



HYVINKÄÄ

# Pysäköinnin linjaukset vuosille 2023–2027

19.6.2023



# Tiivistelmä

Hyvinkäällä ei ole aiemmin ollut pysäköinnin kokonaisvaltaisia linjauksia. Tarve pysäköinnin linjauksille on tunnistettu muun muassa keskustan kehittämisen kautta. Lisäksi on tunnistettu tarve kuvata pysäköinnin järjestämisen ja kehittämisen periaatteet. Työn tavoitteena on ollut laatia pysäköinnin linjaukset, jotka tukevat Hyvinkään strategia tavoitteita ja ohjaavat pysäköinnin kehittämistä jatkossa.

Työssä selvitettiin Hyvinkään pysäköinnin nykytilaa. Hyvinkään keskustan pysäköintipaikat sijaitsevat katujen varsilla, pysäköintialueilla sekä muutamissa pysäköintilaitoksissa. Yleiset pysäköintipaikat ovat maksuttomia, mutta osalla paikoista on aikarajoitus. Hyvinkään ydinkeskustassa (290 yleisellä pysäköintipaikalla kadunvarsilla ja pysäköintialueilla) toteutettiin käyttöaste laskennat 1.10.2020 kolmessa aikapoikkileikkauksessa. Ydinkeskustan pysäköintipaikoilla käyttöasteet olivat korkeimmillaan iltapäivän laskentahetkellä, mutta kuormitus jakautui epätasaisesti tarkastelualueella ja tarkastelualueella oli saatavilla vapaita paikkoja.

Työtä on tehty laajassa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kanssa. Työssä toteutettiin ajalla 21.9.–4.10.2020 karttapohjainen asukaskysely, johon vastasi 594 henkilöä. Samalla toteutettiin taloyhtiö- ja yrityskyselyt. Kyselyillä kerättiin asukkaiden, taloyhtiöiden ja yritysten edustajien näkemyksiä pysäköinnin nykytilasta ja kehittämistarpeista. Asukaskyselyssä ongelmiksi koettiin pysäköintipaikkojen vähäinen määrä sekä vapaan pysäköintipaikan löytymisen vaikeus. Ongelmat keskittyivät erityisesti muutamille alueille. Yleisesti pysäköintipaikkojen määrän ja pysäköintikäytäntöjen katsottiin kuitenkin olevan sopivia asiointipysäköintiin. Pyöräpysäköinnin merkittävimmiksi kehittämiskohteeksi kyselyssä nousi turvallisuuden lisääminen koko keskusta-alueella sekä runkolukittavien pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen. Taloyhtiöiden kyselyssä esille nousi pysäköintipaikkojen riittämättömyys asukkaille ja vieraille sekä sähköautojen latauspaikat.

Työssä haastateltiin myös rakennusliikkeiden ja kiinteistökehittäjien edustajia. Haastattelussa teemoina esille nousivat pysäköintinormit, keskitetty rakenteellinen pysäköinti, pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö, yhteiskäyttöautot ja sähköautojen latauspisteet.

Nykytilaselvityksen perusteella tunnistettiin seuraavat pysäköinnin kehittämistarpeet:

- Pysäköintipaikkojen käytön tehottomuus (pysäköintipaikkojen kuormitus on epätasaista ja kapasiteetti on osin tehottomassa käytössä)
- Asukas- ja vieraspaikkojen riittämättömyys
- Liityntäpysäköintipaikkojen riittämättömyys
- Pyöräpysäköinnin puutteet, turvattomuus ja laatu
- Pysäköinnin tilantarve ja kustannukset (keskustan täydennysrakentamisen mahdollistavat pysäköintiratkaisut)
- Pysäköinnin mitoitusohjeet ja kehittämisen linjaukset puuttuvat.

Pysäköinnin linjauksilla vastataan sekä nykytilanteen haasteisiin että varaudutaan tulevaisuuden tarpeisiin. Työssä tarkasteltiin myös pysäköintiin vaikuttavia megatrendejä (teemoina ilmasto, yhteiskunta, resurssit ja teknologia).

Kaupungin strategiat ja ohjelmat muodostavat keskeisen lähtökohdan pysäköinnin kehittämiseksi. Pysäköinnin kehittämisen tulee tukea kaupungin strategia tavoitteita ja ohjelmia ovat etenkin Hyvinkään kaupunkistrategia 2023-2027 (Hyvinkään Pelikirja 2.0), Hyvinkään ekologisen kestävyden tiekartta 2019-2050, Hyvinkään kaupungin ympäristöohjelma 2023-2027, Kestävän liikkumisen ohjelma KELO sekä Keskustan kehittämissuunnitelma.

Työssä pysäköinnin kehittämisen tavoitteet ja visio johdettiin Hyvinkään kaupungin strategioista ja ohjelmista. Pysäköinnin kehittämiseksi (ylätavoitteet) mahdollistetaan täydennysrakentaminen, tuetaan keskustan kehittämistavoitteiden saavuttamista ja elinvoimaisuutta, edistetään kaupunkitilan tehokasta ja kustannustehokasta käyttöä sekä ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamista. Pysäköinnin kehittämisen visiona puolestaan on: "Pysäköintiratkaisut ovat keskeinen osa Hyvinkään saavutettavuutta ja pysäköinnin linjaukset edistävät osaltaan kestävää liikkumista."

Työssä määritettiin pysäköinnin linjaukset, jotka ohjaavat pysäköinnin kehittämistä Hyvinkäällä jatkossa. Pysäköinnin linjaukset on johdettu pysäköinnin kehittämisen tavoitteista ja visiosta. Lisäksi niiden taustalla on nykytilaselvityksessä tunnistetut pysäköinnin kehittämistarpeet.

Pysäköinnin linjaukset ovat

- Liityntäpysäköinnin kehittäminen
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen
- Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja vuorottaispysäköinnin kehittäminen
- Pysäköintinormien kehittäminen
- Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen
- Vähäpäästöiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa

Kutakin pysäköintilinjausta kohden määritettiin ensisijaisesti edistettävät kärkitoimenpiteet, jotka ovat

- Aseman liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma
- Edistetään pyörien liityntäpysäköintiä pysäkkien läheisyydessä
- Pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja toteutusohjelma
- Keskitetyn pysäköinnin kehittämisselvitys ja kokonaissuunnitelma keskusta-alueelle
- Rakenteellisen ja keskitetyn pysäköinnin mahdollisuudet ja kaupungin rooli toteutuksessa
- Kaupunkiympäristön laadun tavoitteiden määrittely
- Osa-aluekohtaisen pysäköintinormin tarkentaminen
- Tietoa yleisistä pysäköintipaikoista
- Sähköautojen ja muiden sähköisten ajoneuvojen edistämissuunnitelma

Kärkitoimenpiteille on määritetty aikataulu ja vastuutaho.

Pysäköinnin kehittämistä tulee seurata etenkin keskustan alueella ja pysäköintilinjaukset tulee tarkistaa säännöllisin määrävällein, jotta ne vastaavat parhaalla mahdollisella tavalla sekä tämän päivän että tulevaisuuden tarpeisiin.

# Esipuhe

Hyvinkäällä ei ole aiemmin ollut pysäköinnin kokonaisvaltaisia linjauksia. Keskustan kehittäminen on tuonut esiin tarpeen kuvata ja määrittää pysäköinnin järjestämisen ja kehittämisen periaatteet. Työn tavoitteena on ollut laatia pysäköinnin linjaukset, jotka tukevat Hyvinkään strategisia tavoitteita ja ohjaavat pysäköinnin kehittämistä jatkossa.

Työhön sisältyi Hyvinkään pysäköinnin nykytilanteen selvitys, pysäköinnin kehittämisen tavoitteiden muodostaminen sekä pysäköinnin linjausten ja kehittämistoimenpiteiden määrittäminen. Työssä tarkasteltiin etenkin Hyvinkään keskustan aluetta.

Työ on tehty laajassa vuorovaikutuksessa Hyvinkään kaupungin, keskeisten sidosryhmien ja asukkaiden kanssa. Työn aikana toteutettiin laaja pysäköintikysely asukkaille, talonyhtiöille ja yrityksille. Kyselyyn saatiin runsaasti vastauksista, mikä kertoo kiinnostuksesta pysäköinnin järjestelyjä ja sen kehittämistä kohtaan. Lisäksi työssä haastateltiin neljän Hyvinkäällä toimivan rakennusliikkeen ja kahden kiinteistökehitysyhtiön sekä kauppakeskus Willa edustajia liittyen pysäköinnin nykytilaan ja kehittämistarpeisiin. Työn aikana järjestettiin kaksi kaupungin sisäistä työpajaa. Lisäksi työtä on esitelty luottamushenkilöille sekä järjestetty valtuutetuille työpaja pysäköinnin linjauksista ja kehittämistoimenpiteistä.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

Kimmo Kiuru

Aniitta Ojanen

Marko Kankare

Työn laadinnasta on vastannut WSP Finland Oy, jossa työhön ovat osallistuneet Leena Gruzdaitis, Kaisuliina Vihanti, Annukka Säätelä ja Juha Mäkinen.

Työ käynnistettiin toukokuussa 2020 ja työ valmistui toukokuussa 2023.



# SISÄLTÖ

## LUKU 1 Pysäköinnin nykytilanne

## LUKU 2 Pysäköinnin kehittämisen tavoitteet

## LUKU 3 Pysäköintinormit ja -vyöhykkeet

## LUKU 4 Pysäköinnin linjaukset ja kehittämis- toimenpiteet

## LUKU 5 Toimenpideohjelma

### Tiivistelmä Esipuhe

#### 1. Pysäköinnin nykytilanne

- 1.1 Pysäköintipaikat ja käyttöasteet
- 1.2 Henkilöautojen määrä ja määrän kehitys
- 1.3 Käytetyt pysäköintinormit
- 1.4 Sidosryhmien näkemykset pysäköinnin nykytilasta ja kehittämistarpeista
- 1.5 Pysäköinnin järjestämisen kustannukset
- 1.6 Tunnistetut kehittämistarpeet
- 1.7 Pysäköinti verokkikaupungeissa

#### 2. Pysäköinnin kehittämisen tavoitteet

- 2.1 Pysäköintiin vaikuttavia megatrendejä
- 2.2 Pysäköinti Hyvinkään strategioissa ja ohjelmissa
- 2.3 Hyvinkään pysäköinnin kehittämisen tavoitteet ja visio

#### 3. Pysäköintinormit ja -vyöhykkeet

- 3.1 Pysäköintivyöhykkeet
- 3.2 Pysäköintinormi

#### 4. Pysäköinnin linjaukset ja kehittämistoimenpiteet

- 4.1 Pysäköinnin linjausten muodostaminen
- 4.2 Liityntäpysäköinnin kehittäminen
- 4.3 Pyöräpysäköinnin kehittäminen
- 4.4 Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön kehittäminen
- 4.5 Pysäköintinormien kehittäminen
- 4.6 Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen
- 4.7 Vähäpäästöiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa

#### 5. Toimenpideohjelma

- 5.1 Toimenpiteiden sisältö, aikataulu ja vastuutaho





LUKU 1  
Pysäköinnin nykytila



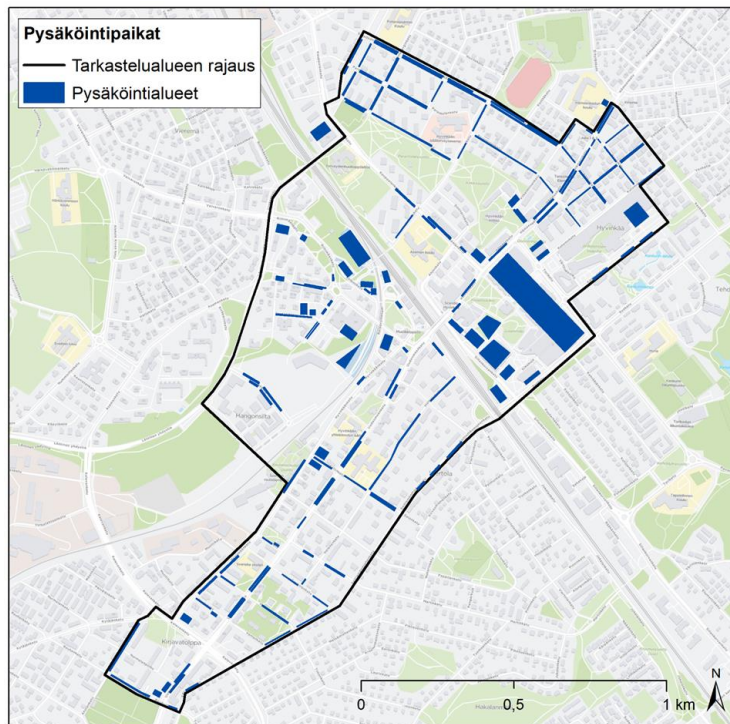
# 1.1 Pysäköintipaikat ja käyttöasteet

## 1.1.1 PYSÄKÖINTIPAIKAT TARKASTELUALUEELLA

Hyvinkään keskustassa sijaitsevat yleiset kadunvarsipaikat ja pysäköintialueet työn tarkastelualueella on esitetty kuvassa 1.

Kaikki Hyvinkään pysäköintipaikat ovat maksuttomia, mutta osa paikoista on aikarajoitettuja. Kaupungin pysäköinninvalvonta ja poliisi valvovat pysäköintiä.

Kuvassa näkyy myös Kauppakeskus Willan/Prisman pysäköintilaitos, jossa sijaitsee yhteensä noin 1 500 autopaikkaa eri tasoilla.



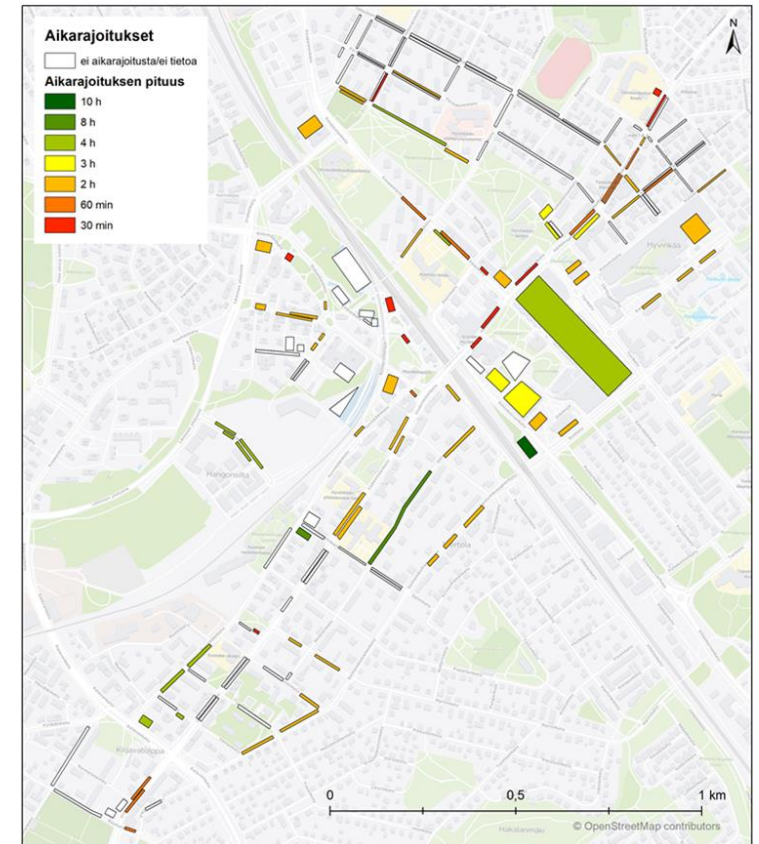
Kuva 1: Yleiset pysäköintipaikat ja tarkastelualueen rajaus.

## Pysäköintipaikkojen aikarajoitukset

Aikarajoitusten voimassaolo alkaa arkisin tyypillisimmin klo 8–9 ja päättyy klo 17–18. Lauantaisin aikarajoitettuja paikkoja on arkea huomattavasti vähemmän. Voimassaolo alkaa tyypillisimmin klo 8–9 ja päättyy klo 13–15. Sunnuntaisin pysäköinti on aikarajoittamatonta lukuun ottamatta Kauppakeskus Willan/Prisman pysäköintilaitosta.

Aikarajoituksen pituus vaihtelee 30 minuutista 10 tuntiin (kuva 2).

Kauppakeskus Willan/Prisman pysäköintilaitoksen pysäköintipaikoilla on 1 h tai 4 h aikarajoitukset. Pysäköinti on avoinna ja pysäköintirajoitukset voimassa kauppakeskuksen/Prisman aukioloaikoina klo 6.45 (6.00)–22.00 (23.59).



Kuva 2: Pysäköintipaikkojen aikarajoitusten pituus tarkastelualueella.

### 1.1.2 PYSÄKÖINTIPAikkojen Käyttöasteet

Pysäköintipaikkojen käyttöastelaskennassa oli mukana yhteensä noin 290 pysäköintipaikkaa Hyvinkään keskustassa:

- 50 autoaikkaa Hämeenkadun varressa
- 28 autoaikkaa Kauppalankadun varressa
- 110 autoaikkaa Kauppatorin pysäköintialueella
- 68 autoaikkaa Vilhelmiinankadun varressa ja pysäköintialueelle
- 40 autoaikkaa Kauppalankadun pysäköintialueella

Pysäköintipaikkojen käyttöastelaskenta suoritettiin dronekuvauksella torstaina 1.10.2020 kolmena ajankohtana: aamulla klo 7, iltapäivällä klo 13 ja illalla klo 17.

#### Aamun käyttöaste:

Aamun laskennassa käyttöaste oli kaikilla paikoilla alle 25 % Kauppalankatua lukuun ottamatta, jonka käyttöaste oli 39 %. Koko laskenta-alueen keskimääräinen käyttöaste klo 7 oli noin 15 %.

#### Iltapäivän käyttöaste:

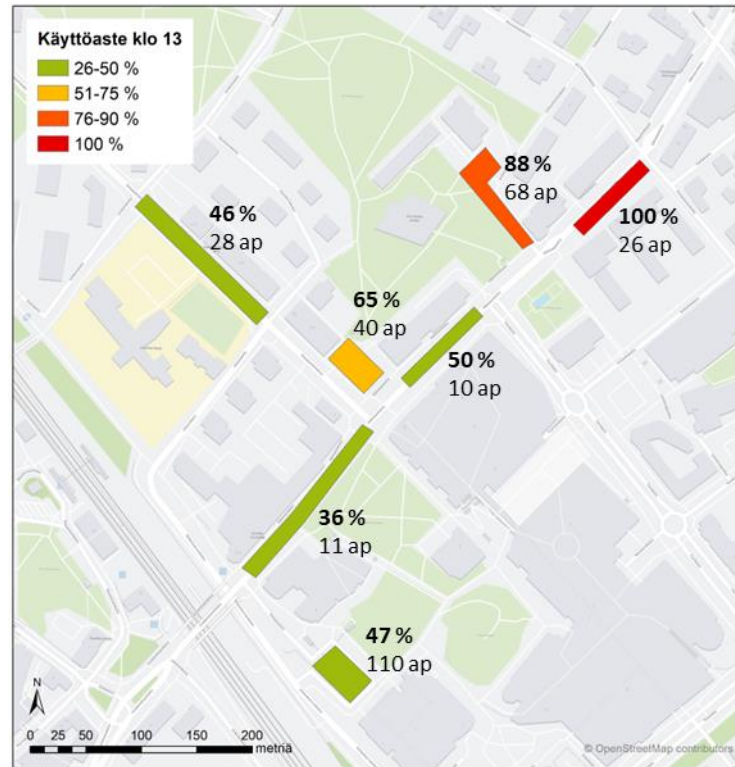
Iltapäivällä käyttöaste oli tarkasteluajoista korkein. Koko laskenta-alueen keskimääräinen käyttöaste oli noin 60 %. Hämeenkadun yläpään kadunvarsipaikoilla (26 ap) käyttöaste oli 100 % ja Vilhelmiinankadun pysäköintipaikoilla (68 ap) käyttöaste oli 88 %.

#### Illan käyttöaste:

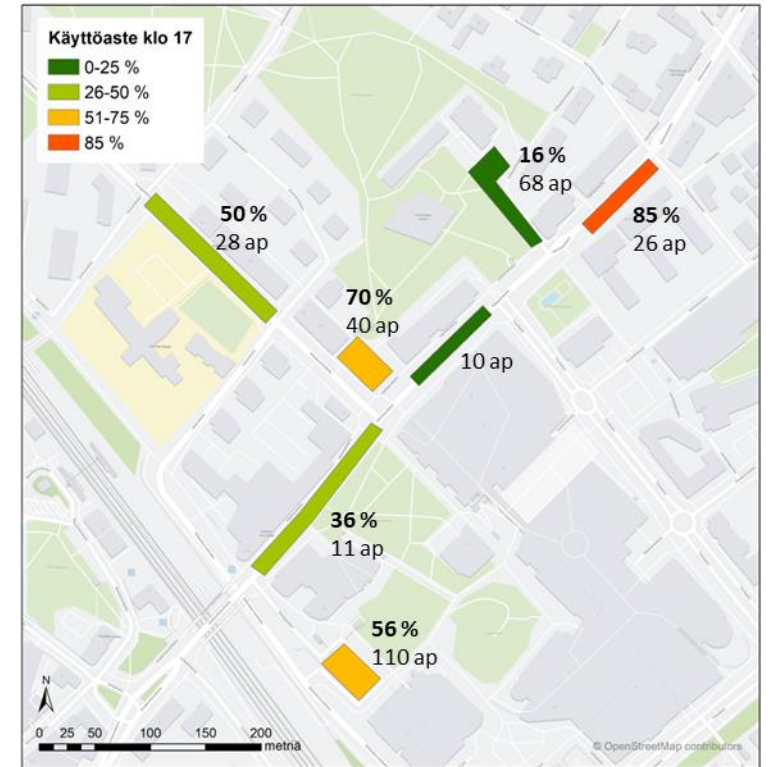
Koko laskenta-alueen keskimääräinen käyttöaste klo 17 oli iltapäivää hieman matalampi, noin 50 %. Hämeenkadun yläpäässä käyttöaste oli 85 %, Kauppalankadun pysäköintialueella 70 %, ja Kauppatorin pysäköintialueella 56 %. Vilhelmiinankadun käyttöaste putosi iltapäivän 88 %:sta 16 %:iin illalla.



Kuva 3: Käyttöaste aamulla (klo 7).



Kuva 4: Käyttöaste iltapäivällä (klo 13).



Kuva 5: Käyttöaste illalla (klo 17).



# 1.2 Henkilöautojen määrä ja määrän kehitys

## 1.2.1 HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄ

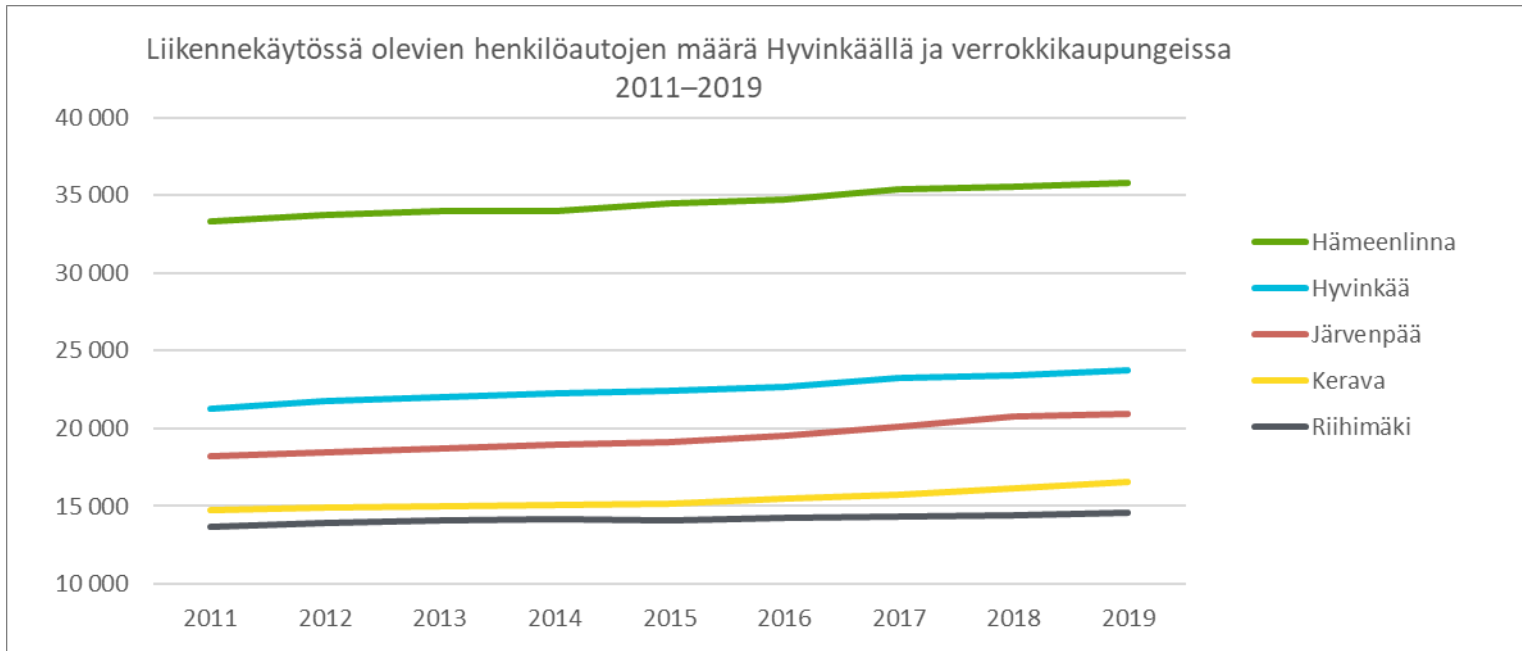
Hyvinkäällä oli vuonna 2019 noin 29 000 henkilöautoa, joista vajaa 24 000 oli liikennekäytössä. Sekä henkilöautojen kokonaismäärä että liikennekäytössä olevien autojen määrä on ollut viime vuosina kasvussa Hyvinkäällä ja verrokki-kaupungeissa Riihimäellä, Järvenpäässä ja Keravalla.

Viimeisen viiden vuoden aikana henkilöautojen määrä on kasvanut Hyvinkäällä 12 % asukkaiden määrän pysyessä samalla ajanjaksolla lähes samana.

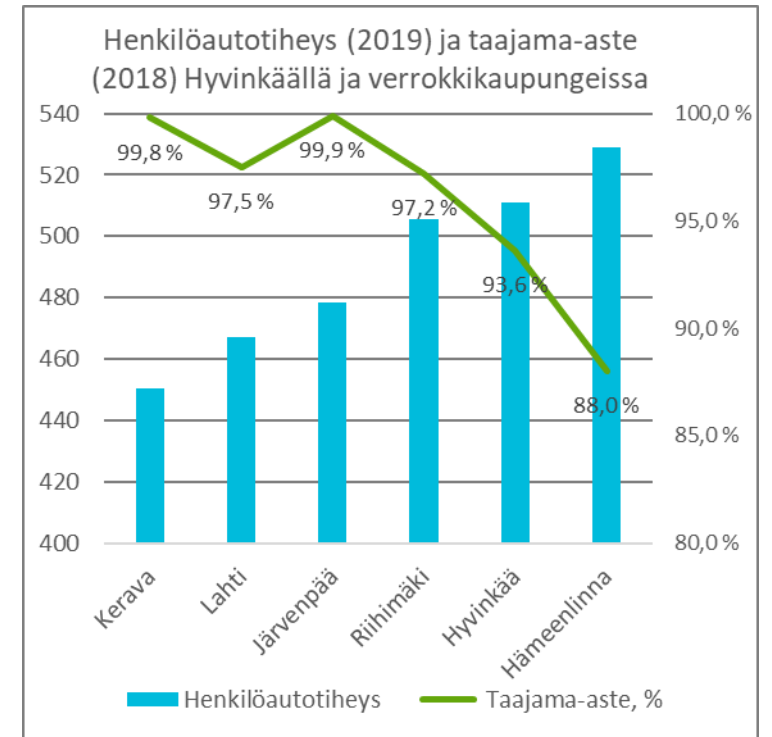
## 1.2.2 HENKILÖAUTOTIHEYS

Vuonna 2019 Hyvinkäällä asui 46 500 asukasta ja henkilöauto-tiheys eli liikennekäytössä olevien autojen määrä 1 000 asukasta kohti oli 511.

Henkilöautotiheys on Hyvinkäällä suurempi kuin esimerkiksi Keravalla, Järvenpäässä ja Riihimäellä, joissa myös taajama-asteet ovat Hyvinkäätä suuremmat. Korkeamman taajama-asteen alueilla suurempi osa kaupungin väestöstä asuu alueella, jossa on hyvät joukkoliikenteen yhteydet ja palvelut saavutettavissa helpommin kävellen tai polkupyörällä.



Kuva 11: Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä alueittain (2011–2019). Lähde: Tilastokeskus/Traficom 2020



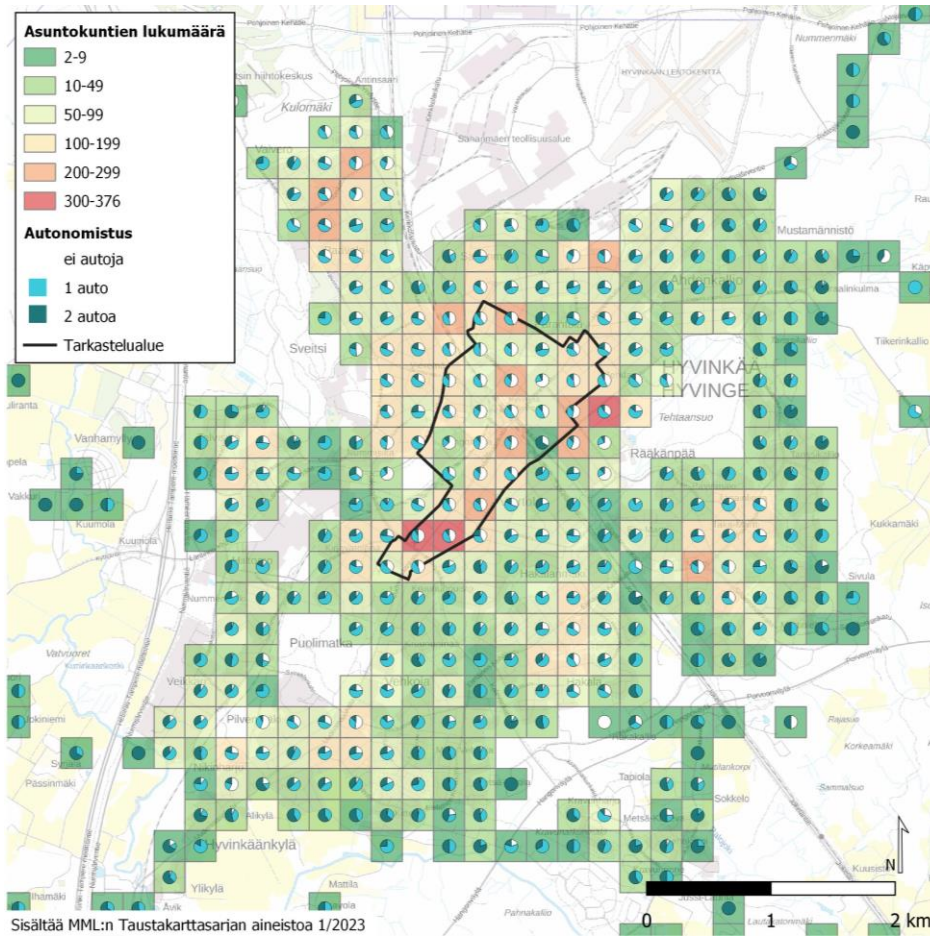
Kuva 12: Ajoneuvokanta alueittain Lähde: Tilastokeskus/Traficom 2020 ja väestörakenne/kuntien avainluvut Tilastokeskus 2020



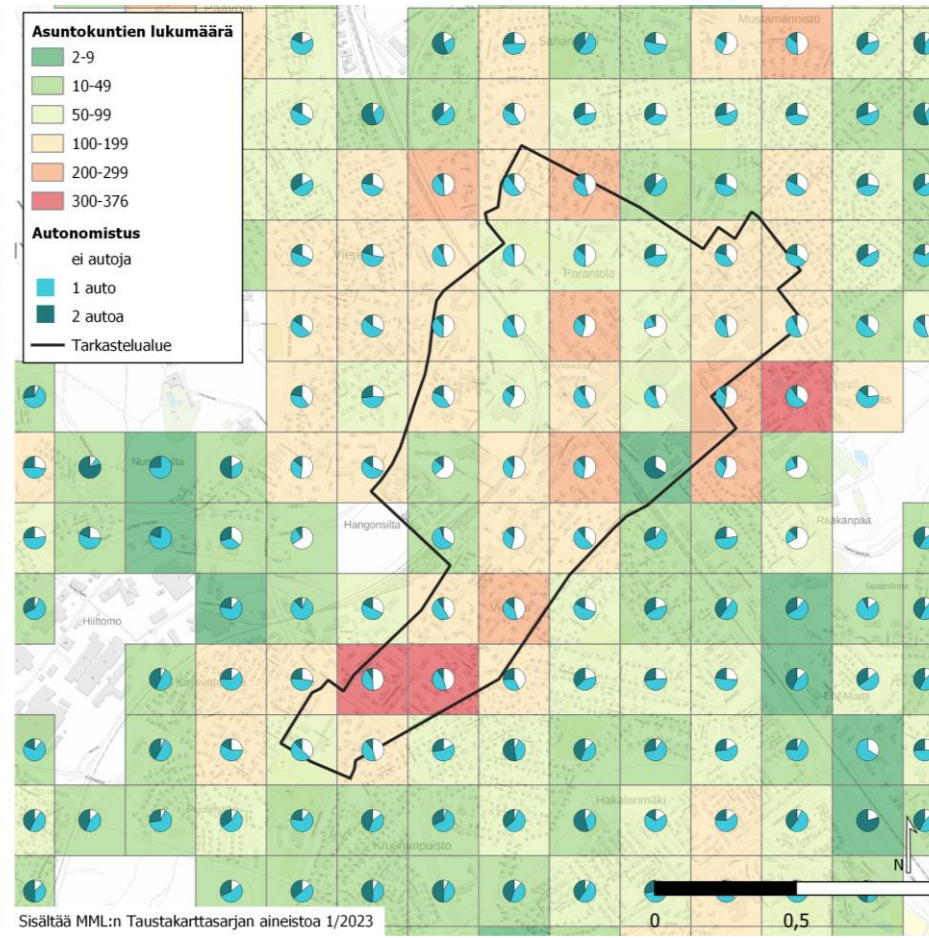
### 1.2.3 ASUNTOKUNTIEN AUTONOMISTUS ALUEITTAIN

Asutokuntien autonomistuksessa on Hyvinkäällä selviä eroja asuinalueittain (kuvat 13–15). Vuonna 2017 asutokunnista 74 % oli autottomia Hyvinkään keskustan tarkastelualueella, kun muualla Hyvinkäällä osuus oli 24 %.

Yhden auton asutokuntia oli tarkastelualueella hieman muuta Hyvinkäätä vähemmän. Kaksi tai useampi auto oli vain 12 %:lla tarkastelualueen asutokunnista, kun muualla osuus oli 29 %.

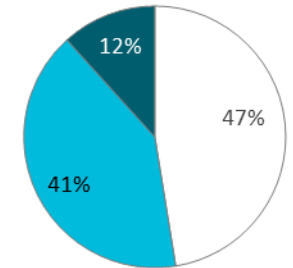


Kuva 13: Asutokuntien lukumäärä ja autonomistus Hyvinkäällä. Lähde: YKR

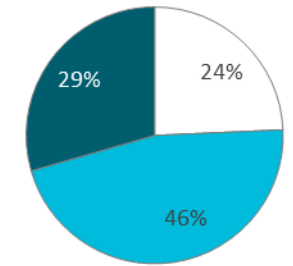


Kuva 14: Asutokuntien lukumäärä ja autonomistus tarkastelualueella. Lähde: YKR

#### Tarkastelualue



#### Muu Hyvinkää



- autoton
- 1 auto
- 2 tai useampi auto

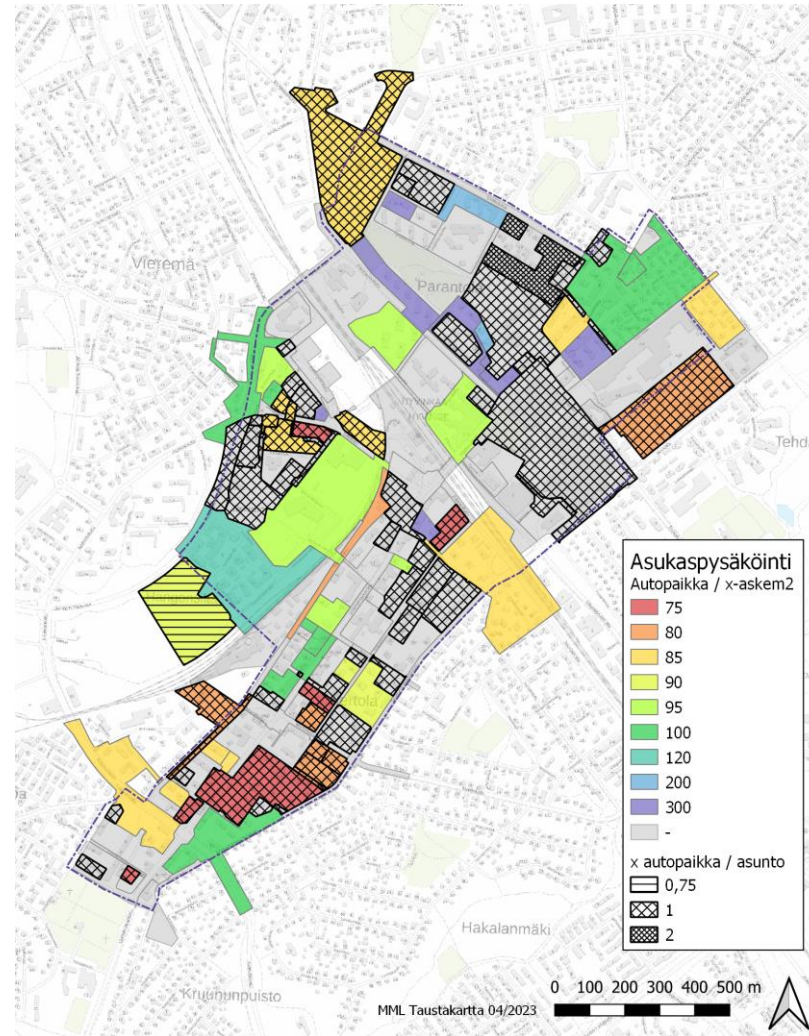
Kuva 15: Autottomien, yhden auton ja kahden tai useamman auton asutokuntien osuus tarkastelualueella ja muualla Hyvinkäällä. Lähde: YKR

## 1.3 Käytetyt pysäköintinormit

Hyvinkäällä käytetyt pysäköintinormit vaihtelevat paljon keskustaajaman alueella ja käytössä on ollut sekä kerrosneliöihin perustuvia että asutokohtaisia normeja (kuva 16). Normit ovat vaihdelleet eri vuosikymmeninä (taulukko 1).

*Taulukko 1: Asukaspysäköinnin normi Hyvinkään keskustaajamassa eri vuosikymmeninä.*

VUODET	ASUKASPYSÄKÖINNIN NORMI
1932–1957	Ei normia
1958–1960	1 ap / 300 m <sup>2</sup> asuntokerrosalaa
1961–1970	1 ap / asunto
1971–1975	1 ap / asunto, mutta kuitenkin vähintään 1 ap / 75 m <sup>2</sup> kerrosalaa (kerrostalo) 2 ap / asunto (pientalo)
1976–1990	1 ap / asunto 1 ap / 80 m <sup>2</sup> asuntokerrosalaa 1 ap / 100 m <sup>2</sup> asuinkerrosalaa
1991–2000	1 ap / asunto 1 ap / 80 m <sup>2</sup> asuntokerrosalaa
2001–2010	1 ap / asunto + 1 vieraspaikka / 5 asuntoa 1 ap / 100 m <sup>2</sup> asuinkerrosalaa
2011–2020	1 ap / 90–120 m <sup>2</sup> asuntokerrosalaa
2021 –	1 ap / 90–95 m <sup>2</sup> asuntokerrosalaa Kuitenkin vähintään 0,75 ap / asunto Vieraspaikkoja 1 ap / 10 asuntoa



*Kuva 16: Asukaspysäköinnin normi Hyvinkään keskustaajamassa.*



# 1.4 Sidosryhmien näkemykset pysäköinnin nykytilasta ja kehittämistarpeista

## 1.4.1 ASUKASKYSELYN TULOKSET

Työssä toteutettiin ajalla 21.9.–4.10.2020 karttapohjainen asukaskysely, johon vastasi 594 henkilöä. Tyypillisin vastaaja oli yhden auton kotitaloudessa elävä, 36–45-vuotias ja päivittäin tai lähes päivittäin autoa käyttävä henkilö. Vastaaajista 40 % pyöräili vähintään kerran viikossa ja reilu kymmenes pyöräili päivittäin tai lähes päivittäin.

### Autojen pysäköinti

Merkittävämmäksi pysäköinnin ongelmaksi Hyvinkäällä nousi kyselyssä pysäköintipaikkojen vähäinen määrä (kuva 17) ja vapaan pysäköintipaikan löytymisen vaikeus. Alueet, joilla pysäköintipaikkojen määrä koettiin vähäiseksi olivat erityisesti Hangonsilta, rautatieaseman liityntäpysäköintialueet, Terveysaseman pysäköintialue sekä Kauppalankadun ja Hämeenkadun kulman pysäköintialue.

Lisäksi pysäköinnin tarkoituksesta riippuen esiin nousivat erityisesti seuraavat haasteet:

#### Asukas- ja vieraspysäköinti:

- Pysäköintipaikkojen aikarajoitus on liian lyhyt
- Väärinpysäköinti

#### Asiointipysäköinti (kuva 18):

- Pysäköintipaikkojen ahtaus
- Pysäköintipaikkojen aikarajoitus on liian lyhyt

#### Liityntäpysäköinti:

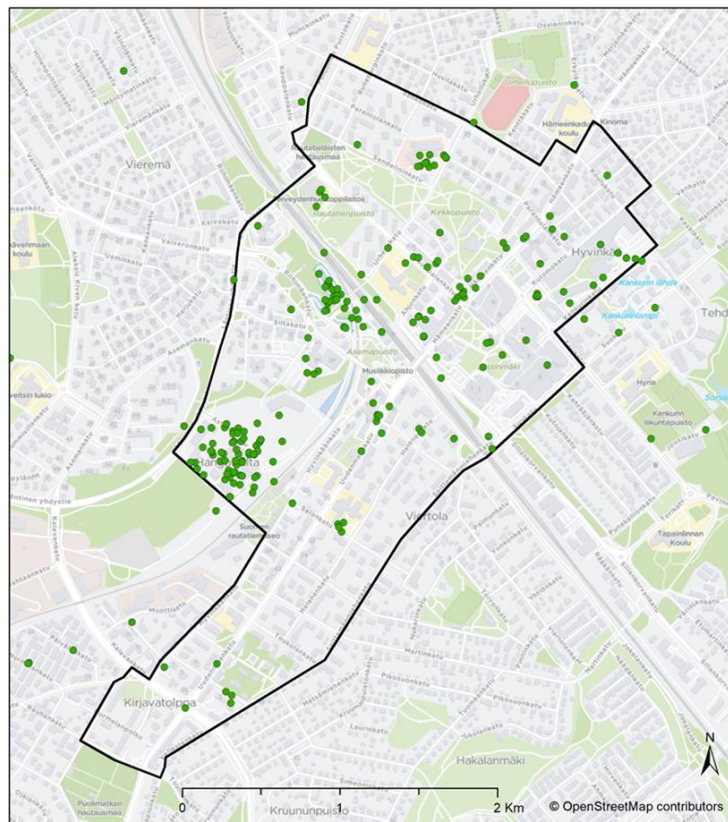
- Pysäköinti ei ole turvallista
- Sähköauton latausmahdollisuus puuttuu

#### Pysäköinti työ-/opiskelupaikassa:

- Pysäköinnin aikarajoitus on liian lyhyt

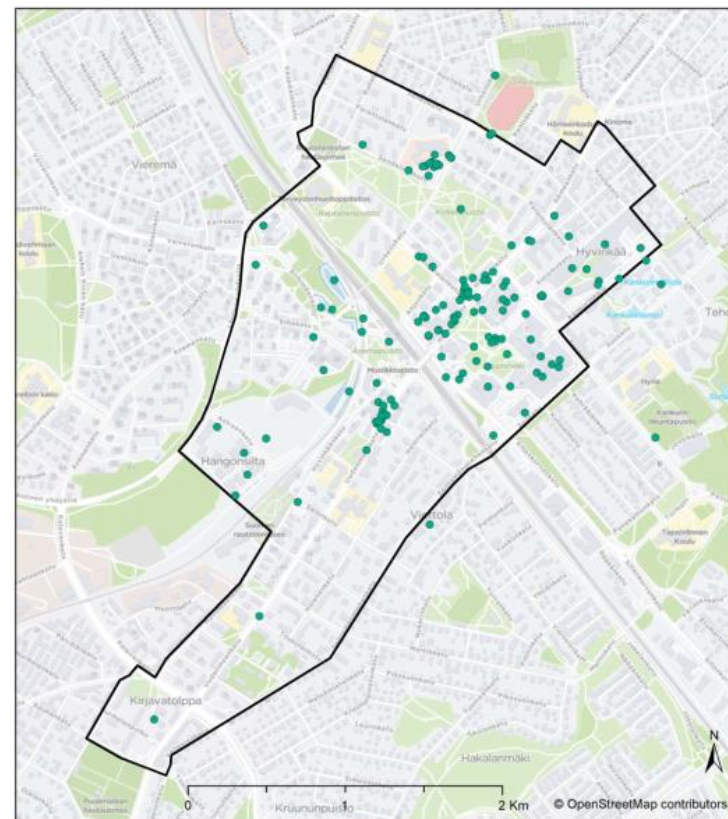
Hyvinkään pysäköintikäytäntöjen ja pysäköintipaikkojen määrän katsottiin yleisesti olevan tällä hetkellä sopivia asiointipysäköintiin osalta. Vastaaajat halusivat pitää kiinni hyvästä ja toimivasta nykytilanteesta ja pysäköintipaikkojen maksuttomuutta pidettiin tärkeänä kilpailuvalttina Hyvinkäällä. Kyselyyn vastanneista 80 % oli täysin eri mieltä väittämän ”Pysäköinnin tulisi olla maksullista Hyvinkään keskustassa.” kanssa.

Kiekkopysäköintiä pidettiin toimivana keskustassa, mutta vastauksissa nousi esiin aikarajoitettujen paikkojen sopimattomuus keskustan asukas- ja työpaikkapysäköintiin sekä pidempiaikaiseen asiointiin. Hieman yli 40 % vastaaajista oli täysin eri mieltä väittämän ”Pysäköinnin aikarajoituksia tulisi lisätä Hyvinkään keskustassa.”. Reilu viidennes vastaaajista oli samaa mieltä väittämän kanssa.



Kuva 17: Pysäköintipaikkojen määrä on riittämätön kohteessa.

Eryisesti kaupallisiin kohteisiin suuntautuvilla asiointimatkoilla pysäköintipaikan toivottiin löytyvän läheltä kohdetta. Sopivana kävelyetäisyytenä pidettiin 2 min (noin 100–160 m) (41 % vastaaajista) tai alle 1 min (noin 50–80 m) (36 % vastaaajista). Työhön, opiskeluun, vierailuun tai liityntäpysäköintiin liittyvillä matkoilla hyväksyttävä kävelyetäisyys oli pidempi, yli kolmannes vastaaajista piti 5 min (250–400 m) kävelyetäisyyttä hyväksyttävänä.



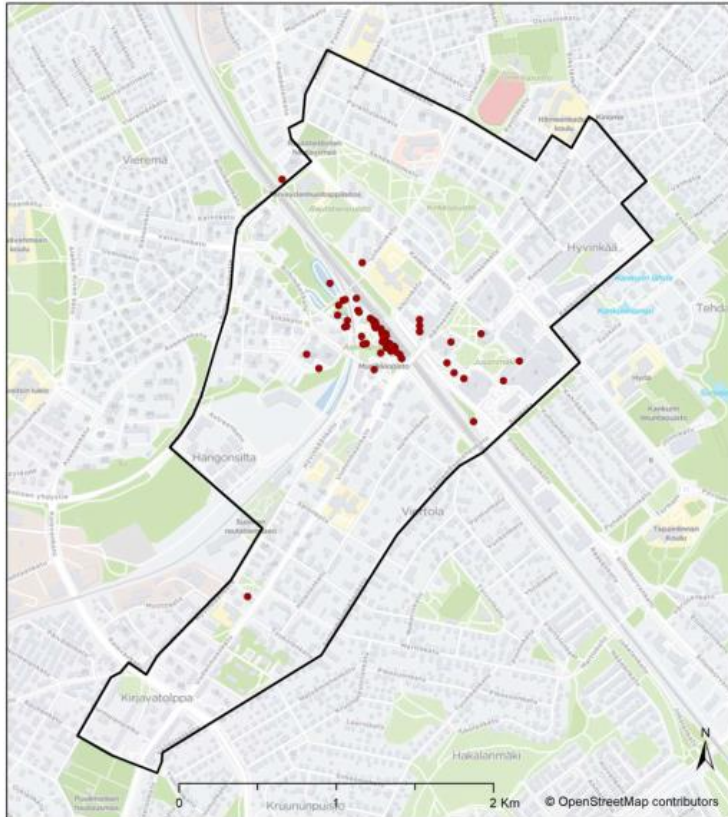
Kuva 18: Asiointipysäköinnin kehittämistarve kohteessa.

## Pyöräpysäköinti

Merkittävämmäksi pyöräpysäköinnin kehittämiskohteeksi kyselyssä nousi turvallisuuden lisääminen koko keskustaluueella ja runkolukittavien pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen.

Erytisesti rautatieaseman pyöräpysäköinti koettiin turvattomana ja alueelle toivottiin lisää laadukkaita ja turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja (kuva 19).

Katoksellisia pyöräpysäköintipaikkoja toivottiin lisää koko keskustan alueelle.



Kuva 19: Pyöräpysäköintipaikka on turvaton kohteessa.

Pyöräpysäköintipaikkojen määrä nähtiin pääosin riittävänä, eniten lisää paikkoja toivottiin rautatieaseman liityntäpysäköintiin.

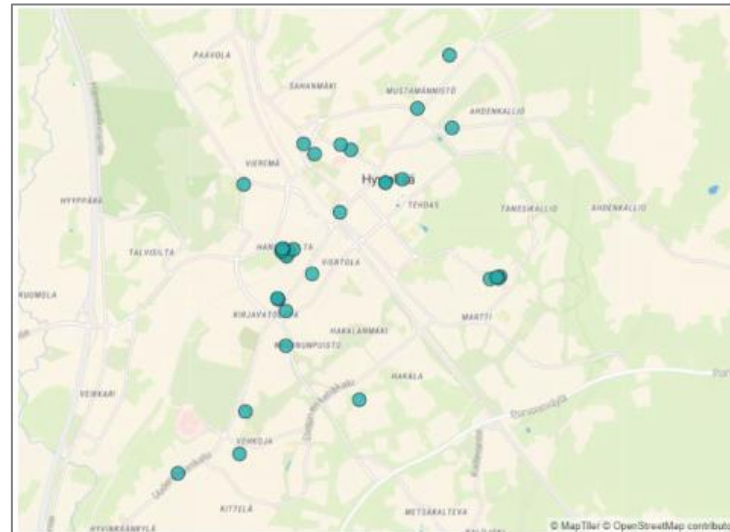
## 1.4.2 TALOYHTIÖ- JA YRITYSKYSELYN TULOKSET

Rinnakkain asukaskyselyn kanssa työssä toteutettiin taloyhtiöiden ja yritysten edustajille omat kyselyt. Kyselyt olivat auki samaan aikaan kuin asukaskysely: 21.9.–4.10.2020. Taloyhtiökyselyyn vastasi 69 henkilöä ja yrityskyselyyn 19 henkilöä.

### Taloyhtiöiden pysäköinti

Taloyhtiöt, joita kyselyyn vastanneet henkilöt edustivat, on esitetty kuvassa 20.

Lähes kolme neljästä taloyhtiön kyselyyn vastanneesta piti autopaikkojen määrää yhtiössä riittämättömänä. Paikkoja toivottiin lisää niin asukkaille kuin vieraillekin ja noin puolessa taloyhtiöissä autopaikkoja jonotettiin kyselyn toteutushetkellä (kuva 21).



Kuva 20: Kyselyyn vastauksia antaneiden taloyhtiöiden sijainti.

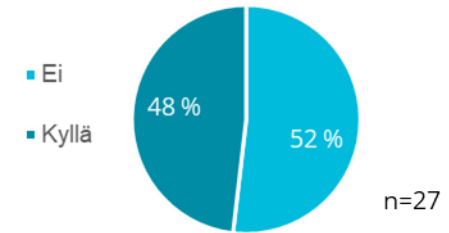
Lisäksi sähköautojen latauspaikkojen lisääminen nähtiin tärkeänä.

Pyöräpysäköintipaikkojen määrä nähtiin suurimmassa osassa taloyhtiöistä riittävänä.

### Yritysten pysäköinti

Yrityskyselyssä pysäköinnin haasteeksi keskustassa esiin nousi riittämätön asiakaspaikkojen määrä sekä liian lyhyet aikarajoitukset. Puolen tunnin pysäköintirajoitusta pidettiin liian lyhyenä kivijalkaliikkeiden asiakkaiden pysäköintiin ja 3 h aikarajoitusta pidettiin hankalana yrityksen työntekijöiden auton pysäköintiin työpäivän ajaksi.

Onko taloyhtiönne autopaikoille tällä hetkellä jonoa?



Kuva 21: Jonotustilanne pysäköintipaikkoihin taloyhtiöissä.



### 1.4.3 RAKENNUSLIIKKEIDEN JA KIINTEISTÖKEHITTÄJIEN HAASTATELUT

Työn yhteydessä haastateltiin neljän Hyvinkäällä toimivan rakennusliikkeen ja kahden kiinteistökehitysyrityksen sekä kauppakeskus Willan edustajia liittyen pysäköinnin nykytilaan ja kehittämistarpeisiin. Haastattelut toteutettiin vuoden 2020 joulukuussa Teamsin välityksellä.

#### Käytettyjen pysäköintinormien toimivuus

Nykyisin Hyvinkään keskusta-alueella käytössä olleet normit 1 ap/100 k-m<sup>2</sup>, 1 ap/95 k-m<sup>2</sup> ja 1 ap/as + 1 ap/10 as katsottiin voineen tuottaa kysyntään nähden liikaa autopaikkoja. Asuntojen määrään sidotun normin katsottiin rajoittavan asuntojen määrän lisäämistä vuokraohteissa ja kerrosneliöpohjaista normia pidettiin parempana.

Vuokraohteissa pysäköintipaikkatarve on pienempi kuin omistusasunnoissa, ja tarve vaihtelee sijainnin mukaan. Esimerkiksi oppilaitoksen läheisyys voi vähentää autopaikkatarvetta. Keskimääräisen autopaikkatarpeen vuokraohteissa nähtiin olevan noin 1 ap / 3 as ja nykyisen vaateen rakentaa 1 ap / as on katsottu tuottavan tarpeeseen nähden liikaa pysäköintipaikkoja. Myös asunnon koon nähtiin vaikuttavan pysäköintipaikkatarpeeseen, suuremmissa asunnoissa autopaikkoja tarvitaan useammin kuin yksioissa.

Toivottiin, että normi voisi joustaa, jos lähellä on oppilaitos tai asema. Huojennusta toivottiin myös suojeltuihin kohteisiin sekä seniori- ja opiskelijakohteisiin.

Haastatteluissa nousi esiin tarve säädellä asuntojen kokoa jo tontin myyntiehdossa, jolloin rakentaja tietäisi jo tontin ostovaiheessa kuinka paljon asuntoja ja siten pysäköintipaikkoja tontille tulee toteuttaa.

#### Keskistetty rakenteellinen pysäköinti

Rakennusliikkeiden näkökulmasta Hyvinkää on pääkaupunkiseudun hintaherkimpiä alueita. Keskistetty pysäköinti katsottiin mahdolliseksi lähinnä Hyvinkään keskustassa, mutta myös aivan keskustaan sijoittuvissa kohteissa se nähtiin haastavana erityisesti silloin, jos kaikki pysäköinti tulisi olla rakenteellista.

Omistusasuntoa hankkivat haluavat usein ostaa autopaikan asuntoa hankkiessa ja asuntojen tuottaja haluaa tarjota pysäköintipaikat kaikille niitä haluaville. Hankkeen alussa voi

olla kuitenkin epävarmaa, kuinka paljon paikkoja tullaan lopulta myymään. Rakentamisen aloittamisen kannalta parempi vaihtoehto olisi, että asukkaalla olisi mahdollisuus ostaa velvoitepaikka kaupungilta esimerkiksi viereisestä korttelista.

Ostettavien autopaikkojen lisäksi tulisi olla tarpeen vaatiessa mahdollisuus vuokrata esimerkiksi kaupungin pysäköintiyhtiöltä yleinen pysäköintipaikka. Erityisesti vuokra-asuntokohteissa asukkaan kannalta usein paras vaihtoehto olisi, jos paikka on vuokrattavissa sen ostamisen sijaan.

Tiiviin kaavan alueilla olisi hyvä yhdistää useampia LPA-alueita ja rakennuskohteita yhteen pysäköintilaitokseen, sillä keskistetty pysäköinti laskee autopaikan yksikkökustannuksia. Sopivana kävelyetäisyytenä pysäköintiin pidettiin korkeintaan 100–150 metriä.

Keskitetyn pysäköinnin järjestämisen katsottiin toimivan parhaiten kaupunkivetoisesti, mutta yhtiön omistajina katsottiin voivan olla myös muita tahoja. Hankkeiden tonttihakintojen yhteydessä on edellytettävä, että rakentaja ostaa tietyt määrän autopaikkoja keskitetystä pysäköinnistä. Paikkojen vuokraaminen keskitetystä pysäköinnistä tulisi olla järjestetty kaupungin pysäköintiyhtiön kautta ja mallia kohti siirryttäessä myös asukkaiden tulee tiedostaa, että pysäköinti keskusta-alueella on maksullista. Mikäli lähialueelta löytyy maksuttomia ja aikarajoittamattomia yleisiä pysäköintipaikkoja, asukas-pysäköintiä tapahtuu myös yleisillä paikoilla.

Normin tulisi ohjata rakenteelliseen pysäköintiin niin, että pysäköintipaikkoja voisi toteuttaa kohteeseen vähemmän, jos yhtiö on mukana keskitetystä pysäköinnistä. -20 % huojennusta pidettiin sopivana. Kaupungin ei tulisi kuitenkaan edellyttää paikkojen ostamista keskitetystä pysäköintilaitoksesta, jos kohteessa on mahdollista järjestää pysäköintiä omalla tontilla. Paikkojen lunastamisen tulisi perustua tarpeeseen ja vapaaehtoisuuteen.

Kaupungin vuokraohteiden ara-rahoitus ei mahdollista keskitettyä pysäköintiä ja pysäköintipaikkojen kustannuksia ei voida siirtää asuntojen hintaan.

#### Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö

Keskustoissa hybridirakentaminen (asuminen, kauppa, toimisto) lisääntyy, mikä mahdollistaa samalla pysäköintipaikkojen vuorottaisuuskäytön. Pysäköintipaikkojen

vuorottaiskäyttö toimii keskitetystä pysäköinnistä hyvin, ja päivän aikaan paikkoja voivat käyttää ympäröivien kortteleiden asukkaat ja asiakkaat.

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö on hyvä ratkaisu sekä rakentajan että asukkaiden näkökulmasta, jos paikkoja on riittävästi, paikka löytyy helposti ja paikat ovat kohtuullisella etäisyydellä asunnosta. Asukkaan näkökulmasta paikan hinnan tulee olla edullisempi, mutta paikan löytyminen tulee edelleen olla varmaa. Mikäli pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö ei pysty vastaamaan laadullaan ja hinnallaan asukkaan tarpeisiin pysäköintipaikka halutaan omistaa.

Jos vuorottaispysäköinnistä maksetaan tietyistä käyttöajasta, maksun muokkaamisen tulee olla joustavaa ja lisäkustannusten maltillisia. Esimerkiksi pysäköintipaikan käyttö arkena tavallisesta poikkeavasti sairastumisen vuoksi tulisi olla mahdollista ilman liian korkeita lisäkustannuksia.

Hämeenkadun Ykköskorttelissa on ollut käytössä vuorottaispysäköinti hotellin asiakkaiden ja pankin työntekijöiden kesken, ja se on toiminut kohteessa hyvin.

#### Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin toimivuutta ja laadukkuutta Hyvinkäällä pidettiin erittäin tärkeänä myös pidemmällä aikajänteellä. Kaupungin rooli nähtiin innovatiivisena ja aktiivisena mahdollistajana liityntäpysäköinnin kehittämisessä.

Aseman seudun hankkeiden nähtiin olevan riippuvaisia liityntäpysäköinnin toteutumisesta ja sen hyödyntämisestä vuorottaispysäköintiin esimerkiksi asuntojen pysäköinnin kanssa.

#### Yhteiskäyttöautojen vaikutus pysäköintipaikkatarpeeseen

Kiinteistökohtaisien yhteiskäyttöautojen vaikutuksesta pysäköintipaikkatarpeeseen on saatu tähän mennessä vasta hyvin vähän kokemusta. Merkityksen katsottiin kasvavan tulevaisuudessa, mutta varmaa ei ole tulevatko autot oleman yhtiön käytössä olevia vai yleisen operaattorin tarjoamia. Mikäli autot ovat yleisen operaattorin tarjoamia, tärkeänä pidettiin sitä, että autot ovat pysäköitävissä helposti yleisille kadunvarsipaikoille lähelle kiinteistöjä.

Yhteiskäyttöautoja enemmän autopaikkatarpeeseen nähtiin vaikuttavan julkisen liikenteen hyvät yhteydet.

## 1.5 Pysäköinnin järjestämisen kustannukset

Pysäköinnin järjestämisestä aiheutuu aina kustannuksia. Rakentamisen lisäksi pysäköintipaikat vaativat ylläpitoa ja kunnossapitoa.

Maantasoon toteutettavat pysäköintipaikat ovat rakentamiskustannuksiltaan edullisimpia (noin 5 000 – 7 000 €/autopaikka). Maantasossa pysäköintipaikat vievät kuitenkin paljon tilaa ja etenkin keskusta-alueilla tilankäyttöä on usein tarpeen tehostaa ja maankäyttöä tiivistää, jolloin myös pysäköinnin osalta tarvitaan tilatehokkaita ratkaisuja.

Rakenteellisen pysäköinnin rakentamiskustannukset ovat maantasopysäköintiä suuremmat. Pysäköintikansiratkaisussa rakentamiskustannukset ovat noin 15 000 – 20 000 €/autopaikka ja pysäköintitalossa noin 20 000 – 25 000 €/autopaikka. Pysäköintikansi- ja taloratkaisuissa sama määrä pysäköintipaikkoja vie vähemmän maapinta-alaa kuin maantasossa, kun pysäköinti-paikat voidaan sijoittaa kerroksittain toistensa päälle.

Kellaripysäköinnissä rakentamiskustannukset ovat noin 35 000 – 45 000 €/autopaikka ja pysäköintiluolassa yli 50 000 €/autopaikka. Näissä ratkaisuissa pysäköinti ei vie tilaa maan pinnalla, vaan pysäköinti sijoittuu muiden toimintojen alle.

Asuntorakentamiskohteissa pysäköintipaikat voidaan myydä asukkaille erillisinä osakkeina tai vuokrata. Pysäköintipaikan myyntihinta tai vuokra ei yleensä kata täysin pysäköinnin rakentamiskustannuksia, jolloin osa pysäköinnin rakentamiskustannuksista sisältyy asuntojen myyntihintoihin tai vuokriin.

Kadunvarressa sijaitsevan pysäköintipaikan rakentamiskustannukset ovat noin 2 500 €/autopaikka. Lisäksi kaupungille syntyy kustannuksia kadunvarsipaikkojen hoidosta, ylläpidosta ja talvikunnossapidosta.

*Taulukko 2: Eri pysäköintiratkaisujen rakentamiskustannuksia.*

Pysäköintiratkaisu	Rakentamiskustannus
Maantasopaikka	5 000 – 7 000 €/autopaikka
Pysäköintikansi	15 000 – 20 000 €/autopaikka
Pysäköintitalo	20 000 – 30 000 €/autopaikka
Kellaripysäköinti	35 000 – 45 000 €/autopaikka
Pysäköintiluola, robottiparkki	> 50 000 €/autopaikka



## 1.6 Tunnistetut kehittämistarpeet

Nykytilanteen selvitysten perusteella on tunnistettu seuraavia pysäköinnin kehittämistarpeita:

1. Pysäköintipaikkojen käyttö ns. väärään tarkoitukseen aiheuttaa paikoittain puutetta paikoista ja tehottomuutta, pysäköintipaikkojen kuormitus epätasaista ja kapasiteetti osin tehottomassa käytössä
  - Pysäköinnin ohjaaminen ja informaatio
2. Asukas- ja vieraspysäköinnin paikkojen riittämättömyys
  - Pysäköinnin mitoitus
3. Liityntäpysäköintipaikkojen riittämättömyys
  - Pysäköintipaikkojen varaaminen liityntäpysäköintiin
4. Pyöräpysäköinnin puutteet, turvattomuus ja laatu
  - Laadukkaan pyöräpysäköinnin kehittäminen
5. Pysäköinnin tilantarve ja kustannukset (keskustan täydennysrakentamisen mahdollistavat pysäköintiratkaisut)
  - Pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen, vuorottaiskäyttö, keskitetyt ratkaisut
6. Pysäköinnin mitoitusohjeet ja linjaukset puuttuvat
  - Pysäköintinormien ja linjausten muodostaminen

# 1.7 Pysäköinti verrokkikaupungeissa

## 1.7.1 PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMINEN

### HÄMEENLINNA

Hämeenlinnan pysäköinnin periaatteita on linjattu Hämeenlinnan pysäköintistrategiassa (2016), jonka mukaan keskitetyt pysäköintilaitokset, kadunvarsipysäköinti ja kiinteistöjen omat pysäköintijärjestelyt muodostavat joustavan ja muunneltavissa olevan sekä taloudellisesti kestävä ratkaisun.

Liityntäpysäköintiin panostetaan ja sillä tuetaan joukkoliikenteen ja matkaketjujen edistämistä. Pysäköintiä selkeytetään lisäämällä muun muassa laitospysäköintiä. Syksyllä 2020 rautatieasemalle avattiin 600 autopaikan pysäköintilaitos, jonka paikoista 250 on velvoitepysäköintiä ja loput muun muassa pendelöijien liityntäpysäköinnin käytössä.

Keskustan täydennysrakentamiseen kannustetaan ottamalla käyttöön vapaaksiostoperiaate. Tämä vaatii pysäköintilaitoksen, jossa on osoittaa riittävästi autopaikkoja myös velvoitekäyttöön. Velvoitepaikkamaksut korvamerkitään pysäköintilaitoksen toteuttamiseen.

Strategian mukaisesti vuonna 2020 on otettu käyttöön asukas- ja yrityspysäköintitunnukset keskustan itä- ja pohjoisosassa.

### LAHTI

Lahten pysäköinnin kehittämissuunnitelmat on esitetty vuonna 2020 laaditussa pysäköintipolitiikassa.

Linjausten tavoitteena on ohjata keskustan asiointipysäköinnin ratkaisuja siten, että niillä edistetään sekä palvelujen saavutettavuutta että keskustan viihtyisyyttä. Pysäköinninkäyttäjien ja muiden hyödynsaajien tulee vastata aiempaa enemmän pysäköinnin kustannuksista.

Työn yhteydessä on tarkistettu muun muassa tavoitteet uusien pysäköintilaitosten rakentamiseksi.

Keskustapysäköintiä pyritään kehittämään seuraavilla pääperiaatteilla:

- Kadunvarsien paikat lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin – nopeaan asiointiin helposti paikka läheltä.
- Pysäköintiä keskitetään pysäköintilaitoksiin.
- Pysäköintipaikkojen tehokas vuorottaiskäyttö.

### RIIHIMÄKI

Riihimäelle on laadittu kaupungin ensimmäinen pysäköintiohjelma vuonna 2019, jossa on esitetty seuraavat kuusi pysäköinnin kehittämisen linjausta:

1. Pysäköinnin kehittämisen yhdenmukaiset periaatteet
  - uusissa kohteissa keskeisillä sijainneilla ja keskustassa valtaosa autopaikoista sijoitetaan pysäköintilaitoksiin ja keskustan kadunvarsipysäköinti palvelee asiointipysäköintiä
2. Kaavoituksen uudet pysäköintinormit
  - kolme vyöhykettä
  - normiin joustavuutta muun muassa pysäköinnin sijainnilla, yhteiskäyttöisyydellä ja pyöräpysäköintiratkaisuilla
3. Aikarajoitukset ja digitaalinen pysäköintilupajärjestelmä
  - aikarajoitusten päivittäminen: kadunvarsilla 2h ja P-alueilla 3h ilmainen aikarajoitus
  - uusi pysäköintilupajärjestelmä: Riihimäkeläisille ilmainen liityntäpysäköinti, vuosimaksulliset yrityspysäköintiluvat, kotihoidon pysäköinnin järjestäminen
4. Liityntäpysäköinti ja matkaketjut
  - kestävien matkaketjujen tukeminen
  - pysäköinnin kytkeminen junalippuun
5. Pyöräpysäköinnin edistäminen
  - muun muassa pyöräpysäköintinormien linjaaminen
6. Pysäköintiyhtiön perustaminen ja vapaaksiostoperiaate
  - kunta strategisena pysäköintitoimijana
  - vapaaksiostokäytännön mahdollistaminen
  - selvitetään kunnallisen pysäköintiyhtiön perustamista



## JÄRVENPÄÄ

Järvenpään pysäköinnin kehittämistä ohjataan kaupungin liikenne-ennuste ja liikennejärjestelmä -suunnitelmassa 2040.

Suunnitelman mukaan autopysäköintiä muutetaan pyöräpysäköinnin käyttöön kaupunkirakenteen sisällä ja pysäköinnin hinnoittelua muutetaan käyttäjä maksaa -perusteiseksi. Autojen liityntäpysäköinti voitaisiin muuttaa maksulliseksi ja luvanvaraiseksi keskeisillä liityntäpysäköinti-alueilla. Keskustan saavutettavuudesta tulee huolehtia pysäköinnin avulla. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä lisätään sekoittuneen maankäytön alueella.

Keskustan osayleiskaava 2030 liikenteellisten tavoitteiden mukaisesti luodaan edellytyksiä siirtymiselle maantaso-pysäköinnistä pysäköintilaitoksiin.

## KERAVA

Keravan keskustaprojektiin ja kaupunkistrategian toimenpideohjelmaan (2018–2021) on kirjattu tavoitteeksi suunnitella rautatieaseman ympäristöstä elinvoimainen liikenteen solmukohta, jossa nykyaikainen polkupyöräparkki sekä älypuhelimella toimiva pysäköinti helpottavat liikkumista ja asiointia niin Keravan sisällä kuin muualla pääkaupunkiseudulla julkisen liikenteen avulla.

## 1.7.2 PYSÄKÖINNIN MAKSULLISUUS

### HÄMEENLINNA

Pysäköinti on Hämeenlinnan kaupungin ydinkeskustassa kadun varsilla ja parkkialueilla pääosin maksullista arkinen ma-pe klo 8–18 ja lauantaisin klo 8–16. Pysäköinnin tuntihinta on 1,60 euroa. Kaupungin reuna-alueilla pysäköintiä aikaa on rajoitettu kiekkopysäköinnillä. Hämeenlinnassa otettiin käyttöön asukkaita ja yrityksiä palveleva tunnuspysäköinti vuonna 2017 ydinkeskustan alueella ja syksyllä 2020 asemanseudulla. Liityntäpysäköinti muuttui maksulliseksi syksyllä 2020 avatun pysäköintilaitoksen myötä.

### LAHTI

Lahden keskustassa on käytössä kolme pysäköintivyöhykettä, joissa pysäköinti on maksullista arkinen ja pääosin myös lauantaisin. Ensimmäisen tunnin pysäköinnin hinta vaihtelee välillä 1,00–2,00 euroa. Lisäksi keskustan usealla alueella on aikarajoitettuja paikkoja.

### RIIHIMÄKI

Suurin osa Riihimäen pysäköintialueista on ilmaisia ja aikarajoittamattomia. Riihimäen keskustassa on joitain aikarajoitettuja pysäköintialueita. Vuonna 2019 laaditussa pysäköintiohjelmassa esitetään aikarajoitusta laajennettavaksi koskemaan koko keskustaa. Riihimäen Matkakeskuksella liityntäpysäköinti on ollut maksullista elokuusta 2019 alkaen.

## JÄRVENPÄÄ

Järvenpään kaupungilla ei ole käytössä maksullisia pysäköintipaikkoja, mutta monissa paikoissa on asetettu pysäköintikiekon käyttövelvollisuus ja pysäköinti on ajallisesti rajoitettua. Pysäköinti on ollut maksullista keskustan alueella katuvarsilla ja P-alueilla 1990-luvulla ja 2000-luvun taitteessa, mutta maksullisuudesta luovuttiin 2001.

## KERAVA

Keravalla suurella osalla yleisistä pysäköintipaikoista on voimassa pysäköinnin aikarajoitus. Yleisimpiä aikarajoituksia ovat 30 minuuttia, 60 minuuttia, 2 tuntia tai 4 tuntia. Kadunvarsipaikat ja yleiset parkkialueet ovat maksuttomia.

### 1.7.3 LIITYNTÄPYSÄKÖINTI

#### HÄMEENLINNA

Syksyllä 2020 avattiin aseman seudun pysäköintiin tarkoitettu pysäköinti- ja palvelulaitos, jossa on 599 autopaikkaa ja 120 pyöräpaikkaa katetussa ja vartioidussa ympäristössä. Jokaisella pysäköintipaikalla on mahdollisuus auton moottorin lämmitykseen tai sähköauton hitaaseen lataukseen. Pyöräilijöille tarjotaan mahdollisuus sähköpyörien akkujen lataukseen ja pyöräilytarvikkeiden säilytykseen.

Asemanseudun aiemmin aikarajoittamattomat paikat muutetaan aikarajoitetuiksi kiekkoapaikoiksi ja liityntäpysäköinti muuttuu laitoksen avautumisen myötä maksulliseksi. Myös laitoksen pyöräpysäköinnissä on kuukausimaksu. Autopaikkojen hintataso noudattanee Hämeenlinnan muiden pysäköintilaitosten ja maksullisten pitkäaikaispysäköintiin varattujen pysäköintialueiden pysäköinnin hintaa. Hämeenlinnan kaupunki selvittää yhteistyötahojen kanssa mahdollisuutta yhdistää pysäköintimaksu ja junalippu yhdeksi tuotteeksi.

#### LAHTI

Lahten matkakeskuksella on nykyisin 57 autopaikkaa pysäköintitalossa ja 140 autopaikkaa pysäköintialueilla. Pysäköintitalossa pysäköinnin tuntihinta on 1,50 euroa ja koko vuorokauden hinta 15 euroa. Ulkopysäköintialueilla vastaavat hinnat ovat 1,00 euroa ja 6 euroa.

Pyöräpysäköintipaikkoja alueella on noin 370, joista 270 paikalla on runkolukitusmahdollisuus ja katos.

Lahdessa selvitetään uuden pysäköintitalon rakentamista matkakeskukselle, joka toisi 300 uutta autopaikkaa liityntäpysäköintiin.

#### RIIHIMÄKI

Riihimäen Matkakeskuksella liityntäpysäköinti on ollut maksullista elokuusta 2019 alkaen. Maksu alle 12 tunnin pysäköinnistä on 2 euroa. Riihimäkeläiset asukkaat voivat kuitenkin hakea Matkakeskuksen yläkannelle ilmaisen pysäköintiluvan. Matkakeskuksella on 450 autopaikkaa, ja Peltosaaren puolella rataa on tämän lisäksi noin 600 liityntäpysäköintipaikkaa, jotka ovat maksuttomia. Pyöräpysäköintipaikkoja on noin 530, joista suuri osa on katettuja runkolukituspaikkoja.

#### JÄRVENPÄÄ

Järvenpäässä aseman lähistöllä on yhteensä 382 maksutonta liityntäpysäköintipaikkaa autoille ja 850 polkupyöräpaikkaa. 130 paikalla on runkolukitus ja 240 paikalla katos.

Tavoitteena on liityntäpysäköinnin lisääminen siten, että liityntäpysäköinnin järjestämiselle aseman-seuduilla luodaan sopimusmalli, jossa hankkeen toteutusvastuu määritellään ja rahoitusvastuu jaetaan hyötyjien kesken (valtio, kunnat, muut maanomistajat, käyttäjät). Liityntäpysäköintiä suunniteltaessa tutkitaan myös vuoropysäköinnin mahdollisuutta muiden toimijoiden kanssa.

#### KERAVA

Keravan rautatieasemalla on 466 liityntäpysäköintipaikkaa autoille ja 1 085 paikkaa polkupyörille, joista noin viidennes on runkolukittavia ja pieni osa katettuja. Lisäksi asemalta löytyy 8 pyöräkaappia.

Liityntäpysäköinti asemalla on maksutonta ja paikoilla ei ole aikarajoitusta. Keravan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2035 esitettyihin pysäköinnin kehittämistarpeisiin kuului liityntäpysäköinnin maksullisuuden kehittäminen yhdessä HSL:n kanssa sekä aseman liityntäliikenteen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen tähtäävä liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen.



### 1.7.4 PYSÄKÖINTINORMIT

Hämeenlinnan, Lahden ja Riihimäen pysäköintinormit on tarkastettu muutaman viime vuoden aikana. Keravalla asumisen normia keskusta-alueella on tarkastettu vuonna 2015.

Järvenpäässä käytettävät normit ovat vuodelta 2014, mutta tavoitteena on miettiä uusia mahdollisia tapoja määrittellä keskustan autopaikkojen normitus. Autopaikan tarpeen määrittelyn toivotaan olevan tulevaisuudessa nykyistä paljon joustavampaa ja hankekohtaisempaa. Keskusta-alueella on pohdittu muun muassa vyöhykkeisiin sidottua normitusta ja normien kevennystä esimerkiksi aseman läheisyydessä, vuokra-asuntokohteissa, opiskelija- ja senioriasunnoissa. Myös ns. vuoropysäköinnin mahdollisuutta liittyen asumiseen, työssäkäyntiin, liityntäpysäköintiin ja palveluihin on mietittävä pysäköintinormeja määritettäessä.

Taulukko 3: Asumisen, liiketilojen ja toimistojen pysäköintinormit verrokkikaupungeissa.

Kaupunki	Väkiluku (keskustaajaman väkiluku)	Pysäköintinormi keskustassa (ap/k-m <sup>2</sup> )			Normi vuodelta	Jousto asumisen normissa
		Asuminen	Liiketilat	Toimistot		
Hämeenlinna	68 000 (50 000)	1/120	1/70	1/100	2018	-
Lahti	120 000	1/110	1/50 - 1/110	1/110	2020	Jousto enintään 30% kokonaispaikkamäärästä.
Riihimäki	29 000	1/120	1/85	1/85	2019	Paikkojen sijoittaminen P-laitoksiin mahdollistaa 20 %:n vähennyksen. Yksi yhteiskäyttöauto voi vähentää autopaikkavelvoitetta 5 autopaikalla
Järvenpää	44 000	1/85	1/70	1/70	2014	-
Kerava	37 000	1/120 (2015)	1/50	1/50	2010	-
Vaasa	67 000 (68 000)	1/100	1/70	1/70	2018	Paikkojen sijoittaminen P-laitoksiin mahdollistaa 20 %:n vähennyksen.
Rovaniemi	62 000 (53 000)	1/120	1/80	1/80	2016	Maksimijousto omalla tontilla tai pysäköintilaitoksessa -25 %.
Joensuu	76 000 (68 000)	1/100	1/50	1/70	2012	Pysäköintilaitoksessa -10 %
Kouvola	84 000 (48 000)	1/100 - 120	1/60	1/60	2016	-



LUKU 2  
Pysäköinnin kehittämisen tavoitteet



## 2.1 Pysäköintiin vaikuttavia megatrendejä

Ilmastonmuutos, yhteiskunnassa tapahtuvat laajat muutokset, yhä rajallisemmat resurssit ja teknologian nopea kehittyminen vaikuttavat kaikki osaltaan siihen, miten pysäköintiä tulee suunnitella tulevaisuuden tarpeet huomioon ottaen. Osa muutoksista on vahvasti käynnissä jo nyt, osaan muutoksista sen sijaan liittyy vielä epävarmuutta esimerkiksi toteutumisen ajankohdasta ja laajuudesta. Kuitenkin myös pitkällä aikavälillä toteutuvien muutostrendien tunnistaminen tukee kestäväää suunnittelua.

### ILMASTO

Ilmastonmuutos on yksi laajimmin valtioiden, kaupunkien, yritysten ja yksilöiden toimintaan vaikuttava muutos. Hiili-neutraaliustavoitteet ja kestävään liikkumisen edistäminen kaupungeissa vaikuttavat myös pysäköintiratkaisuihin, sillä pysäköinnillä voidaan vaikuttaa kulkutapavalintoihin. Pyöräpysäköintipaikkojen riittävä määrä ja laadukkuus ovat osa kestäväää kaupunkisuunnittelua.

Ilmastonmuutoksen vaikutus raideliikenteen merkityksen kasvuun vaikuttaa aseman seutujen maankäytön kehitykseen ja pysäköintiratkaisuihin.

### YHTEISKUNTA

Kaupungistuminen ja keskustojen tiivistysrakentaminen lisää pysäköinnin kysyntää alueellisesti. Tiiviimpi rakentaminen ja samaan aikaan kaupunkiympäristölle asetettavat laatuvaatimukset ja muuttuvan ilmaston haasteet hulevesien käsittelyssä lisäävät tarvetta rakenteellisen pysäköinnin järjestämiselle.

Etätyöskentelyn ja -kokousten yleistymisen muuttaa pysäköintitarvetta epäsäännöllisemmäksi asumisen yhteydessä, liityntäpysäköinnissä ja työpaikalla.

Verkkokaupan yleistymisen myötä fyysinen asiointitarve on vähentynyt, mutta samalla on syntynyt uusi tarve jakelu-ajoneuvojen tai ostoksia noutavien asiakkaiden pysäköinnille. Kaupan aukioloaikojen pidentyminen on pienentänyt kaupan ruuhkahuippuja ja tasannut pysäköintitarvetta.

Rakennetun ympäristön suunnittelu niin, että se lisää fyysistä aktiivisuutta ja vähentää liikkumattomuudesta seuraavien sairauksien kasvua on tunnistettu haaste. Pysäköinnin suunnittelulla voidaan vaikuttaa kaupunkitilan viihtyisyyteen ja palveluiden saavutettavuuteen kestäväillä kulkutavoilla.

Käyttäjälähtöisen ajattelun lisääntyminen ja yksilölliset palveluvaatimukset edellyttävät pysäköintiratkaisuilta tulevaisuudessa yhä enemmän joustavuutta ja mahdollisuutta vastata erilaisiin tarpeisiin.

### RESURSSIT

Rakennettu ympäristö aiheuttaa merkittävän osan kaikista hiilidioksidipäästöistä. Erityisesti limittyneen maankäytön alueella pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa niin, että yhä harvempi paikka on tyhjillään vuorokauden eri aikoina. Erilaiset digitaaliset ratkaisut helpottavat vapaan paikan löytymistä, mikä vähentää nimetyn autopaikan tarvetta.

Autojen jakamistaloudessa nähdään paljon mahdollisuuksia ja niiden odotetaan yleistyvän pidemmällä aikavälillä. Tällöin myös pysäköintipaikkojen tarve vähenee.

### TEKNOLOGIA

Liikenteen voimakas sähköistyminen edellyttää, että yhä useammalta pysäköintipaikalta löytyy mahdollisuus ladata sähköauto. Myös sähköpyörien ja muiden sähköisten kulkuvälineiden pysäköintitarve lisääntyy ja asettaa uusia laatuvaatimuksia pyöräpysäköinnille.

Uudet digitaaliset ratkaisut luovat mahdollisuuksia uusille pysäköintiin liittyville palveluille. Tekoälyn (AI) ja IoT-ratkaisujen avulla voidaan rakentaa älykkäitä pysäköintiratkaisuja, jotka auttavat vapaan paikan löytymisessä ja antavat pysäköinnin suunnitteluun tärkeää tietoa, joka auttaa edelleen tehostamaan pysäköintipaikkojen käyttöä.



#### Ilmasto

- Hiili-neutraaliustavoitteet
- Kestävä liikkuminen
- Hulevesien käsittely



#### Yhteiskunta

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



#### Resurssit

- Rakennetun ympäristön tehokas hyödyntäminen
- Jakamistalous



#### Teknologia

- Liikenteen sähköistyminen
- Älykkäät digitaaliset ratkaisut
- Automatisaatio

Kuva 22: Pysäköintiin vaikuttavia laajoja yhteiskunnallisia megatrendejä.

## 2.2 Pysäköinti Hyvinkään strategioissa ja ohjelmissa

Kaupungin strategiset tavoitteet ja ohjelmat muodostavat keskeisen lähtökohdan pysäköinnin kehittämiseksi. Pysäköinnin kehittämisen tulee tukea kaupungin strategiasia tavoitteita ja osaltaan edistää niiden toteutumista eikä voi olla ristiriidassa niiden kanssa.

Hyvinkään kaupunkistrategia, Hyvinkään Pelikirja, on päivitetty vuonna 2022. Pelikirja 2.0 on kaupunkistrategia vuosille 2023-2027. Lisäksi Hyvinkäällä on ekologisen kestävyden tiekartta ja kaupungin ympäristöohjelma, joissa on niin ikään hahmoteltu kaupungin kehityssuuntaa tulevaan. Kelossa, kestävästi liikkumisen ohjelmassa, on puolestaan tarkasteltu liikkumisen ja liikenteen kokonaisuutta. Lisäksi keskustan kehittämissuunnitelma toimii pitkän tähtäimen kaavoituksen ja toimintojen kehittämistä ohjaavana suunnitelmana, joka mahdollistaa keskustan suunnitelmallisen kehittämisen asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Seuraavassa on muutamia poimintoja edellä mainituista strategioista ja ohjelmista liikenteen, liikkumisen ja pysäköinnin näkökulmasta.

### Hyvinkään Pelikirja 2.0 – kaupunkistrategia vuosille 2023-2027:

- Varmistamme keskustan ja palveluiden saavutettavuuden huolehtimalla sujuvasta ja turvallisesta liikkumisesta ja pysäköintimahdollisuuksista kaikille liikennemuodoille mukaan lukien ajoneuvoliikenteen, laadukkaat pyöräily ja kävelyreitit ja -olosuhteet ja liikenteen matkaketjut
- Edistämme kestävästi liikkumisen mahdollisuuksia koko kaupunkimme alueella

### Hyvinkään ekologisen kestävyden tiekartta 2019-2050 ja Hyvinkään kaupungin ympäristöohjelma 2023-2027:

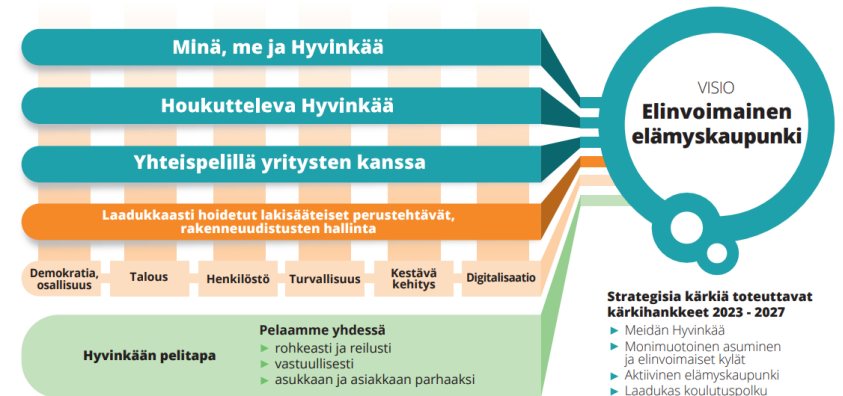
- Ohjataan liikenteen päästöjä pienemmiksi käyttövoiman valinnalla
- Kehitetään liikkumisen palveluiden (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, yhteiskäyttöautot) palvelutarjontaa asiakaslähtöisesti
- Luodaan asemakaavoituksessa edellytykset sujuville ja turvallisille kävely- ja pyöräily-yhteyksille ja toteutetaan yhteydet saman aikaisesti alueiden rakentuessa
- Pidetään kaupunkirakenne eheänä

### KELO – Kestävästi liikkumisen ohjelma: Hyvinkään kestävästi liikkuminen 2030:

- Matkaketjut Hyvinkäältä pääkaupunkiseudulle ovat sujuvia.
  - Lisää liityntäpysäköintipaikkoja helposti saavutettavasti
  - Pyöräpysäköinnin laadun parantaminen
- Keskitetään autoliikennettä pääväylille ja vähennetään keskustan läpikulkuliikennettä.
  - Hyvät pysäköintimahdollisuudet pääväylien tuntumaan
- Auton siirtäminen keskustan sisällä lyhyitä matkoja ei ole houkuttelevaa
  - Yhteiset käytännöt ja toimintatavat pysäköinnin järjestämiseksi ydinkeskustassa ja sen tuntumassa

### Keskustan kehittämissuunnitelma:

- Hyvinkään keskusta palveluineen on tulevaisuudessa hyvin kaikkien saavutettavissa ja kaikille tienkäyttäjille turvallinen ja sujuva.



Hyvinkään pelikirja 2.0.

Hyvinkäällä kaikkien on helppo liikkua terveellisesti puhtaassa ympäristössä!

TOIMIVA  
HYVINKÄÄ

MONIPUOLINEN  
HYVINKÄÄ

KOKEILEVA  
HYVINKÄÄ

YHTEINEN  
HYVINKÄÄ

KELO – Kestävästi liikkumisen ohjelma.



## 2.3 Hyvinkään pysäköinnin kehittämisen tavoitteet ja visio

Hyvinkään pysäköinnin kehittämisen tavoitteet (ylätavoitteet) on johdettu Hyvinkään strategioista ja ohjelmista.

Hyvinkäällä pysäköinnin kehittämisellä tuetaan täydennys-

rakentamista, keskustan kehittämistä ja elinvoimaisuutta, edistetään kaupunkitilan tehokasta ja kustannustehokasta käyttöä sekä ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Tavoitteiden perusteella on muodostettu pysäköinnin tavoitetila, eli visio "Pysäköintiratkaisut ovat keskeinen osa Hyvinkään saavutettavuutta ja pysäköinnin linjaukset edistävät osaltaan kestävästä liikkumisesta".

### Tavoitteet \*

Täydennysrakentamisen mahdollistaminen

Keskustan kehittämistavoitteiden ja elinvoimaisuuden tukeminen

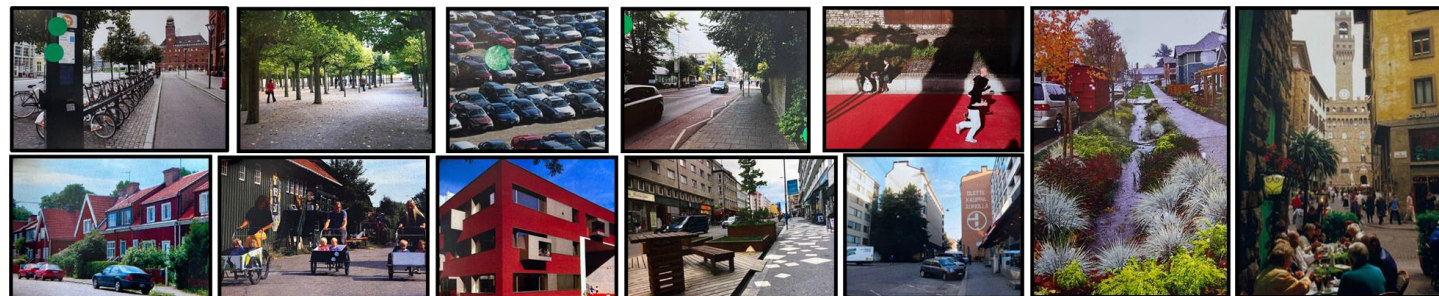
Kaupunkitilan tarkoituksenmukainen ja kustannustehokas käyttö

Ilmastotavoitteiden saavuttamisen edistäminen

### Visio

*Pysäköintiratkaisut ovat keskeinen osa Hyvinkään saavutettavuutta ja pysäköinnin linjaukset edistävät osaltaan kestävästä liikkumisesta.*

### Visio kirkastaminen – Hyvinkään pysäköinti tulevaisuudessa \*\*



#### Eri kulkutavat huomioiva

Pysäköintiratkaisussa on huomioitu eri kulkumuodot ja kaikille kulkumuodoille on järjestetty sen tarvitsema pysäköinti. Konkreettisia esimerkkejä eri kulkumuotojen huomioisesta ovat kävelymatkan pysäköintiin sekä kohteiden saavutettavuus polkupyörällä.

#### Viihtyisä

Pysäköintiratkaisut tukevat keskustan viihtyisyyttä. Katukuva on vihreä ja pysäköinti tyylikästä. Hyvinkään puistomainen ja väljä kaupunkikuva säilyy maankäyttöä ja pysäköintiä kehitettäessä. Pysäköinnin sijoittuminen on ratkaistu siten, että ajoneuvot eivät ole näkyvästi esillä kaikista keskeisimmillä paikoilla.

#### Vaivatton

Pysäköinti on turvallista, helppoa ja vaivatonta sekä sujuvaa ja ruuhkatonta.

#### Monikäyttöinen

Pysäköintiratkaisut ovat monikäyttöisiä ja muuntojoustavia sekä mahdollistavat maankäytön tiivistämisen. Ratkaisut eivät ole kaikkialla samanlaisia, vaan tarvitaan erilaisia ratkaisuja eri ympäristöihin. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö lisää pysäköintiin joustavuutta.

\*\* Vision kirkastaminen perustuu 1.3.2023 pidetyn valtuustotyöpajatyöskentelyn lämmittelytehtävän (Millainen on Hyvinkään pysäköinti tulevaisuudessa?) tuloksiin.

\* Kaupunginvaltuuston päätös 19.6.2023, Hyvinkään pysäköinnin linjaukset 2023–2027 hyväksyttiin seuraavin muutoksin: Maksuton katualueen pysäköinti ja liityntäpysäköinti otetaan selkeästi tavoitteisiin ja linjauksiin kohtiin 2.3. ja 4.1. Hyvinkäällä ei ole käytössä maksullista pysäköintiä julkisilla alueilla, vaan pysäköintiä säädellään liikennemerkein ja pysäköintiajoin. Tämä toimiva käytäntö on syytä säilyttää, jolla lisätään myös liikenteen sujuvuutta. Maksuttomuus tukee myös palvelujen saatavuutta ja elinvoimaa.



LUKU 3  
Pysäköintinormit ja -vyöhykkeet



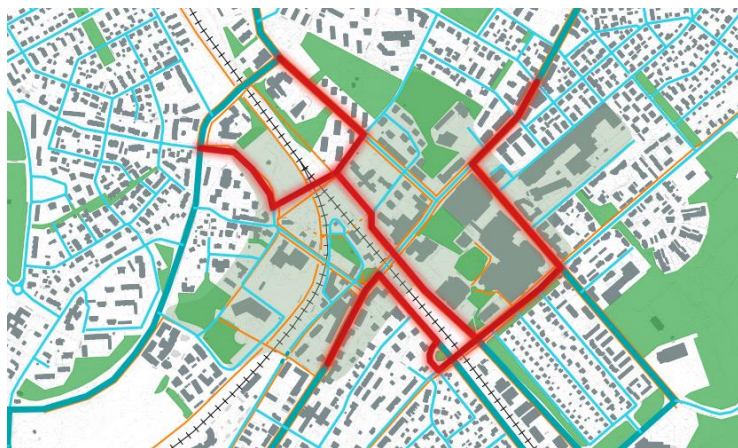
## 3.1 Pysäköintivyöhykkeet

Eri alueilla ja toiminnoilla on erilaiset tarpeet pysäköinnille; kävelypainotteinen\* alue ydinkeskustassa, keskustan reunavyöhyke ja ulkopuolinen alue.

Ydinkeskustan kävelypainotteisella alueella on edellytykset sujuvaan arkeen ilman omaa autoa. Kaikki palvelut ovat kävelyetäisyydellä ja joukkoliikenteellä pääsee hyvin kulkemaan. Keskustan reunavyöhykkeellä henkilöauton käyttö ei ole vielä välttämätöntä, mutta sen ulkopuolella se saattaa olla tarpeen. Pysäköintivyöhykkeet on esitetty kuvan 23 kartalla.

Pysäköinnin tarpeita arvioitaessa painopiste on laadukkaan kaupunkiympäristön rakentumisessa. Kävelypainotteisella alueella pyritään vähäisempään auton käyttöön ja tarpeeseen omistaa auto.

Pysäköinnille on esitetty normit ja osin normihaarukka, jota sovelletaan ja tarkennetaan kunkin suunnittelualueen ominaispiirteiden pohjalta. Ominaispiirteitä ovat muun muassa sijainti kaupunkirakenteessa, saavutettavuus, liikenneyhteydet, kaupunkikuva, aluetyyppi ja rakentamisen määrä, viherrakenne, katuverkon ja katutilan luonne sekä muut kaupunkiympäristön rakentamiseen vaikuttavat olosuhteet kuten pohjavesi ja hulevesiolosuhteet.



Kuva 23: Keskustan kehittämissuunnitelma, valittu vaihtoehto.



Kuva 24: Pysäköintivyöhykkeet: Ydinkeskusta ja kävelypainotteinen vyöhyke ja keskustan reunavyöhyke.

\* Kaupunginvaltuuston päätös 19.6.2023, Hyvinkään pysäköinnin linjaukset 2023 – 2027 hyväksyttiin seuraavin muutoksin: Kohdasta 3.1. Pysäköintivyöhykkeet poistetaan maininnat kävelypainotteisuudesta keskustassa, ja korvataan se niin, että mahdollisuudet liikkumiseen turvataan kaikille liikkumistavoille sujuvuus ja turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen.



## 3.2 Pysäköintinormi

### Autopaikat

#### Sijoitus

Pysäköintipaikka tulee osoittaa ensisijaisesti omalta tontilta. Toissijaisesti autopaikka voidaan osoittaa toiselta tontilta tai LPA-alueelta. Em. järjestelyn tulee olla luonteeltaan pysyvä. Autopaikan voidaan osoittaa myös yleiseltä alueelta, mikäli asemakaava sen sallii tai jos sen soveltuvuudesta on tehty erillinen päätös.

Tontilta on autopaikkojen toissijaisesta sijoittumisesta huolimatta varattava jokaiselle rakennukselle yksi lyhytaikaiseen käyttöön tarkoitettu autopaikka vieraspaikaksi ja huoltoa varten sekä yksi liikuntaesteisten autopaikka.

#### Normi

Lähtökohtaisesti sovelletaan kunkin käyttötarkoituksen suurimman autopaikkamäärän tuottavaa normia. Ailempaa normia voidaan käyttää, mikäli vähintään 50 % autopaikoista toteutetaan rakenteellisena pysäköintinä.

Haarukan puitteissa vaatimusta voidaan helpottaa kaupunkirakenteellisista tai tontin muista olosuhteista tai pysäköintitarvetta alentavista tekijöistä johtuen.

- Alennusperusteen on oltava luonteeltaan pysyvä (rakennusluvan ehto), eikä perustua tontin nykyisten käyttäjien luonteeseen (esimerkiksi liiketiloissa kaupan laatu), käyttäytymiseen tai ominaisuuksiin.
- Autopaikkojen sijoittaminen pysäköintilaitoksiin (keskitetty pysäköinti, nimeämättömät paikat ja vuorottaispysäköinti) mahdollistaa 20 %:n vähennyksen.
- Normia alentaa myös tontin eri toimintojen vuorottaiskäyttömahdollisuus erillisen suunnitelman mukaan. Edellytyksenä on eri toimintojen huippukäyttöasteen ajoittuminen eri kellonaikoihin.
- Yksi yhteiskäyttöauto voi vähentää autopaikkavelvoitetta viidellä autopaikalla siten, että viiden autopaikan tilavarauksia osoitetaan piha-alueelta tilanteen muutoksen varalta (rakennusluvan ehto).

#### Muut laadulliset tekijät

Pysäköintirakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia. Maantasopysäköinnin laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Kattamattomat autopaikkojen ryhmät tulee rajata muista piha-alueista puu- ja pensasistutuksin. Pohjavesialueella tulee pyrkiä autopaikkojen kattamiseen huleveden laadun parantamiseksi.

Autopaikkojen sijoittumisessa tonteille tulee huomioida olemassa oleva puusto sekä asemakaavassa määritelty viherkerroin /edellytetty vettä läpäisevän pinnan määrä.

### Pyöräpaikat

#### Normi

Polkupyöräpaikkoja tulee osoittaa

- asunnoille 2 pp / asunto
- liiketiloille ja päivittäistavarakaupalle 1 pp / 30 kem<sup>2</sup>
- toimistotiloille 1 pp / 50 kem<sup>2</sup>
- oppilaitoksille 1 pp / 2 oppilaispaikkaa
- muille julkisille tiloille 1 pp / 50 kem<sup>2</sup>

#### Muut laadulliset tekijät

Pyöräpysäköintipaikkojen tulee olla helposti saavutettavissa ja sijaista kulkureittien varrella ja sisäänkäyntien läheisyydessä.

Pyöräpaikoista 75 % tulee toteuttaa katettuina.

Polkupyöräpaikkoja suunniteltaessa on varauduttava turvallisiin säilytysmahdollisuuksiin. Asuinrakennusten polkupyöräpaikoista 50 % tulee sijoittaa lukittaviin tiloihin ja mahdollistaa muutoin runkolukitus. Muiden toimintojen osalta runkolukituksen mahdollisuus tulee olla 30 %:ssa polkupyöräpaikoista.

Polkupyöräpaikkoja suunniteltaessa on varauduttava sähkön latauspisteisiin, ja myös kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintiin, säilytykseen ja sähkön latausmahdollisuuksiin. Näille varatut paikat voidaan sisällyttää polkupyöräpaikkojen kokonaisuutoitukseen.

Taulukko 4: Pysäköintinormi, autopaikat.

Käyttö-tarkoitus	Ydinkeskusta, kävelypainotteinen vyöhyke ja keskustan reunavyöhyke	Muut alueet
Asuminen, kerrostalo	1 ap / 90–110 kem <sup>2</sup> , kuitenkin vähintään 0,75 ap / asunto lisäksi vieraspysäköinti 1 ap / 10 asuntoa tai 1 ap / 800 kem <sup>2</sup>	1 ap / 80–90 kem <sup>2</sup> , kuitenkin vähintään 0,75–1 ap / asunto lisäksi vieraspysäköinti 1 ap / 10 asuntoa
Asuminen, rivi- ja kytketyt pientalot	1 ap / 85–100 kem <sup>2</sup> , kuitenkin vähintään 1 ap / asunto lisäksi vieraspysäköinti 1 ap / 10 asuntoa	1 ap / 80–90 kem <sup>2</sup> , kuitenkin vähintään 1,5 ap / asunto lisäksi vieraspysäköinti 1 ap / 5 asuntoa
Asuminen, erillispientalo	1,5 ap / asunto	2 ap / asunto
Asuminen, opiskelija asunnot	1 ap / 150 kem <sup>2</sup>	1 ap / 120–150 kem <sup>2</sup>
Palvelu-asuminen	0,3 ap / asunto lisäksi vieraspysäköinti 1 ap / 800 kem <sup>2</sup>	0,5 ap / asunto lisäksi vieraspysäköinti 1 ap / 800 kem <sup>2</sup>
Toimistot	1 ap / 80–100 kem <sup>2</sup>	1 ap / 60–80 kem <sup>2</sup>
Liiketilat	1 ap / 50–70 kem <sup>2</sup>	1 ap / 50 kem <sup>2</sup>
Päivittäis-tavarakauppa	1 ap / 50–70 kem <sup>2</sup>	1 ap / 40 kem <sup>2</sup>



LUKU 4

# Pysäköinnin linjaukset ja kehittämistoimenpiteet

# Kaupunginvaltuuston päätös

Hyvinkään kaupunginvaltuusto hyväksyi Hyvinkään pysäköinnin linjaukset 2023–2027 kokouksessaan 19.6.2023 (HYD/794/02.08.00.01/2020, § 53) seuraavin muutoksin:

1. Maksuton katualueen pysäköinti ja liityntäpysäköinti otetaan selkeästi tavoitteisiin ja linjauksiin kohtiin 2.3. ja 4.1. Hyvinkäällä ei ole käytössä maksullista pysäköintiä julkisilla alueilla, vaan pysäköintiä säädellään liikennemerkein ja pysäköintiajoin. Tämä toimiva käytäntö on syytä säilyttää, jolla lisätään myös liikenteen sujuvuutta. Maksuttomuus tukee myös palvelujen saatavuutta ja elinvoimaa. Tästä linjauksesta seuraa, että kohdan 4.6 pysäköinnin hinnoittelun selvittäminen keskustassa ja samoin 4.2. kohdan liityntäpysäköinnin hinnoittelun erillisselvitys ovat turhia.
2. Kohdasta 3.1. Pysäköintivyöhykkeet poistetaan maininnat kävelypainotteisuudesta keskustassa ja korvataan se niin, että mahdollisuudet liikkumiseen turvataan kaikille liikkumistavoille sujuvuus ja turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen.
3. Kohtiin 4.2. Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja 4.3.2 Keskitetty rakenteellinen pysäköinti ja kaupungin rooli lisätään teksti "Rakenteellinen ja keskitetty pysäköinti ei saa johtaa asukkaille maksuttoman pysäköinnin loppumiseen julkisessa tilassa. Liityntäpysäköinti tulee hoitaa ensisijassa liikenteenharjoittajien kanssa neuvoteltavin järjestelyin. Uusi rakentaminen ei ylipäätään saa johtaa kaupungin kustannusrasituksen lisääntymiseen vaan pysäköinnin järjestäminen asukas- ja asiakastarpeisiin tulee pääsääntöisesti säilyttää rakennuttajilla."
4. Kohtaan 4.5 Pysäköintinormien kehittäminen lisätään teksti "Tosiasiallista autojen käyttötarvetta vastaavat pysäköintipaikkamäärät on turvattava jo kaavoituksessa ja uudisrakentamisessa niin asukkaille, vierailijoille ja palvelujen tuojille, kuten kotihoidolle. Raskaalle liikenteelle tarjotaan muuta paikoitusta haittaamaton pysäköintitila liikennesuunnittelun yhteydessä."



## 4.1 Pysäköinnin linjaukset

Pysäköinnin linjaukset on linjaavat pysäköinnin kehittämistä Hyvinkäällä jatkossa. Pysäköinnin linjaukset on johdettu pysäköinnin kehittämisen tavoitteista ja visiosta.

Linjausten taustalla on nykytilaselvityksessä tunnistetut kehittämistarpeet. Työssä määritetyt kuusi pysäköinnin linjausta vastaavat kattavasti tunnistettujen tarpeiden

teemat. Kutakin pysäköintilinjausta kohden määritettiin ensisijaisesti edistettävät kärkitoimenpiteet sekä muita toimenpiteitä.

### Tavoitteet \*

Täydennys-  
rakentamisen  
mahdollistaminen

Keskustan  
kehittämistavoitteiden  
ja elinvoimaisuuden  
tukeminen

Kaupunkitilan  
tarkoituksenmukainen  
ja kustannustehokas  
käyttö

Ilmastotavoitteiden  
saavuttamisen  
edistäminen

### Visio

*Pysäköintiratkaisut ovat keskeinen osa Hyvinkään saavutettavuutta ja pysäköinnin linjaukset edistävät osaltaan kestävää liikkumista.*

### Pysäköinnin linjaukset

Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja vuorottaispysäköinnin kehittäminen

Pysäköintinormien kehittäminen

Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen

Vähäpäästöiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa

**KEHITTÄMIS-  
TOIMENPITEET**

Pysäköintilinjausten kehittämistoimenpiteet limittyvät keskenään, mutta toiston välttämiseksi toimenpide on esitetty vain yhden linjauksen alla.

\* Kaupunginvaltuuston päätös 19.6.2023, Hyvinkään pysäköinnin linjaukset 2023 – 2027 hyväksyttiin seuraavin muutoksin: Maksuton katualueen pysäköinti ja liityntäpysäköinti otetaan selkäesti tavoitteisiin ja linjauksiin kohtiin 2.3. ja 4.1. Hyvinkäällä ei ole käytössä maksullista pysäköintiä julkisilla alueilla, vaan pysäköintiä säädellään liikennemerkein ja pysäköintiajoin. Tämä toimiva käytäntö on syytä säilyttää, jolla lisätään myös liikenteen sujuvuutta. Maksuttomuus tukee myös palvelujen saatavuutta ja elinvoimaa.

## 4.2 Liityntäpysäköinnin kehittäminen

### Linjaus

Liityntäpysäköinnin kehittäminen \*

*Liityntäpysäköinti parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja mahdollistaa kestävät matkaketjut.*

### Kehittämistoimenpiteet

#### Kärkitoimenpiteet

##### Aseman liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma

- Määritetään autojen ja pyörien liityntäpysäköinnin tavoitetila ja kehittämistoimenpiteet lyhyelle ja pidemmälle aikavälille.
- Edistetään liityntäpysäköinnin kehittämisvaihtoehtoja (mm. rakenteelliset, vuorottaiskäyttöiset vaihtoehdot, muut vaihtoehdot).

##### Edistetään pyörien liityntäpysäköintiä pysäkkien läheisyydessä

- Selvitetään potentiaaliset liityntäpysäköintipysäkit ja laaditaan potentiaalinen perusteella suunnitelma pyöräpysäköinnin edistämiseksi

#### Muita toimenpiteitä

- Selvitetään Palopuron aseman liityntäpysäköinnin kehittämistä
- Selvitetään liityntäpysäköinnin kytkemistä voimassa olevaan matkalippuun ja liityntäpysäköinnin hinnoittelua \*\* sekä opastuksen kehittämistä ja reaaliaikaisen laskentatiedon keruuta

\* Kaupunginvaltuuston päätös 19.6.2023, Hyvinkään pysäköinnin linjaukset 2023 – 2027 hyväksyttiin seuraavin muutoksin: Kohtiin 4.2. Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja 4.3.2 Keskitetty rakenteellinen pysäköinti ja kaupungin rooli lisätään teksti ”Rakenteellinen ja keskitetty pysäköinti ei saa johtaa asukkaille maksuttoman pysäköinnin loppumiseen julkisessa tilassa. Liityntäpysäköinti tulee hoitaa ensisijassa liikenteenharjoittajien kanssa neuvoteltavin järjestelyin. Uusi rakentaminen ei ylipäätään saa johtaa kaupungin kustannusrasituksen lisääntymiseen vaan pysäköinnin järjestäminen asukas- ja asiakastarpeisiin tulee pääsääntöisesti säilyttää rakennuttajilla.”

\*\* Kaupunginvaltuuston päätös 19.6.2023, Hyvinkään pysäköinnin linjaukset 2023 – 2027 hyväksyttiin seuraavin muutoksin: Maksuton katualueen pysäköinti ja liityntäpysäköinti otetaan selkeästi tavoitteisiin ja linjauksiin kohtiin 2.3. ja 4.1. Hyvinkäällä ei ole käytössä maksullista pysäköintiä julkisilla alueilla, vaan pysäköintiä säädellään liikennemerkein ja pysäköintiajoin. Tämä toimiva käytäntö on syytä säilyttää, jolla lisätään myös liikenteen sujuvuutta. Maksuttomuus tukee myös palvelujen saatavuutta ja elinvoimaa. Tästä linjauksesta seuraa, että kohdan 4.6 pysäköinnin hinnoittelun selvittäminen keskustassa ja samoin 4.2. kohdan liityntäpysäköinnin hinnoittelun erilliselvitys ovat turhia.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja vuorottaispysäköinnin kehittäminen

Pysäköintinormien kehittäminen

Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen

Vähäpäästoiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa

## 4.3 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

### Linjaus

#### Pyöräpysäköinnin kehittäminen

*Turvallinen ja laadukas pyöräpysäköinti vahvistaa pyöräilykaupunki-imagoa ja houkuttelee liikkumaan kestävästi.*

### Kehittämistoimenpiteet

#### Kärkitoimenpide

##### Pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja toteutusohjelma

- Laaditaan tavoitteet pyöräpysäköinnin edistämiseksi yleisillä alueilla ja kiinteistöissä, määritetään kehittämistoimenpiteet (paikkamäärän lisäys, laadun ja turvallisuuden parantaminen sekä muut toimenpiteet) sekä laaditaan aikataulutettu toteutusohjelma.
- Pyöräpysäköintinormin tueksi laaditaan ohje laadukkaasta pyöräpysäköinnistä erityisesti kiinteistöjen pyöräpysäköinnin suunnittelua ja toteutusta varten.

#### Muita toimenpiteitä

- Laaditaan toimintamalli hylättyjen pyörien poistamiseksi säännöllisesti yleisiltä pyöräpysäköintipaikoilta
- Seurataan mikroliikkumisvälineisiin liittyvän lainsäädännön kehittymistä ja ohjataan välineiden pysäköintiä tarvittaessa lainsäädännön sallimissa puitteissa.
- Edistetään laadukkaiden ja runkolukituksen mahdollistavien telineiden hankintaa kaupungin kiinteistöihin kuten koulujen pihoille ja liikuntapaikoille.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja vuorottaispysäköinnin kehittäminen

Pysäköintinormien kehittäminen

Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen

Vähäpäästoiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa



## 4.4 Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja vuorottaispysäköinnin kehittäminen

### Linjaus

Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja vuorottaispysäköinnin kehittäminen

*Keskustan täydennysrakentaminen edellyttää, että pysäköinti järjestetään kustannustehokkaasti ja tilaa säästään. Tavoitteena on viihtyisiä kaupunkiympäristö.*

### Kehittämistoimenpiteet

#### Kärkitoimenpiteet

##### Keskitetyn pysäköinnin kehittämisselvitys ja kokonaissuunnitelma keskusta-alueelle

- Arvioidaan keskusta-alueen uudis- ja täydennysrakentamisen pysäköintipaikkatarve sekä sen toteutusmahdollisuuksia ja keskitetyn pysäköinnin edellytyksiä.
- Kartoitetaan potentiaalisia sijaintipaikkoja keskitetyille pysäköintilaitoksille
- Laaditaan keskusta-alueelle kokonaissuunnitelma keskitetyn pysäköinnin sijoittumisesta ja niiden palvelualueesta (uudis- ja täydennysrakentamiskohteet).
- Karttatarkastelu keskitetyn pysäköinnin sijoittumisen mahdollisuuksista

##### Rakenteellisen ja keskitetyn pysäköinnin mahdollisuudet ja kaupungin rooli toteutuksessa

- Selvitetään kaupungin vaihtoehtoisia rooleja rakenteellisen ja keskitetyn pysäköinnin toteutuksessa (kaupungin omistama pysäköintiyhtiö, alueelliset/laitoskohtaiset pysäköintiyhtiöt, joissa kaupunki osakkaana jne.), reunaehdot, taloudellinen yhtälö.

#### Muita toimenpiteitä

- Pysäköintipaikkapörssi – edistetään pysäköintipaikojen käyttöä jakamistalouden avulla
- Tiivistetään yhteistyötä keskusta-alueen yksityisten pysäköintitoimijoiden kanssa keskustapysäköinnin kokonaisuuden kehittämiseksi
- Tutkitaan pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön lisäämismahdollisuuksia keskusta-alueella
- Mahdollistetaan monipuoliset liikkumispalvelut keskitetyissä pysäköintilaitoksissa ja muodostetaan niihin ns. mobility hubeja

Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja vuorottaispysäköinnin kehittäminen

Pysäköintinormien kehittäminen

Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen

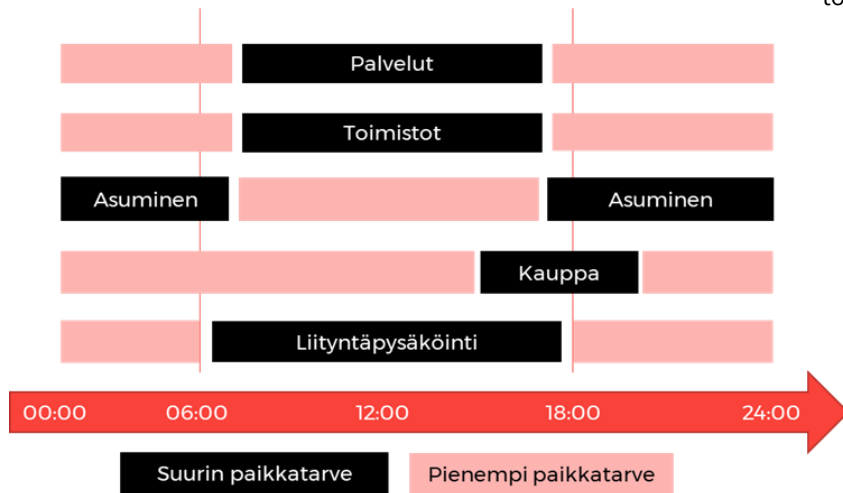
Vähäpäästäiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa

#### 4.3.1 PYSÄKÖINTIPAikkojen VUOROTTAISKÄYTTÖ

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytöllä tarkoitetaan sitä, että eri toiminnot hyödyntävät samoja pysäköintipaikkoja vuorokauden eri aikoina. Toisin sanoen eri toimintojen käyttäjät pysäköivät samoilla paikoilla eri aikaan, esimerkiksi öisin asukkaat ja päivällä toimistojen työntekijät, palvelujen asiakkaat tai liityntäpysäköijät.

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö edellyttää sekoittunutta maankäyttöä siten, että eri toiminnot sijoittuvat lähelle toisiaan. Tämä tulee varmistaa alueiden kaavoituksella. Parhaiten pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö toimii sellaisten toimintojen kesken, joiden pysäköintikysynnän huippuajankohdat sijoittuvat eri vuorokaudenaikoihin.

Kuvassa 23 on esitetty eri toimintojen pysäköintipaikkatarpeen ajallista limittymistä ja pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö potentiaalia.



Kuva 25: Eri toimintojen pysäköintitarpeen ajoittuminen eri vuorokauden aikoina – pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön potentiaali.

Asumisen pysäköinnin kanssa ajallisesti limittyvät varsin luontevasti palveluiden ja toimistojen pysäköinti. Vaikka päivittäistavarakaupan ja liityntäpysäköinnin pysäköintipaikkatarve on osin päällekkäinen, paikkojen vuorottaiskäyttö on mahdollista, koska päivittäistavarakaupan pysäköinnin suurin kysyntä ei ajoitu arkialkuiltaan. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön kannalta haastavimmat ajankohdat ovat klo 6-9 ja klo 15-18.

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä ja vähentää kokonaispysäköintipaikkatarvetta. Pysäköintipaikkojen keskittäminen luo paremmat edellytykset vuorottaiskäytölle. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö edellyttää myös pysäköintipaikkojen nimeämättömyyttä.

Mitä älykkäämpi pysäköinnin varaus- ja ohjausjärjestelmä on käytössä, sitä suurempi osa paikoista voi olla yhteiskäytössä ja pysäköintikapasiteettia voidaan jakaa dynaamisesti eri toimintojen kesken.

#### Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön periaatteet:

- Pysäköintipaikkojen nimeämättömyys
- Sekoittunut maankäyttö, sopivasti eri toimintoja lähellä toisiaan
- Keskitetty pysäköinti
- Älykkäät pysäköinnin varaus- ja ohjausjärjestelmät
- Erilaiset pysäköintituotteet erilaisiin pysäköintitarpeisiin ja niiden tarkoituksenmukainen hinnoittelu

### 4.3.2 KESKITETTY RAKENTEELLINEN PYSÄKÖINTI JA KAUPUNGIN ROOLI \*

Hyvinkään keskustaa kehitetään suunnitelmallisesti pitkällä tähtäimellä keskustan kehittämissuunnitelman ohjaamana. Keskustaa kehitettäessä esille nousee väistämättä kysymys rakenteen tiivistämisestä ja maankäytön tehostamisesta.

Pysäköinti vie maantasossa paljon tilaa ja siten muun rakenteen tiivistyessä myös pysäköinnin tilankäyttöä tulee tehostaa. Pysäköintiä voidaan tehostaa aikarajoituksilla ja paikkojen vuorottaiskäytöllä. Uusien toimintojen rakentaminen edellyttää kuitenkin yleensä myös uusien pysäköintipaikkojen rakentamista, mikä tiiviissä rakenteessa tarkoittaa tilankäytöllisesti tehokkaita ratkaisuja ja rakenteellista pysäköintiä maantasopaikkojen sijaan.

Tonttikohteisina ratkaisuin rakenteellisen pysäköinnin kustannukset saattavat nousta helposti korkeiksi asuntojen neliöhintoihin nähden tai erillisinä pysäköintipaikkaosakkeina myytäviksi. Kun rakenteellinen pysäköinti toteutetaan keskitetysti suurempiin yksiköihin, saadaan paikkakohtaista rakentamiskustannusta alennettua.

Keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin toteutuksen haasteena on monesti ollut se, ettei yksittäinen rakennuttaja ole halunnut ottaa etupainotteisesti vastuuta pysäköinnin toteutuksesta, kun muiden kohteiden toteutuksen ajoittumisesta ei ole ollut varmuutta. Monessa kaupungissa ratkaisua on haettu esimerkiksi kaupungin omistamasta tai alueellisesta pysäköintiyhtiöstä, joka on voinut tehdä alkuinvestoinnin ja ottaa riskin etupainotteisesti keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin toteutuksesta.

Keskitetyt pysäköintilaitokset ovat myös luontevia sijainteja liikkumispalvelukeskuksille (mobility hub), joissa tarjotaan monipuolisia liikkumisen sekä autojen ja pyörien pysäköinnin palveluita.

Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö Tässä mallissa pysäköintiyhtiö on kokonaan kaupungin omistama ja pysäköintilaitokset ja -paikat jäävät pysäköintiyhtiön hallintaan kohteiden valmistuttuakin. Pysäköintiyhtiö vuokraa paikat suoraan käyttäjille kuukausimaksua vastaan. Kun pysäköinti-paikkojen hallinta jää kaupungille, se voi suoraan vaikuttaa paikkojen hinnoitteluun ja pysäköintiperiaatteisiin kuten paikkojen nimeämättömyyteen.

Pysäköintiyhtiö kerää kiinteistöiltä pysäköintilaitoksen rakentamiskustannukset joko pysäköintilaitososakkuuksia vastaan tai ns. vapaaksiostokäytännöllä. Vapaaksiostolla tarkoitetaan sitä, että kiinteistönomistaja ostaa itsensä vapaaksi kaavan määräämien pysäköintipaikkojen toteutusveloitteesta, mikäli asemakaava sen mahdollistaa. Tällöin kaupunki osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat pysäköintipaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Kiinteistön omistajalta peritään pysäköintipaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan. Asemakaavassa kiinteistöt voidaan velvoittaa liittymään pysäköintiyhtiöön ja niiden kaavan mukaiset velvoitepaikat sijoitettavaksi osittain tai kokonaan pysäköintiyhtiön hallinnoimaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen.

Pysäköintiyhtiö tekee kaupungista strategisen pysäköinti-toimijan, jolla on vahva ote kunnan pysäköinnistä ja joka edistää kunnan tavoitteita. Omistamansa pysäköintiyhtiön kautta kaupunki voi toteuttaa muuntojoustavaa ja keskitettyä pysäköintiä sekä ottaa pysäköintilaitoksen alkuinvestoinnin taloudellisen riskin itselleen, millä on suuri merkitys keskitettyjen pysäköintilaitosten toteutumiselle. Kaupungin omistamia pysäköintiyhtiöitä on muun muassa Tampereella, Jyväskylässä, Lappeenrannassa ja Seinäjoella. Lisäksi moni kaupunki selvittää kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön toimintaedellytyksiä.

Pysäköintiyhtiö edellyttää huomattavia investointeja sekä yhtiön henkilökunnan joko ostopalveluina tai työsuhdeperusteisena osakeyhtiölain veloitteiden mukaisesti.

Kaupunki pysäköintilaitososakkaana Tässä mallissa kaupunki on osakkaana mukana taloyhtiöiden yhteisessä pysäköintiyhtiössä, mutta luopuu yleensä osakkuudesta kaikkien kohteiden valmistuttua tai voi jäädä osakkaaksi, jos laitoksessa on yleiseen pysäköintiin tarkoitettuja paikkoja. Pysäköintilaitoksen hallinta siirtyy taloyhtiöille, jotka tyypillisesti vuokraavat pysäköintipaikat asukkailleen. Kaupunki ottaa myös tässä mallissa alkuinvestoinnin taloudellisen riskin.

Osakkuudet siirtyvät kaupungilta investointikustannuksia vastaan taloyhtiöille. Malli on varsin yleinen ja usein käytetty LPA-alueiden pysäköintilaitosten toteutuksessa. Pysäköintilaitososakkuudet ovat yksittäisiä ja hallinnollisesti toisistaan riippumattomia. Kunnalla saattaa olla osakkuuksia lukuisissa eri pysäköintilaitoksissa. Tämä malli on käytössä monissa kunnissa muun muassa Helsingissä ja Vantaalla.

\* Kaupunginvaltuuston päätös 19.6.2023, Hyvinkään pysäköinnin linjaukset 2023 – 2027 hyväksyttiin seuraavin muutoksin: Kohtiin 4.2. Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja 4.3.2 Keskitetty rakenteellinen pysäköinti ja kaupungin rooli lisätään teksti ”Rakenteellinen ja keskitetty pysäköinti ei saa johtaa asukkaille maksuttoman pysäköinnin loppumiseen julkisessa tilassa. Liityntäpysäköinti tulee hoitaa ensisijassa liikenteenharjoittajien kanssa neuvoteltavin järjestelyin. Uusi rakentaminen ei ylipäättään saa johtaa kaupungin kustannusrasituksen lisääntymiseen vaan pysäköinnin järjestäminen asukas- ja asiakastarpeisiin tulee pääsääntöisesti säilyttää rakennuttajilla.”



*Kiinteistöjen omistajille ja kaupungille*

Mahdollistaa paikkojen rakentamisen  
**muualle kuin omalle tontille**

**Maankäytön  
tehokkuuden  
kasvattaminen**

Mahdollistaa  
**alueelliset  
pysäköintijärjestelyt**

**Reagoi ketterästi**  
paikkojen käyttöasteen  
kehittämiseen

Reagoi ketterästi  
kaupunkirakenteen ja  
liikenteen muutoksiin

Pysäköintiosaamisen **keskittyminen yhdelle  
toimijalle**

*Pysäköinnin käyttäjille*

Helposti saavutettavat  
pysäköintipaikat

Paikka löytyy aina  
tarvittaessa

Kohtuuhintainen  
pysäköinti

Yhdistetyt pysäköinti- ja  
liikkumispalvelut

Helppoa, kun alueen paikkojen vuokrauksesta vastaa  
yksi ammattimainen tahon

*Muille*

Vähentää pysäköinnin subventaatiotarvetta –  
kustannukset kohdistuvat enemmän käyttäjille

Kuva 26: Pysäköintiyrityksen hyötyjä.

## 4.5 Pysäköintinormien kehittäminen

### Linjaus

Pysäköintinormien kehittäminen \*

*Laadultaan korkeatasoinen kaupunkiympäristö,  
jossa autopaikoituksen kysyntä ja tarjonta ovat  
tasapainossa.*

### Kehittämistoimenpiteet

#### Kärkitoimenpiteet

##### Kaupunkiympäristön laadun tavoitteiden määrittely

- Määritetään kaupunkiympäristön laadun tavoitteet suhteessa pysäköintiin erityisesti keskusta-alueella

##### Osa-aluekohtaisen pysäköintinormin tarkentaminen

- Osa-aluekohtaista pysäköintinormia tarkennetaan esitetyn normihaarukan puitteissa keskustan vaiheittaisen kaavoituksen ja katusuunnittelun toteuttamisen pohjaksi laadittavan viitesuunnitelman yhteydessä

#### Muita toimenpiteitä

- Täydennysrakentamista ohjaavien korttelisuunnitelmien ja suunnittelun reunaehtojen laatiminen eri osa-alueille
- Viherkerroinmenetelmän kehittäminen ja käyttöönotto kaikilla keskusta-alueilla (myös katualueilla)
- Liiketilojen tärkeimpien sijoittumisalueiden ja pysäköintitarpeiden arviointi

\* Kaupunginvaltuuston päätös 19.6.2023, Hyvinkään pysäköinnin linjaukset 2023 – 2027 hyväksyttiin seuraavin muutoksin: Kohtaan 4.5 Pysäköintinormien kehittäminen lisätään teksti ”Tosiasiallista autojen käyttötarvetta vastaavat pysäköintipaikkamäärät on turvattava jo kaavoituksessa ja uudisrakentamisessa niin asukkaille, vierailijoille ja palvelujen tuojille, kuten kotihoitolle. Raskaalle liikenteelle tarjotaan muuta paikoitusta haittaamaton pysäköintitila liikennesuunnittelun yhteydessä.”

Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja vuorottaispysäköinnin kehittäminen

Pysäköintinormien kehittäminen

Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen

Vähäpäästöiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa

## 4.6 Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen

### Linjaus

Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen

*Pysäköintipaikkojen tehokkaan käytön varmistamiseksi tietoa pysäköintipaikoista tulee olla helposti saatavilla. Lisäksi pysäköinnissä on oltava riittävän suuri vaihtuvuus, mutta samalla pysäköintipaikkojen tulee palvella joustavasti eri pituisia pysäköintitarpeita.*

### Kehittämistoimenpiteet

#### Kärkitoimenpide

##### Tietoa yleisistä pysäköintipaikoista

- Tarjotaan asukkaille ja Hyvinkäällä liikkuville selkeää ja helposti saatavilla olevaa tietoa yleisistä pysäköintipaikoista
- Kootaan pysäköintipaikkojen sijaintitieto (paikkatietomuoto), aikarajoitukset, liikkumisesteisten pysäköintipaikat ja sähköautojen latausmahdollisuus
- Jaetaan koottu tieto kaupungin internetsivuilla ja mobiiliapplikaatiolla (kartta, muut tieto, avoin data)
- Pidetään tiedot ajan tasalla
- Kehitetään pysäköinnin opastusta katuverkolla

#### Muita toimenpiteitä

- Tarkistetaan pysäköinnin aikarajoitukset huomioiden pysäköintipaikkojen käyttötarkoitukset
- Seurataan pysäköintipaikkojen käyttöasteita
- Selvitetään mahdollisuutta ottaa käyttöön asukas- ja yrityspysäköintiluvat kaupungin pysäköintialueilla (vert. Hangonsilta Polariksenpuiston pysäköintipaikkojen vuokraus)
- Huomioidaan raskaan liikenteen pysäköintimahdollisuudet uusien alueiden suunnittelussa ja keskitetään raskaan liikenteen pysäköintiä kokooja- ja pääkatujen varteen
- *Selvitetään pysäköinnin hinnoittelun toteuttamista pysäköinnin tehostamiseksi keskustassa \**
- *Tuetaan pysäköinnin toimivuutta kehittämällä pysäköinninvalvontaa palveluna*

\* Kaupunginvaltuuston päätös 19.6.2023, Hyvinkään pysäköinnin linjaukset 2023 – 2027 hyväksyttiin seuraavin muutoksien: Maksuton katualueen pysäköinti ja liityntäpysäköinti otetaan selkeästi tavoitteisiin ja linjauksiin kohtiin 2.3. ja 4.1. Hyvinkäällä ei ole käytössä maksullista pysäköintiä julkisilla alueilla, vaan pysäköintiä säädellään liikennemerkein ja pysäköintiajoin. Tämä toimiva käytäntö on syytä säilyttää, jolla lisätään myös liikenteen sujuvuutta. Maksuttomuus tukee myös palvelujen saatavuutta ja elinvoimaa. Tästä linjauksesta seuraa, että kohdan 4.6 pysäköinnin hinnoittelun selvittäminen keskustassa ja samoin 4.2. kohdan liityntäpysäköinnin hinnoittelun erillisselvitys ovat turhia.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja vuorottaispysäköinnin kehittäminen

Pysäköintinormien kehittäminen

Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen

Vähäpäästoiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa



## 4.7 Vähäpäästoiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa

### Linjaus

Vähäpäästoiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa

*Kaupunki toimii mahdollistajana ja siten edistää vähäpäästöisten ajoneuvojen yleistymistä ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.*

### Kehittämistoimenpiteet

#### Kärkitoimenpide

##### Sähköautojen ja muiden sähköisten ajoneuvojen edistämissuunnitelma

- Määritetään kaupungin toimintamalli ja laaditaan edistämissuunnitelma, jossa kuvataan tavoitteet, kaupungin rooli ja keinot edistää sähköautojen ja muiden sähköisten ajoneuvojen latausinfra toteutumista.
- Laaditaan suunnitelma sähköautojen ja -pyörien latauspisteiden sijoittamisesta mm. kaupungin toimipisteisiin.
- Selvitetään yhteiskäyttösähköautoja sekä kaupungin oman ajoneuvokannan sähköistämistä.

#### Muita toimenpiteitä

- Selvitetään muiden vaihtoehtoisten vähäpäästöisten käyttövoimien edistämistarvetta ja mahdollisuuksia

Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Pysäköintinormien kehittäminen

Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Pysäköinnin ohjaaminen ja digitaalisten palvelujen kehittäminen

Pysäköinnin keskittäminen keskustassa ja vuorottaispysäköinnin kehittäminen

Vähäpäästoiset ajoneuvot pysäköintiratkaisuissa

Kaupungin rooli ei lähtökohtaisesti ole toteuttaa julkisia sähköautojen latauspisteitä, vaan niiden tulisi toteutua markkinaehtoisesti palveluiden yhteyteen.

Kaupunki voi

- toimija sähköisen liikenteen mahdollistajana,
- vastata latausinfra toteutuksesta omien rakennusten yhteydessä,
- edellyttää latausinfra toteuttamista kaavoituksessa (huom. nykyinen lainsäädäntö),
- jakaa tietoa kaupungin alueella sijaitsevista latauspisteistä,
- suosia omassa kalustossaan vähäpäästöisiä käyttövoimia.

#### 4.7.1 SÄHKÖAUTOJEN LATAUSPITEITÄ KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ

##### Yksityiset latauspisteet

Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä (733/2020) tuli voimaan 11.11.2020.

Uusiin tai laajasti korjattaviin *asuinrakennuksiin*, joissa on yli neljä pysäköintipaikkaa, tulee lain mukaan asentaa latauspistevalmius kaikille pysäköintipaikoille. Myös uusiin ja laajasti korjattaviin pysäköintitaloihin, jotka on tarkoitettu yhden tai useamman asuinrakennuksen tai -rakennusten pysäköinnin järjestämiseen, tulee asentaa latauspistevalmius kaikille pysäköintipaikoille.

*Latauspistevalmiudella* tarkoitetaan putkitusta tai muita johtoteitä, joihin voidaan myöhemmin asentaa tarvittava kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten.

Sähköautojen lataus tapahtuu pääsääntöisesti kotona öisin ja latauspisteen puuttuminen kodin yhteydessä nostaa sähköauton hankintakynnystä. Vuonna 2020 voimaan tullut laki edistää osaltaan latauspisteiden toteuttamista asuinrakennuksissa.

Uuden tai laajamittaisesti korjattavan, *muun kuin asuinrakennuksen* yhteyteen on rakennettava latauspisteitä tai latauspistevalmiuksia taulukossa 4 esitettyjen vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

Lisäksi sellaisessa *käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa*, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

*Taulukko 5: Vähimmäisvaatimus uuden tai laajamittaisesti korjattavan muun kuin asuinrakennuksen latauspisteille tai latauspistevalmiudelle.*

Pysäköinti- paikkojen määrä	Vähimmäisvaatimus	
	Latauspisteet	Latauspiste- valmius
11 – 30	Yksi suuritehoinen latauspiste tai yksi normaali-tehoinen latauspiste	50 %:iin pysäköinti- paikoista
31 – 50	Yksi suuritehoinen latauspiste tai yksi normaali-tehoinen latauspiste	20 %:iin pysäköinti- paikoista kuitenkin niin, että valmius on vähintään 15 pysäköinti- paikassa
51 – 100	Yksi suuritehoinen latauspiste tai vaihtoehtoisesti kaksi normaalitehoista latauspistettä	
Yli 100	Yksi suuritehoinen latauspiste tai vaihtoehtoisesti kolme normaalitehoista latauspistettä	

##### Julkiset latauspisteet

Julkisille latauspisteille asetetuista vaatimuksista säädetään liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetussa laissa (478/2017; 4 §, 7 §):

- *Toiminnanharjoittaja saa asettaa julkisen lataus- ja tankkauspisteen käytölle aikarajoituksia sekä erilaisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja.*
- *Toiminnanharjoittajan on varmistettava, että vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspiste on jakeluinfra-direktiivin liitteessä II säädettyjen teknisten eritelmien mukainen.*
- *Toiminnanharjoittaja ei saa edellyttää, että käyttäjän tai kuluttajan on sitouduttava sopimukseen tai jäsenyyteen voidakseen tehdä yksittäisen latauksen tai tankkauksen.*
- *Sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauksessa tulee mahdollisuuksien mukaan käyttää älykkäitä latausjärjestelmiä.*
- *Toiminnanharjoittajan tulee varmistaa, että julkisten tankkaus- tai latauspisteiden maantieteellistä sijaintia koskevat tiedot ovat avoimella ja syrjimättömällä tavalla kaikkien käyttäjien käytettävissä.*
- *Toiminnanharjoittajan tulee varmistaa, että tiedot julkisten latauspisteiden käyttöä koskevista rajoituksista ovat ajantasaisesti kaikkien käyttäjien saatavissa avoimella ja syrjimättömällä tavalla.*



LUKU 5  
Toimenpideohjelma



## 5.1 Toimenpiteiden sisältö, aikataulu ja vastuutaho

Kärkitoimenpide	Aikataulu	Vastuutaho
<p><b>Aseman liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Selvitetään liityntäpysäköinnin nykytilanne ja tulevaisuuden tarpeet (toimintaympäristön muutokset)</li> <li>Laaditaan tavoitteet liityntäpysäköinnin kehittämiseksi ja määritetään liityntäpysäköinnin tavoitetila sekä liityntäpysäköinnin kehittämistoimenpiteet lyhyelle ja pidemmälle aikavälille.</li> <li>Tutkitaan liityntäpysäköinnin kehittämismahdollisuuksia (mm. rakenteelliset, vuorottaiskäyttöiset vaihtoehdot, muut vaihtoehdot)</li> <li>Selvitetään liityntäpysäköinnin kytkemistä voimassa olevaan matkalippuun ja liityntäpysäköinnin hinnoittelua sekä opastuksen kehittämistä ja reaaliaikaisen laskentatiedon keruumahdollisuuksia.</li> <li>Selvitetään valtion mahdollisuudet ja halukkuus osallistua liityntäpysäköinnin kehittämiseen, tiivis yhteistyö.</li> <li>Tarkastellaan sekä autojen että pyörien liityntäpysäköintiä</li> </ul>	Jatkuvaa toimintaa	Liikenne
<p><b>Edistetään pyörien liityntäpysäköintiä pysäkkien läheisyydessä</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Selvitetään potentiaaliset liityntäpysäköintipaikat ja laaditaan potentiaalinen perusteella suunnitelma pyöräpysäköinnin edistämiseksi</li> </ul>	2024	Liikenne
<p><b>Pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelma ja toteutusohjelma</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Selvitetään pyöräpysäköinnin nykytilanne, laaditaan tavoitteet pyöräpysäköinnin edistämiseksi, määritetään kehittämistoimenpiteet (paikkamäärän lisäys, laadun ja turvallisuuden parantaminen sekä muut toimenpiteet) sekä laaditaan aikataulutettu toteutusohjelma.</li> <li>Tavoitteena lisätä turvallista ja laadukasta pyöräpysäköinnin määrää sekä kiinteistöissä että yleisillä alueilla (myös liityntäpysäköinti pysäkeillä). Runkolukittavat telineet, katokset, lukitut tilat, erityispyörien tarpeet, pyörähuolto- ja palvelut.</li> <li>Pyöräpysäköintinormin tueksi laaditaan ohje laadukkaasta pyöräpysäköinnistä erityisesti kiinteistöjen pyöräpysäköintiä varten. Määritetään tilantarve, ratkaisut jne.</li> </ul>	2024, osin jatkuvaa	Liikenne, Kaavoitus
<p><b>Keskitetyn pysäköinnin kehittämisselvitys ja kokonaissuunnitelma keskusta-alueelle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Arvioidaan keskusta-alueen uudis- ja täydennysrakentamisen pysäköintipaikkatarve sekä sen toteutumismahdollisuuksia ja keskitetyn pysäköinnin edellytyksiä.</li> <li>Kartoitetaan potentiaalisia sijaintipaikkoja keskitetuille pysäköintilaitoksille</li> <li>Laaditaan keskusta-alueelle kokonaissuunnitelma keskitetyn pysäköinnin sijoittumisesta ja niiden palvelualueesta (uudis- ja täydennysrakentamiskohteet).</li> <li>Karttatarkastelu keskitetyn pysäköinnin sijoittumisen mahdollisuuksista</li> </ul>	2024-2025	Kaavoitus, Liikenne, Kunta-tekniikka
<p><b>Rakenteellisen ja keskitetyn pysäköinnin mahdollisuudet ja kaupungin rooli toteutuksessa –selvitys</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Selvitetään kaupungin vaihtoehtoisia rooleja rakenteellisen ja keskitetyn pysäköinnin toteutuksessa (kaupungin omistama pysäköintiyhtiö, alueelliset/laitoskohtaiset pysäköintiyhtiöt, joissa kaupunki osakkaana jne.), reunaehdot, taloudellinen yhtälö.</li> </ul>	2023-2024	Konserni-palvelut, Tekym, Talous

## 5.1 Toimenpiteiden sisältö, aikataulu ja vastuutaho

Kärkitoimenpide	Aikataulu	Vastuutaho
<b>Kaupunkiympäristön laadun tavoitteiden määrittely</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Määritetään kaupunkiympäristön laadun tavoitteet suhteessa pysäköintiin erityisesti keskusta-alueella</li> </ul>	2023-2024	Kaavoitus, Liikenne
<b>Osa-aluekohtaisen pysäköintinormin tarkentaminen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Osa-aluekohtaista pysäköintinormia tarkennetaan esitetyn normihaarukan puitteissa keskustan vaiheittaisen kaavoituksen ja katusuunnittelun toteuttamisen pohjaksi laadittavan viitesuunnitelman yhteydessä</li> </ul>	Jatkuvaa toimintaa	Kaavoitus, Liikenne
<b>Tietoa yleisistä pysäköintipaikoista</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kootaan paikkatietomuodossa pysäköintipaikkojen sijaintitieto, aikarajoitukset, liikkumisesteisten pysäköintipaikat ja sähköautojen latauspaikat</li> <li>Jaetaan koottu tieto kaupungin internetsivuilla ja mobiiliapplikaatiolla (kartta, muut tieto, avoin data)</li> <li>Pidetään tiedot ajan tasalla</li> <li>Kehitetään pysäköinnin opastusta katuverkolla</li> </ul>	Jatkuvaa toimintaa	Liikenne
<b>Sähköautojen ja muiden sähköisten ajoneuvojen edistämissuunnitelma</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Määritetään kaupungin toimintamalli ja laaditaan edistämissuunnitelma, jossa kuvataan tavoitteet, kaupungin rooli ja keinot edistää sähköautojen ja muiden sähköisten ajoneuvojen latausinfra toteutumista.</li> <li>Laaditaan suunnitelma sähköautojen latauspisteiden sijoittamisesta kaupungin toimipisteisiin.</li> <li>Määritetään periaatteet latauspisteiden toteutukselle.</li> <li>Latauspisteiden toteutus markkinaehtoisesti.</li> <li>Sähköautojen lataus ensisijaisesti asuntojen, työpaikkojen ja palveluiden yhteydessä ja pysäköintilaitoksissa.</li> <li>Yhteiskäyttösähköautot</li> <li>Sähköpyörien latauspisteet</li> <li>Kaupungin oman ajoneuvokannan sähköistäminen.</li> <li>Mahdollisesti myös muut vaihtoehtoiset, vähäpäästöiset käyttövoimat.</li> </ul>	Canemure-hanke, 2023-2025	Liikenne, Kaavoitus
<b>Pysäköinnin kehittämisen linjausten tarkistus ja uusien kehittämistoimenpiteiden määrittäminen säännöllisin väliajoin</b>	2027	Liikenne, Kaavoitus