

TUUSULA

Pysäköintipolitiikka

24.2.2025

Esipuhe

Tuusulan kunnan nykyinen pysäköintipolitiikka on laadittu vuonna 2016 ja pysäköintinormi hyväksytty kuntakehityslautakunnassa 2015.

Tämän työn tavoitteena on ollut päivittää vuonna 2016 laadittu pysäköintipolitiikka ja linjata pysäköinnin kehittämisen suuntaviivat tuleville vuosille. Päivityksen yhteydessä on päivitetty myös kunnan pysäköintinormi.

Työn aikana selvitettiin laajasti pysäköinnin nykytilannetta muun muassa erilaisin analyysein, pysäköintilaskennoin sekä asukkaille, yrityksille ja taloyhtiöille toteutetuilla sähköisillä kyselyillä, joilla selvitettiin näiden keskeisten sidosryhmien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista.

Työ on tehty laajassa vuorovaikutuksessa kunnan asiantuntijoiden kanssa. Työn aikana toteutettiin kunnan asiantuntijoiden ryhmähaastattelut (5 kpl - kaavoitus, liikennesuunnittelu ja kunnallistekniikka, rakennusvalvonta, kunnossapito sekä elinvoima) sekä kaksi yhteissuunnittelupajaa.

Työn ohjausryhmään kuuluivat

Jukka-Matti Laakso	Tuusulan kunta
Asko Honkanen	Tuusulan kunta
Vili Lustman	Tuusulan kunta

Työssä konsulttina on toiminut WSP Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Leena Gruzdaitis, Juhani Bäckström, Katarina Wallin.

Työ käynnistyi tammikuussa 2024 ja valmistui tammikuussa 2025.

Tiivistelmä

Tässä työssä on päivitetty vuonna 2016 laadittu pysäköintipolitiikka ja linjata pysäköinnin kehittämisen suuntaviivat tuleville vuosille sekä päivitetty vuonna 2015 hyväksytty pysäköintinormi.

Työssä selvitettiin laajasti pysäköinnin nykytilannetta muun muassa erilaisin analyysein, pysäköintilaskennoin sekä asukkaille, yrityksille ja taloyhtiöille suunnatuilla sähköisillä kyselyillä, joilla selvitettiin näiden keskeisten sidosryhmien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista. Pysäköintipolitiikkaa on laadittu laajassa vuorovaikutuksessa kunnan asiantuntijoiden kanssa. Työn aikana toteutettiin kunnan asiantuntijoiden ryhmähaastattelut (kaavoitus, liikennesuunnittelu ja kunnallistekniikka, rakennusvalvonta, kunnossapito sekä elinvoima) sekä kaksi yhteissuunnittelu-työpajaa.

Pysäköinnin nykyisiksi vahvuuksiksi tunnistettiin muun muassa yleisten pysäköintipaikkojen riittävyys (pysäköintipaikkojen havaittiin olevan korkeasti kuormitettuja vain hetkellisesti ja paikallisesti, vapaa pysäköintipaikka löytyy silloinkin läheltä) sekä asukkaiden ja Tuusulassa liikkuvien tyytyväisyys etenkin autojen yleisen pysäköinnin olosuhteisiin. Suurimpina nykytilanteen haasteina esille nousi puolestaan väärinpysäköinti ja pysäköintirajoitusten noudattamattomuus, autojen liityntäpysäköinnin turvattomuus ja ilkeältä sekä pyöräpysäköinnin heikko laatu ja turvattomuus. Lisäksi pysäköintinormiin tunnistettiin kehittämistarpeita esimerkiksi Rykmentinpuistosta saatujen kokemusten perusteella.

Pysäköintiratkaisuille määritettiin seuraavat tavoitteet:

- Pysäköintiratkaisut ovat tarvelähtöisesti toteutettuja ja yleistä pysäköintiä valvotaan aktiivisesti.
- Pysäköintiratkaisut ovat kustannustehokkaita, pysäköintipaikkojen käyttöaste on korkea ja ne mukautuvat uudis- ja täydennysrakentamisen tarpeisiin.
- Pysäköintiratkaisut parantavat elinkeinoelämän kilpailukykyä.
- Pyöräpysäköinti-, liityntäpysäköinti- ja sähkölatausratkaisulla tuetaan kunnan ympäristötavoitteita.

Pysäköintipolitiikkaan kirjattiin suosituksia, miten pysäköintiä tulisi tarkastella eri suunnittelutasoilla, sekä periaatteet yleisen pysäköinnin ratkaisuille erilaisilla alueilla.

Lisäksi pysäköinnin nykytilaselvityksen tulosten perusteella ja pysäköinti-ratkaisuille asetettujen tavoitteiden edistämiseksi määritettiin seuraavat pysäköinnin kehittämiskokonaisuudet vuosille 2025-2030:

- Yleisen pysäköinnin ohjaus ja valvonta
 - Yleisen pysäköinnin ohjaus ja maksullisuus
 - Yleisen pysäköinnin valvonta
- Pysäköinti-infra
 - Liityntäpysäköinti
 - Pyörien ja mikroliikkumisvälineiden pysäköinti
 - Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti
 - Sähköautojen lataus
- Kunnossapito
- Datan hyödyntäminen
 - Pysäköintitutkimukset, datan hyödyntäminen ja seuranta

Pysäköintikokonaisuudet sisältävät yhteensä 20 toimenpidettä, joiden toteutus on aikataulutettu ja vastuutettu tuleville vuosille.

Työn aikana päivitettiin myös pysäköintinormi, jossa on esitetty vähimmäisvaatimukset autojen pysäköinnin määrälle sekä vähimmäisvaatimukset pyörien pysäköinnin määrälle ja laadulle. Pysäköintinormi on aiemmasta ympyräkaarimallista poiketen esitetty nyt vyöhykkeittäin keskustoihin (Hyrylä, Jokela ja Kellokoski) sekä yleiskaavan joukkoliikenteen laatukäytävän varteen.

Sisältö

Esipuhe	2
Tiivistelmä	3
1. Pysäköinnin nykytilanne	5
1.1. Lähtökohtia	6
1.2. Pysäköinti Hyrylän keskustassa, Rykmentinpuistossa, Riihikalliossa, Jokelassa ja Kellokoskella	11
1.3. Liityntäpysäköinti	14
1.4. Pysäköinnin mitoitus asemakaavoituksessa	15
1.5. Sidosryhmien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista	18
1.6. Pysäköinnin nykyiset vahvuudet ja kehittämistarpeet	31
2. Pysäköintiratkaisujen tavoitteet Tuusulassa	32
3. Pysäköintiratkaisujen tarkastelu kaikilla suunnittelutasoilla	34
3.1. Pysäköinti liikennejärjestelmän osana ja muutokset toimintaympäristössä tulevaisuudessa	35
3.2. Pysäköintiratkaisujen tarkastelu eri suunnittelutasoilla	36
3.3. Yleisen pysäköinnin ratkaisuperiaatteet erilaisilla alueilla	38
4. Pysäköinnin kehittäminen Tuusulassa 2025–2030	39
4.1. Kehittämiskokonaisuudet	40
4.1.1. Yleisen pysäköinnin ohjaus ja maksullisuus	41
4.1.2. Yleisen pysäköinnin valvonta	44
4.1.3. Liityntäpysäköinti	46
4.1.4. Pyörien ja mikroliikkumisvälineiden pysäköinti	48
4.1.5. Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti	49
4.1.6. Sähköautojen lataus	50
4.1.7. Kunnossapito	51
4.1.8. Tutkimukset, datan hyödyntäminen ja seuranta	52
4.2. Toimenpiteiden aikataulutus ja vastuutahot	53

Liitteet

Liite 1. Tuusulan kunnan pysäköintinormi

Liite 2. Kuormituslaskentojen tulokset

Liite 3. Asukaskyselyn tulokset

Liite 4. Yrityskyselyn tulokset

Liite 5. Taloyhtiökyselyn tulokset

1. Pysäköinnin nykytilanne

1.1. Lähtökohtia

Kuntastrategian tavoitteet

Tuusulan kuntastrategiassa 2021–2025 on määritetty taulukon 1 mukaiset tavoitteet. Taulukkoon on korostettu ne tavoitteet, joihin pysäköinnillä voidaan vaikuttaa.

Taulukko 1: Tuusulan strategiset päämäärät ja valtuustokauden tavoitteet.

Tuusulan strategiset päämäärät ja valtuustokauden tavoitteet		
TUUSULASSA ON MAHDOLLISUUKSIA KASVAA JA MENESTYÄ	TUUSULASSA ON HYVÄ ELÄÄ	TUUSULA ON KESTÄVÄSTI KEHITTYVÄ
Veto- ja pitovoima	Hyvinvointi	Kestävyys- ja ilmastoteot
1. Tarjoamme laadukkaat ja saavutettavat palvelut uudistuvassa ympäristössä	6. Kehitämme hyvinvoinnin edellytyksiä ja mahdollisuuksia. Ehkäisemme pahoinvointia, eriytymistä ja yksinäisyyttä.	11. Rakennamme kestäväää tulevaisuutta ja edistämme ilmastotekoja kaikessa toiminnassa
Asuminen ja elinympäristö	Osallisuus ja yhteisöllisyys	Luonnon monimuotoisuus
2. Luomme tiiviimpiä keskusta-alueita, jotka mahdollistavat monipuolisemmat palvelut	7. Vahvistamme kunnan, asukkaiden ja yhteisöjen yhteistyötä ja kumppanuutta	12. Vaalimme viherympäristöä, vesistöjä ja niiden saavutettavuutta sekä luonnon monimuotoisuutta
3. Tarjoamme monipuolisia asumisen mahdollisuuksia varmistamalla tonttitarjonnan ja erilaiset asumismuodot	8. Olemme osallisuuden edelläkävijä ja jatkamme demokratian eri muotojen ja osallistumisen tapojen kehittämistä	
Yritykset ja työpaikat	Oppiminen ja osaaminen	Liikkuminen
4. Tarjoamme yrityksille laadukkaita palveluita, osaavaa työvoimaa ja työpaikkatontteja erinomaisilla liikenneyhteyksillä	9. Olemme kasvatuksen ja koulutuksen kärkikunta vahvistaen yhdenvertaisuutta ja elinikäistä oppimista	13. Kehitämme monipuolista ja sujuvaa liikkumista Tuusulassa ja seudulla
Vapaa-aika, harrastaminen ja kulttuuri	Turvallisuus	Talous
5. Tarjoamme upeat ja uudistuvat mahdollisuudet kulttuuriin, vapaa-aikaan ja harrastamiseen	10. Varmistamme arjen ja lähiympäristön turvallisuuden	14. Kasvamme taloudellisesti kestävästi rakenteita ja toimintatapoja uudistaen

Ilmasto-ohjelma 2023–2025

Kokonaistavoite Tuusulan kuntaorganisaatiolle on saavuttaa hiilineutraalius suorien ja epäsuorien päästöjen osalta viimeistään vuonna 2035. Välillisten päästöjen osalta tavoitteena on vähentää päästöjä 70 % vuoden 2021 tasosta vuoteen 2035 mennessä ja saavuttaa hiilineutraalius niiden osalta vuoteen 2040 mennessä.

Ilmasto-ohjelman toimenpiteet perustuvat kuuteen pääryhmään: ilmastovastuu, energia, rakentaminen, liikenne, sopeutuminen sekä hiilinielut ja -varastot.

Kunnan ilmasto-ohjelman 2023–2025 toimenpiteissä on listattu toimia vähäpäästöisemmän liikenteen (kunnan ajoneuvokanta, leasing-autot, taksimatkat, uusiutuvan energian jakeluverkko) sekä joukkoliikenteen ja pyöräilyn edistämisen osalta.

MAL 2023 – Vähennämme liikenteen ja asumisen CO₂-päästöjä – pysäköintipolitiikalla vaikutetaan kulkutavan valintaan

Kunnat korottavat vaiheittain ja vyöhykkeittäin maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentavat maksullisia yleisen pysäköinnin vyöhykkeitä, vähentävät yleisen pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä asettavat yleisen pysäköinnin aikarajoituksia.

Pysäköinnin hinnoittelun muutoksia toteutetaan erityisesti hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla, kuten seudun tiiviin maankäytön alueilla ja asemanseuduilla. Pysäköinnin hinnoittelussa huomioidaan liityntäpysäköinnin kilpailukykyisyys. Kunnat suunnittelevat pysäköintiä kuntakohtaisten olosuhteiden mukaisesti. Pysäköinnin hinta määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

Kunnat luovat mahdollisuuksia vähentää autonomistusta kaavoituksen pysäköintiratkaisuilla. Näitä ovat muun muassa pysäköintinormit, keskitetty pysäköinti ja vuoropysäköinti. Pysäköintinormeissa huomioidaan myös yhteiskäyttöautot.

MAL2023-suunnitelmassa on esitetty toimenpiteenä, että työpaikat lisäävät pysäköinnin hinnoittelua. Työpaikkojen pysäköinnin hinnoittelu määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.



1.1 LÄHTÖKOHTIA

Uusimaa-ohjelma 2022–2025 – poimintoja tavoitteista

Yhdyskuntarakenteen tehostaminen ja rakentamisen ilmastovaikutusten hillintä: Maankäytön ja rakentamisen ilmastovaikutuksia hillitään eheällä yhdyskuntarakenteella sekä optimoimalla kiinteistöjen käyttöä ja energiankulutusta. Erityisesti kaupunkikeskusten ja muiden palvelu- ja työpaikkakeskittymien saavutettavuus kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä on tärkeää sujuvan ja kestävä arjen kannalta.

Kestävä liikunnan edistäminen: Liikenteen ilmastoratkaisuissa on tärkeää huomioida liikunnan alueelliset erot ja pyrkiä oikeudenmukaiseen siirtymään siten, että kaikilla Uudenmaan asukkailla on tulevaisuudessa mahdollisuus kestäviin liikumisvalintoihin. Liikennejärjestelmää tulee uudistaa muun muassa digitalisoinnilla, joukkoliikennettä kehittämällä sekä liikkumisedellytyksiä ja maankäytön suunnittelua yhteensovittamalla.

Päästöjen vähentämisessä keskeistä on pyöräilyn, kävelyn ja joukkoliikenteen edistäminen sekä siirtyminen vähäpäästöisiin autoihin. Sähköautojen ja akkuteknologian sekä latausinfra kehittyminen vaikuttaa nopeimmin henkilöauto- ja joukkoliikenteen hiilidioksidipäästöihin. Logistiikassa kuljetusten tehokas yhdistäminen sekä kuljetusketjujen optimointi ovat tärkeitä toimenpiteitä. Pidemmällä aikavälillä päästövähennyksiä saadaan myös vähentämällä liikunnan tarvetta, parantamalla palveluiden saavutettavuutta kestävin kulkumuodoin sekä kehittämällä muutenkin kestävien kulkumuotojen edellytyksiä ja toimivia matkaketjuja.

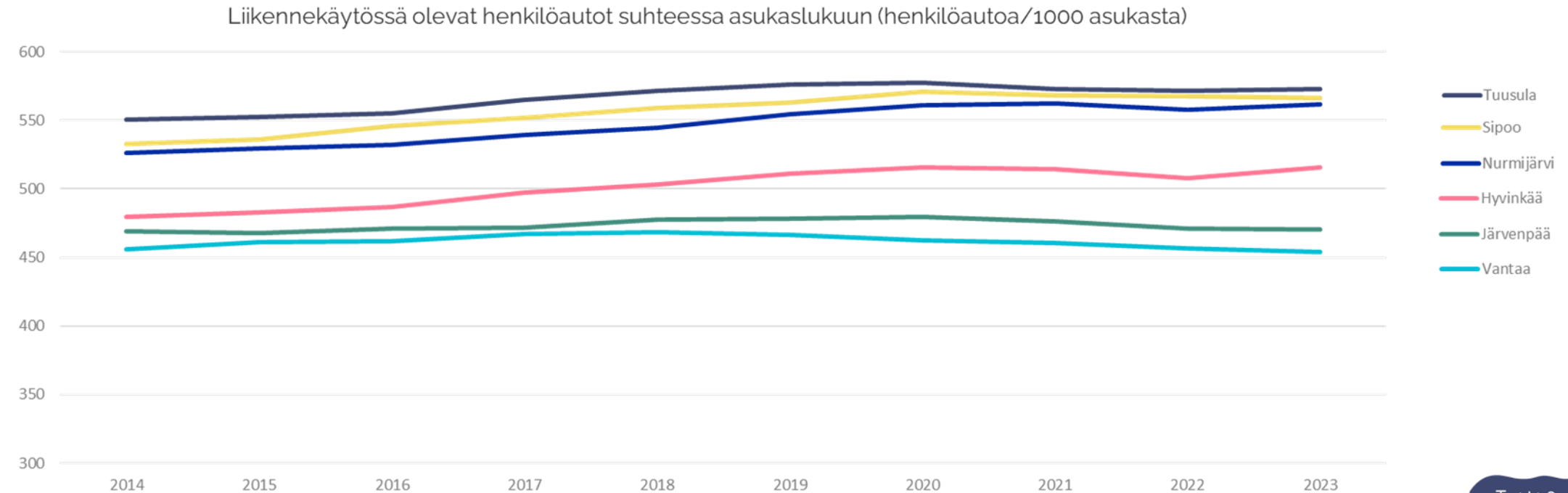


1.1 LÄHTÖKOHTIA

Tuusulan ajoneuvokanta

Tuusulassa oli vuoden 2023 lopussa Tilastokeskuksen tilaston mukaan ajoneuvorekisterissä olevia henkilöautoja 30 943 kappaletta. Näistä liikennekäytössä oli 23 673 henkilöautoa. Kun henkilöautojen määrää suhteutetaan kunnan asukaslukuun (31.12.2023: 41 338 asukasta), henkilöautotiheys on noin 750 henkilöautoa / 1000 asukasta. Tarkasteltaessa liikennekäytössä olevia autoja vastaava suhdeluku on noin 570 henkilöautoa / 1000 asukasta. Henkilöautojen määrä asukkaita kohden on Tuusulassa korkeimpia pääkaupunkiseudun kehyskuntien alueella.

Tarkasteltaessa liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrää suhteessa asukaslukuun Tuusulassa ja naapurikaupungeissa (Hyvinkää, Järvenpää, Nurmijärvi, Sipoo ja Vantaa) autonomistus näyttäisi olevan Tuusulassa kaikkein suurin koko 10 vuoden tarkastelujakson ajan. Autonomistus on alhaisempaa erityisesti Vantaalla, Järvenpäässä ja Hyvinkäällä, joissa saavutettavuus joukkoliikenteellä on muita vertailukohteita parempi.



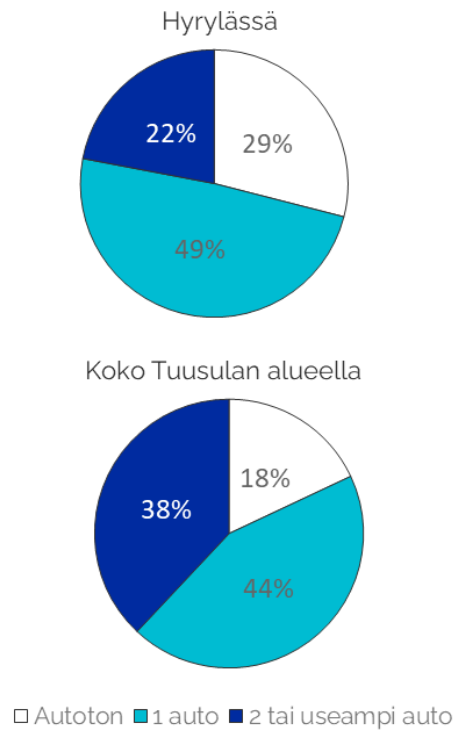
Lähde: Tilastokeskus/Traficom 2024

Kuva 1: Liikennekäytössä olevat henkilöautot suhteessa asukaslukuun Tuusulassa, Sipoossa, Nurmijärvellä, Hyvinkäällä, Järvenpäässä ja Vantaalla.

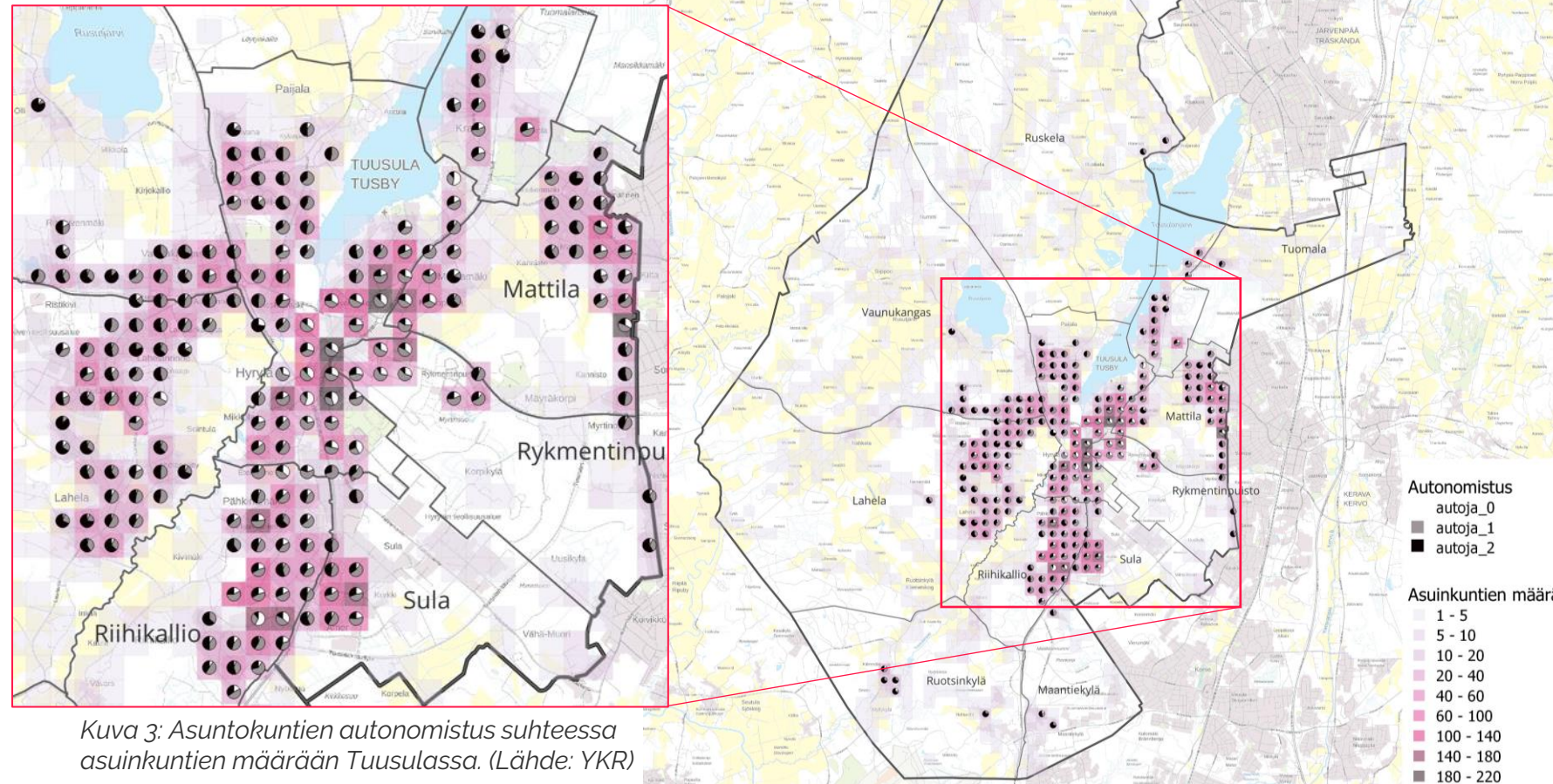
1.1 LÄHTÖKOHTIA

Asutokuntien autonomistus Tuusulassa

Asutokuntien autonomistus vaihtelee paljon alueittain. Vuonna 2021 asutokunnista 29 % oli autottomia Hyrylässä, kun koko kunnan alueella autottomien asutokuntien osuus oli 18 %. Yhden auton asutokuntien osuus Hyrylässä oli 29 % ja koko kunnassa 44 %. Kahden tai useamman auton asutokuntien osuus asutokunnista oli 22 % Hyrylässä ja 38 % muualla kunnassa. Vähäautoiset asutokunnat painottuvat Hyrylän, Jokelan ja Kellokosken keskustoihin lähelle palveluita ja hyvien joukkoliikenneryhteyksien läheisyyteen.



Kuva 2: Asutokuntien autonomistus Hyrylässä ja koko Tuusulan alueella.



Kuva 3: Asutokuntien autonomistus suhteessa asuinkuntien määrään Tuusulassa. (Lähde: YKR)

1.2. Pysäköinti Hyrylän keskustassa, Rykmentinpuistossa, Riihikalliossa, Jokelassa ja Kellokoskella

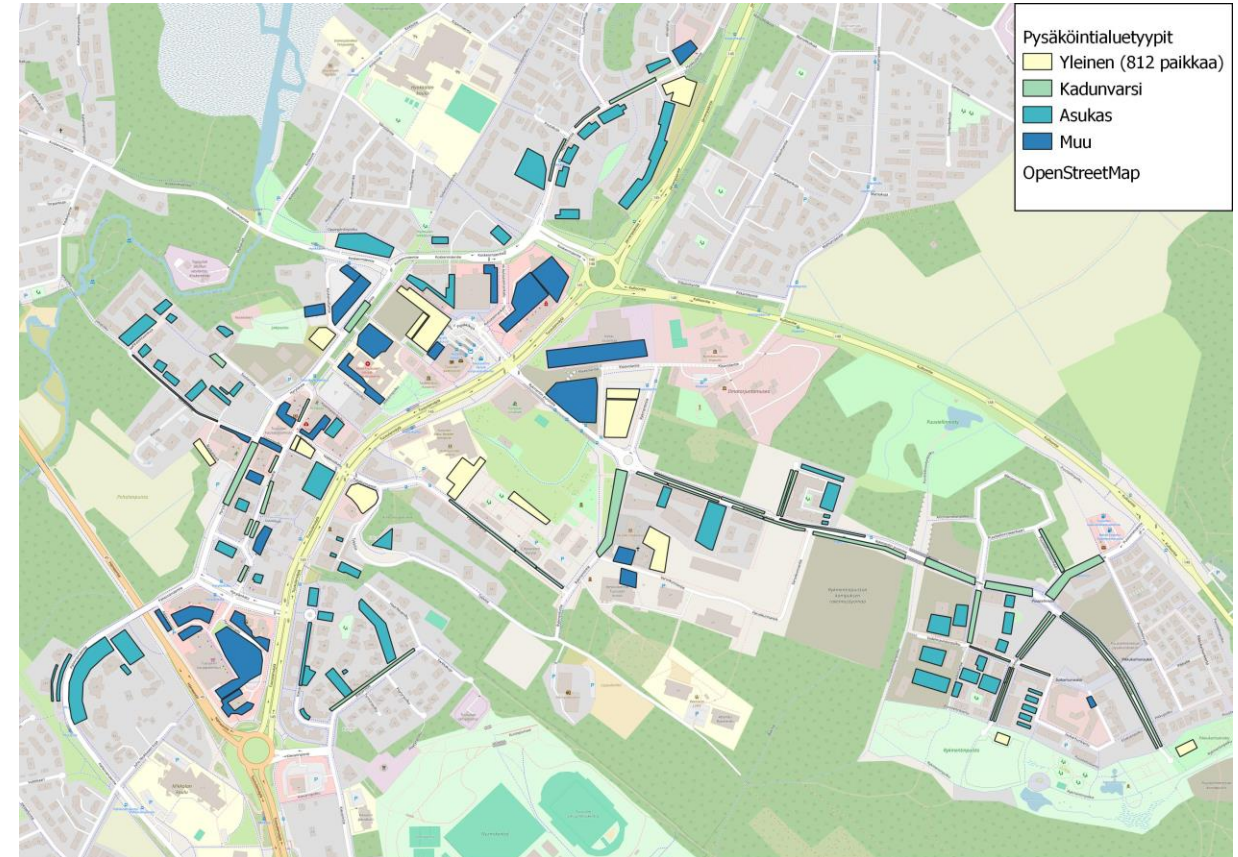
Pysäköintipaikkojen määrä ja kuormitus Hyrylän keskustassa ja Rykmentinpuistossa

Työn aikana toteutettiin pysäköintilaskennat Hyrylän keskustassa ja Rykmentinpuistossa sekä Riihikalliossa, Jokelassa ja Kellokoskella. Kuormitusasteet laskettiin arkena ja viikonloppuna klo 6, 9, 12, 15, 18, 21 ja 23 huhtikuussa ja toukokuussa 2024.

Hyrylän keskustassa ja Rykmentinpuistossa pysäköinti on sallittu vain merkityillä paikoilla, koska keskusta on merkitty pysäköintikieltoalueeksi aluepysäköintikieltomerkein. Hyrylän keskustan laskenta-alueella keväällä 2024 yleiseen pysäköintiin osoitettujen pysäköintipaikkojen kokonaismäärä oli noin 1 315 autopaikkaa, joista katujen varsilla sijaitsevia 503 autopaikkaa.

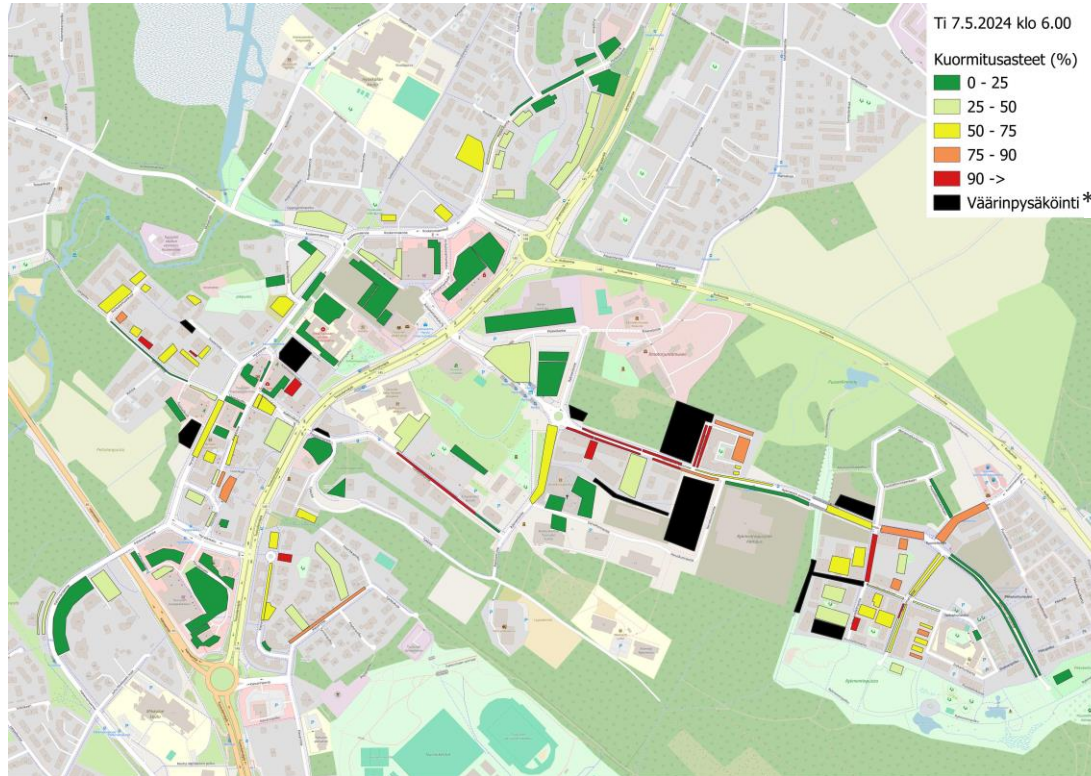
Pysäköintilaskentojen perusteella pysäköintipaikkoja on riittävästi Hyrylän ja Rykmentinpuiston alueella. Korkeaa kuormitusta havaittiin vain hyvin hetkellisesti ja paikallisesti. Tarkastelualueella oli laskentahetkellä myös jonkin verran väärinpysäköintiä, kun alueella hyödynnetään pysäköintiin muun muassa rakentumattomia tontteja.

Varhaisen aamun ja myöhäisen illan laskennoissa korostuu asukaspysäköinnin kuormitus. Päivällä puolestaan korostuu palveluiden lähellä sijaitseva pysäköinti Hyrylän keskustassa. Arkena vuorokauden kuormittunein laskenta-ajanjakso oli klo 12 aikaan, jolloin osa pysäköintialueista ja kadunvarsi-pysäköintipaikoista Hyrylän ydinkeskustassa ja Rykmentinpuistossa olivat korkeasti kuormitettuja. Pysäköintikapasiteettia oli kuitenkin vapaana lyhyen kävelymatkan päässä. Lauantaina paikkojen riittävydessä ei ole laskentojen perusteella ongelmaa. Keskipäivä ei myöskään erotu pysäköintipaikkojen kuormituksen suhteen samoin kuin arkena. Pysäköintilaskentojen keskeiset tulokset on esitetty seuraavilla sivuilla ja tarkemmin liitteessä .

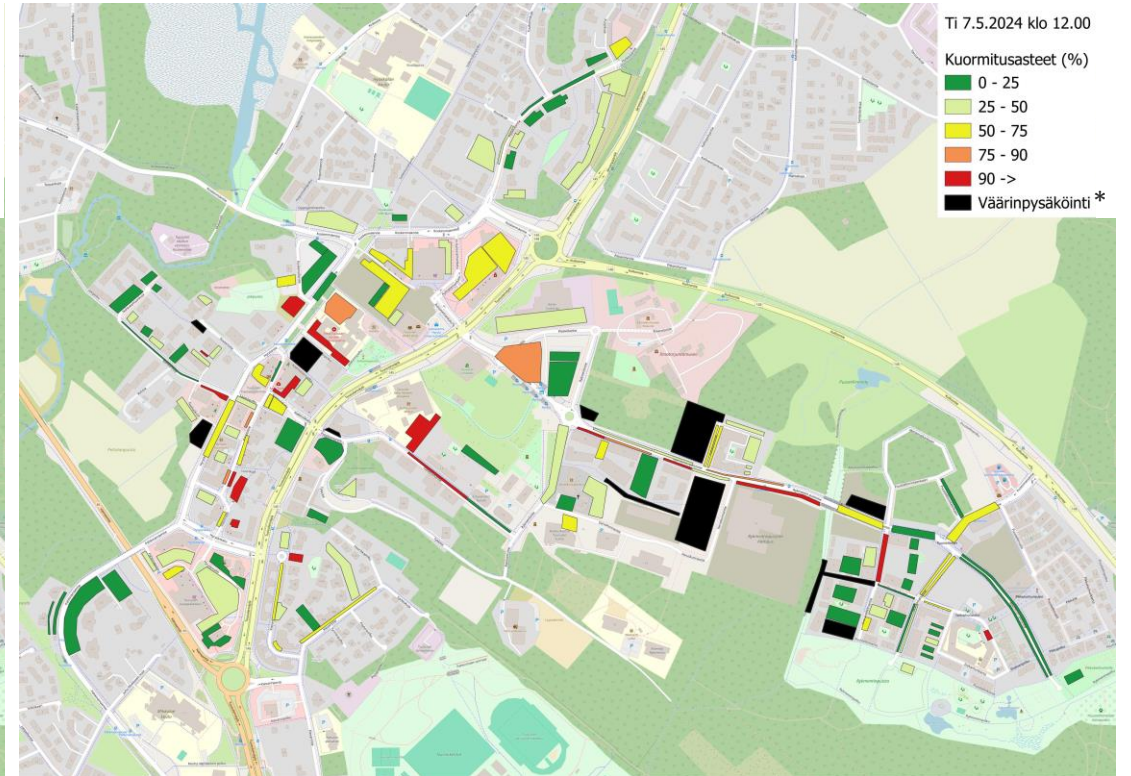


Kuva 4: Hyrylän keskustan ja Rykmentinpuiston pysäköintipaikat.

1.2 PYSÄKÖINTI HYRYLÄN KESKUSTASSA, RYKMENTINPUISTOSSA, RIIHIKALLIOSSA, JOKELASSA JA KELLOKOSKELLA



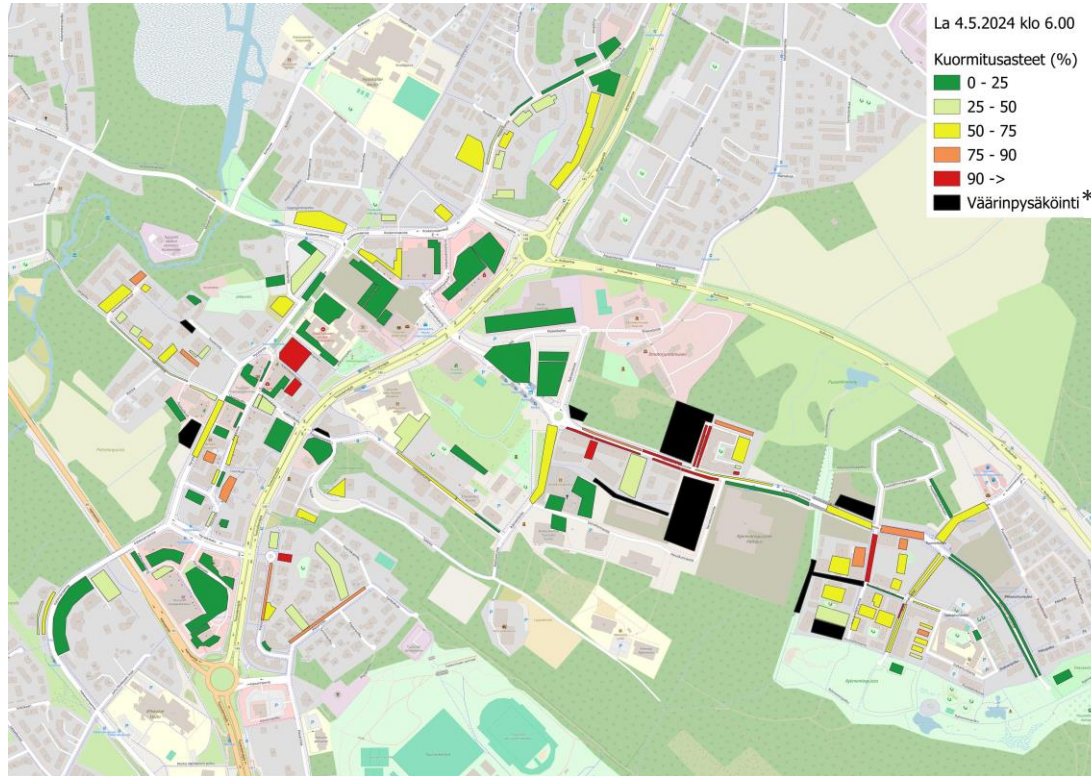
Kuva 5: Pysäköintipaikkojen kuormitus Hyrylän keskustassa ja Rykmentinpuistossa arkena klo 6.



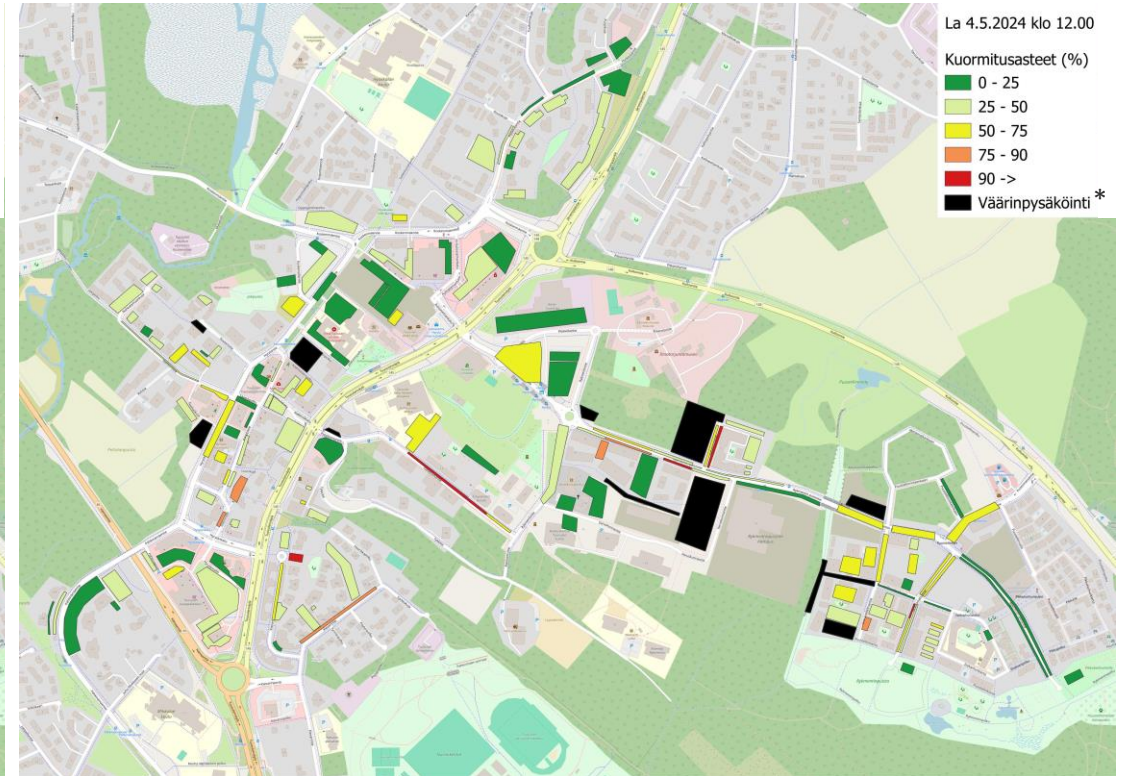
Kuva 6: Pysäköintipaikkojen kuormitus Hyrylän keskustassa ja Rykmentinpuistossa arkena klo 12.

* Väärinpysäköinnillä tarkoitetaan tässä sitä, että laskennoissa havaittiin pysäköityjä autoja paikoissa, joissa pysäköinti ei ole sallittua. Pysäköityjen autojen havaittiin levittäytyneen luvattomasti muun muassa rakentamattomille tonteille tai maastoalueille.

1.2 PYSÄKÖINTI HYRYLÄN KESKUSTASSA, RYKMENTINPUISTOSSA, RIIHIKALLIOSSA, JOKELASSA JA KELLOKOSKELLA



Kuva 7: Pysäköintipaikkojen kuormitus Hyrylän keskustassa ja Rykmentinpuistossa lauantaina klo 6



Kuva 8: Pysäköintipaikkojen kuormitus Hyrylän keskustassa ja Rykmentinpuistossa lauantaina klo 12.

* Väärinpysäköinnillä tarkoitetaan tässä sitä, että laskennoissa havaittiin pysäköityjä autoja paikoissa, joissa pysäköinti ei ole sallittua. Pysäköityjen autojen havaittiin levittäytyneen luvattomasti muun muassa rakentamattomille tonteille tai maastoalueille.

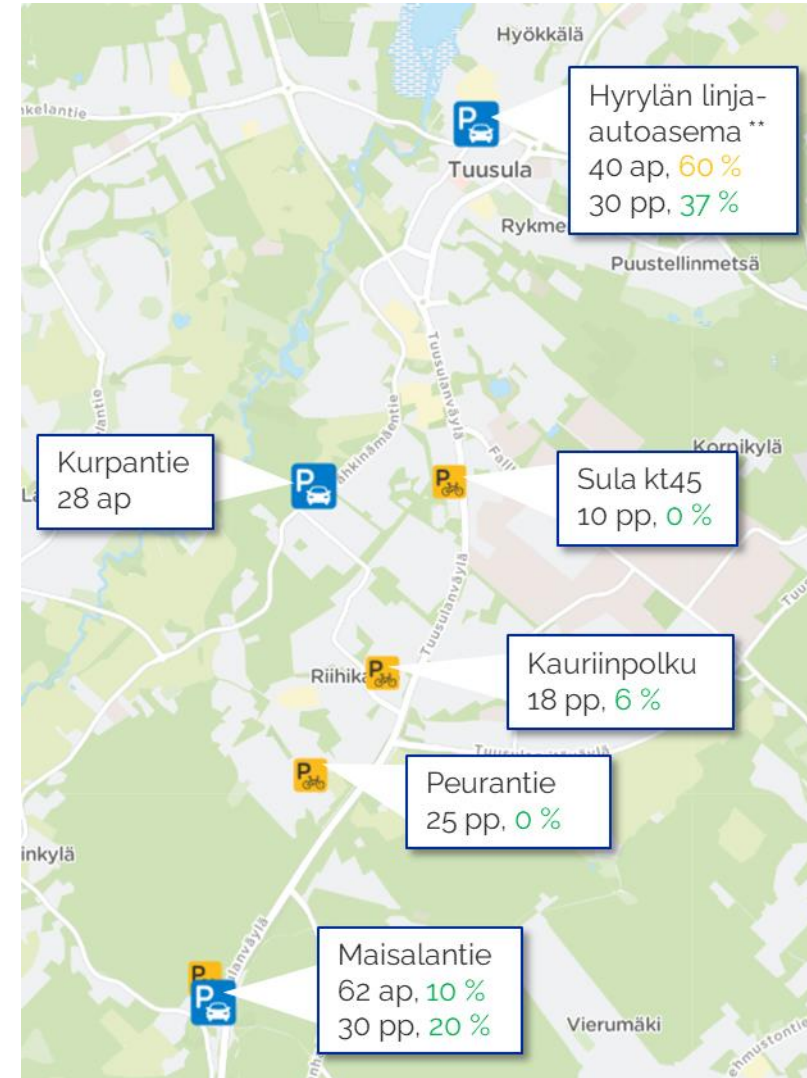
1.3. Liityntäpysäköinti

Tuusulassa liityntäpysäköintiä on Hyrylän linja-autoasemalla ja muutamilla pysäkeillä Hyrylän eteläpuolella sekä Jokelan juna-asemalla. Tuusulassa on yhteensä noin 380 autojen ja noin 450 pyörien liityntäpysäköintipaikkaa. Liityntä-pysäköinnissä on hyvin vapaita paikkoja, kun kuormitusasteet ovat pysyneet edelleen varsin matalina etätöiden yleistyttyä koronapandemian jälkeen.

Oheisissa kuvissa on esitetty HSL-liityntäpysäköintialueet Tuusulan kunnan alueella, alueiden paikkamäärät sekä paikkojen kuormitusasteet vuonna 2023. (lähde: kunnan laskennat 12.9.2023).



Kuva 9: Autojen ja pyörien liityntäpysäköinti Jokelassa.



Kuva 10: Autojen ja pyörien liityntäpysäköinti Hyrylässä ja Etelä-Tuusulassa.

** Liityntäpysäköinnin tilanne on muuttunut Hyrylässä laskentojen jälkeen. Kuvan tulos kuvaa vanhentunutta tilannetta. Linja-autoasema on poistunut käytöstä ja linja-autoterminaali Rykmentin puustotiellä on korvannut vanhan linja-autoaseman Pysäkkikujalla.

1.4. Pysäköinnin mitoitus asemakaavoituksessa

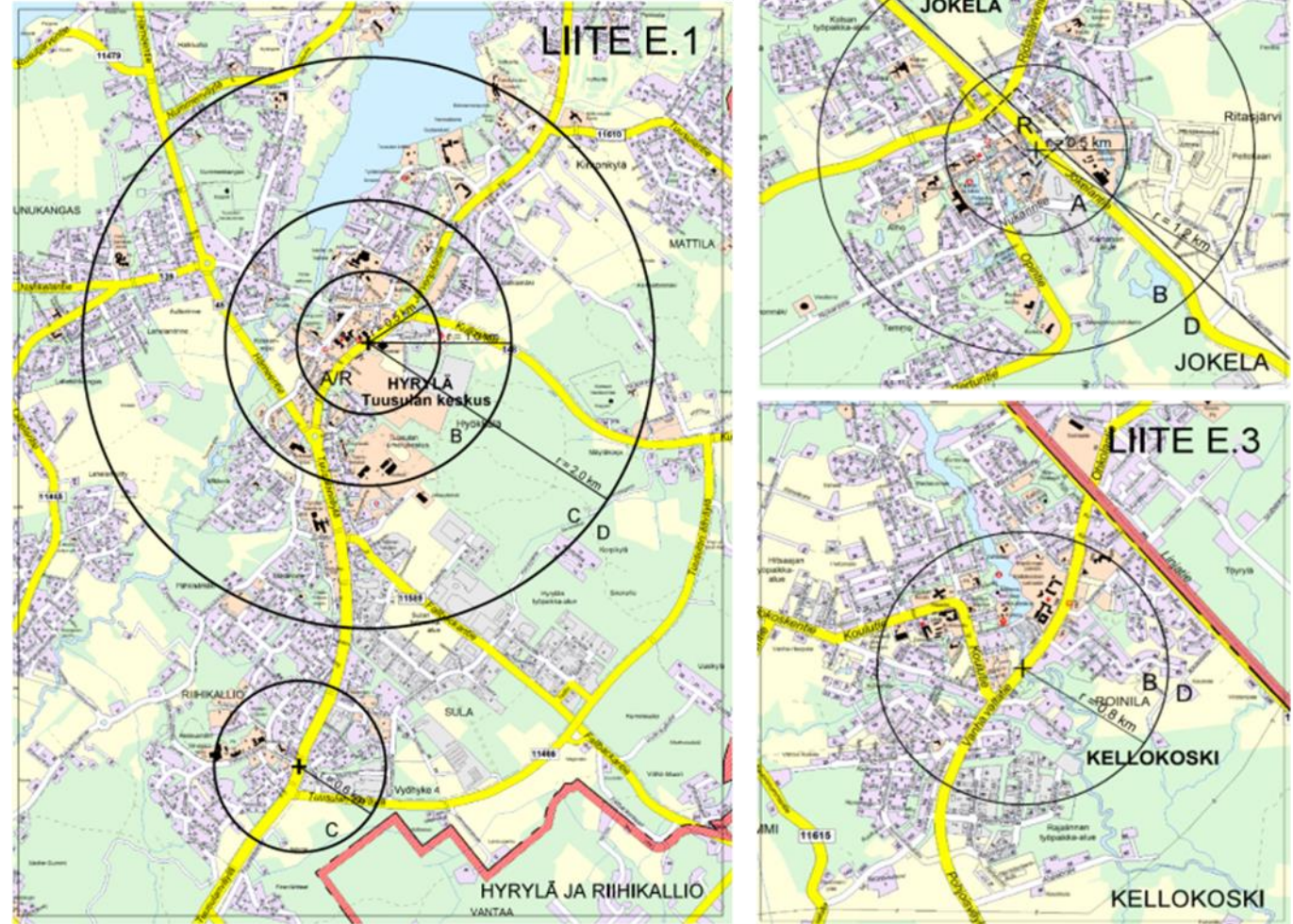
Nykyisin voimassa olevat Tuusulan pysäköintinormit hyväksyttiin kuntakehityslautakunnassa vuonna 2015.

Vyöhykkeet

Tuusulan nykyinen pysäköintinormi on jaettu A-D-vyöhykkeisiin. Vyöhykkeet on muodostettu pääasiassa linnuntie-etäisyyden perusteella taajaman keskipisteen ympärille ja eri vyöhykkeille on esitetty erilaiset vähimmäismäärävaatimukset autopaikoille.

Nykyiset vyöhykkeet:

- A-luokan alue on tiiviin ydinkeskustan alue (alueella R edellytetään rakenteellista pysäköintiä).
- B-luokan alue on tiivistä muuta keskusta-aluetta.
- C-luokan alue on keskustan reunavyöhykettä.
- D-luokan alue on taajaman laidoilla olevaa, usein pientalovaltaisempaa aluetta.



Kuva 11: Nykyisen pysäköintinormin vyöhykkeet Tuusulassa.

1.4. PYSÄKÖINNIN MITOITUS ASEMAKAAVOITUKSESSA

Normit

Nykyisessä pysäköintinormissa autopaikkojen vähimmäismäärävaatimus on esitetty sekä kerrosneliometri- että asuntokohtaisena.

Nykyisessä pysäköintinormissa ei ole esitetty vaatimuksia pyöräpysäköinnille eikä erikseen vieraspysäköinnille.

Normin lievennykset ja poikkeukset

Normien mukaista autopaikkamäärävaatimusta voidaan tapauskohtaisen harkinnan perusteella lieventää, mikäli paikat osoitetaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen. Lievennyksen mahdollisuuksia ja suuruutta arvioitaessa huomioidaan muun muassa 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.

Asemakaavoituksen yhteydessä voidaan perustelluista syistä poiketa ohjeessa esitetyistä autopaikkannormeista esimerkiksi työpaikkaintensiiviset tai niukat työpaikka-alueet tai erityisryhmien asuinrakentaminen.

Rykmentipuiston asemakaavoituksessa on pysäköintinormin vähennysten lisäksi käytetty seuraavia vähennyksiä:

- 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 autopaikkaa. Yhteiskäyttöautoilla voidaan korvata enintään 20 % autopaikoista.

Taulukko 2: Voimassa oleva pysäköintinormi.

Voimassa oleva pysäköintinormi	
Kaavan käyttötarkoitusmerkintä	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	käytännössä on ollut 1/80 k-m ²

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

1.4. PYSÄKÖINNIN MITOITUS ASEMAKAAVOITUKSESSA

Vertailu naapurikaupunkien ja -kuntien pysäköintinormeihin

Alla olevassa taulukossa on esitetty Tuusulan naapurikaupunkien ja -kuntien ydinkeskustojen (sisimpien pysäköintinormivyöhykkeiden) pysäköintinormi sekä normin huojennukset.

Taulukko 3: Tuusulan naapurikaupunkien ja -kuntien ydinkeskustojen pysäköintinormi ja normin huojennukset.

Kunta/ kaupunki	Pysäköintinormi sisimmillä pysäköintivyöhykkeillä ydinkeskustoissa				Pysäköintinormin huojennukset
	Asuminen (AK)	Vieraat	Liiketilat	Toimistot	
Nurmijärvi	1 ap/70 k-m ² , vähintään 1 ap/asunto	1 ap/1000 k-m ²	1 ap/30 k-m ²	1 ap/50 k-m ²	<ul style="list-style-type: none"> Paikkojen nimeämättömyydestä ja keskitetystä rakenteellisesta pysäköinnistä enintään 10 % vähennys Vuorottaiskäytöstä enintään 25 % vähennys Yhteiskäyttöauton tarjoamisesta enintään 15 % vähennys Vuokratuotantoalueelle enintään 10 % vähennys
Järvenpää	1 ap/120 k-m ² , vähintään 0,5 ap/asunto		1 ap/70 k-m ²	1 ap/70 k-m ²	<ul style="list-style-type: none"> Sallitaan 10 % vähennys, kun paikat sijoitetaan velvoitepaikkoina tai vapaaksiostopaikkoina keskitettyyn yli 100 auton pysäköintilaitokseen, jossa paikat ovat nimeämättömiä Senioriasumisessa sallitaan 15 % vähennys
Sipoo	1 ap/90 k-m ² , tai vähintään 0,8 ap/asunto 1 pp/30 k-m ²	1 ap/enintään 10 asuntoa	1 ap/75 k-m ² 1 pp/40 k-m ²	1 ap/75 k-m ² 1 pp/40 k-m ²	<ul style="list-style-type: none"> Vähennys enintään 20 %, jos paikat toteutetaan keskitetysti, nimeämättöminä ja vuorottaiskäyttöön 1 yhteiskäyttöauto vähentää velvoitetta 5 paikalla, vähennys enintään 5 % Pyöräpysäköintiin panostaminen, vähennys enintään 10 % Vieraspaikkojen määrästä voidaan tapauskohtaisesti poiketa, jos alueella on vieraspysäköintiin soveltuvaa yleistä kadunvarsipysäköintiä
Hyvinkää	1 ap/90–110 k-m ² , vähintään 0,75 ap/asunto 2 pp/asunto	1 ap/10 asuntoa tai 1 ap/800 k-m ²	1 ap/50–70 k-m ² 1 pp/30 k-m ²	1 ap/80–100 k-m ² 1 pp/50 k-m ²	<ul style="list-style-type: none"> Lähtökohtana asumisen suurempi normi, mutta alempaa normia voidaan käyttää, jos yli 50 % paikoista toteutetaan rakenteellisina 20 % vähennys, jos paikat sijoitetaan pysäköintilaitokseen, jossa keskitetty pysäköinti, nimeämättömät paikat ja vuorottaispysäköinti 1 yhteiskäyttöauto voi vähentää velvoitetta 5 paikalla
Vantaa	1 ap/110–130 k-m ² , vähintään 1 ap/2-3 asuntoa 1 pp/30 k-m ² , vähintään 2 pp/asuntoa	1 ap/1500 k-m ²	Vähintään 1 ap/100–200 k-m ² enintään 1 ap/60–50 k-m ² 1 pp/20–40 k-m ²	Vähintään 1 ap/80–160 k-m ² enintään 1 ap/75–50 k-m ² 1 pp/50 k-m ²	<ul style="list-style-type: none"> Vähintään 50 pysäköintipaikan toteuttamisesta keskitetysti nimeämättöminä voi saada 15 %:n vähennyksen Vähintään 200 pysäköintipaikan toteuttamisesta keskitetysti nimeämättöminä voi saada 20 %:n vähennyksen Vuorottaispysäköintiratkaisusta voi saada 15–20 %:n vähennyksen erillisen selvityksen perusteella ARA:n pitkän kirkotuen vuokra-asuntokohde voi saada 15 % vähennyksen Täydennysrakentamiskohteissa erillisen selvityksen perusteella

1.5. Sidosryhmien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista

Työssä toteutettiin keväällä 2024 avoin karttapohjainen asukas- ja yritys-kysely, jolla selvitettiin asukkaiden, Tuusulassa liikkuvien ja asioiden sekä Tuusulassa toimivien yritysten näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista. Lisäksi toteutettiin valittujen taloyhtiöiden isännöitsijöille suunnattu taloyhtiökysely.

Asukaskyselyyn saatiin 527 vastausta, yritys-kyselyyn 100 vastausta ja taloyhtiökyselyyn 32 vastausta.

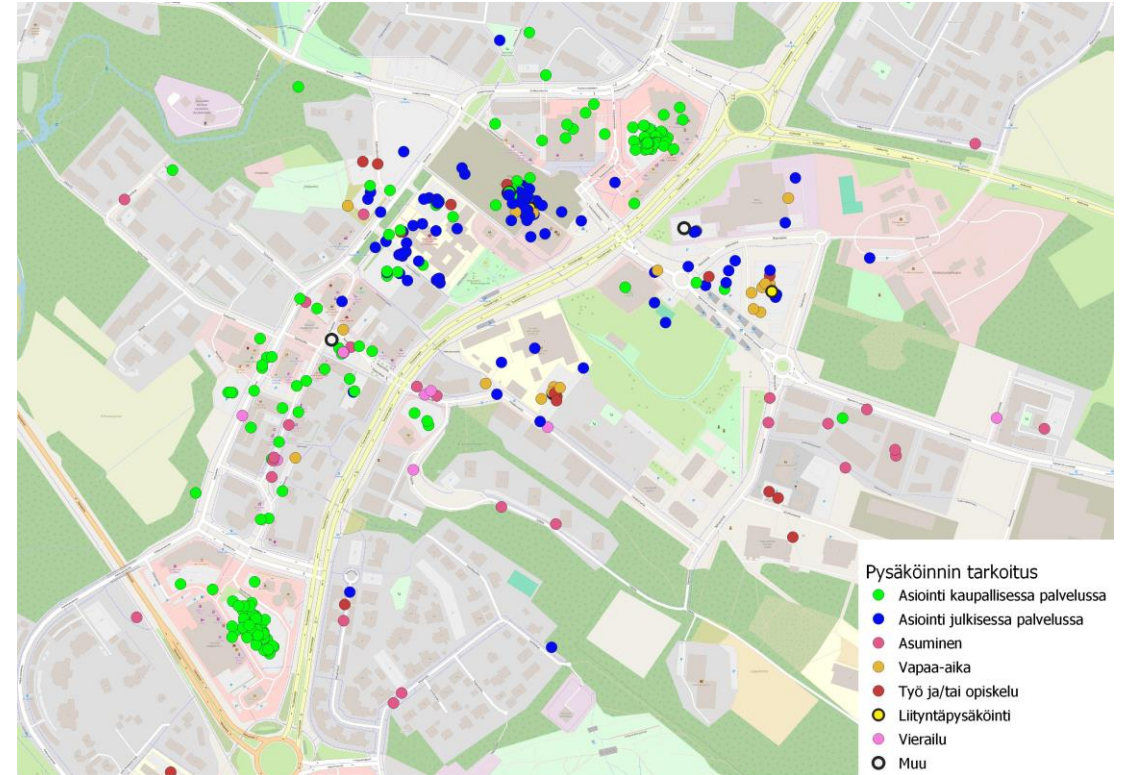
Kyselyiden keskeiset tulokset on esitetty seuraavilla sivuilla tiivistetysti. Kyselytulokset on koottu kattavasti liitteisiin 3-4.

Asukaskysely

Kyselyyn vastanneet saivat merkitä kartalle eniten käyttämänsä autojen pysäköintipaikat. Kyselyvastausten perusteella eniten käytetyillä paikoilla yleisimmät syyt pysäköintiin liittyivät asiointiin kaupallisissa (38 %) ja julkisissa palveluissa (20 %), asumiseen (12 %) sekä vapaa-aikaan (12 %).

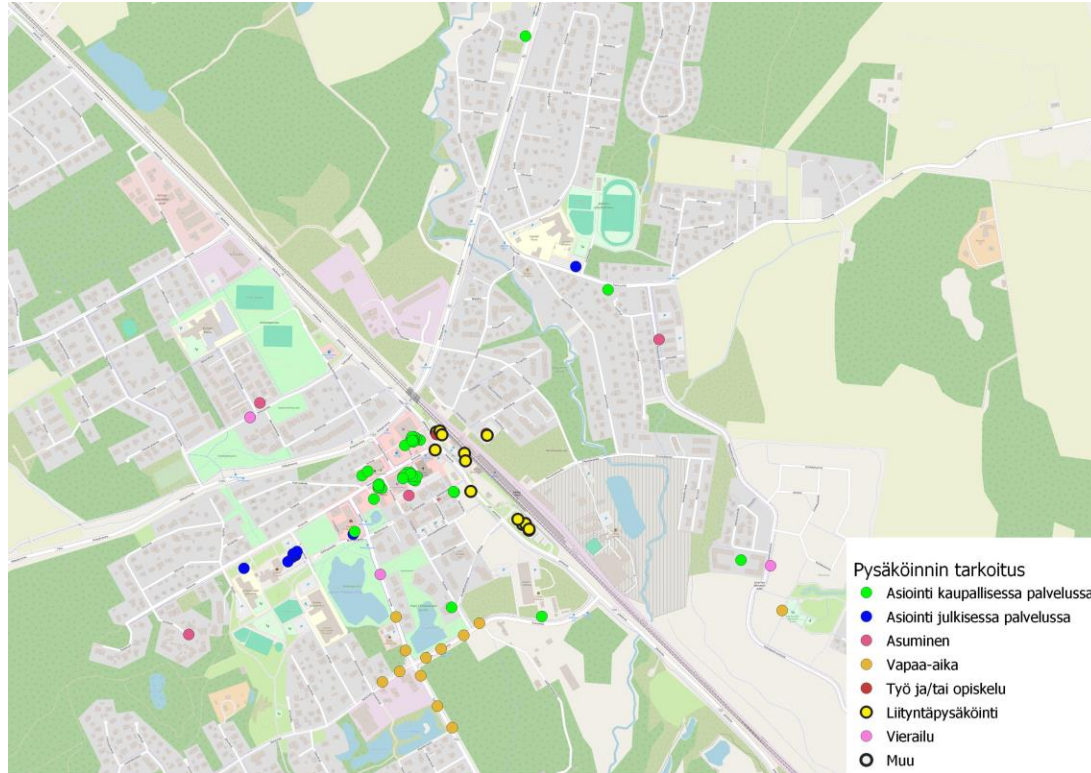


Kuva 12: Pysäköinnin tarkoitus eniten käytetyimmillä autojen pysäköintipaikoilla.

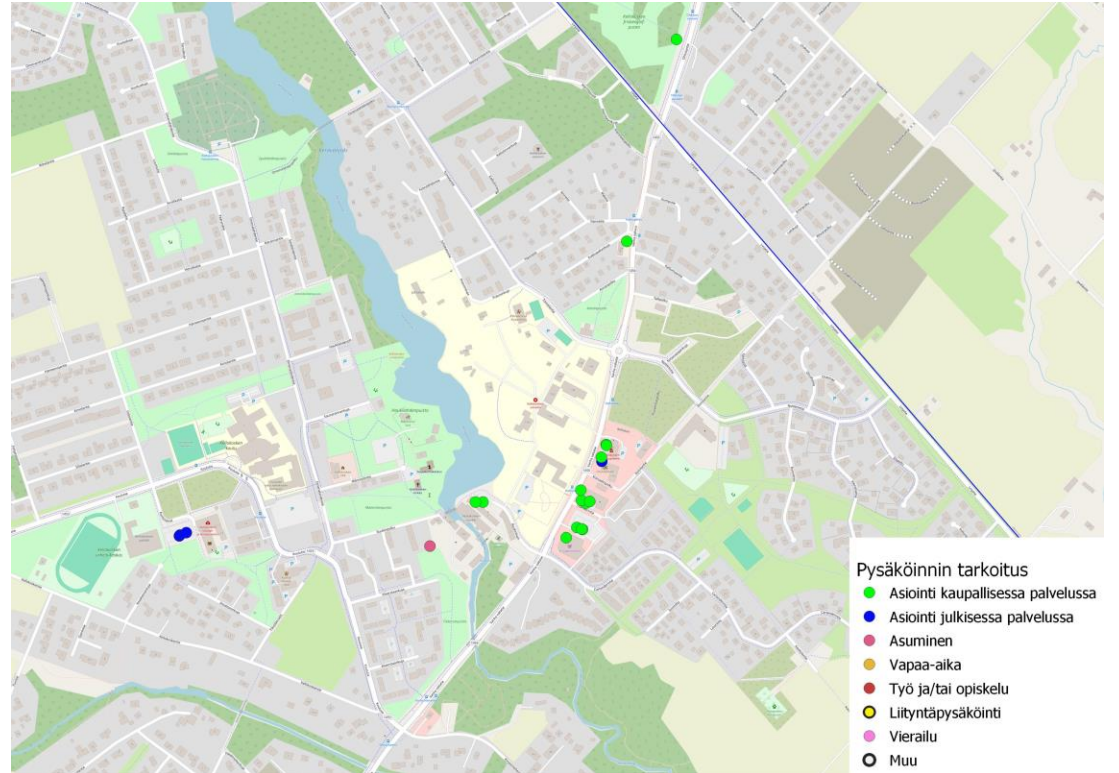


Kuva 13: Eniten käytetyt autojen pysäköintipaikat Hyrylässä pysäköinnin tarkoituksen mukaan asukaskyselyn vastausten perusteella.

1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA



Kuva 14: Eniten käytetyt autojen pysäköintipaikat Jokelassa pysäköinnin tarkoituksen mukaan asukaskyselyn vastausten perusteella.



Kuva 15: Eniten käytetyt autojen pysäköintipaikat Kellokoskella pysäköinnin tarkoituksen mukaan asukaskyselyn vastausten perusteella.

1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA

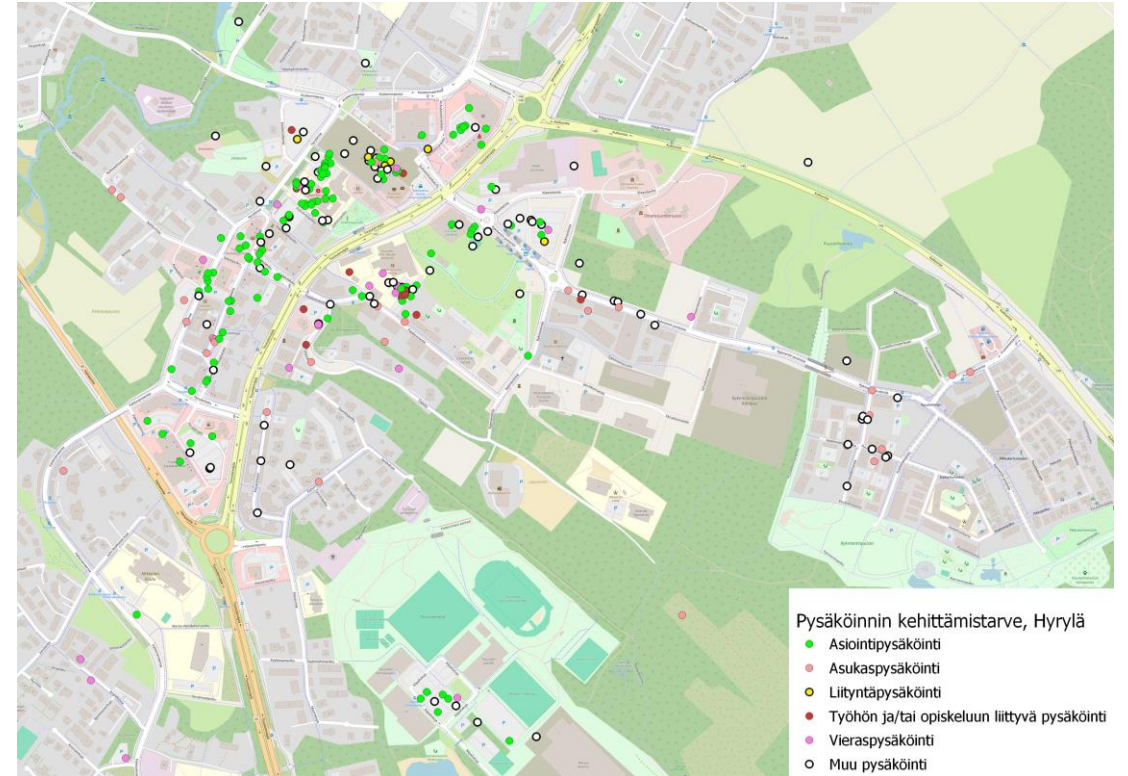
Kyselyyn vastanneet saivat merkitä kartalle myös autojen pysäköinnin kehittämiskohteita. Kartalle merkityt autojen pysäköinnin suurimmat kehittämiskohteet liittyivät useimmiten asiointipysäköintiin (30%), vieraspysäköintiin (22%), asukas-pysäköintiin (18%) ja muuhun yleiseen pysäköintiin (17 %).

Ongelmiksi koettiin pysäköintipaikojen riittämättömyys (31 %), vapaan paikan löytymisen vaikeus (24 %), väärinpysäköinti (12 %) ja valvonnan puute (8 %).

Ongelma kohteessa, 1-2 tärkeintä (n=557)

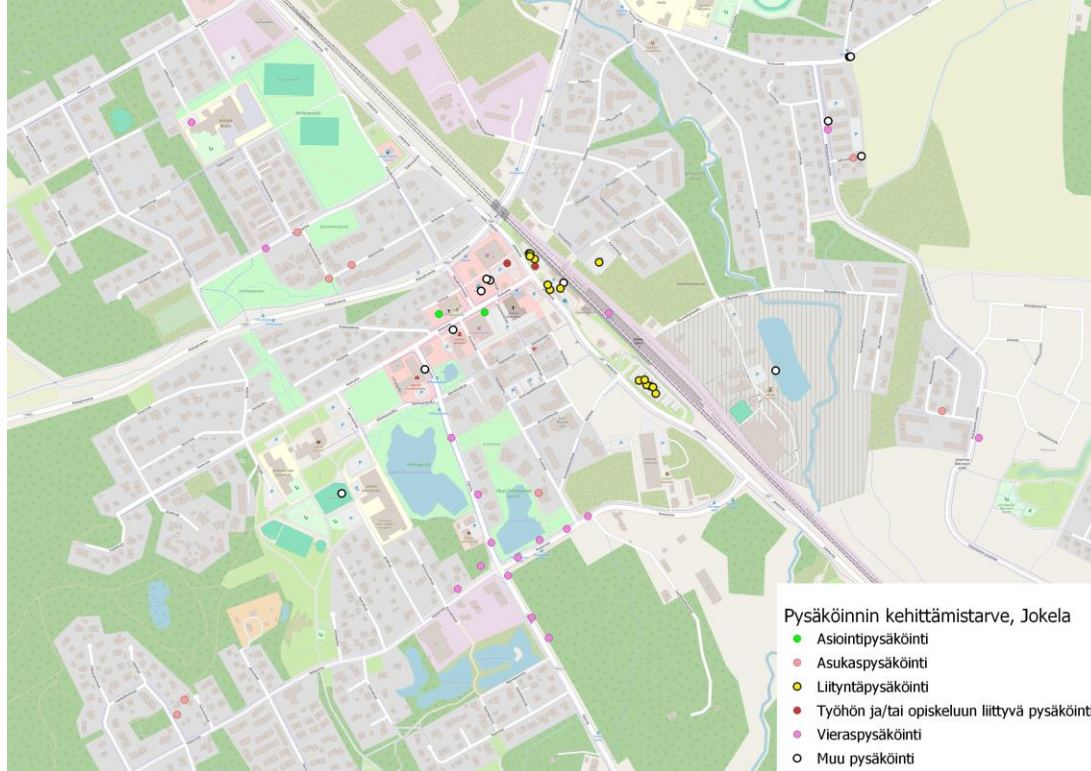


Kuva 16: Autojen pysäköinnin tärkeimmät kehittämiskohteet Hyrylässä.

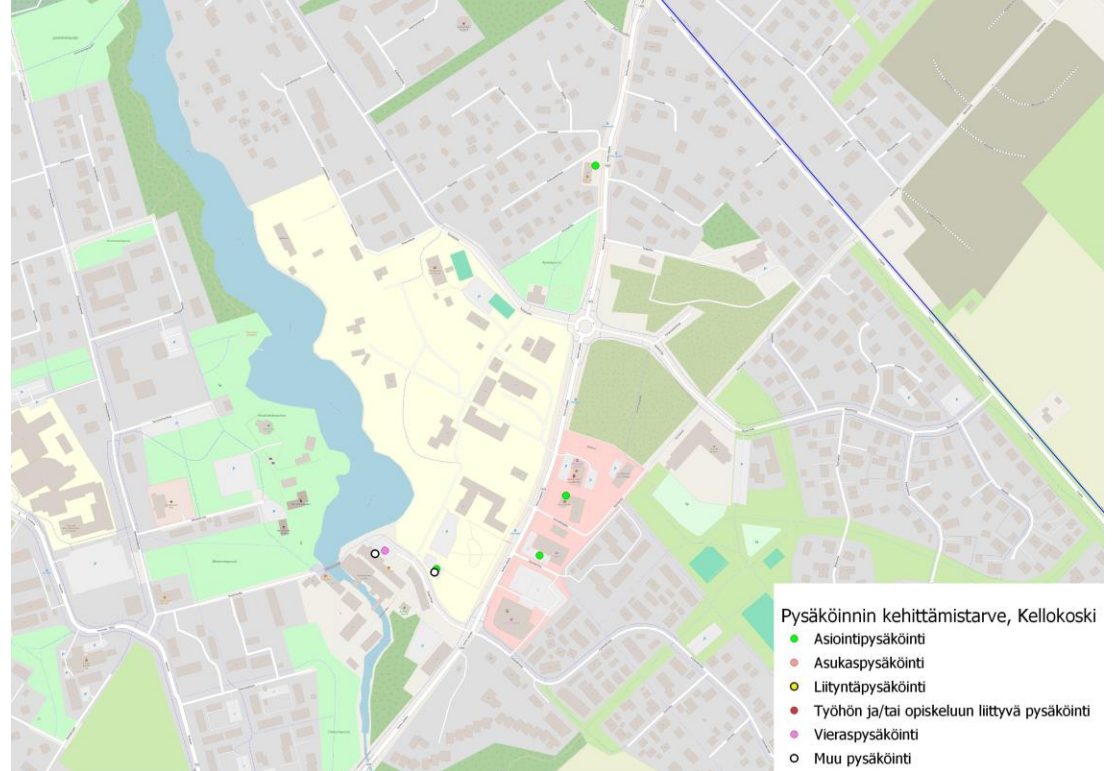


Kuva 17: Autojen pysäköinnin kehittämiskohteet Hyrylässä pysäköinnin tarkoituksen mukaan asukaskyselyn vastausten perusteella.

1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA



Kuva 18: Autojen pysäköinnin kehittämiskohteet Jokelassa pysäköinnin tarkoituksen mukaan asukaskyselyn vastausten perusteella.

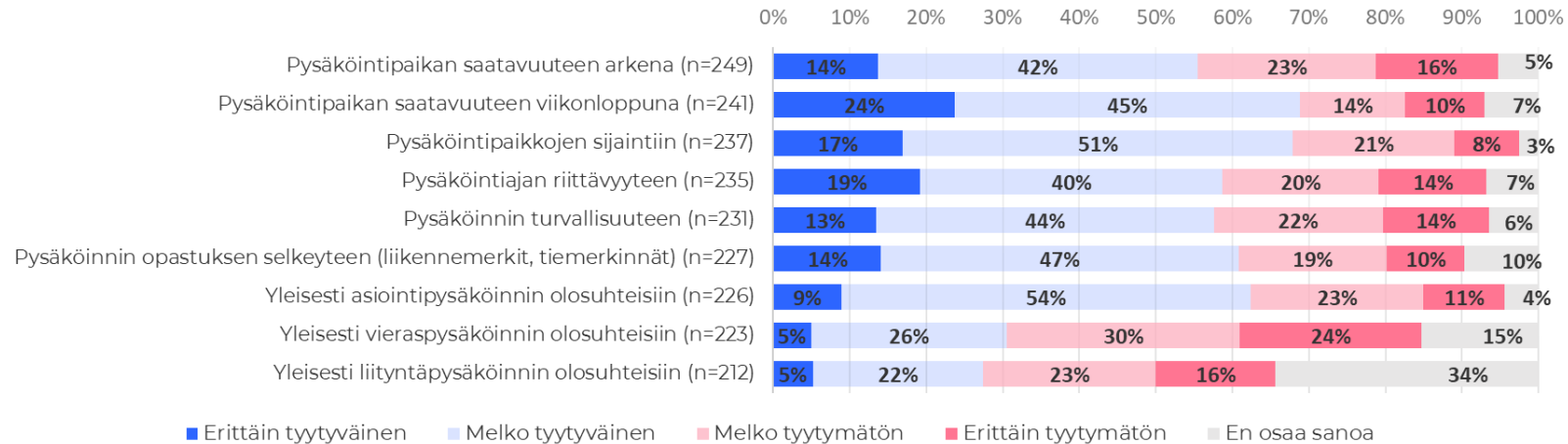


Kuva 19: Autojen pysäköinnin kehittämiskohteet Kellokoskella pysäköinnin tarkoituksen mukaan asukaskyselyn vastausten perusteella.

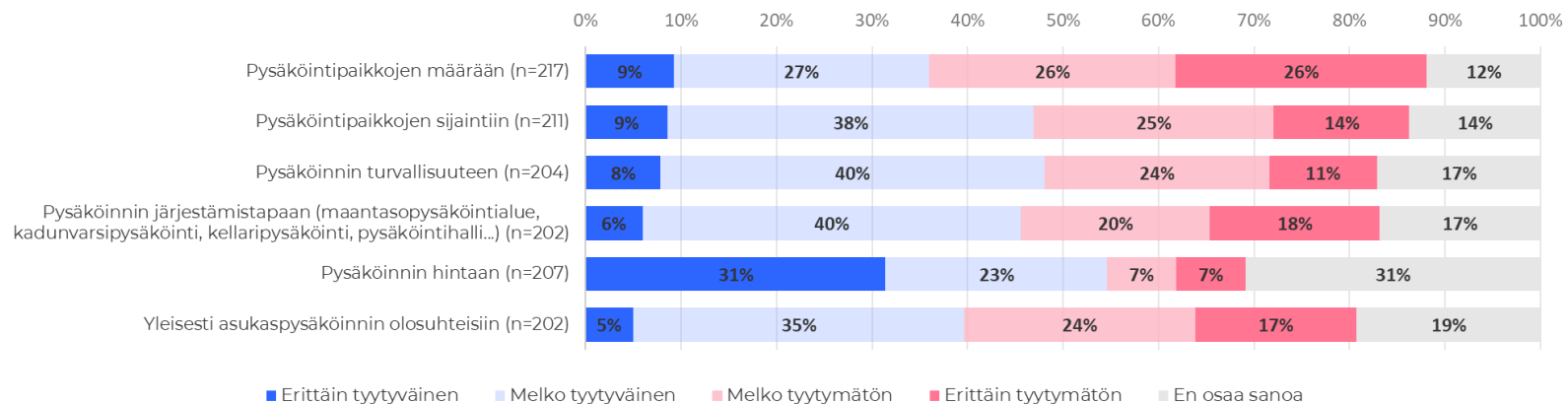
1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA

Autojen pysäköintiolosuhteisiin ollaan Tuusulassa yleisesti varsin tyytyväisiä. Tyytyväisimpiä ollaan pysäköintipaikkojen saatavuuteen viikonloppuisin sekä pysäköintipaikkojen sijaintiin. Eniten tyytymättömyyttä saavat osakseen vieraspysäköinnin ja liityntäpysäköinnin olosuhteet.

Asukaspysäköinnin osalta tyytymättömmimpiä oltiin asukaspysäköinnin pysäköintipaikkojen määrään sekä yleisesti asukaspysäköinnin olosuhteisiin. Tyytyväisimpiä oltiin asukaspysäköinnin hintaan.



Kuva 20: Asukkaiden tyytyväisyys pysäköintiin eri tekijöiden näkökulmasta.



Kuva 21: Asukkaiden tyytyväisyys asukaspysäköintiin eri tekijöiden näkökulmasta.

1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA

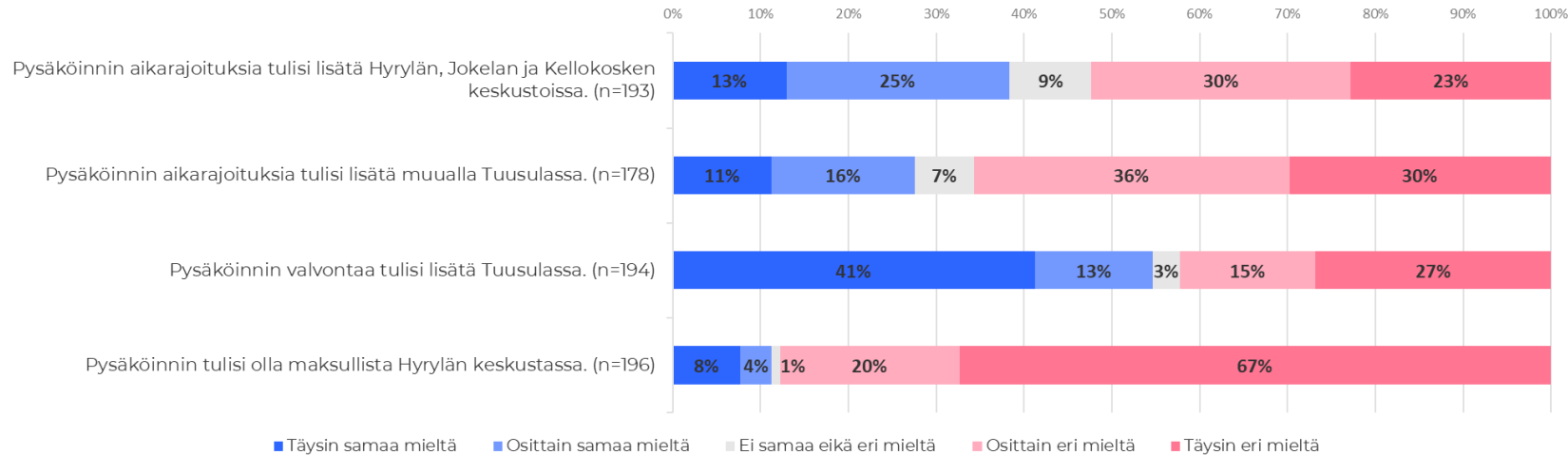
Pysäköinnin aikarajoitusten lisääminen ei saanut erityistä kannatusta vastaajien keskuudessa eikä pysäköinnin haluttu muuttuvan maksulliseksi Hyrylän keskustassa. Sen sijaan pysäköinnin valvonnan lisääminen sai kannatusta.

Tärkeimmiksi kehittämistoimenpiteiksi nousivat:

- pysäköintipaikkamäärän lisääminen Hyrylän keskustassa katujen varsilla ja nykyisillä pysäköintialueilla (20 %),
- lyhytkestoisen asiakaspysäköinnin lisäämisen palveluiden läheisyydessä ja pitkäkestoisemman pysäköinnin ohjaamisen kauemmaksi palveluista (eli aikarajoitetun pysäköinnin lisäämisen keskuksissa lähelle palveluita) (14 %)
- pysäköinnin valvonnan tehostaminen (13 %)
- pysäköintipaikkojen kunnossapidon ja talvihoidon parantaminen (13 %)
- Asukaspysäköinnin ohjaaminen pysäköintilaitoksiin tontilla maantasossa sijaitsevien paikkojen sijaan (9 %)
- Liityntäpysäköinnin kehittäminen Hyrylässä (8 %)
- Asiointipysäköinnin ohjaaminen pysäköintilaitoksiin Hyrylän keskustassa (6 %)

Kyselyn avoimissa vastauksissa autojen pysäköinnin osalta korostui muun muassa:

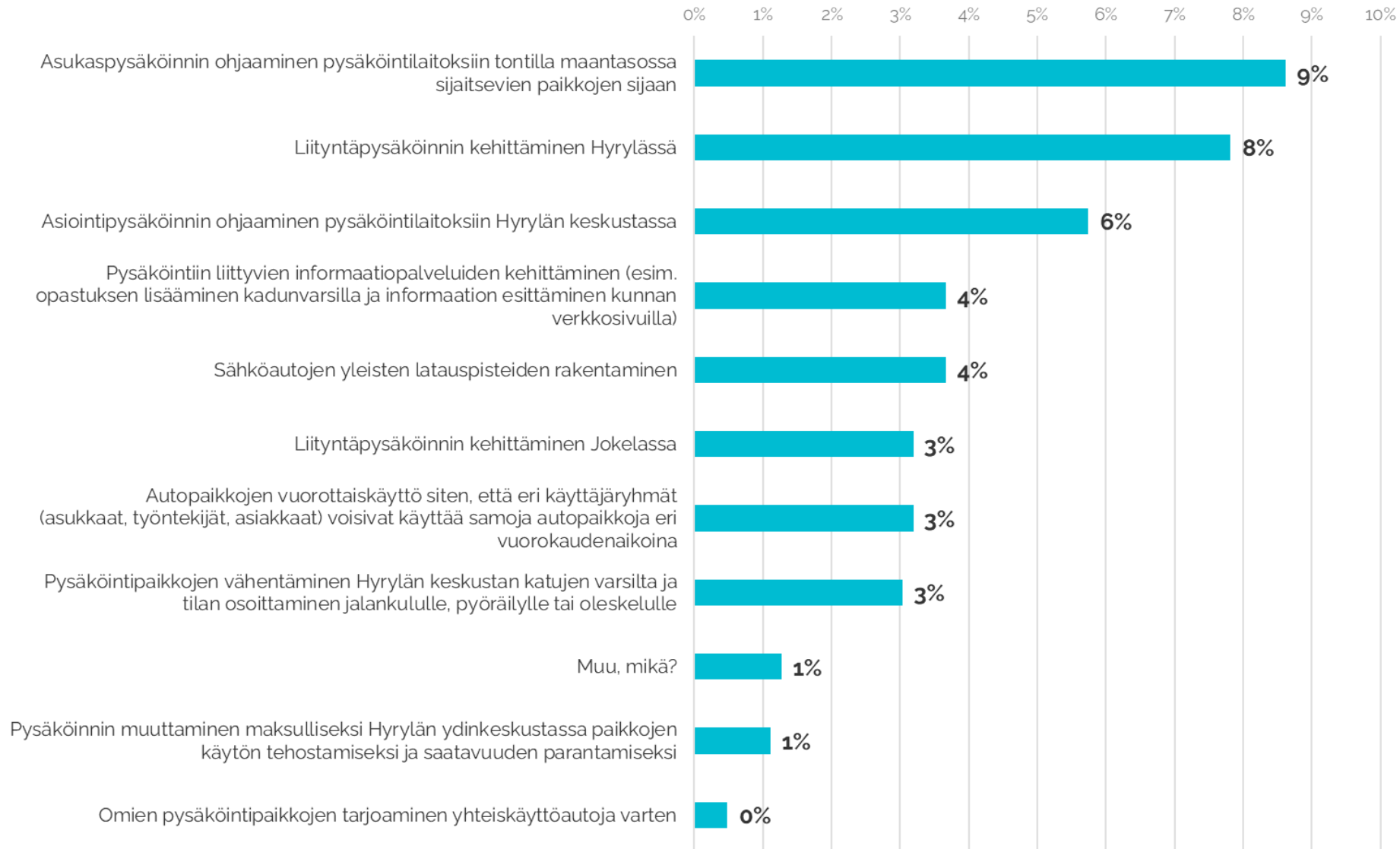
- Väärinpysäköinti, sääntöjen noudattamattomuus, vaaratilanteet – valvonnan lisääminen ja sakotus
- Ahtaus, etenkin talvella
- Paikkojen vähyys/riittämättömyys
- Vieraspaikkojen puute
- Ilkivalta ja turvattomuuden tunne parkkipaikoilla
- Autojen ja peräkärryjen pitkäaikaissäilytys kadunvarressa
- Rakenteellinen pysäköinti ja tilan vapauttaminen muille toiminnoille



Kuva 22: Asukaskyselyyn vastanneiden mielipiteet pysäköinnin kehittämistoimenpiteistä.

1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA

Autojen pysäköinnin kehittämistoimenpiteet, 3 tärkeintä (n=627)



Kuva 23: Kyselyyn vastanneiden mielipiteet autojen pysäköinnin kehittämistoimenpiteiden tärkeydestä.

1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA

Kyselyyn vastanneet saivat merkitä kartalle myös eniten käyttämänsä pyörien pysäköintipaikat. Kyselyvastausten perusteella eniten käytetyillä paikoilla yleisimmät syyt pysäköintiin liittyivät asiointiin kaupallisissa (30 %) ja julkisissa palveluissa (17 %), liityntäpysäköintiin (16 %), vapaa-aikaan (15 %) sekä työhön tai opiskeluun (11 %).

Pyöräpysäköinnin kehittämiskohteita merkittiin niin ikään myös kartalle. Näissä kohteissa yleisimmiksi ongelmiksi koettiin pyöräpysäköintipaikan turvattomuus (30 %), runkolukitusmahdollisuuden puuttuminen (20 %) ja sääsuojan puuttuminen pyöräpysäköintipaikoilta (19 %). Pyöräpysäköintiä kaivattiin lisää monipuolisesti erilaisiin kohteisiin, esimerkiksi asiointi- ja liityntäpysäköintiin. Pyöräpysäköintiin toivottiin erityisesti kunnollisia, runkolukituksen mahdollistavia telineitä.

Pyöräpysäköinnin osalta tyytyväisimpiä oltiin pysäköintipaikkojen sijaintiin ja tyytymättömmimpiä pyörien liityntäpysäköinnin olosuhteisiin ja pyöräpysäköinnin turvallisuuteen. Myös laatutasoon ja asiointikohteiden pyöräpysäköinnin olosuhteisiin oltiin melko tyytymättömiä.

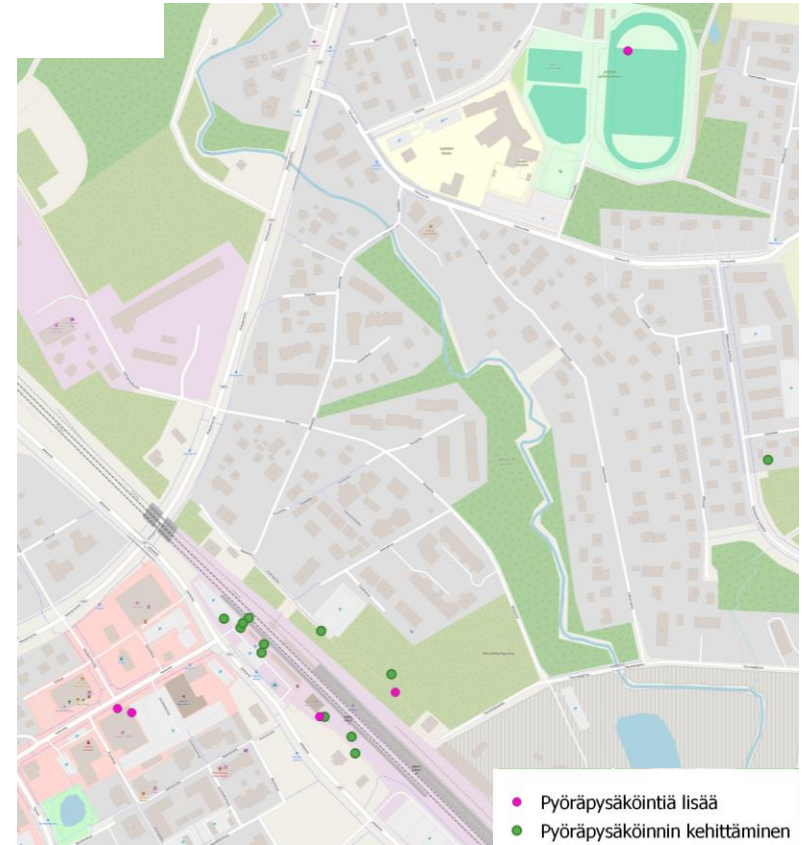


Kuva 24: Kyselyyn vastanneiden kokemat ongelmakohdat pyöräpysäköinnissä.

1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA



Kuva 25: Pyörien pysäköinnin kehittämiskohteet Hyrylässä asukaskyselyn vastausten perusteella.



Kuva 26: Pyörien pysäköinnin kehittämiskohteet Jokelassa asukaskyselyn vastausten perusteella.

1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA

Tärkeimmiksi kehittämistoimenpiteiksi nousivat:

- Runkolukituksen mahdollistavien pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen (23 %)
- katoksellisten pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen (17 %)
- laadukkaan pyöräliityntäpysäköinnin lisääminen Hyrylän linja-autoasemalle (11 %)
- Lukituissa tiloissa sijaitsevien pyöräpysäköintipaikkojen toteuttaminen (10 %)

Lisäksi kyselyn avoimissa vastauksissa pyörien pysäköinnin osalta korostui etenkin:

- Lisää runkolukituksen mahdollistavia telineitä
- Turvallinen pyöräpysäköinti asemalla, pysäkeillä ja palveluiden läheisyydessä



Kuva 27: Kyselyyn vastanneiden mielipiteet pyöräpysäköinnin kehittämistoimenpiteiden tärkeydestä.

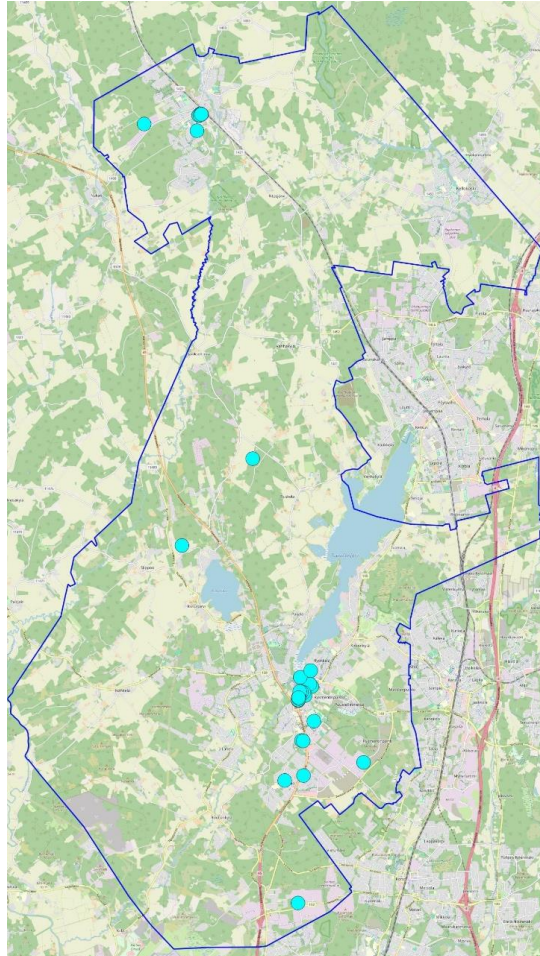
Yrityskysely

Kyselyllä selvitettiin sekä yritysten asiakkaiden että työntekijöiden pysäköinnin nykytilaa ja kehittämistarpeita. Yritysten asiakkaat pysäköivät pääsääntöisesti yrityksen/toimipisteen tontilla sijaitsevilla pysäköintipaikoilla (51 %) tai kadunvarsipaikoilla ja yleisillä alueilla (43 %). Suuressa osassa yrityksistä ei ole järjestetty asiakkaiden pyörille pysäköintiä. Lisäksi olemassa olevat pyöräpaikat ovat harvoin runkolukittavia tai katettuja. Yritysten henkilökunnan pysäköinti on järjestetty pääsääntöisesti yrityksen/toimipisteen tontilla (49 %) ja jonkin verran henkilökunta käyttää yleisiä pysäköintipaikkoja (38 %). Osassa yrityksistä asiakkaat ja henkilökunta käyttävät samoja pysäköintipaikkoja. Suuressa osassa yrityksistä myöskään henkilökunnalle ei ole järjestetty pyöräpysäköintiä. Runkolukituksen mahdollistavia telineitä eikä katoksia ollut missään kyselyyn vastanneessa yrityksessä. Vastauksissa tuotiin esille huoli pyöräpysäköinnin turvallisuudesta.

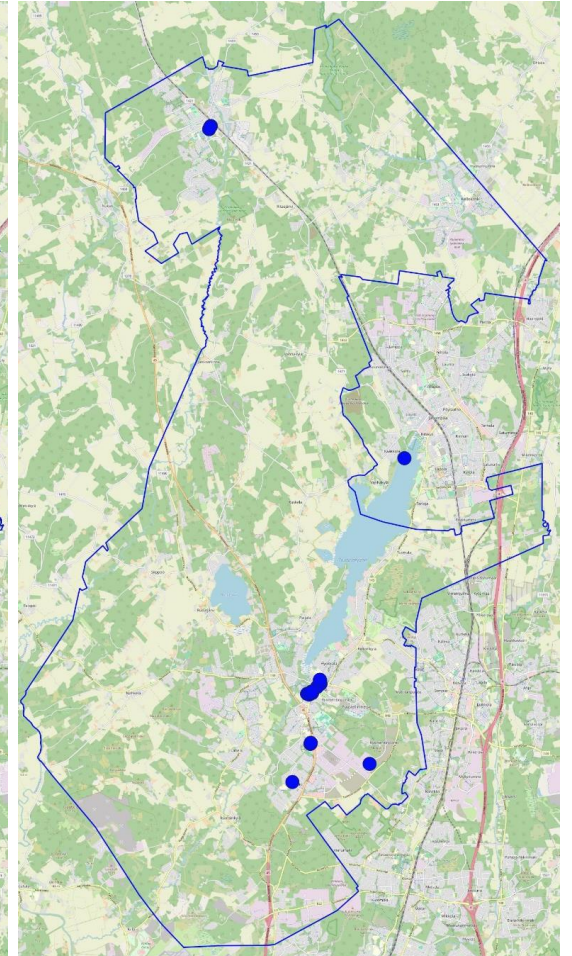
Pysäköintiin oltiin keskimäärin hieman tyytyväisempiä, kun vastattiin yritysten henkilökunnan näkökulmasta kuin asiakkaiden näkökulmasta. Muutoin vastaukset asiakkaiden ja henkilökunnan näkökulmasta vastasivat pitkälti toisiaan ja tyytyväisimpiä oltiin autojen pysäköinnin turvallisuuteen, paikkojen sijaintiin ja saatavuuteen. Tyytymättömmimpiä oltiin autojen ja pyörien pysäköintijärjestelyihin, pyöräpaikkojen sijaintiin sekä pyöräpysäköintipaikkojen turvallisuuteen.

Kyselyn avoimissa vastauksissa asiakaspysäköinnin osalta mainittiin muun muassa seuraavaa:

- Ajoneuvojen pitkäaikainen seisottaminen ja ulkopuolisten pysäköinti koetaan ongelmaksi
- Liikennesuunnittelussa ja turvallisuudessa nähdään parannettavaa
- Pysäköinti toimii pääsääntöisesti tai siinä ei ole isoja ongelmia
- Huoli rakennustyömaiden vaikutuksesta pysäköintiin
- Pysäköinnin toimimattomuus



Kuva 28: Asiakkaiden autopysäköinnin kehittämiskohteet Tuusulassa yrityskyselyn vastausten perusteella.



Kuva 29: Henkilökunnan autopysäköinnin kehittämiskohteet Tuusulassa yrityskyselyn vastausten perusteella.

1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA

Pysäköinnin aikarajoituksille Hyrylän, Jokelan ja Kellokosken keskustoissa ei koettu yrityskyselyn vastauksissa olevan lisäämisen tarvetta (71 %) kuten ei muuallakaan Tuusulassa (72 %). Pysäköinnin valvonnan lisäämisen kannalla oli alle 40 % vastaajista. Suurin osa (86 %) vastaajista oli sitä mieltä, että pysäköinnin tulisi olla maksutonta Hyrylän keskustassa.

Tärkeimmiksi yrityksiä palvelevan pysäköinnin kehittämistoimenpiteiksi tunnistettiin asiakkaiden käytössä olevien yleisten pysäköintipaikkojen lisääminen (22 %), kunnossapidon ja talvihoidon parantaminen (15 %), asiakkaiden pysäköintipaikkojen määrän lisääminen yritysten toimipisteiden tontilla (14 %) sekä aikarajoitusten muuttaminen (11 %).



Kuva 30: Kyselyyn vastanneiden mielipiteet yrityksiä palvelevan pysäköinnin kehittämistoimenpiteiden tärkeydestä.

1.5. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PYSÄKÖINNIN NYKYTILANTEESTA JA KEHITTÄMISTARPEISTA

Taloyhtiökysely

Taloyhtiökyselyllä selvitettiin asukaspysäköinnin nykytilannetta ja kehittämistarpeita uudehkoissa taloyhtiöissä Hyrylän, Riihikallion, Sulan, Jokelan ja Kellokosken alueilla. Taloyhtiö kysely toimitettiin 83 taloyhtiön isännöitsijöille ja kyselyyn saatiin vastaukset 30 taloyhtiön osalta.

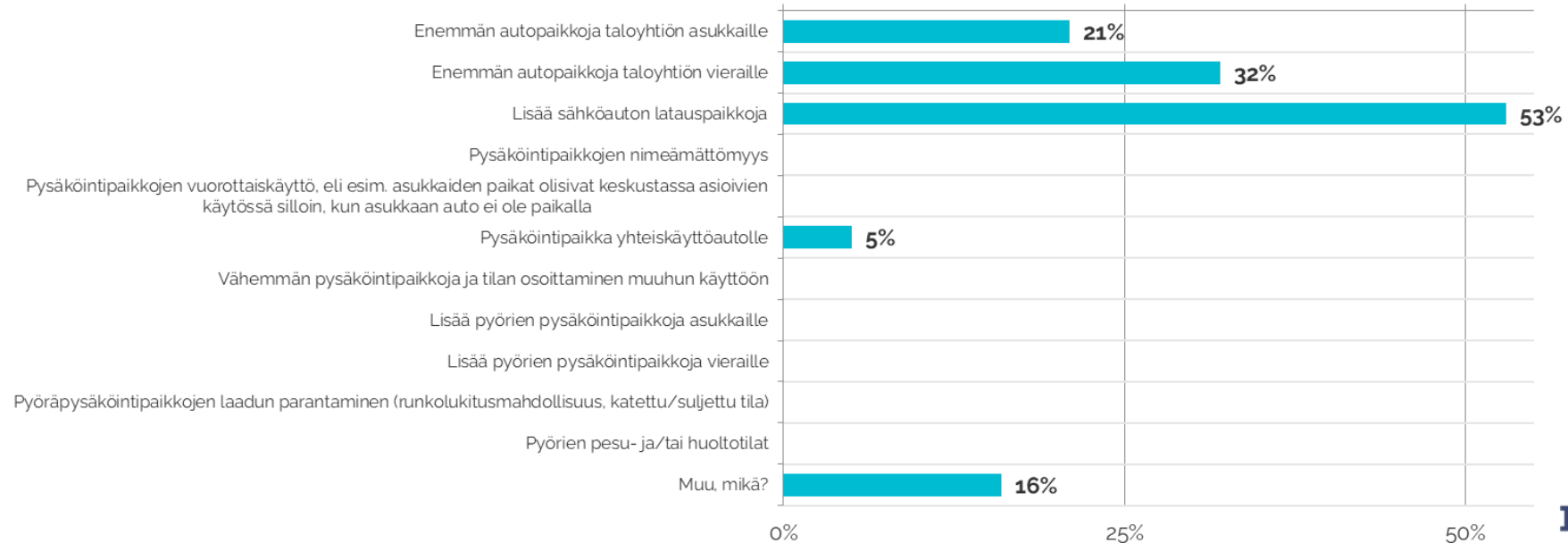
Taloyhtiökyselyyn vastanneista isännöitsijöistä 82 % oli sitä mieltä, että autojen pysäköintipaikkoja on taloyhtiössä riittävästi. 18 % isännöitsijöistä ilmoitti, että paikkoja on liian vähän ja paikkoihin on jonoa. Kolmella yhtiöllä oli paikoista vapaana noin puolet tai enemmän. Taloyhtiöistä 87 %:lla kaikki pysäköintipaikat sijaitsevat taloyhtiön tontilla ja kaikissa taloyhtiöissä pysäköintipaikat ovat nimettyjä. 73 %:lla taloyhtiöistä autopaikkoja vuokrataan/myydään vain asukkaille, 10 %:lla myös taloyhtiön liiketilojen toimijoille ja 17 %:lla myös taloyhtiön ulkopuolisille. Suurimmalla osalla taloyhtiöistä pysäköintipaikat on vuokrattu. Osassa taloyhtiöistä paikkoja on myös myyty tai sisällytetty huoneistoihin kuuluviksi.

62 % isännöitsijöistä vastaisi, että vieraspaikkoja on liian vähän. Yhteiskäyttö-auto on käytössä yhdessä vastanneista taloyhtiöstä. Sähköautojen latauspisteitä on 27 %:ssa taloyhtiöistä.

Pyöräpysäköintipaikkoja oli joka kolmannessa taloyhtiössä. Lukitussa ja säältä suojatussa erillisessä varastorakennuksessa on pyörien pysäköintipaikkoja 41 %:lla taloyhtiöistä. Lämpimässä pyörävarastossa/kellarissa on pyörän säilytyspaikkoja 59 %:lla taloyhtiöistä. Pyörien pysäköintipaikoilla on pyörän runkolukintamahdollisuus 37 %:lla taloyhtiöistä. Pyöräpysäköinti on järjestetty vaihtelevasti myös asukkaan omalla pihalla, asukkaan omassa kylmässä tai lämpimässä varastossa.

Kehittämistoimenpiteistä eniten kannatusta saivat sähköauton latauspaikkojen lisääminen (53 %), autopaikkojen lisääminen taloyhtiön vieraille (32 %) ja autopaikkojen lisääminen taloyhtiön asukkaille (21 %).

Mitkä seuraavista pysäköinnin kehittämistoimista sopisivat parhaiten taloyhtiöön?



Kuva 31: Taloyhtiöiden kyselyyn vastanneiden mielipiteet pysäköinnin kehittämistoimenpiteiden sopimisesta taloyhtiöön.

1.6. Pysäköinnin nykyiset vahvuudet ja kehittämistarpeet

Pysäköinnin nykytilaselvityksen, haastattelujen ja työpajatyöskentelyn sekä ohjausryhmän keskustelujen perustella on tunnistettu Tuusulan pysäköinnin merkittävimmät vahvuudet ja kehittämistarpeet.

Vahvuuksia

- + Yleisiä pysäköintipaikkoja on riittävästi. Pysäköintipaikat ovat korkeasti kuormitettuja vain hyvin hetkellisesti ja paikallisesti. Silloinkin vapaa pysäköintipaikka löytyy läheltä. Vapaan pysäköintipaikan etsiminen ei aiheuta turhaa liikennettä.
- + Asukkaat ja Tuusulassa liikkuvat ovat yleisesti ottaen varsin tyytyväisiä etenkin autojen yleisen pysäköinnin olosuhteisiin.

Kehittämistarpeita

- Väärinpysäköinti, aikarajoitusten noudattamattomuus. Pysäköinninvalvonnan puute näkyy paikoin asetettujen kieltojen ja rajoitusten vastaisena pysäköintinä sekä luvattomana pysäköintinä kiinteistöillä ja maastossa.
- Autojen liityntäpysäköinnin turvattomuus ja ilkeiden pelon poistaminen.
- Pyöräpysäköinnin laatu ja turvattomuus.
- Pysäköintinormin päivittäminen esimerkiksi Rykmentinpuistosta saatujen kokemusten perusteella.

2. Pysäköintiratkaisujen tavoitteet Tuusulassa

2. Pysäköintiratkaisujen tavoitteet Tuusulassa

<p>Pysäköintiratkaisut ovat tarvelähtöisesti toteutettuja ja yleistä pysäköintiä valvotaan aktiivisesti</p>	<p>Pysäköintiratkaisut ovat kustannustehokkaita, pysäköintipaikkojen käyttöaste on korkea ja ne mukautuvat uudis- ja täydennysrakentamisen tarpeisiin</p>
<p>Mitä tarkoittaa kuntalaisille:</p> <p>Pysäköintiratkaisulla luodaan viihtyisää ja turvallista elinympäristöä. Asukkaat, työntekijät ja vierailijat sekä erityisryhmät, ikääntyvä väestö ja kotihoito löytävät pysäköintipaikan helposti. Palvelujen läheisyydessä suositaan yleisen pysäköinnin osalta lyhytkestoista asiointipysäköintiä sekä jakeluliikennettä. Pysäköinnin tapahtuu siellä, missä sen on suunniteltu tapahtuvan. Tavoitteeseen pääsemiseksi yleistä pysäköintiä valvotaan aktiivisesti.</p> <p>Miten tukee kunnan ympäristötavoitteita:</p> <p>Yleisen pysäköintipaikan helppo löytäminen vähentää turhaa ajoa. Viihtyisä elinympäristö sisältää runsaasti viherratkaisuja, joihin pysäköinti ei levittäydy hallitsemattomasti.</p>	<p>Mitä tarkoittaa kuntalaisille:</p> <p>Henkilöautojen pysäköintipaikkojen käytössä keskusta-alueilla pyritään paikkojen tehokkaaseen käyttöön hyödyntäen keskitettyjä pysäköintiratkaisuja ja vuorottaispysäköintiä, jolloin paikat ovat mahdollisimman tehokkaasti käytössä. Lisäksi lisätään tietoisuutta siitä, että pysäköintipaikkojen toteuttaminen ja ylläpito aiheuttaa kustannuksia, joten niiden tehokas käyttö on perusteltua, sekä jaetaan kustannusrasitetta käyttäjille. Toteutuksessa huomioidaan talvikunnossapito ja lumitila. Mukautuvat pysäköintiratkaisut tukevat Tuusulan tavoitteita monimuotoisesta asuntorakentamisesta erilaisille väestöryhmille.</p> <p>Miten tukee kunnan ympäristötavoitteita:</p> <p>Paikkojen tehokas käyttö vähentää sekä rakentamisen että käytönaikaisia päästöjä. Pysäköintitilavarauksiksi jäävä tila voidaan hyödyntää viher- rakentamisen, jalankulun tai pyöräilyn sekä yleisen pyöräpysäköinnin tarpeisiin.</p>
<p>Pysäköintiratkaisut parantavat elinkeinoelämän kilpailukykyä</p>	<p>Pyöräpysäköinti-, liityntäpysäköinti- ja sähkölatausratkaisulla tuetaan kunnan ympäristötavoitteita</p>
<p>Mitä tarkoittaa yrityksille:</p> <p>Pysäköintiratkaisujen (yleinen ja kiinteistön oma) suunnittelussa ja toteutuksessa kunnan ja yritysten yhteistyö on avainasemassa. Työpaikka-alueiden toiminnan luonne ja sijainti huomioidaan yleiseen pysäköintiin varattavassa tilassa, pysäköintipaikkamäärissä ja käyttötarkoituksissa. Raskaan liikenteen pysäköintitarpeeseen kiinnitetään huomiota erityisesti alueilla, joilla raskaan liikenteen määrät ovat merkittävät. Turvallisilla ja toimivilla pysäköintiratkaisulla tuetaan kokonaisuutena kilpailukykyisen toimintaympäristön syntymistä kunnassa toimiville ja kuntaan sijoittuville yrityksille.</p> <p>Miten tukee kunnan ympäristötavoitteita:</p> <p>Kilpailukykyiset ja menestyvät yritykset huomioivat toiminnassaan yhä paremmin ympäristönäkökohdat.</p>	<p>Mitä tarkoittaa kuntalaisille:</p> <p>Edistetään keskusta-alueiden ja muiden palvelu- ja työpaikkakeskittymien saavutettavuutta pyörällä mahdollistamalla laadukas ja turvallinen pyöräpysäköinti erityisesti määränpäässä. Henkilöautojen ja pyörien liityntäpysäköintiä kehitetään osana joukkoliikennejärjestelmää kiinnittäen erityistä huomiota liityntäpysäköinnin tarjontaan ja turvallisuuteen. Sähkölatausinfraa kehitetään tarvelähtöisesti.</p> <p>Miten tukee kunnan ympäristötavoitteita:</p> <p>Pyöräpysäköinti- ja liityntäpysäköintiratkaisulla vähennetään henkilöauton omistus- ja käyttötarvetta.</p>

3. Pysäköintiratkaisujen tarkastelu kaikilla suunnittelutasolla

3.1. Pysäköinti liikennejärjestelmän osana ja muutokset toimintaympäristössä tulevaisuudessa

Liikennejärjestelmä on kokonaisuus ja pysäköinti on osa sitä. Pysäköintipaikka-tarpeeseen vaikuttaa liikennejärjestelmän muut osat kuten joukkoliikenne-tarjonta sekä kävelyn ja pyöräliikenteen yhteydet. Monipuolisten liikkumis-mahdollisuuksien lisäksi keskeinen rooli on myös maankäyttö (asumisen, palveluiden ja työpaikojen sijoittuminen) sekä niiden saavutettavuudella. Joukkoliikenteen korkea palvelutaso sekä kävelyn ja pyöräliikenteen kattavat yhteydet luovat edellytykset autoriippumattomampaan liikkumiseen ja elämään. Tällöin päivittäiset liikkumiskohteet (palvelut, opiskelu, työ) voidaan saavuttaa ja arkiset matkat tehdä useammin helposti kestäväillä kulkutavoilla.

Joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräliikennettä kehittämällä sekä niiden toimintaedellytysten varmistamisella voidaan vaikuttaa myös pysäköinnin toimivuuteen ja tarpeeseen. Kun arkiset matkat on tehtävissä joukko-liikenteellä ja palvelut saavutettavissa helposti kävellen tai pyörällä, kotitalouksien tarve omistaa useampi auto vähenee. Pysäköintinormissa on määritetty keskustoihin ja joukkoliikenteen laatuikäytävien varrelle alueet, joilla on mahdollista toteuttaa vähemmän autopaikkoja. Tämä perustuu palveluiden hyvään kävelysaavutettavuuteen ja joukkoliikennetarjontaan. Siten niiden kehittäminen on myös pysäköintinormin toimivuuden kannatta keskeistä.

Liikenteen toimintaympäristö ja yhteiskunta muuttuvat, mikä muovaa myös pysäköinnin kysyntää ja vaikuttaa pysäköintiratkaisuihin. Pysäköinnin taustalla on aina jokin muu tarve esimerkiksi tarve päästä kotiin, työpaikalle tai kauppaan. Myös ihmisten asenteet ja arvostukset muuttuvat, samoin kunnan tavoitteet. Aiempina vuosikymmeninä esimerkiksi ympäristöasiat eivät näkyneet yhtä vahvasti kunnan tavoitteissa kuin nykyisin. Seuraavassa on kuvattu muutamia keskeisiä muutosvoimia ja niiden vaikutuksia pysäköintiin.

Kaupunkien kasvu ja keskustojen tiivistyminen lisää pysäköinnin kysyntää alueellisesti. Tiivistyvissä keskustoissa rajallista tilaa on jakamassa yhä useampi toiminto, mikä edellyttää pysäköintiratkaisuilta lisää tehokkuutta.

Kaupungit ja kunnat ovat sitoutuneet ilmastotavoitteisiin sekä kestäväen liikkumisen edistämiseen. Pyöräilyn suosio on pysynyt viime vuodet

korkeana muun muassa pyörien myyntimäärien näkökulmasta. Laadukkailla pyörien ja muiden mikroliikkumisvälineiden pysäköintipaikoilla lähtö- ja määränpäässä voidaan osaltaan lisätä näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta.

Työnteko muuttui pandemian aikana ja etätyö työnteon muotona on tullut jäädäkseen, mikä vaikuttaa myös pysäköintiin. Etätyön myötä pysäköintitarve päivisin asunnon läheisyydessä kasvaa, kun taas työpaikan läheisyydessä se on pienempi. Etätyön lisääntyminen on muuttanut auton käyttöä ja omistustarvetta. Verkkokauppa on puolestaan muuttanut kaupan alaa ja ihmisten asiointi-käyttäytymistä. Jakelupalvelut ovat kehittyneet ja kotiinkuljetukset yleistyneet, minkä myötä asuntojen, liiketilojen ja palveluiden läheisyyteen tarvitaan enemmän monipuolisia pysähtymismahdollisuuksia.

Teknologian kehitys ja uudet palvelut tulevat helpottamaan pysäköintiä esimerkiksi erilaisten informaatio- ja maksupalveluiden myötä. Toisaalta uudet liikkumisvälineet ja -palvelut sekä liikenteen sähköistyminen luovat uusia vaatimuksia pysäköintiratkaisuille.



Ilmasto

- Hiilineutraalius-tavoitteet
- Kestävä liikkuminen



Teknologia

- Liikenteen sähköistyminen
- Älykkäät digitaaliset ratkaisut



Resurssit

- Rakennetun ympäristön tehokas hyödyntäminen
- Jakamistalous



Yhteiskunta

- Kaupungistuminen
- Etätyöskentely
- Kaupan murros
- Ympäristö- ja terveystietoisuus
- Yksilölliset palveluvaatimukset

TUUSULA

Kuva 32: Pysäköintiin vaikuttavia muutosvoimia..

3.2. Pysäköintiratkaisujen tarkastelu eri suunnittelutasoilla

Pysäköintiratkaisujen kokonaisuutta ja etenkin yleisen pysäköinnin järjestämistä tulee tarkastella riittävän aikaisessa suunnitteluvaiheessa. Näin ei aina nykyisin tehdä. Tontille sijoittuvan pysäköinnin suunnittelua ohjataan asemakaavavaiheessa pysäköintinormilla, mutta muissa suunnitteluvaiheissa pysäköinnin suunnittelun sisältö vaihtelee alueittain eikä selkeää tavoitetasoa suunnitelmatarkkuudelle tai sisällölle ole esitetty. Seuraavassa on esitetty suositus eri suunnittelutasoille sisällytettävästä pysäköintiratkaisujen tarkastelusta.

Yleiskaava ja osayleiskaava

Yleiskaavan ja osayleiskaavan liikenneselvityksiin sisällytetään jatkossa myös yleisten pysäköintiratkaisujen periaatteiden tarkastelu:

- Yleisten pysäköintialueiden tarpeen tunnistaminen
- Periaatteet yleisen pysäköinnin ratkaisuille

Jatkossa tulee tarkastella, onko jo osayleiskaavoissa mahdollista määrittää keskitettyjen pysäköintilaitosten hallintamalli (yksityisen omistama, kunnan omistama, hybridi). Tässä vaiheessa olisi normin kautta mahdollista laskea eri osapuolten pysäköintitarpeet omille toiminnoilleen sekä lisäksi arvioida tarpeet esimerkiksi yhteiskäyttöautoille ja sähköautojen lataukselle.

Alueellinen yleissuunnitelma / kaavan viitesuunnitelma

Alueellisessa yleissuunnitelmassa täsmennetään yleisen pysäköinnin ratkaisuja koskien esimerkiksi kadunvarsipysäköintiä, yleisiä pysäköintialueita (ulkoalueet ja laitokset) ja raskaiden ajoneuvojen pysäköinti.

Alueellisessa yleissuunnitelmassa

- Tunnistetaan, millainen tarve alueella on kadunvarsipysäköinnille, yleisille pysäköintialueille ja raskaan liikenteen pysäköinnille
- Määritetään kadunvarsipysäköinnin sijoittuminen eri katutyypeille sekä periaatteelliset tyyppipoikkileikkaukset. Määrittelyssä on huomioitava, että

jos alueen toiminnot poikkeavat jatkossa paljon oletetuista, sillä on vaikutusta myös pysäköinnin periaatteisiin.

Asemakaava

Asemakaavassa määritetään tonteille sijoittuvan pysäköinnin määrä ja toteutustapa perustuen voimassa olevaan pysäköintinormiin (liite 1) mahdollisine helpotuksineen sekä yleisille alueille (LP-alueet ja katutila) sijoittuvan yleisen pysäköinnin määrä ja toteutustapa. Kaavan liikennesuunnitelmassa tarkistetaan pysäköinnin liikennetekninen mitoitus ja toteutettavuus. Lisäksi tarkastellaan kaavan vaikutusalueen yleisen pysäköinnin riittävyys ja huomioidaan tarpeet esimerkiksi katualueen mitoituksessa.

Tunnistettuja haasteita:

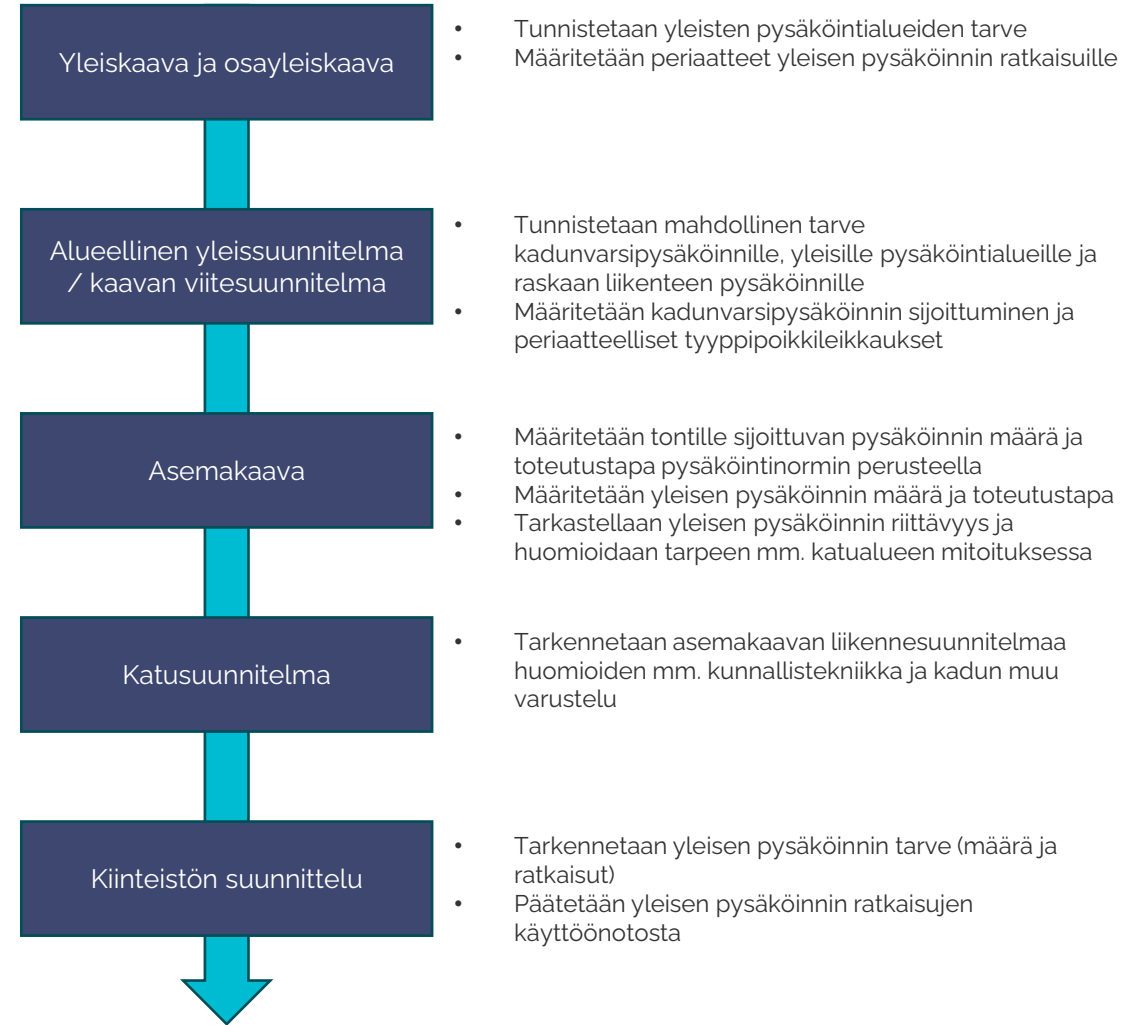
- Asemakaavoja laaditaan usein pienelle alueelle, jolloin asemakaavan yhteydessä ei ole mahdollista tarkastella yleisen pysäköinnin ratkaisumahdollisuuksia (kadunvarsi ja yleiset pysäköintialueet) laajemmalla alueella, vaan kohteen lähellä sijaitsevat potentiaaliset ratkaisumahdollisuudet jäävät kaava-alueen ulkopuolella.
- Pysäköintinormin mukaisen pysäköintipaikkamäärän toteutuminen tuottaa liikaa paikkoja suhteessa kaava-alueelle suunniteltuun maankäyttöön nähden, jolloin pysäköinnin toteutuskustannukset kasvavat ja paikkojen käyttöaste jää alhaiseksi. Alueella yleinen pysäköinti kuormittuu, kun sitä suositaan hinnan takia kiinteistön pysäköinnin sijaan.
- Pysäköintinormin mukaisen minimipysäköintipaikkamäärän toteutuminen tuottaa liian vähän pysäköintipaikkoja, mistä seuraa väärinpysäköintiä ja alueen yleinen pysäköinti kuormittuu.
- Asemakaavan sallimat normivähennykset toteutetaan suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa, mutta toteutuva paikkatarve on toteutettua paikkamäärää suurempi.

Katusuunnitelma

Katusuunnitelman laadinnassa pysäköintiratkaisujen lähtökohtana on asemakaavan liikennesuunnitelma, jota tarkennetaan huomioiden muun muassa kunnallistekniikka ja kadun muu varustelu.

Kiinteistön suunnittelu

Kiinteistön suunnittelun yhteydessä viimeistään varmistuu tontille tai kortteliin sijoittuvan toiminnan luonne ja siten myös sekä kiinteistölle sijoittuvan pysäköinnin että yleisen pysäköinnin määrä ja ratkaisujen tarve. Kun aiemmissa suunnitteluvaiheissa on tunnistettu ja osattu varata tilaa yleiselle kadunvarsipysäköinnille tai yleisille pysäköintialueille, tilavaraus voidaan hyödyntää tässä vaiheessa täsmentyvää tarvetta varten. Kiinteistön pysäköinnin ja liikenteen suunnittelun lähtökohdat on määritetty aiemmissa suunnitteluvaiheissa ja niiden määrittämissä reunaehdoissa on hyvä pitäytyä ja esimerkiksi kiinteistön tontin sisäiset järjestelyt suunnitella niihin perustuen.



Kuva 33: Yhteenveto pysäköintiratkaisujen tarkastelusta eri suunnitteluvaiheissa.

3.3. Yleisen pysäköinnin ratkaisuperiaatteet erilaisilla alueilla

Kadunvarsipysäköinnin ja yleisten pysäköintialueiden toteuttamisperiaatteet on määritetty erikseen keskusta-, asuin- ja työpaikka-alueille.

KESKUSTAT	ASUINALUEET	TYÖPAIKKA-ALUEET
<p>Kadunvarsipysäköinti</p> <ul style="list-style-type: none"> Pääkatujen varsilla ei lähtökohtaisesti Kokoojakadulle mitoitetaan kadunvarsipysäköintiä ja toteutetaan tarvittaessa lyhytaikaista asiointipysäköintiä aikarajoitettuna vähintään arjen päivätunteina palveluiden tarpeen mukaan, mikä mahdollistaa yönyllypysäköinnin vieraspysäköinnin tarpeisiin. Tonttikaduilla aikarajoitettuna vähintään arjen päivätunteina Ei raskaiden ajoneuvojen pitkäaikaista (yli vuorokauden mittaista) pysäköintiä kadunvarsilla Kadunvarsipysäköinti aikarajoitetaan vähintään arkisin. Kadunvarsipysäköintiin tarkoitetut katujaksot osoitetaan liikennemerkein ja tarvittaessa ajoratamerkinkein tai katurakenne-järjestelyin. <p>Yleiset pysäköintialueet</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarvittaessa palvelemaan pidempiaikaista vieraspysäköintiä Pysäköinnin kesto rajoitetaan vähintään arkisin enintään 24 tuntiin Asiointin ja palvelujen läheisyydessä käytetään tarkoituksenmukaista, tuntien mittaista aikarajoitusta Tarvittaessa varataan tilaa myös raskaiden ajoneuvojen pysäköinnille <p>Yleisen pysäköinnin (kadunvarsipysäköinti ja alueet/laitokset) tarve, sijainti ja tilavaraukset määritetään mahdollisimman aikaisessa suunnitteluvaiheessa (yleiskaava, alueellinen yleissuunnitelma)</p>	<p>Kadunvarsipysäköinti</p> <ul style="list-style-type: none"> Pääkatujen varsilla ei Kokoojakaduilla toteutetaan tarvittaessa vieraspysäköintiä varten aikarajoitettuna vähintään arjen päivätunteina Tonttikaduilla harkinnan mukaan ajorata-pysäköintiä aikarajoitettuna vähintään arjen päivätunteina Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti voidaan sallia kokooja- ja tonttikaduilla kadunvarressa, jos ajoradan leveys on vähintään 5,5 metriä ja liikenteelliset olosuhteet sen mahdollistavat, sekä muualla erikseen merkityillä paikoilla tai alueilla * Kadunvarsipysäköinti aikarajoitetaan vähintään arkisin. Kadunvarsipysäköintiin tarkoitetut katujaksot osoitetaan liikennemerkein ja tarvittaessa ajoratamerkinkein. Tästä periaatteesta voidaan poiketa vähäliikenteisillä tonttikaduilla. <p>Yleiset pysäköintialueet</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarvittaessa palvelemaan pidempiaikaista vieraspysäköintiä Pysäköinnin kesto rajoitetaan vähintään arkisin enintään 24 tuntiin Tarvittaessa varataan tilaa myös raskaiden ajoneuvojen pysäköinnille <p>Yleisen pysäköinnin (kadunvarsipysäköinti ja alueet/laitokset) tarve, sijainti ja tilavaraukset määritetään mahdollisimman aikaisessa suunnitteluvaiheessa (yleiskaava, alueellinen yleissuunnitelma)</p> <p>* Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti määritetään alueellisen tarkastelun perusteella</p>	<p>Kadunvarsipysäköinti</p> <ul style="list-style-type: none"> Pääkatujen varsilla ei Kokoojakaduilla toteutetaan tarvittaessa liiketilojen ja palvelujen läheisyydessä asiointipysäköintiä varten aikarajoitettuna vähintään arjen päivä-tunteina Tonttikaduilla harkinnan mukaan aikarajoitettuna vähintään arjen päivätunteina Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti voidaan sallia kokooja- ja tonttikaduilla kadunvarressa, jos ajoradan leveys on vähintään 5,5 metriä, sekä muualla erikseen merkityillä paikoilla tai alueilla * <p>Yleiset pysäköintialueet</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarvittaessa palvelemaan pidempiaikaista pysäköintiä Pysäköinnin kesto rajoitetaan vähintään arkisin enintään 24 tuntiin Varataan tilaa myös raskaiden ajoneuvojen pysäköinnille <p>Yleisen pysäköinnin (kadunvarsipysäköinti ja alueet /laitokset) tarve, sijainti ja tilavaraukset määritetään mahdollisimman aikaisessa suunnitteluvaiheessa (yleiskaava, alueellinen yleissuunnitelma)</p> <p>* Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti määritetään alueellisen tarkastelun perusteella</p>

Kuva 34: Kadunvarsipysäköinnin ja yleisten pysäköintialueiden toteuttamisperiaatteet.

4. Pysäköinnin kehittäminen Tuusulassa 2025–2030

4.1. Kehittämiskokonaisuudet

Pysäköinnin nykytilaselvityksen tulosten perusteella ja pysäköintiratkaisuille asetettujen tavoitteiden edistämiseksi määritettiin pysäköinnin kehittämiskokonaisuudet vuosille 2025-2030:

- Yleisen pysäköinnin ohjaus ja valvonta
 - Yleisen pysäköinnin ohjaus ja maksullisuus
 - Yleisen pysäköinnin valvonta
- Pysäköinti-infra
 - Liityntäpysäköinti
 - Pyörien ja mikroliikkumisvälineiden pysäköinti
 - Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti
 - Sähköautojen lataus
- Kunnossapito
- Datan hyödyntäminen
 - Pysäköintitutkimukset, datan hyödyntäminen ja seuranta

Työn aikana päivitettiin myös pysäköintinormi. Päivitetty pysäköintinormi on raportin liitteenä 1. Pysäköintinormi tulee päivittää viiden vuoden välein tai useammin, jos liikennejärjestelmässä tapahtuu merkittäviä muutoksia. Pysäköintinormin vyöhykkeet tulee tarkistaa vuosittain.



Kuva 35: Pysäköinnin kehittämiskokonaisuudet vuosille 2025-2030.

4.1.1. Yleisen pysäköinnin ohjaus ja maksullisuus

Yleisen pysäköinnin ohjaus ja aikarajoitusten tarkistaminen

Pysäköintiä voidaan ohjata aikarajoituksilla, hinnoittelulla tai rajaamalla ajoneuvotyyppejä. Aikarajoituksilla ohjataan yleisen pysäköinnin käyttöä palvelemaan etenkin lyhytaikaisen asiointi- ja vieraspysäköinnin tarpeita, tehostetaan pysäköintipaikkojen käyttöä ja vähennetään lisäpaikkojen rakentamistarvetta. Tavoitteen toteutuminen edellyttää riittävää valvontaa.

Tässä pysäköintipolitiikassa on määritelty pysäköinnin ohjauksen periaatteet aikarajoituksille ja maksullisuudelle erityyppisillä alueilla (keskustat-, asuin- ja työpaikka-alueet). Periaatteet on esitetty seuraavalla sivulla. Pysäköinnin ohjauksen periaatteet eri ajoneuvotyypeittäin ovat tyypillisesti kytköksissä infrasuunnittelussa valittaviin ratkaisuihin eikä ajoneuvotyypeittäin tehtävää pysäköinninohjausta käsitellä tässä.

Keskustoissa pysäköintipaikkojen käyttöä ohjataan niin, että lyhytkestoista asiointia palvelevat pysäköintipaikat ovat tehokkaassa käytössä palveluiden välittömässä läheisyydessä. Pidempikestoiselle työpaikka- ja liityntä-pysäköinnille löytyy kauempaa paikat, joiden aikarajoitus mahdollistaa pidempiaikaisen pysäköinnin. Keskustoissa yleinen pysäköinti on aikarajoitettua. Keskustojen nykyisin aikarajoittamaton pysäköinti muutetaan aikarajoitetuksi. Aikarajoitukset määritetään yleisten periaatteiden ja tarpeen mukaan. Asuin- ja työpaikka-alueilla pysäköinnin aikarajoituksia tarkistetaan tarpeen mukaan. Uusilla alueilla pysäköinnin ohjaus suunnitellaan yleisten periaatteiden mukaisesti.

Aikarajoitusten kehittäminen edellyttää samalla valvonnan, opastuksen ja digitaalisten pysäköintipalveluiden kehittämistä. Aikarajoitusten muuttaminen edellyttää jatkossa tarkempien suunnitelman laatimista, joissa pysäköinti-alueiden erityistarpeet otetaan huomioon. Lisäksi on tärkeää seurata säännöllisesti aikarajoitusten toimivuutta ja tarpeiden muuttumista.

Aikarajoituksia toteutettaessa tulee huomioida seuraavia asioita:

- Aikarajoituksia määritettäessä on huomioitava kohteen erityispiirteitä (paikallinen ja pysäköintialuekohtainen variointi).
- Laajoilla pysäköintialueilla voidaan käyttää useampaa aikarajoitusta, jolloin lähimpänä palveluita olevilla paikoilla on lyhyemmät aikarajoitukset.
- Kunta voi päättää kadunvarsipysäköinnin ja omistamiensa pysäköinti-alueiden aikarajoituksista. Tonteilla sijaitsevan yksityisen pysäköinnin aikarajoitukset ovat kiinteistön omistajan päätettävissä. Aikarajoitusten yhteneväisyys on käyttäjän kannalta toivottavaa, sillä asiakkaat eivät pääsääntöisesti tiedä, milloin pysäköivät yksityisellä ja milloin yleisellä pysäköintialueella. Yhteistyö kunnan ja yksityisten toimijoiden kesken on tärkeää kehitettäessä keskustojen pysäköintiä kokonaisuutena.
- Selkeät rajoitukset tekevät pysäköinnistä käyttäjäystävällisempää. Pysäköintiin liittyvien liikennemerkkien tulee olla kunnossa, ja ne tulee määrävälein tarkistaa ja tarvittaessa päivittää.

Aikarajoitusten lisäämiseen suhtauduttiin asukas- ja yrityskyselyssä kriittisesti. Avoimessa palautteessa kuitenkin korostui kokemus pysäköintipaikkojen riittämättömyydestä sekä vieraspysäköintipaikkojen puutteesta. Tärkeimpinä pysäköinnin kehittämistoimenpiteinä pidettiin pysäköintipaikkojen lisäämistä etenkin Hyrylän keskustassa kadunvarsilla ja nykyisillä pysäköintialueilla sekä lyhytkestoisen asiakaspysäköinnin lisäämistä palveluiden läheisyydessä ja pitkäkestoisemman pysäköinnin ohjaamista kauemmaksi palveluista (eli aikarajoitetun pysäköinnin lisäämisen keskuksissa lähelle palveluita).

KESKUSTAT**Aikarajoitukset ja maksullisuus**

- Lähtökohtaisesti maksutonta
- Aina aikarajoitettua
- Aikarajoitukset
 - Lyhyitä aikarajoituksia käytetään asiointi- ja vieraspysäköinnissä kohteiden läheisyydessä
 - Pidempiä aikarajoituksia liityntäpysäköinnissä
- Palvelu- ja asiointikohteiden lähellä suositaan lyhytaikaista pysäköintiä, pidempikestoinen pysäköinti sijoitetaan etäämmälle
- Laajoilla pysäköintialueilla voidaan käyttää useampaa aikarajoitusta, jolloin lähimpänä palveluita olevilla paikoilla on lyhyemmät aikarajoitukset.
- Aikarajoituksen voimassaolo: arkisin klo 6-18, viikonloppuisin klo 9-15 tarpeen mukaan
- Maksullisuus pysäköintilaitoksissa sekä kadunvarsilla ja yleisillä alueilla maksullisten pysäköintilaitosten läheisyydessä

ASUINALUEET**Aikarajoitukset**

- Maksutonta
- Lähtökohtaisesti aikarajoitettua
- Aikarajoitus ensisijaisesti 4 h, palvelemaan etenkin vieraspysäköinnin tarpeita (kadunvarsi)
- Aikarajoituksen voimassaolo: arkisin klo 6-18

TYÖPAIKKA-ALUEET**Aikarajoitukset**

- Lähtökohtaisesti maksutonta
- Lähtökohtaisesti aikarajoitettua
- Aikarajoitus 2-4 h palvelemaan erityisesti asiointipysäköintiä, pysäköintialueet 24 h, tai tapauskohtaisesti
- Aikarajoituksen voimassaolo: ensisijaisesti arkisin klo 6-18

Kuva 36: Aikarajoitukset ja maksullisuus.

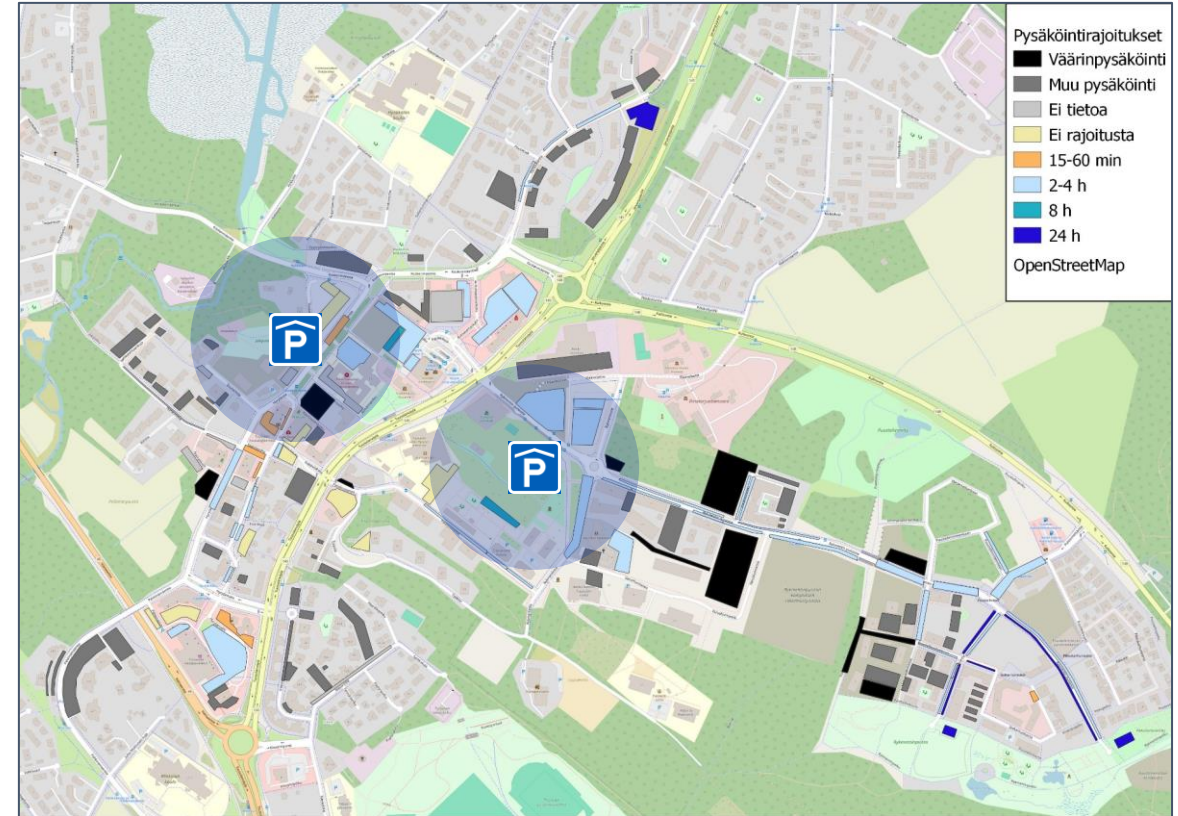
Maksullisen pysäköinnin hinnan määrittäminen

Pysäköinnin maksullisuudelle ei ole ollut tähän mennessä Tuusulassa tarvetta. Pysäköinnin ohjaaminen aikarajoituksilla on ollut riittävää. Jatkossakin aikarajoitukset ovat useimmiten riittävä ja suositeltava pysäköinnin ohjaustapa.

Hyrylän keskustassa tilanne on kuitenkin osin muuttumassa, kun keskusta on suunnitteilla pysäköintilaitoksia, joihin tulee myös yleistä pysäköintiä. Rakenteellisen pysäköinnin toteutus- ja ylläpitokustannukset ovat merkittävästi maantasopysäköintiä korkeammat, jolloin kustannusten kattamiseksi pysäköinnistä tulee periä käyttäjiltä maksuja. Tilankäytön tehostamistarve perustelee rakenteellisia pysäköintiratkaisuja tiivistyvillä keskusta-alueilla ja uusilla asuinalueilla. Jos pysäköintilaitoksen ympäristössä on runsaasti rajoittamatonta ja maksutonta pysäköintiä, käyttäjät eivät useinkaan koe maksullista laitospysäköintiä houkuttelevaksi. Tällöin maksuttomat paikat kuormittuvat ja rakenteellinen pysäköinti jää vajaakäyttöle. Pysäköintiä tuleekin tietoisesti ohjata pysäköintilaitokseen aikarajoitusten lisäksi pysäköinnin hinnoittelulla, ja siten yleisen pysäköinnin hinnoittelu myös pysäköintilaitoksen läheisyydessä on perusteltua. Suunnitteilla olevan hyvinvointikeskuskorttelin edellyttämän pysäköintilaitoksen toteutumisen arvioidaan ajoittuvan vuoteen 2026.

Kehittämistoimenpiteenä laaditaan erillisen selvitys maksullisesta kadunvarsipysäköinnistä sisältäen myös yleiset pysäköintialueet. Selvityksessä määritetään muun muassa maksullisen pysäköinnin hinta, toteutustapa ja laajuus Hyrylän keskustassa. Aikarajoitukset on tarpeen tarkistaa samalla, kun maksulliseen pysäköintiin siirrytään.

Vain 10–15 % asukas- ja yrityskyselyyn vastanneiden mielestä pysäköinnin tulisi olla maksullista Hyrylän keskustassa. Osa vastaajista näki kuitenkin sekä asukas- että asiointipysäköinnin ohjaamisen pysäköintilaitoksiin varteen otettavana kehittämistoimenpiteenä Tuusulassa. Autojen pysäköinnin kehittämistoimenpiteistä seitsemänneksi eniten kannatusta keräsi asiointipysäköinnin ohjaaminen pysäköintilaitoksiin Hyrylän keskustassa.



Kuva 37: Suunnitteilla olevien keskitettyjen pysäköintilaitosten (Koskensillantie ja Hyvinvointikeskus) alustavat sijainnit.

4.1.2. Yleisen pysäköinnin valvonta

Edetään kunnallisen pysäköinninvalvonnan käyttöönottoon

Pysäköinninvalvonta on edellytys monen pysäköinnin tavoitteen toteutumiselle. Se on osa toimivan ja turvallisen liikenneympäristön ylläpitoa. Pysäköinninvalvonta tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä sekä poistaa väärinpysäköintiä paikoista, joilla pysäköinnistä aiheutuu ongelmia liikenteelle ja sen turvallisuudelle, väylien kunnossapidolle sekä alueiden maankäytölle. Jotta pysäköintijärjestelyt toimivat tarkoituksen mukaisesti, niiden noudattamista pitää pystyä valvomaan uskottavasti.

Tieto kunnallisen pysäköinninvalvonnan olemassa olosta ehkäisee virheellistä pysäköintiä jo ennalta. Maankäytön tiivistyminen ja pysäköinnin uudet ratkaisut kuten esimerkiksi pysäköintilaitokset myös lisäävät tarvetta pysäköinnin valvonnalle Tuusulassa. Kunnalle ja poliisille tulee asukkailta paljon palautetta väärinpysäköinnistä erityisesti uusilta taajama-alueilta, joilla rakentaminen on tiivistä.

Nykyisin Tuusulassa pysäköintiä valvoo poliisi, ja pysäköintivirhemaksun suuruus on 50 €. Kunta on selvittänyt pysäköinnin valvonnan toteuttamista yhteistyössä naapurikuntien kanssa, mutta selvitys ei ole johtanut kuntien yhteistyönä toteutetun pysäköinninvalvonnan käyttöönottoon. Kunnallisen pysäköinninvalvonnan pitäisi olla viimeistään käytössä, kun Hyvinvointikeskuksen pysäköintilaitos suunnitellun aikataulunsa mukaan tulee käyttöön. Jo tällä hetkelläkin pysäköinninvalvonnalle on merkittävä tarve.

Kehitystoimenpiteenä käynnistetään kunnallinen pysäköinninvalvonta, jonka valmistelu ja toteutus resursoidaan riittävästi.

Etenemisvaihtoehdot

Kunnallinen pysäköinnin valvonta voidaan toteuttaa joko Tuusulan kunnan järjestämänä tai yhteistyössä naapurikunnan/-kuntien kanssa. Kunta selvittää parhaillaan pysäköinnin valvonnan kustannuksia. Kustannukset muodostuvat henkilöstökuluista, työskentelyn vaatimien tarvikkeiden ja liikkumisvälineiden kuluista sekä pysäköinninvalvonnan järjestelmän hankinta- ja ylläpitokuluista.

Asukaskyselyn avoimissa vastauksissa nykytilanteen ongelmana useimmin toistui väärinpysäköinti, pysäköintisääntöjen noudattamattomuus, pysäköintipaikkojen riittämättömyys sekä pysäköinnin valvonnan puutteellisuus.

Hieman yli puolet kyselyyn vastaajista oli sitä mieltä, että pysäköinnin valvontaa tulisi lisätä Tuusulassa. Lisäksi asukaskyselyyn vastanneet pitivät pysäköinninvalvonnan tehostamista kolmanneksi tärkeimpänä autojen pysäköinnin kehittämistoimenpiteenä.

Kunnan yksin järjestämä

Kunnallisen pysäköinninvalvonta kunnan yksin järjestämänä edellyttää:

- Alkuvaiheen tarvittavat henkilöresurssit: valvoja ja 2 tarkastajaa (Tuusulassa nykyisin yksi pysäköinnintarkastaja),
- Pysäköintivalvontajärjestelmän hankinnan,
- Pysäköinnintarkastajien varustus.

Jatkossa myös kiinteistöjen pysäköintiä voidaan ottaa kunnallisen valvonnan piiriin, jos kiinteistöillä on tähän kiinnostusta ja kunnalla on riittävät resurssit.

Kunta selvittää pysäköinninvalvojan rekrytointitarvetta, onko kunnalla nykyisin tehtävän vaatimaa osaamista ja resursseja, sekä järjestelmävaihtoehtoja.

Yhteistyössä naapurikunnan kanssa

Mahdolliseksi yhteistyökumppaneiksi on tässä vaiheessa tunnistettu Vantaa, Kerava ja Järvenpää. Pysäköinninvalvonnan yhteistyö voi toteutua monella tapaa:

- Tuusula hyödyntää naapurikunnan pysäköinninvalvojaresursseja
- Tuusula hyödyntää naapurikunnan pysäköinnintarkastajaresursseja
- Tuusula hyödyntää sekä pysäköinninvalvoja- ja tarkastajaresursseja
- Tuusula hyödyntää pysäköinninvalvonnan järjestelmää

Kunta selvittää, onko joku naapurikunnista kiinnostunut yhteistyöstä, millaisesta yhteistyöstä ja mitkä olisivat kustannukset.

Pysäköintiin liittyvän liikenteen ohjauksen tarkistus ja päivitys

Jotta pysäköinninvalvontaa voidaan tehdä tarkoituksen mukaisella tavalla, tulee pysäköintiä koskevien liikennemerkkien ja muun liikenteen ohjauksen olla toteutettu ristiriidattomasti.

Yleistä pysäköintiä koskevan liikenteenohjauksen ja liikennemerkki-järjestelyjen tarkistamista ja tarvittavilta osin päivittämistä jatketaan rinnan pysäköinninvalvonnan käyttöönoton valmistelun kanssa.

4.1.3. Liityntäpysäköinti

Henkilöautojen liityntäpysäköinnin kehittäminen nykyisillä alueilla

Turvallisuuden parantaminen ja tilatiedon keruu

Kehittämistoimenpiteenä nykyisillä henkilöautojen liityntäpysäköintialueilla Jokelassa ja Bergassa (Maisalantie) lisätään turvallisuutta kameravalvonnalla (aluevalvonta) tai kevyillä kulunvalvontaratkaisulla. Samalla järjestelmä mahdollistaa myös vapaiden paikkojen laskemisen ja esittämisen reaaliaikaisesti sovelluksissa ja datarajapinnoissa.

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivityksessä 2022 on esitetty reaaliaikaisen tiedon keruu ja tunnistautumisen käyttöön ottoa seudullisesti merkittävässä liityntäpysäköintikohteissa (Jokela) ja pysäköintilaitoksissa (Hyrylä) sekä maksullisuutta pysäköintilaitoksissa (Hyrylä). Kulunvalvonta-/laskentajärjestelmään kannattaa varautua Hyrylän uuden pysäköintilaitosten suunnittelussa.

Paikkamäärän lisääminen

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivityksessä 2022 ei ole esitetty ensimmäisessä vaiheessa liityntäpysäköintipaikkamäärälisäystä Tuusulaan. Toimenpideohjelmaan mukaisesti kuitenkin varaudutaan 40 autopaikan lisäykseen Jokelan liityntäpysäköinnissä, jos asema-alueen liityntäpysäköinnin kuormitus on jatkuvasti korkea ja kapasiteetti havaitaan riittämättömäksi. Paikkalisäystarve on alun perin tunnistettu vuonna 2017 laaditussa Helsingin seudun liityntä-pysäköinnin toimenpideohjelmassa.

Hyrylässä liityntäpysäköinnin on jatkossa tarkoitus sijoittua Hyvinvointikeskuksen pysäköintilaitokseen uuden linja-autoaseman välittömään läheisyyteen. Tässä yhteydessä paikkamäärä todennäköisesti vähenee nykyisestä. Liityntäpysäköintipaikkojen kuormitusta ja riittävyyttä tulee seurata ja tarvittaessa pohtia lisäpaikkojen toteuttamista tai varaamista Hyrylän keskustaan tai joukkoliikenteen laatuikäytävän pysäkkien yhteyteen mahdollisesti myös yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.

ESIMERKKI – KAMERALASKENTA HELSINGIN LIITYNTÄPYSÄKÖINTIALUEILLA

Helsingissä lähes kaikille liityntäpysäköinnin ulkoalueille on toteutettu kameralaskenta, jonka päätarkoituksena on pysäköityjen ajoneuvojen määrän laskenta hahmon-tunnistukseen perustuvalla kamerajärjestelmällä. Helsingissä aluevalvonta ei ole ollut lähtökohdana, mutta sitäkin saadaan jossain määrin. Kamerajärjestelmä tallentaa kuvat koko alueesta 2 minuutin välein. Tallenteita säilytetään 2 viikkoa.

Helsingissä on havaittu, että noin 100 autopaikan alueelle riittää noin 3 kameraa, koska kameroissa on useampia optiikoita. Samalla liityntäpysäköintialueille on uusittu ja lisätty valaistusta. Kamerrat on mahdollisuuksien mukaan integroitu valaisinpylväisiin tai, jos se ei ole ollut mahdollista (liian matalat valaisinpylväät tai ei optimaalinen sijainti), niin kameroille on asennettu erilliset kameramastot. Kamerrat tulee saada noin 11 metrin korkeuteen, jotta esimerkiksi pakettiautot eivät estä niiden takana olevien autojen havaitsemista. Laskentatarkkuus on jopa talvella lähes sataprosenttia ja järjestelmää "opetetaan" koko ajan tarkistamalla ajoittain laskennan oikeellisuutta. Helsingissä kaikki kameralaskennan piirissä olevat alueet ovat asfaltoituja, jolloin laskennan kannalta tärkeä autojen pysäköinti oikein merkittyihin pysäköintiruutuihin toteutuu suuremmalla todennäköisyydellä.

Uusilla toteutettavilla liityntäpysäköintialueilla kannattaa varautua valaistuksen lisäksi kameroiden toteuttamiseen putkitusvarauksilla (sähkö ja data) valaisinpylväille. Myöhemmin toteutettaessa kaapelikaivannot ovat toteutuksen suurin kustannus, kun valmiita pintoja joudutaan avaamaan. Valaisinten korkeus kannattaa mahdollisuuksien mukaan valita > 10 m. Helsingissä kamerajärjestelmille on hankittu omat sähköliittymät.

Alueellisten laskentakameroiden lisäksi Helsingissä on toteutettu myös ns. älyjakaja -ratkaisuja, joissa sisään- ja ulosajavien autojen rekisterikilvet tunnistetaan kameroilla alueen sisään- ja ulosajoliittymässä. Tämä mahdollistaa yksittäisten autojen viipymän seurannan alueella ja tehokkaan pysäköinninvalvonnan. Tavoitteena on ollut varmistaa, että liityntäpysäköintialueiden käyttäjät ovat joukkoliikennekäyttäjiä. Tästä syystä liityntäpysäköintialueeseen liittyvälle joukkoliikenneasemalle on viety matkalipun tunnistuslaite ja rekisteritunnuksen syöttölaite, joissa voimassa oleva matkalippu kytketään ajoneuvon rekisteritunnukseen. Järjestelmä mahdollistaa myös liityntäpysäköinnin maksullisuuden, jos rekisteritunnuksen syöttölaite korvataan maksuautomaatilla.

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön lisääminen

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivityksen 2022 mukaisesti pyritään lisäämään pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä etenkin tiiviin maankäytön keskusta-alueilla Hyrylässä ja Jokelassa sekä joukkoliikenteen laatuikäytävän varrella.

Pyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen nykyisillä alueilla

Kehittämistoimenpiteenä nykyistä pyörien liityntäpysäköintiä kehitetään turvallisuutta ja laatutasoa parantamalla. Turvallisuutta ja laatutasoa parannetaan muun muassa lisäämällä runkolukituksen mahdollistavia telineitä sekä pyöräkatoksia nykyisille pyörien liityntäpysäköintipaikoille.

Nykyinen liityntäpysäköinti kartoitetaan ja määritetään kehittämistoimenpiteet alueittain.

Lisäksi seurataan Hyrylän uuden linja-auto-aseman pyöräpysäköinnin toimivuutta ja turvallisuutta sekä määritetään tarvittavat kehittämistoimet.

Pyöräpysäköinnin lisääminen potentiaalisille pysäkeille

Tunnistetaan pyöräliityntä kannalta potentiaaliset pysäkit ja toteutetaan niille pyörien liityntäpysäköintipaikkoja.

Asukaskyselyyn vastanneista 66 % arvioi tyytyväisyyttään autojen liityntäpysäköinnin olosuhteisiin ja heistä hieman alle puolet oli tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä liityntäpysäköinnin olosuhteisiin.

Autojen pysäköinnin kehittämistoimenpiteistä kuudenneksi eniten kannatusta sai liityntäpysäköinnin kehittäminen Hyrylässä ja kymmenenneksi eniten liityntäpysäköinnin kehittäminen Jokelassa.

Asukaskyselyyn vastanneista 67 % arvioi tyytyväisyyttään pyörien liityntäpysäköinnin olosuhteisiin ja heistä reilu kolmannes oli tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä liityntäpysäköinnin olosuhteisiin.

Yleisesti ottaen asukaskyselyssä nousi esille pyöräpysäköinnin turvattomuus ja laatu puutteet. Pyörien kehittämistoimenpiteistä kolmanneksi eniten kannatusta sai pyörien liityntäpysäköinnin lisääminen Hyrylän linja-autoasemalle.

4.1.4. Pyörrien ja mikroliikkumisvälineiden pysäköinti

Yleisen pyöräpysäköinnin kehittäminen

Uutta pyöräpysäköintiä lisätään keskeisille sijainneille siten, että yleisen pyöräpysäköinnin verkosto keskusta-alueilla on kattava ja helposti saavutettava.

Yleisen pyöräpysäköinnin laatutasoa ja turvallisuutta parannetaan korvaamalla nykyisiä eturengastelineitä runkolukituksen mahdollistavilla telineillä sekä lisäämällä yleisille pyöräpysäköintipaikoille katoksilla.

Pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen ja pysäköinnin laadun parantaminen on nostettu toimenpiteeksi Tuusulan pyöräliikenteen edistämissuunnitelmassa vuonna 2018.

Kehittämistoimenpiteenä yleisen pyöräpysäköinnin edistämiseksi laaditaan pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma, jonka yhteydessä määritetään yleisen pyöräpysäköinnin lisästarve sekä laatutason kehittämistarpeet.



Yhteiskäyttöisten pyörrien (kaupunkipyörät) ja sähköpotkulautojen pysäköinnin kehittäminen

Syyskuussa 2024 on tehty lautakuntapäätös, ettei Tuusulan kunta osallistu Helsingin seudun kuntien yhteiseen kaupunki-pyörähankintaan vuoden 2024 lopusta alkaen. Kehittämistoimenpiteenä määritetään tarpeen mukaan periaatteet yhteiskäyttöisten sähköpotku-lautojen ja pyörrien pysäköinnille sekä laaditaan tarpeen mukaan suunnitelmat pysäköinnin sijoittamisesta keskusta-alueille.

Pyöräpysäköinnin kehittäminen kunnan omistamissa kiinteistöissä

Kehittämistoimenpiteenä edistetään laadukkaan pyöräpysäköinnin toteuttamista kunnan kiinteistöissä sekä kiinteistöissä, joissa toimii kunnan palveluita. Laaditaan tarvittavat suunnitelmat ja varataan toteutukseen tarvittava rahoitus.

Asukaskyselyyn vastanneet kokivat pyöräpysäköinnin yleisimmiksi ongelmiksi pyöräpysäköintipaikkojen turvattomuus sekä runkolukitusmahdollisuuden ja sääsuojan puuttuminen. Vastaajat olivat tyytyväisiä pyöräpysäköintipaikkojen sijaintiin, mutta tyytymättömiä pyöräpysäköinnin turvallisuuteen, laatutason sekä yleisesti pyöräpysäköinnin olosuhteisiin asiointi- ja liityntäpysäköinti kohteissa.

Pyöräpysäköinnin kehittämiskohteista eniten kannatusta sai runkolukittavien pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen sekä katoksellisten pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen.

4.1.5. Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti

Pysäköintiperiaatteet erilaisilla alueilla

Kehittämistoimenpiteenä määritetään periaatteet keskusta-, asuin- ja työpaikka-alueille raskaiden ajoneuvojen yleisistä pysäköintialueista ja kadunvarsipysäköinnistä sekä näihin liittyvistä suunnitteluperiaatteista ja aikarajoituksista.

Asetettaessa rajoituksia raskaan kaluston pysäköinnille on aina mietittävä mahdollisia seurauksia, eli siirtykö raskaiden ajoneuvojen pysäköintiä esimerkiksi viereiselle mahdolliselle kadulle tai alueelle. Rajoituksia on tarkasteltava aina alueellisesti, ei vain yksittäisten katujen osalta.

Laaditaan raskaiden ajoneuvojen pysäköinnin alueelliset suunnitelmat.

Taukopaikat ja raskaan liikenteen lataus

Kehittämistoimenpiteenä määritetään kunnan rooli raskaan liikenteen taukopaikkojen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus-/tankkaus-ratkaisuissa.

Yrityskyselyn vastauksissa nostettiin esille raskaiden ajoneuvojen pysäköintimahdollisuuksien puuttuminen yrityksen läheltä.



Pysäköinti sallittu kuorma-autoille 24 h arkisin, lauantaisin ja sunnuntaisin ei aikarajoitusta

TUUSULA

Elämisen taidetta.

4.1.6. Sähköautojen lataus

Linjataan julkisten latauspaikkojen toteutuslaajuus ja -periaatteet

Kehittämistoimenpiteenä määritetään kunnan kannalta julkisten latauspaikkojen tavoitetilä sekä kunnan rooli tavoitteen toteuttamisessa. Julkista latauspaikkatarjontaa seurataan.

Määritetään, minkä kohderyhmien latauspaikkojen ja -palvelujen toteuttaminen on ensisijaista (asukkaat, asioijat, julkisten palveluiden käyttäjät, taksit, jakeluliikenne, liityntäpysäköijät jne.).

Määritetään peruslatauksen ja suurteholatauksen määrä ja suhde eri kohderyhmien kohdalla kunnan kannalta (esimerkiksi yksi suurteholataus-asema / kunnanosa).

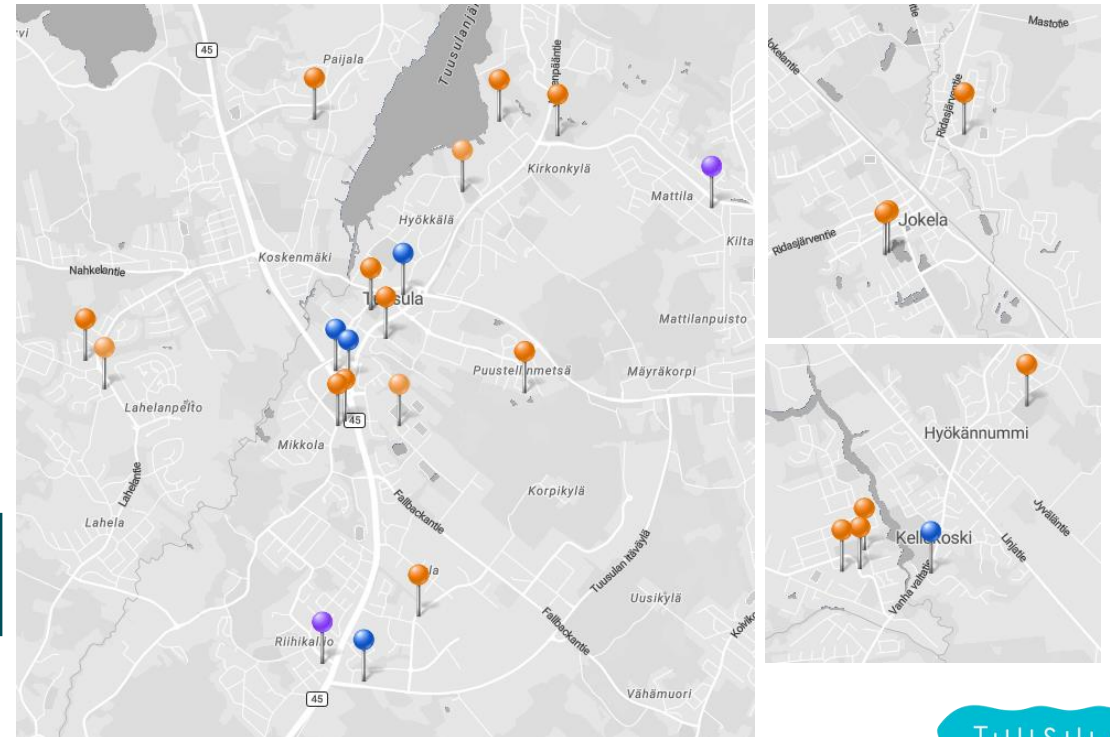
Määritetään yleiselle alueelle toteutettavan latauspaikan toteutusmalli: perinteinen kilpailutus tai esimerkiksi ns. Tukholman mallin mukainen ratkaisu, jossa palveluntuottaja saa ehdottaa latausasemien toteuttamista tietyillä kunnan asettamilla kriteereillä kunnan karttapohjalla esittämässä kohteissa.

Määritetään se, miten katupoikkileikkauksia voidaan muuttaa siten, että katutilaan kaavailtavat latauspisteet palvelevat mahdollisimman hyvin käyttäjien tarpeita, mutta eivät aiheuta haittaa kadun käyttäjille tai kadun kunnossapidolle. Jatkossa on myös ratkaistava, miten latausasemien toteutus kaavallisesti mahdollistetaan.

Asukaskyselyssä autojen pysäköinnin kehittämistoimenpiteistä yhdeksänneksi eniten kannatusta sai sähköautojen yleisten latauspisteiden rakentaminen.

Laaditaan suunnitelma kunnan omien kiinteistöjen latausasemien toteuttamisesta

Laki edellyttää kuntaa toteuttamaan latausta omien kiinteistöjen yhteyteen uudisrakentamisen ja mittavan saneerauksen yhteydessä. Kunnan omien kiinteistöjen latausasemat toteutetaan siten, että ne ovat lähtökohtaisesti osa julkisten latauspaikkojen verkostoa.



Kuva 38: Nykyiset sähköautojen latauspisteet Tuusulassa (chargefinder.com/fi)

4.1.7. Kunnossapito

Yleisen pysäköinnin kunnossapidon käytännöt

Muodostetaan kunnossapidon, kaavoituksen, liikennesuunnittelun ja tulevan pysäköinninvalvonnan kesken yhteinen ymmärrys nykyisistä hyvin toimivista ja kehitettävistä pysäköinnin kunnossapidon käytännöistä sekä suunnitteluratkaisuista (muun muassa kadunvarsipysäköinti).

Jatketaan tiivistä yhteistyötä muun muassa suunnitteluhankkeissa.



Kuva: <https://www.keski-uusimaa.fi/paikaliset/6498236>

Yhtenäiset alueelliset toimintaperiaatteet

Määritetään yhtenäiset aluekohtaiset toimintaperiaatteet (lumien poisvienti, kiinteät kunnossapitorajoitukset, katujen vuorottaispysäköinti, siirtokehotukset jne.), joilla varmistetaan samankaltaisten alueiden tasapuolinen kohtelu.

Kohdennettu tiedottaminen kunnossapidon toimenpiteistä

Toteutetaan kohdennettua tiedottamista kunnossapidon toimenpiteistä alueen asukkaille ja yrityksille.

Esimerkiksi Helsingin kaupungilla on käytössä tekstiviesti-ilmoituspalvelu puhdistettavista kaduista. Tekstiviestipalvelu ilmoittaa ne kadut, joilta autot tulee siirtää pois puhdistuksen tieltä. Viestin saa edellisenä päivänä klo 16. Tiedot on mahdollista saada katukohtaisesti tai postinumeroalueittain.

Asukaskyselyssä autojen pysäköinnin kehittämistoimenpiteistä neljänneksi eniten kannatusta sai pysäköintipaikkojen kunnossapidon ja talvihoidon parantaminen.

TUUSULA

Elämisen taidetta.

4.1.8. Tutkimukset, datan hyödyntäminen ja seuranta

Data-aineistojen kokoaminen ja hyödyntäminen

Hyödynnetään käytössä olevat, tutkimuksista syntyvät ja mahdollisten uusien järjestelmien data-aineistot maankäyttö-, liikenne-, katu-, pysäköinti- ja kunnossapitosuunnittelun tueksi. Kun olemassa oleva tieto on koottu yhteen paikkaan, se on käytettävissä suunnittelun ja päätöksenteon apuna. Esimerkiksi kadun suunnittelun yhteydessä pysäköintipaikkatarvetta arvioitaessa voi pysäköinnin data-aineistoista tarkistaa viimeisen kuormituslaskennan tulokset.

Pysäköinnin kehittämisen systemaattinen seuranta

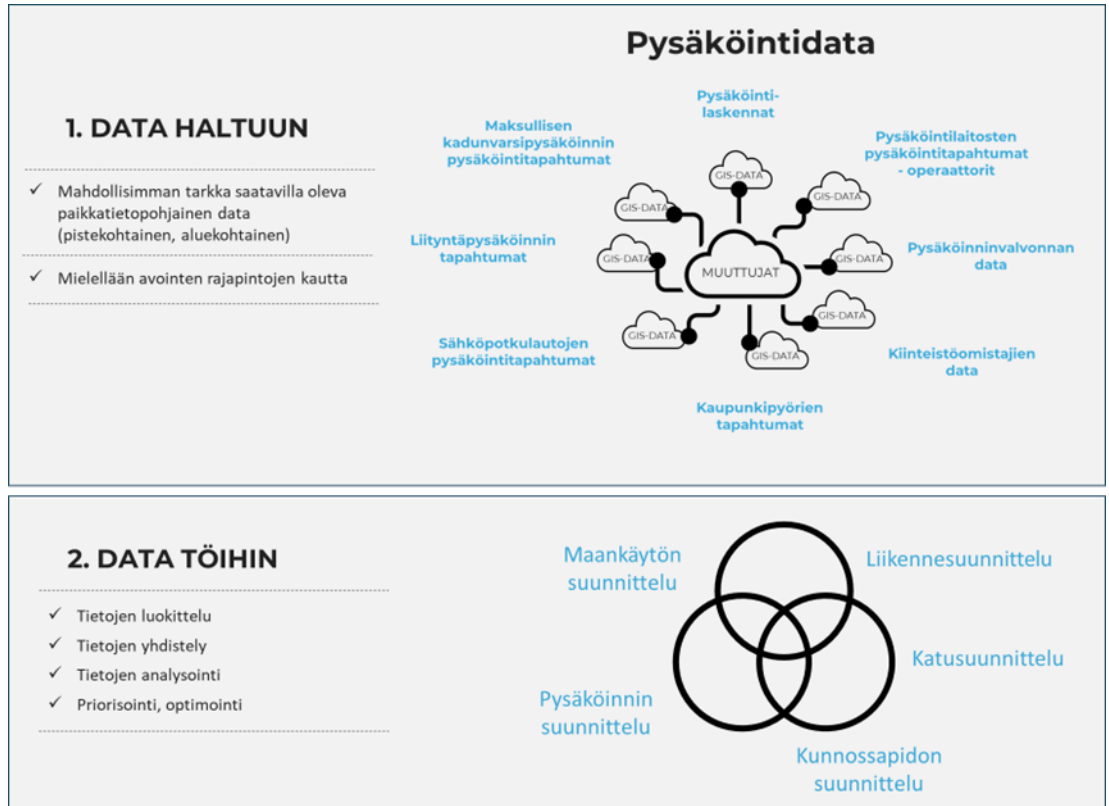
Seurataan systemaattisesti kerran vuodessa muun muassa pysäköintimäärien, käyttöasteiden ja pysäköintiolojen muutoksia, kaavojen toteutumaa, pysäköintitarpeen muutoksia sekä toimenpiteiden vaikutuksia. Seuranta sisältää myös asukaspalautteet. Seurannassa ovat mukana henkilöautot, pyörät, raskas liikenne ja liityntäpysäköinti. Seurantaan voidaan sisällyttää myös taloyhtiökyselyitä, joiden toteutuksessa voidaan hyödyntää pysäköintipolitiikan päivityksen yhteydessä käytettyä kyselypohjaa.

Suunnitellaan pysäköintitutkimusten sisältö ja toteutus. Toteutetaan tutkimukset säännöllisesti suunnitelman mukaisesti.

Seurannan toteutus resursoidaan.

Pysäköintipalautteen keräämisen kehittäminen

Kehittämistoimenpiteenä kehitetään muun muassa pysäköinnin palautteiden keräämistä varten karttapohjainen palautejärjestelmä. Karttapalautejärjestelmä helpottaa saadun palautteen hallintaa ja käsittelyä.



Kuva 39: Erilaiset pysäköintidatat, niiden kerääminen ja niiden hyödynnettävyys.

4.2. Toimenpiteiden aikataulut ja vastuutahot

Taulukko 4: Pysäköinnin toimenpiteiden aikataulut.

	Toimenpide	2025	2026	2027	2028	2029
Yleisen pysäköinnin ohjaus ja maksullisuus	Yleisen pysäköinnin ohjaus ja aikarajoitusten tarkistaminen	■	■	■	■	■
	Maksullisen pysäköinnin hinnan määrittäminen		■	■	■	■
Yleisen pysäköinnin valvonta	Edetään kunnallisen pysäköinninvalvonnan käyttöönottoon	■	■			
	Pysäköintiin liittyvän liikenteen ohjauksen tarkistus ja päivitys	■	■	■	■	■
Liityntäpysäköinti	Henkilöautojen liityntäpysäköinnin kehittäminen nykyisillä alueilla	■	■	■		
	Pyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen nykyisillä alueilla	■	■	■		
	Pyöräpysäköinnin lisääminen potentiaalisille pysäkeille		■	■	■	■
Pyörien ja mikro-liikkumisvälineiden pysäköinti	Yleisen pyöräpysäköinnin kehittäminen		■	■	■	
	Yhteiskäyttöisten pyörien (kaupunkipyörät) ja sähköpotkulautojen pysäköinnin kehittäminen		■	■	■	
	Pyöräpysäköinnin kehittäminen kunnan omistamissa kiinteistöissä		■	■	■	
Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti	Pysäköintiperiaatteet erilaisilla alueilla	■	■			
	Taukopaikat ja raskaan liikenteen lataus	■	■	■	■	■
Sähköautojen lataus	Linjataan julkisten latauspaikkojen toteutuslaajuus ja -periaatteet	■	■			
	Laaditaan suunnitelma kunnan omien kiinteistöjen latausasemien toteuttamisesta	■	■	■		
Kunnossapito	Yleisen pysäköinnin kunnossapidon käytännöt		■	■	■	
	Yhtenäiset alueelliset toimintaperiaatteet		■	■	■	
	Kohdennettu tiedottaminen kunnossapidon toimenpiteistä		■	■	■	■
Tutkimukset, datan hyödyntäminen ja vastuutahot	Data-aineistojen kokoaminen ja hyödyntäminen		■	■	■	■
	Pysäköinnin kehittymisen systemaattinen seuranta	■	■	■	■	■
	Pysäköintipalautteen keräämisen kehittäminen	■	■	■	■	■
	Pysäköintipolitiikan päivitys					■
	Pysäköintinormin päivitys (vyöhykkeiden tarkistus vuosittain)	■	■	■	■	■

Taulukko 5: Pysäköinnin toimenpiteiden vastuutahot.

	Toimenpide	Vastuutaho
Yleisen pysäköinnin ohjaus ja maksullisuus	Yleisen pysäköinnin ohjaus ja aikarajoitusten tarkistaminen	Liikenne-yksikkö ja kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö
	Maksullisen pysäköinnin hinnan määrittäminen	Projektitoimisto, Liikenne-yksikkö
Yleisen pysäköinnin valvonta	Edetään kunnallisen pysäköinninvalvonnan käyttöönottoon	Liikenne-yksikkö, Hallintopalveluiden palvelualue, Kehittämisen ja tietohallinnon palvelualue
	Pysäköintiin liittyvän liikenteen ohjauksen tarkistus ja päivitys	Liikenne-yksikkö ja kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö
Liityntäpysäköinti	Henkilöautojen liityntäpysäköinnin kehittäminen nykyisillä alueilla	Liikenne-yksikkö ja kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö
	Pyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen nykyisillä alueilla	Liikenne-yksikkö ja kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö
	Pyöräpysäköinnin lisääminen potentiaalisille pysäkeille	Liikenne-yksikkö ja kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö
Pyörien ja mikro-liikkumisvälineiden pysäköinti	Yleisen pyöräpysäköinnin kehittäminen	Liikenne-yksikkö, kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö
	Yhteiskäyttöisten pyörien (kaupunkipyörät) ja sähköpotkulautojen pysäköinnin kehittäminen	Liikenne-yksikkö
	Pyöräpysäköinnin kehittäminen kunnan omistamissa kiinteistöissä	Liikenne-yksikkö, Tilapalvelut -palvelualue
Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti	Pysäköintiperiaatteet erilaisilla alueilla	Liikenne-yksikkö, kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö ja kaavoituksen palvelualue
	Taukopaikat ja raskaan liikenteen lataus	Liikenne-yksikkö, Elinkeinopalvelut -yksikkö ja kaavoituksen palvelualue
Sähköautojen lataus	Linjataan julkisten latauspaikkojen toteutuslaajuus ja -periaatteet	Liikenne-yksikkö, kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö ja kaavoituksen palvelualue
	Laaditaan suunnitelma kunnan omien kiinteistöjen latausasemien toteuttamisesta	Liikenne-yksikkö, Tilapalvelut -palvelualue
Kunnossapito	Yleisen pysäköinnin kunnossapidon käytännöt	Kunnossapito-yksikkö, Liikenne-yksikkö, kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö
	Yhtenäiset alueelliset toimintaperiaatteet	Liikenne-yksikkö, kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö, kunnossapito-yksikkö
	Kohdennettu tiedottaminen kunnossapidon toimenpiteistä	Kunnossapito-yksikkö, Liikenne-yksikkö, viestintä, asiakaspalvelu
Tutkimukset, datan hyödyntäminen ja vastuutahot	Data-aineistojen kokoaminen ja hyödyntäminen	Liikenne-yksikkö, kaavoitus, kunnallistekniikan suunnittelu-yksikkö, Kunnossapito-yksikkö,
	Pysäköinnin kehittymisen systemaattinen seuranta	Liikenne-yksikkö, Tilapalvelut -palvelualue ja kaavoituksen palvelualue
	Pysäköintipalautteen keräämisen kehittäminen	Liikenne-yksikkö, asiakaspalvelu ja kaavoituksen palvelualue
	Pysäköintipolitiikan päivitys	Liikenne-yksikkö, kaavoituksen palvelualue
	Pysäköintinormin päivitys (vyöhykkeiden tarkistus vuosittain)	Liikenne-yksikkö, kaavoituksen palvelualue