikkojen lisäämiskohteet Hyrylässä.



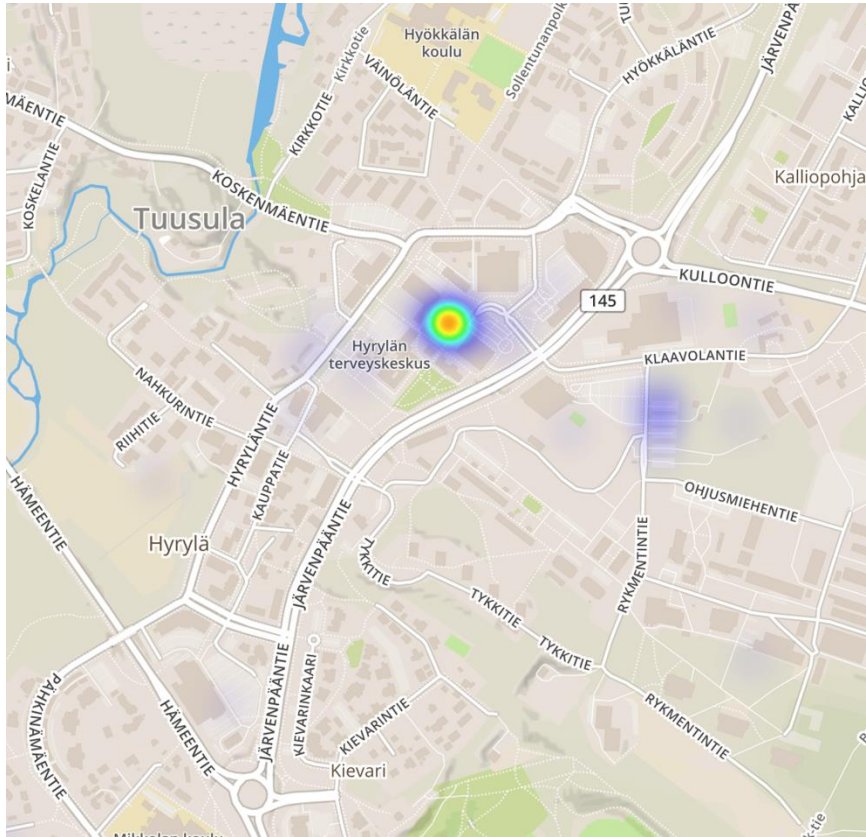
Pyöräpysäköinnin lisäämiskohteet.

Pyörien pysäköinnin kehittämiseen liittyen vastaajien oli mahdollista jättää ehdotuksia myös vapaasti. Alla olevassa taulukossa on esitetty, mitä teemoja vastauksissa nousi esille.

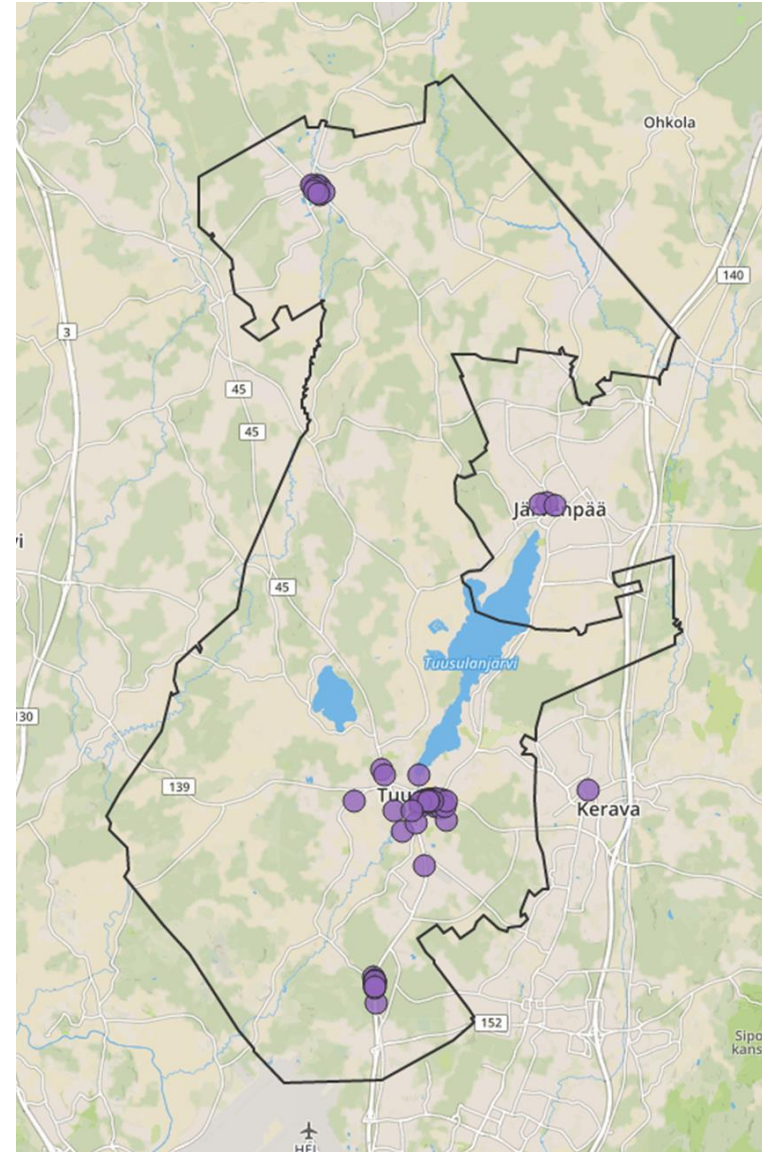
Teemat	Mainintojen määrä vastauksissa
1) Turvallisuus	6
2) Runkolukitus	11
3) Katokset	4
4) Lisää pyöräpaikkoja	5
5) Muut	17
6) Ei pyörää/ei pyöräile Tuusulassa	8

Pyörien runkolukitus on mainittu useimmissa vastauksissa. Turvallisuuteen liittyvissä kehittämissuhteissa toivottiin valaistusta ja valvontaa. Muut teemaan sisältyi yksittäisiä vastauksia liittyen mm. pyöräkaappeihin, sähköpyörien latauspisteisiin ja pyöräilyolosuhteiden yleiseen kehittämiseen.

Sivun kuvissa on esitetty karttamerkinntä autojen liiityntäpysäköinnin osalta sekä koko Tuusulassa että Hyrylässä. Autojen liiityntäpysäköinnin osalta merkintöjä oli tehty myös Tuusulan ulkopuolelle Keravan ja Järvenpään asemille. Hyrylässä merkinnät painottuivat linja-autoaseman ympäristöön sekä Rykmentinpuiston liiityntäpysäköintialueelle.

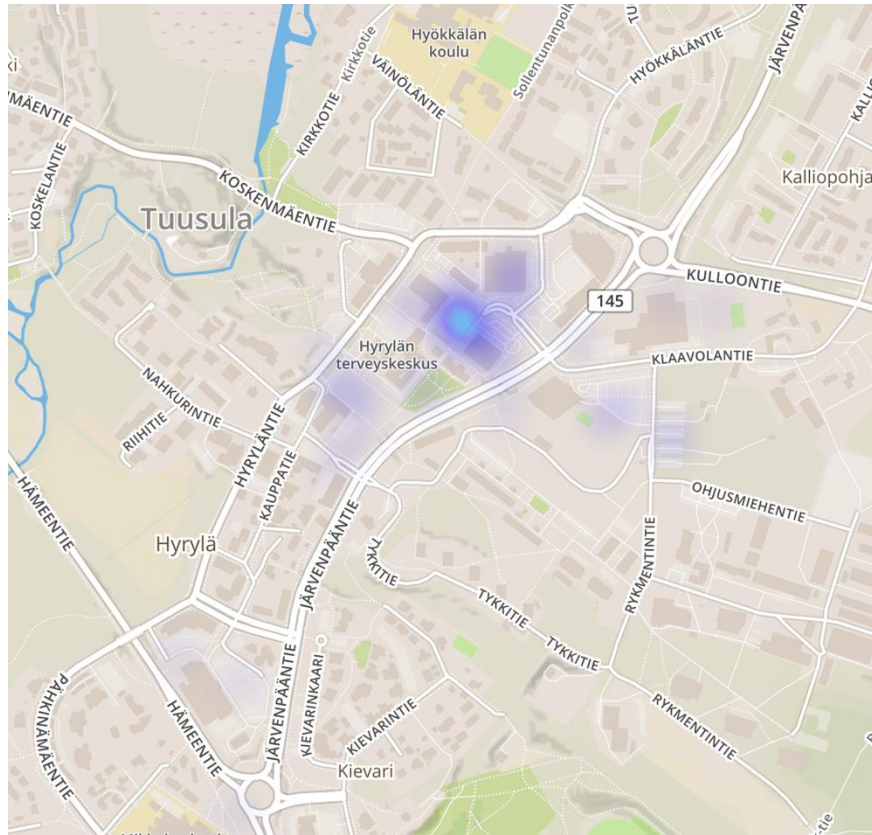


Autojen liiityntäpysäköinti Hyrylässä.

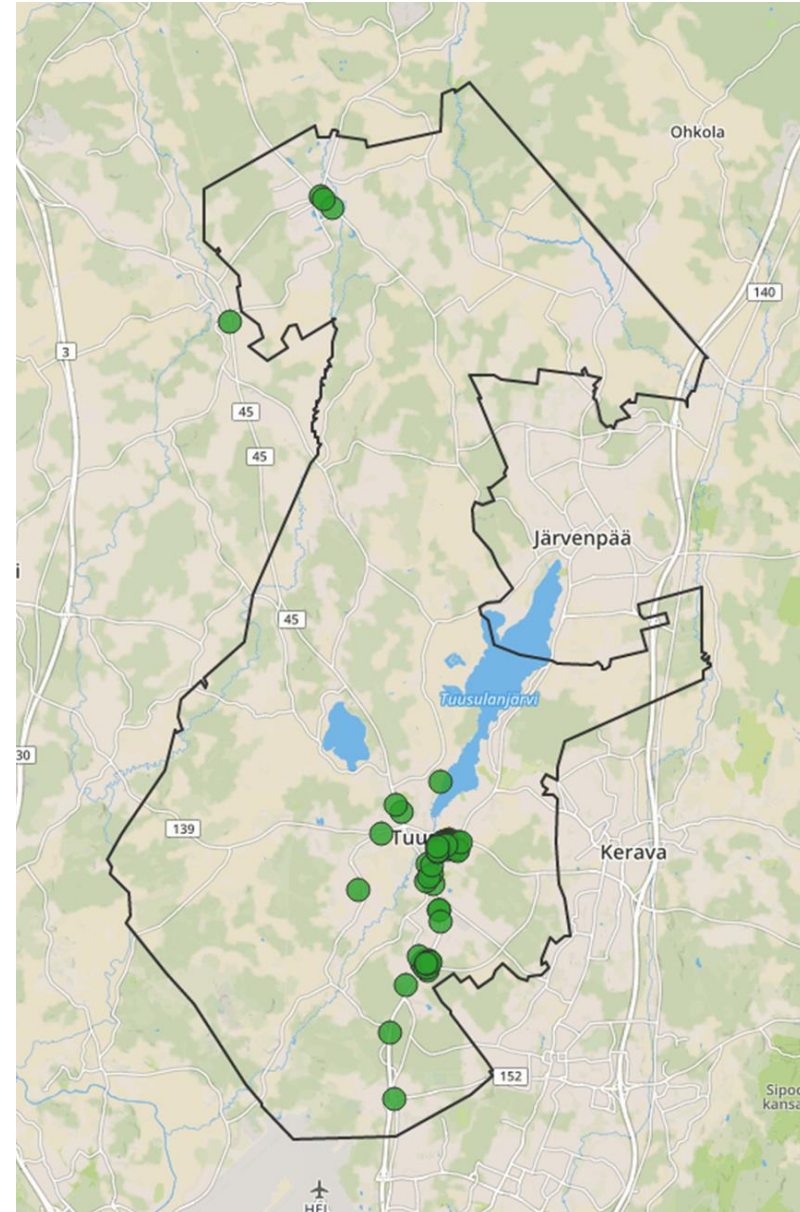


Autojen liiityntäpysäköinti.

Sivun kuvissa on esitetty kohteet, joihin autojen liikeyntäpysäköintipaikkoja toivottiin lisää. Hyrylässä karttamerkinntät painottuivat linja-autoaseman ympäristöön, mutta yksittäisiä merkintöjä myös muualle keskustan alueelle.

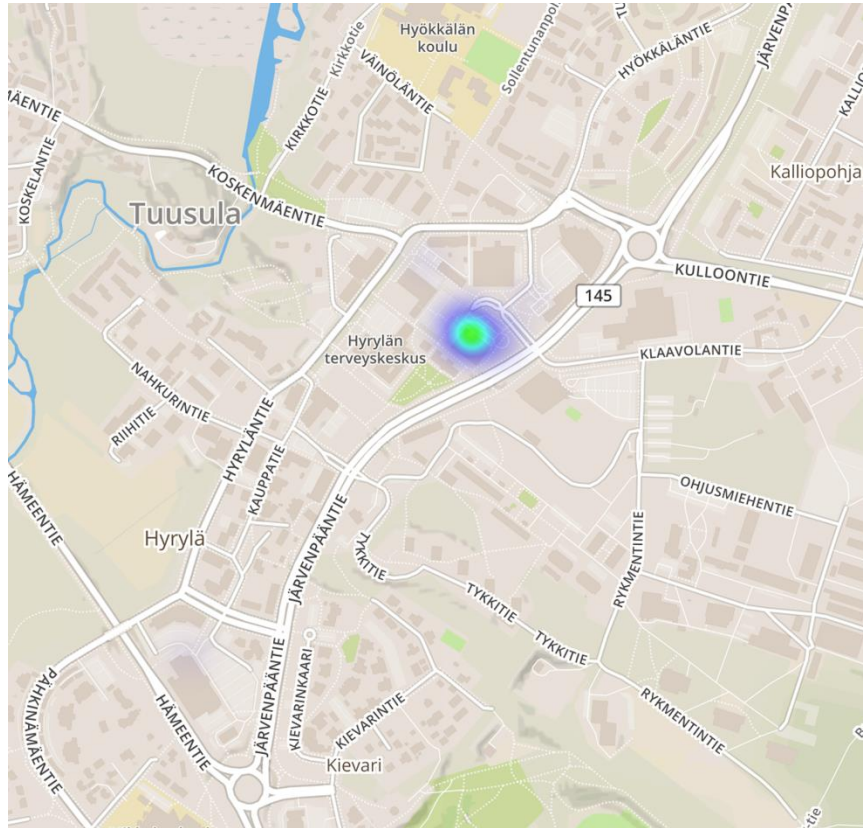


Lisää autojen liikeyntäpysäköintiä Hyrylään.

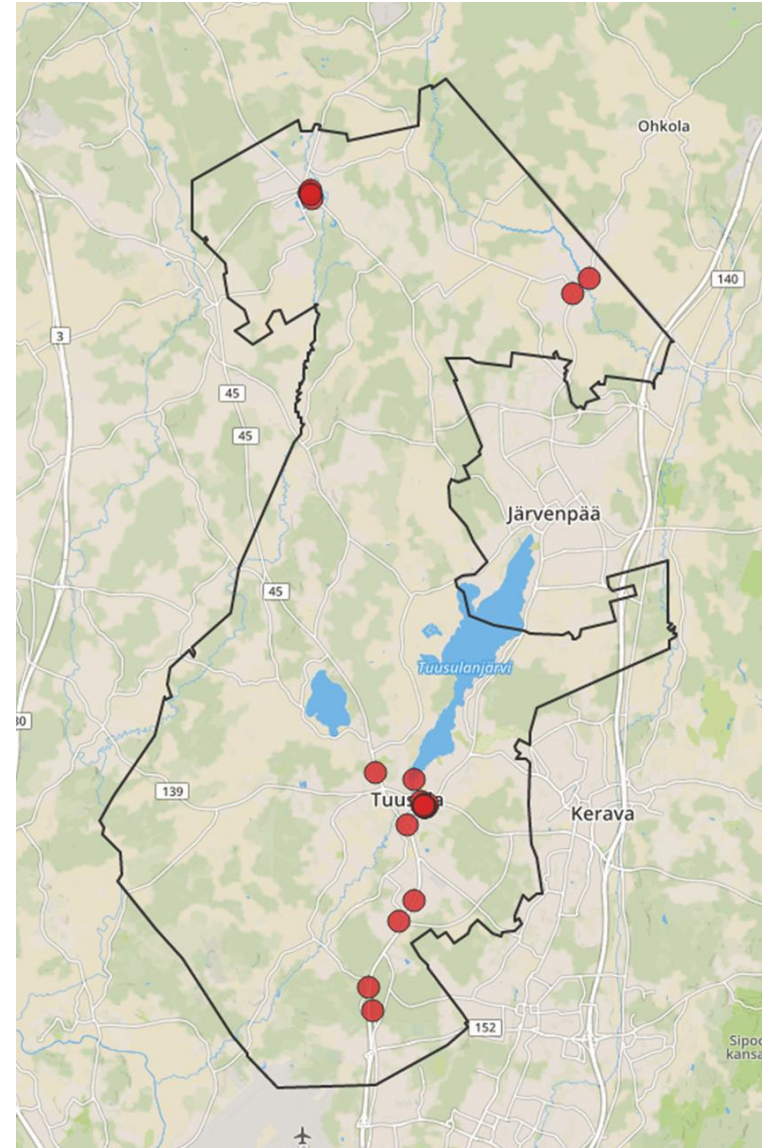


Lisää autojen liikeyntäpysäköintiä.

Sivun kuvissa on esitetty karttamerkinntä pyörien liiäntäpysäköinnin osalta sekä koko Tuusulassa että Hyrylässä. Pyörien liiäntäpysäköinnin karttamerkinntä sijoittuivat erityisesti Hyrylään, Jokelaan sekä yksittäisille pysäkeille. Hyrylässä liiäntäpysäköinnin merkinntä sijoittuivat pääasiassa linja-autoasemalle.

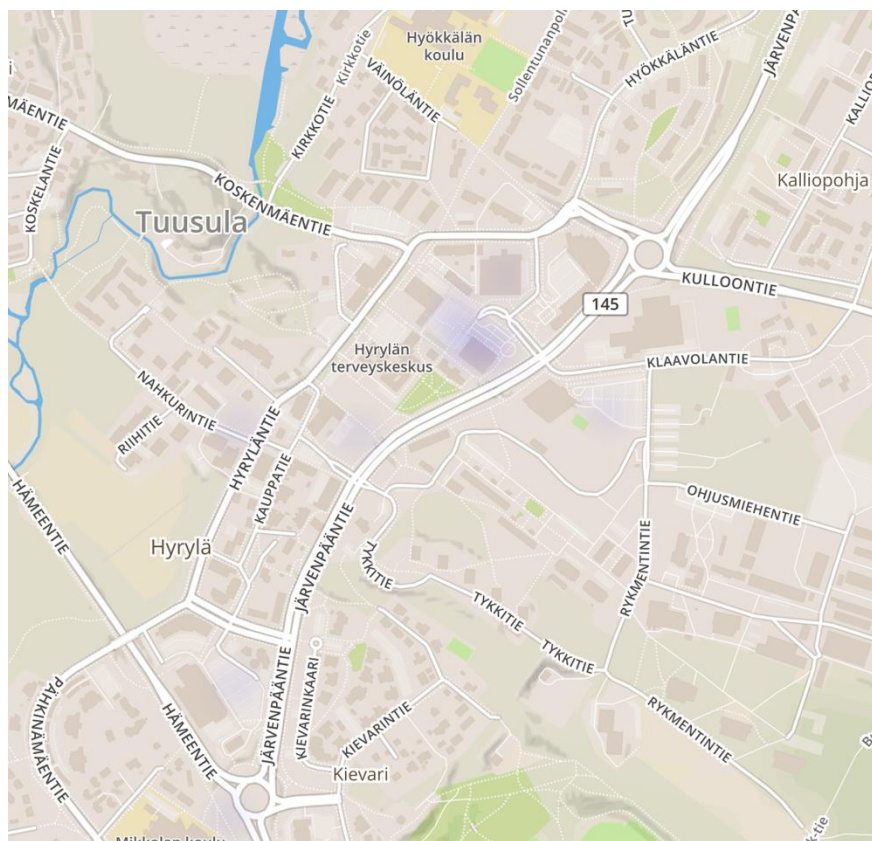


Pyörien liiäntäpysäköinti Hyrylässä.

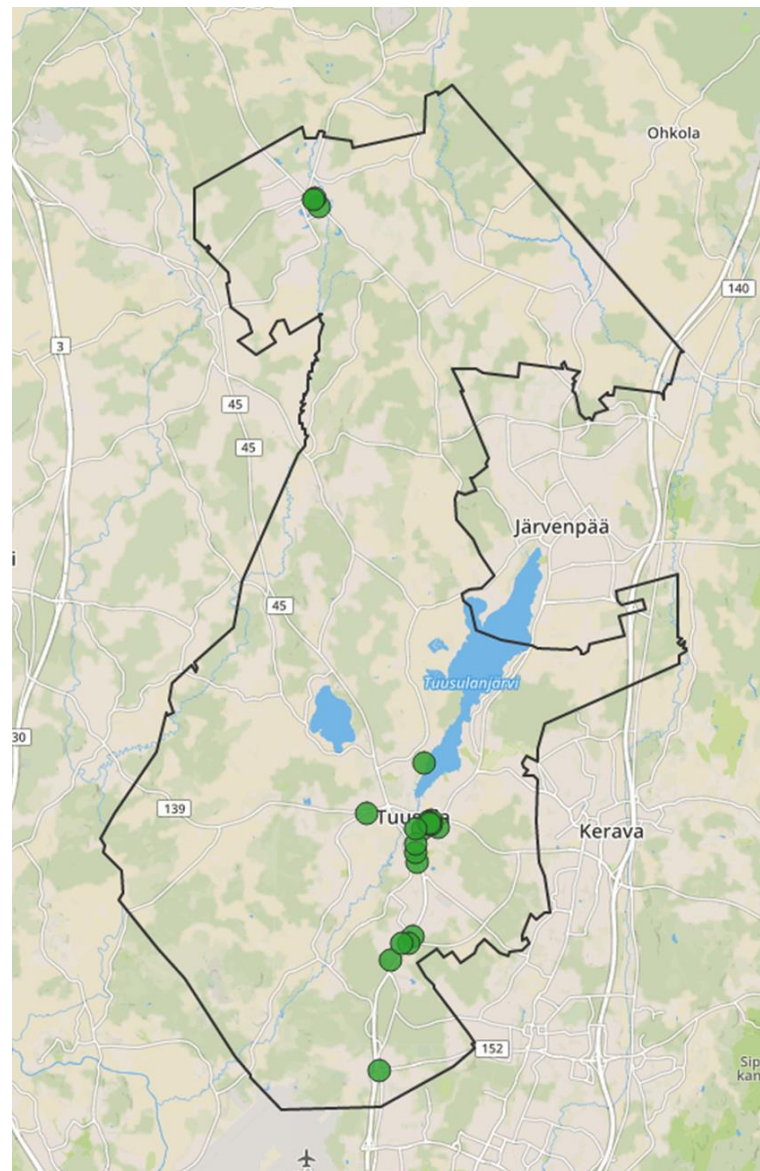


Pyörien liiäntäpysäköinti.

Sivun kuvissa on esitetty kohteet, joihin pyörien liityntäpysäköintipaikkoja toivottiin lisää.



Lisää pyörien liityntäpysäköintiä Hyrylässä.



Lisää pyörien liityntäpysäköintiä.

Liityntäpysäköinnin kehittämiseen liittyen vastaajien oli mahdollista jättää ehdotuksia myös vapaasti. Alla olevassa taulukossa on esitetty, mitä teemoja vastauksissa nousi esille.

Taulukko. Liityntäpysäköinnin kehittämiseen liittyvät vapaat vastaukset teemoittain.

Teemat	Mainintojen määrä vastauksissa
1) Sijainti	7
2) Valvonta	3
3) Turvallisuus	4
4) Joukkoliikenteen kehittäminen	4
5) Informaatio	3
6) Muut	12
7) Ei käytä liityntäpysäköintiä Tuusulassa	7

Vastauksissa eniten mainintoja tuli sijaintiteemaan. Sijaintiin liittyvissä vastauksissa liityntäpysäköintiä toivottiin mahdollisimman lähelle joukkoliikennetarjontaa ja pysäkkejä. Valvonnan toivottiin ohjaavan liityntäpysäköintiä sinne, missä sen on ajateltu toteutuvan. Turvallisuuteen liittyvinä ongelmina tuotiin esille mm. valaistuksen puute ja liityntäpysäköinnin syrjäinen sijainti. Muissa kommentteissa nousi esille liityntäpysäköinnin lisääminen Hyrylän linja-autoaseman yhteydessä esimerkiksi hyödyntäen vanhan S-marketin pysäköintihallia. Pääosa liityntäpysäköinnin kehittämiseen liittyvistä vapaista vastauksista koski autojen liityntäpysäköintiä.

Kyselyn lopuksi vastaajilla oli vielä mahdollisuus jättää vapaata palautetta Tuusulan pysäköintiin liittyen. Alla olevassa taulukossa on esitetty, mitä teemoja vastauksissa nousi esille. Pääosa palautteesta koski autojen pysäköintiä.

Taulukko. Tuusulan pysäköintiin liittyvät muut vapaat vastaukset teemoittain.

Teemat	Mainintojen määrä vastauksissa
1) Rakenteellinen pysäköinti	4
2) Aikarajoitukset	7
3) Valvonta	25
4) Maksullisuus	5
5) Joukkoliikenteen kehittäminen	6
6) Laadun parantaminen	3
7) Liityntäpysäköinti keskustassa	7
8) Työpaikkapysäköinti keskustassa	7
9) Pysäköinnin lisääminen	10
10) Muut	24

Useimmiten vastauksissa toistui valvontateema, jossa vastaukset jakautuivat sekä puolesta (noin 80 %) että vastaan (noin 20 %). Yksittäisessä vastauksessa nostettiin erille, että valvonnassa tulisi kiinnittää erityistä huomiota mm. väärinpysäköintiin jalankulku- ja pyöräilyliikenteen väylille. Vastaukset sekä aikarajoitusten, liityntäpysäköinnin että työpaikka-pysäköinnin osalta kytkeytyvät toiveeseen siirtää pitkäkestoisempi pysäköinti kauemmaksi ja varata lähimpänä palveluita sijaitsevat paikat lyhytaikaiseen asiointiin. Muut-teemassa oli yksittäisiä kommentteja mm. informaation kehittämiseen, toriin ja Hyrylän keskusta-alueen kehittämiseen.