



Järvenpään kaupungin pysäköintiselvitys 2016

Kaupunkikehitys



Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	3
2	Järvenpään pysäköinnin nykytilanne.....	4
2.1	Nykyiset käytössä olevat pysäköintinormit.....	4
2.2	Paikoituksen tilanne Järvenpään keskustassa.....	5
	Asiointipaikkojen käytön seuranta	5
	Liityntäpysäköintipaikkojen käyttö	8
2.3	Autonomistus Järvenpäässä.....	9
2.4	Rakennuttajien näkemyksiä.....	10
2.4.1	Asukaspaikkojen hinnoittelu ja menekki.....	11
2.4.2	Pysäköintinormit	11
2.4.3	Yhteiskäyttöauto.....	12
2.5	Isännöitsijöiden näkemyksiä asukaspysäköinnistä.....	13
3	Pysäköintipolitiikka muissa kaupungeissa	14
	Espoo.....	14
	Helsinki	15
	Jyväskylä.....	16
	Kerava	16
	Tampere.....	16
	Tuusula.....	18
	Vantaa.....	19
4	Suuntaviivoja Järvenpään pysäköintipolitiikkaan	20
4.1	Vyöhyketarkastelujen anti	20
4.2	Hankekehitystä tukeva pysäköintipolitiikka.....	20
	LIITEET	Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.
	Sanastoa ja käsitteitä	22
	Lähdeluettelo.....	22



1 Johdanto

Tämä pysäköintiselvitys toimii lähtökohtana laajemmalle Järvenpään pysäköintipolitiikan arvioinnille. Tähän on nähtävissä lisääntyvää tarvetta mm. keskustan kehityshankkeiden yhteydessä ja koko kaupungin liikennejärjestelmää tarkasteltaessa.

Autopaikkanormit perustuvat maankäyttö- ja rakennuslakiin sekä -asetukseen. Asemakaavoituksen kautta ne siirtyvät rakennusvalvonnan myöntämään rakennuslupaun. Järvenpään asemakaavoissa sovellettavat pysäköintinormit perustuvat suurelta osin vuoden 1995 päätökseen. Järvenpään keskustan osalta normeja tarkistettiin Keskustan osayleiskaavan 2030 yhteydessä vuonna 2015, mutta niitä ei ole käytännössä vielä sovellettu.

Keskustan osayleiskaavan yhteydessä vuonna 2014 tehtiin myös katsaus muiden kaupunkien pysäköintipolitiikkaan ja pysäköintinormeihin. Keskustelu on jatkunut vilkkaana ja lähtökohdiltaan erilaiset kaupungit ovat ratkaisseet pysäköintiasioita monella eri tavalla. Näistä erilaisista ratkaisuista voidaan oppia Järvenpään pysäköintipolitiikkaa pohdittaessa.

Tämä selvitysraportti keskittyy asukaspysäköintiin (autopaikkanormit) ja asiointipysäköintiin. Pysäköinnin tilannetta asiointipysäköinnin osalta tarkastellaan erityisesti keskustan osalta ja verrataan sitä Keskustan osayleiskaavan 2030 yhteydessä tehtyihin tarkasteluihin. Tämänhetkistä tilannetta asukaspysäköinnissä tarkastellaan isännöitsijöiden näkemysten avulla ja karttatarkasteluin. Rakennuttajien näkemyksiä (luku 2.4) autopaikkojen tarpeesta on kerätty tulevaisuuden kehittämishankkeiden pysäköintitarpeen arvioimiseksi.

Autopaikkoja tarvitaan kaupungissa asukaspysäköinnin ja asiointipysäköinnin lisäksi liityntäpysäköintiin, jota on Järvenpään keskustan osalta tutkittu kesällä 2015 (liityntäpysäköintitutkimus). Arvioitiin, että, että keväällä 2016 tapahtuneiden junien aikataulumuutosten vuoksi liityntäpysäköinnin painopisteessä voisi tapahtua muutosta. Keskustan kehittämisen kannalta onkin toivottavaa, että liityntäpysäköintitarvetta ohjataan keskustasta Ainolan asemalle.

Tämä pysäköintiselvitystyö antaa pohjaa vuoden 2016 aikana aloitetulle Järvenpään yleiskaavaprosessille, sen yhteydessä laadittavalle liikennejärjestelmätyölle, sekä laajemmalle, erityisesti keskustan aluetta koskevalle pysäköintiselvitys/-politiikkatyölle



2 Järvenpään pysäköinnin nykytilanne

2.1 Nykyiset käytössä olevat pysäköintinormit

Järvenpäässä on pysäköintipolitiikkaa käsitelty lähinnä pysäköintinormien kautta. Vuonna 1995 tehdyn pysäköintiselvityksen pohjalta silloinen kaavoitus- ja kiinteistötoimikunta antoi 30.8.1995 suosituksen asemakaavoissa sovellettavista pysäköintinormeista.

Vuonna 1995 pysäköintinormeista päätettiin

<i>kerrostalotonteilla</i>	<i>1 ap/asunto + 1 vieraspaikka/5 asuntoa,</i>
<i>pientalo/rivitalotonteilla</i>	<i>1 ap/asunto + 1 vieraspaikka/3 asuntoa</i>
<i>omakotitonteilla</i>	<i>1,5 ap/asunto.</i>

Keskustassa kerrostalo- ja rivitalotonttien autopaikkojen ohjeellisena minimitasona pidetään 1 ap/85 kerrosneliometriä asuntorakennusoikeutta. Asuntoloiden ja muiden erityisasuntotalojen pysäköintinormit on harkittava tapauskohtaisesti.

Pysäköintinormit on määritelty asemakaavakohtaisesti tätä vuoden 1995 suositusta noudatellen. Vuonna 2015 voimaan tulleessa Keskustan osayleiskaavassa 2030 sisällytettiin uusi pysäköintinormitus keskusta-alueen asemakaavoja varten. Uudella autopaikkannormilla pyritään saamaan erityisesti kerrostaloasumiseen liittyvä paikkamitoitus vastaamaan todellista tarvetta.

JÄRVENPÄÄN KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA 2030:N PYSÄKÖINTINORMITUSPERIAATTEET

Autopaikkoja on varattava käyttötarkoituksen mukaan vähintään seuraavasti:

Asunto-osakeyhtiömuotoisessa asuntokerrostalorakentamisessa

- 0,6 ap / asunto, kun asunnossa on 1-2 asuinhuonetta

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

Kiinteistöyhtiömuotoisessa vuokra-asuntokerrostalorakentamisessa

- 0,5 ap / asunto, kun asunnossa on 1-2 asuinhuonetta

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

Yhtiöjärjestyksessä senioriasumiseen varatussa asuntorakentamisessa voidaan sallia 15 % vähennys edellä sanottuihin normeihin

Yhtiömuotoisten yli 3 asunnon asuinpientalojen rakentamisessa

- 1,5 ap / asunto

- lisäksi 1 vierasautopaikka / 3 asuntoa

Omatonttisten enintään kahden asunnon asuinpientalojen rakentamisessa

- 2 ap / asunto

Muussa kuin asuntorakentamisessa

*- 1 ap / 50 kem2 myymäläkerrosalaa mukaan luettuna ydinkeskustan kauppa-
keskus-*

tyyppinen vähittäiskaupan suuryksikkö (MRL 71 a §)

*- 1 ap / 30 kem2 erillisten ydinkeskustan ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryk-
siköiden kerrosalaa*

- 1 ap / 70 kem2 toimistojen, virastojen ja kaupallisten palvelujen kerrosalaa



- 1 ap / 85 kem2 julkisten palvelujen kerrosalaa
- 1 ap / 100 kem2 teollisuus- ja varastotilojen kerrosalaa

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

Vertailtavuuden vuoksi esim. 0,6-0,8 ap/asuinhuone vastaa noin 1 ap/100 k-m2 ja 0,5-0,6 ap/asuinhuone vastaa noin 1 ap/115 k-m2. Näiden normien taustalla on ollut tavoite saada keskustan tiivistämiselle ja lisärakentamiselle edellytyksiä pysäköintivaatimusten lieventämisen kautta. Näitä normeja ei ole vielä ehditty soveltaa asemakaavoituksessa. On käyty keskustelua, että keskustan hankekehityksen esteenä ei saa olla rakentamisen kustannuksia tarpeettomasti nostavat pysäköintinormit. Toisaalta on tärkeää kohdella kiinteistöjä tasavertaisesti samanlaisissa tilanteissa.

2.2 Paikoituksen tilanne Järvenpään keskustassa

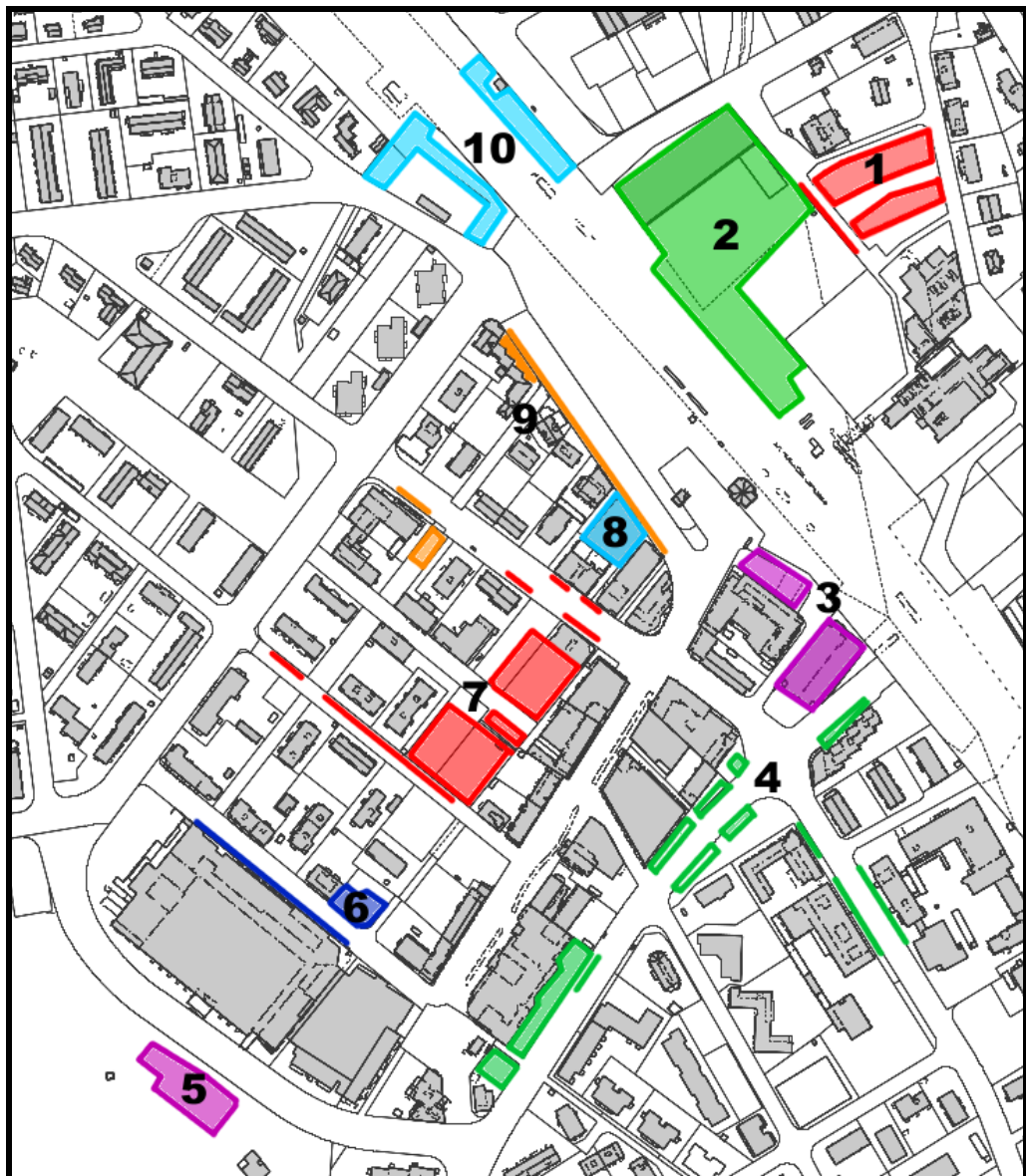
Järvenpään keskustan alueella on asiointipysäköinnin sekä liityntäpysäköinnin käytössä n. 1500 autopaikkaa. Paikoista valtaosa on aikarajoitettuja (pääosin arkisin päivällä 2h tai 3h pysäköintiaika, iltaisin ja viikonloppuisin ei aikarajoitusta) Järvenpäässä maksullista pysäköintiä on ainoastaan Sibeliuksenkatu 11 pysäköintihallissa, jonka käyttöaste onkin siitä syystä vähäinen. Ihmiset eivät ole valmiita maksamaan pysäköinnistä mikäli ilmaista pysäköintitilaa on saatavilla. Kaupungin keskustan alueella joillakin kadun varsilla ja P- alueilla oli käytössä maksullinen pysäköinti vielä 90 – luvulla ja 2000-luvun alussa, mutta siitä luovuttiin vuonna 2001 ennen valuutan vaihtumista euroon.

Asiointipaikkojen käytön seuranta

Pysäköintiselvityksen yhteydessä suoritettiin seurantaa koskien vapaassa käytössä olevia pysäköintipaikkoja Järvenpään keskustan keskeisimmillä alueilla. Ajatuksena oli tarkastella keskustan yleistä pysäköintitilannetta, sekä tehdä tarkkailua rakennushankkeiden alkamisen vaikutuksesta pysäköintipaikkojen käyttöön. Osa seurannassa olleista pysäköintialueista on mm. Sibeliuksenkadun varren kiinteistöjen velvoitepaikkoja, mutta merkinnöiltään ne kaikki sallivat aikarajoitettua asiointipysäköintiä, ja niitä voidaan täten luonnehtia vapaasti käytössä oleviksi.

Seurantatyö toteutettiin pysäköinnintarkastajien toimesta 1.12. – 8.12.2015, jatkumona keskustan osayleiskaavatyön yhteydessä 25–29.11.2013 tehdylle vastaavalle seurannalle. Seurannassa olleet pysäköintialueet valittiin siten, että tulokset olisivat mahdollisimman hyvin vertailukelpoisia vuonna 2013 tehdyn seurannan kanssa. Seuratut pysäköintialueet ovat esillä kuvassa 1.

Osasy seurannan toteuttamiselle oli Tupalantie 2 ja 4 rakennustöiden alkamisesta johtunut n. 100 asiointipaikan poistuminen kaupungin keskeisimmältä sijainnilta. Pysäköinnintarkastajien arviona ennen paikkojen poistumista oli, että pysäköintikapasiteetin väheneminen aiheuttaisi asiointipaikkojen riittämättömyyttä keskustassa. Keskustan pysäköintipaikkojen määrä on kokonaisuudessaan laskenut v 2013 – 2015 välillä 69 kappaleella.



Kuva 1: Seuratut asiointipysäköintialueet Järvenpään keskustassa

Seurannan mukaan asiakaspaikoituksen taso Järvenpäässä on suhteellisen hyvällä tasolla lukuun ottamatta liityntäpysäköinnin paikoitusalueita. Liityntäpysäköijien käytössä olevat alueet (kuvassa 1, 2, 3 ja 10) ovat kapasiteetiltaan arkisin poikkeuksetta yli 95 % käytössä. Yleisesti ottaen voidaan sanoa, että kaupungin keskustan alueen autopaikkojen määrän vähentyminen on vaikuttanut pääasiallisesti asiointipaikkojen käyttöasteisiin, mutta pysäköintipaikkoja voidaan edelleen katsoa olevan riittävä määrä keskustassa asioiville (Asiointipaikkojen kokonaiskäyttöaste 81%) Pienemmät käyttöasteet ovat Rantapuiston läheisellä ravintola Huilin vierisellä pysäköintialueella (5), sekä Asemanmäen (Scandicin/Rivolin) pysäköintitalon lyhempiaikaisissa pysäköintipaikoissa. Tulosten pohjalta vaikuttaisi, etteivät kaupunkilaiset miellä Asemanmäen pysäköintitalon olevan vaihtoehto keskustassa asioidessa. Huilin pysäköintialue on keskustan kehän ulkopuolella, millä on todennäköisesti vaikutuksensa käyttöasteeseen.

Ihanteellisena käyttöasteena asiointipysäköinnissä voidaan pitää n. 85 % arvoa, sillä tällöin autopaikat ovat suuren osan ajasta käytössä, mutta autopaikkaa etsivän ei tarvitse ajaa kohtuutonta matkaa sitä löytääkseen. Taulukossa 1 on esillä autopaikkojen määrät ja käyttöasteet 2013 ja 2015 seurannoissa.

Taulukko 1: Asiointipysäköinnin käyttöasteet alueittain

P-alue	Autopaikkojen määrä		Käyttöaste		HUOM
	2013 (KOYK)	joulu. 15	KOYK 2013	2015	
1 (Liipy)	91	122	82	88	Paikkojen käyttöaste vaihtelee paljon
2 (Liipy)	302	302	98	97	Ei aikarajoitetut paikat seurannassa (Liityntäpysäköinti)
3 (Liipy+asiointi)	297	297	60	41	24h paikat poikkeuksetta täysiä Seuranta aikarajoitetuista paikoista
4 (Asiointi, katu)	157	157	78	84	
5 (Huili,Asiointi)	69	69	62	60	Ihan viime aikoina käyttöaste noussut hieman (Näkemys)
6 (Asiointi, as-p.)	60	45	60	93	Korkea käyttöaste
7 (Asiointi, as-p.)	322	232	78	79	Korkea käyttöaste
8 (Maksullinen)	79	79	34	56	Käyttöaste alhainen
9 (Asiointi, katu)	43	48	80	90	Korkea käyttöaste
10 (Liipy)	130	130	98	97	Käytännössä aina täysi
	1550	1481	73	79	

Taulukossa ”HUOM” – kohdassa lukevat maininnat ovat seuranta toteuttaneiden pysäköinnintarkastajien näkemyksiä koskien eri paikoitusalueiden käyttöä. Liityntäpysäköintipaikoista on pitkään koettu olevan pulaa Järvenpäässä, ja vaikka Valtuustokadun ja Kirjastokadun väliselle liityntäpysäköintialueelle (Alue 1) on saatu lisää kapasiteettia, on käyttöaste siellä noussut verrattuna 2013 seurantaan. Kokonaisuudessaan liityntäpysäköintipaikkojen käyttöaste on hyvin korkea, ja alueiden täyttymisestä aiheutuva väärinpysäköinti johtaa säännöllisesti pysäköintivirhemaksuihin.

Taulukon 1 ”Käyttöaste” –sarakeesta voidaan havaita asiointiin käytettyjen pysäköintialueiden käyttöasteiden kehitys välillä 2013-2015, kuten havaittavissa on, on paikkojen kokonaiskäyttöaste kasvanut tai pysynyt samana kaikilla paitsi asemanmäen pysäköintitalon 4h aikarajoitetuilla paikoilla, joilla käyttöaste on melko alhainen. Pysäköinnintarkastajien näkemyksen mukaan ihmiset eivät jostain syystä miellä paikkoja vapaasti käytössä oleviksi. Kokonaisuudessaan pysäköinnintarkastajat ovat huolissaan keskustan alueen asiointipysäköinnin kapasiteetista keskustan rakennustöiden aiheuttamien paikkavajauksen takia (alueita vuokrattu rakennuttajille), ja asiointipysäköinnin paikkamäärästä kannetaan jo jonkinasteista huolta.

Liityntäpysäköintipaikkojen käyttö

Järvenpäässä liityntäpysäköintipaikkoja on tarjolla kaikkien kaupungin rautatieasemien yhteydessä. Lisäksi kaupungin keskustassa Matkahuollon ympäristössä on paikkoja jotka soveltuvat sekä rautatieaseman, että linja-autoliikenteen käyttäjille. Taulukossa 3 on esillä liityntäpysäköintiin soveltuvien paikkojen määrä rautatieasemoittain.

Taulukko 2: Liityntäpysäköintipaikat Järvenpäässä

7/2016 Liityntäpysäköintipaikkamäärät:			
Asema	Osoite	Paikkamäärä	Pp-paikat
Järvenpää	Pajalantie 2	36	
	Kirjastokatu 3	324	553
	Valtuustonkatu 4-6	96	
	Neuvoksenkuja 3	138	
Matkahuolto	Alankotie 1	78	220
Yht.		672	773
Haarajoki	Haarajoen asemakatu 16	110	300
Yht.		110	300
Ainola	Poikkitie 91	46	168
Yht.		46	168
Saunakallio	Loutinkatu 59	25	
	Saunakalliontie 2	7	121
	Ristikatu 1	7	
Yht.		39	121
		867	1362

Järvenpään keskustan liityntäpysäköinnin käytöstä tehtiin kesällä 2015 erillinen selvitys. Selvitys koski pääasiassa liityntäpysäköintiin käytettyjä alueita (2015 selvityksen kartassa alueen 1,2,3 ja 10) Liityntäpysäköintiselvityksen tulosten tarkempi raportointi on tämän selvityksen liitemateriaalina. Yhteenvetona 2015 selvityksestä voidaan kuitenkin todeta, että tuloksista oli havaittavissa tyytymättömyys liityntäpysäköinnin paikkamääriin, peräti 85% vastaajista piti liityntäpysäköintipaikkojen lisäämistä joko tärkeänä tai erittäin tärkeänä. Keskustan liityntäpysäköinnin Järvenpäälaisistä käyttäjistä n. 10 % oli lähtenyt ns. jalankulkuvyöhykkeeltä (alle 1 km etäisyys), Pyöräilyvyöhykkeeltä peräti 63 %, sekä pyöräilyn reunavyöhykkeiltä 27 %. On siis todettavissa, että helpotusta liityntäpysäköinnin paikkamääriin voisi olla mahdollista saada pyöräilyn edellytyksiä parantamalla.

Keskustan liityntäpysäköintipaikkojen riittämättömyydestä huolimatta Ainolan ja Saunakallion juna-asemat eivät ole olleet liityntäpysäköijien suosiossa johtuen niillä pysähtyvien junien vähäisemmästä määrästä verrattuna keskustan juna-asemaan (1 krt/h vrt. 2krt/h). VR:n juna-aikataulut muuttuivat 27.3.2016 siten, että Ainolan ja Saunakallion asemilla pysähtyy Järvenpään rautatieaseman tavoin juna 2 kertaa tunnissa (pl. työmatkaliikenteen ruuhka-aikojen D-junat). Muutoksen toivotaan jakavan liityntäpysäköinnin painopistettä Ainolan ja Saunakallion juna-asemille keskustasta.

Ainolan ja Saunakallion liityntäpysäköintialueiden käyttäjämääriä seurattiin ennen paikallisjunien aikataulumuutosta 7.3-, 10.3- sekä 14.3.2016. Seurannan perusteella ennen aikataulumuutosta liityntäpysäköintialueiden käyttöaste Ainolassa ja Saunakalliossa on vähäinen. Keskimäärin liityntäpysäköinnin käyttäjiä oli päivittäin alueilla yhteensä n. 18 kpl. Seuranta toistettiin huhtikuussa 25.4-, 26.5- sekä 27.4.2016. Aikataulujen muuttumisen jälkeen liityntä-

pysäköinnin paikkojen käyttö Saunakalliossa ja Ainolassa oli yli kaksinkertaistunut, keskimääräisen pysäköijämäärän ollessa n. 37 kpl. Ainolan aseman liityntäpysäköintipaikkojen käytön lisääntymisestä huolimatta keskustan liityntäpysäköintipaikat ovat edelleen hyvin kuormittuneita, lähiaikojen toimenpiteenä tullaan toteuttamaan niiden merkintä siten, että pysäköinti sallitaan yhtäjaksoisesti maksimissaan vuorokauden mittaisesti.

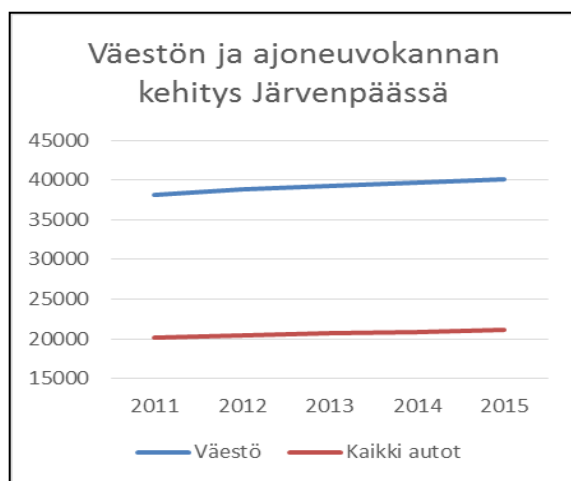
2.3 Autonomistus Järvenpäässä

Järvenpään autonomistus on suomalaisittain keskimääräinen. Yli 70 % asutokunnista omistaa ainakin yhden auton. Samanlaisella profiililla on Uusmaalaisista kunnista mm. Hyvinkää.



Kuva 2. Suurimmalla osalla asutokunnista on Järvenpäässä ainakin yksi auto.

Kaikkiaan liikennekäytössä olevia autoja oli Järvenpäässä vuoden 2015 lopussa 21176. Tähän lukuun sisältyy henkilöautojen lisäksi paketti-, kuorma-, linja- ja erikoisautot, mutta ei moottoripyöriä. Tämä kokonaisluku lisääntyy tasaisesti kaupungin kasvun myötä noin 200 ajoneuvolla vuosittain (kuva 3). Suurin osa on henkilöautojen autokannan kasvua. Mikäli kaikki Järvenpääläisten autot pysäköitäisiin vierä vieren tarvittaisiin tähän Järvenpään keskustan kokoinen alue (rajautuen Helsingintie, Rantakatu, Postikatu ja rautatie).



Kuva 3. Ajoneuvokanta on kasvanut tasaisesti väestömäärän kanssa.

Autonomistuksen jakautumista Järvenpäässä on havainnollistettu kartoilla, jotka löytyvät tämän raportin liitteenä. Niihin on käytetty YKR-aineiston 250x250 m ruutukohtaisia tietoja. Yhteenlaskettu ruutuihin paikannettu henkilöautojen määrä vuoden 2013 tietojen mukaan oli 18 022. Tilastokeskuksen tilastoima henkilöautomäärä samana vuonna oli 18 685, jolloin voidaan erotuksen katsoa (663 kpl) sisältyvän salattuihin ruutuihin. Kartat antavat riittävällä tarkkuudella kuvan autojen omistamisesta kussakin ruudussa, vaikka osa tiedoista onkin tietosuojaan vuoksi salattu.

Absoluuttisesti eniten autoja on siellä missä asukkaitakin on eniten eli keskustassa sekä asuinalueilla kuten Jampassa, Laurilassa, Kyrölässä ja Nummenkylässä. Karttaliite 1 (autojen määrä yhteensä) ja karttaliite 2 (enemmän kuin 2 autoa).

Asuinkuntien määrään suhteutettuna autoja omistetaan eniten kaupungin laita-alueilla, joissa asuinkuntaa kohden on tavallisesti ainakin yksi auto. Keskustan alueella autoja omistetaan selkeästi vähemmän. Asuinalueista Jampassa on selkeästi myös alle 1 autoa/asuinkunta. Alueen sijainnilla suhteessa yhdyskuntarakenteeseen ja autojen omistamisella on havaittavissa selkeä korrelaatio. (Karttaliite 3)

Kun asuntojen kokoa (m²) vertaa autojen omistamiseen ei korrelaatio ole alueittain niin selkeää vaan hajontaa syntyy enemmän. Erityisesti kaupungin reuna-alueilla vierekkäiset ruudut saattavat olla ääripäässä aineiston pienuuden vuoksi. (karttaliite 4)

2.4 Rakennuttajien näkemyksiä

Selvityksessä kysyttiin myös rakennuttajien näkemyksiä lähinnä keskustan pysäköintinormista sekä pysäköintipaikkojen menekistä yleensä.

Vastaajiksi valittiin nykyisiä ja mahdollisia tulevia yhteistyökumppaneita, joiden kanssa Järvenpään kaupunkikehityksellä on ollut neuvotteluja tai hankkeita. Vastaajien jakauma pyrittiin pitämään ns. laidasta laitaan eli mukaan valittiin pieniä, keskikokoisia, isoja ja yleishyödyllisiä rakennuttajia. Kysely lähetettiin seuraaville rakennusyhtiöille:

- NCC
 - Skanska
 - Lemminkäinen
 - YIT
 - VVO
 - SATO
 - AVARA
 - Jatke
 - Leka
 - SRV
 - Y-Säätiö
 - Nuorisosäätiö
 - Nuorisoasuntoliitto
 - Rakennuskartio
 - Pohjola Rakennus
 - A-Kruunu
 - Lapti
 - TA-Yhtymä
 - SSR Uusimaa
 - sekä Mestariasunnot
- Yhteensä siis 20 yhtiötä.



Vastauksia saatiin 11 yhtiöltä. Vastauksia oli 13, mikä johtuu siitä, että kyselyjä lähetettiin useammalle samassa yhtiössä, jos ensimmäinen yhteyshenkilö ei vastannut. Kerrannaisvastaukset eivät kuitenkaan haitanneet, sillä oli mielenkiintoista nähdä, onko linja sama samassa yhtiössä. Pääosin oli.

Vastanneita olivat:

- Pohjola Rakennus
- TA-Asumisoikeus
- VVO Yhtymä
- Järvenpään Mestariasunnot
- Rakennuskartio
- YIT Rakennus (x2)
- Avara
- Lakea
- SSR Uusimaa
- Skanska
- Lemminkäinen Talo (x2)

Tuloksissa on esitetty koonti vastauksista. Kaikki vastaajat eivät vastanneet aivan kaikkiin kysymyksiin.

2.4.1 Asukaspaikkojen hinnoittelu ja menekki

Monen taloyhtiön asumismukavuuden kynnyskysymyksiä on mm. pysäköintipaikka tai sen mahdollisuus. Rakennuttajilta kysyttiin, miten parkkipaikat hinnoitellaan nykyisin, minkä tyyppinen pysäköintipaikka tai sellaisen lunastus lisää asuntojen menekkiä sekä mahdollista kommenttia pysäköintipaikkojen hinnasta ja määrästä.

Vastaukset olivat melko tasaisia. Suosituin pysäköintipaikkamahdollisuus oli vuokrata nimetty paikka. Lähes yhtä yleinen tapa oli ostaa nimetty paikka, mikä käytännössä tarkoittaa sitä, että pysäköintipaikka on asuntokohtainen. Tosin on myös mahdollista ostaa pelkkä parkkipaikka, niin halutessaan, mikäli asunnon mukana ei sellaista tullut. Myös asukaslupa oli melko yleinen käytäntö, tällöin luvalla saa parkkeerata tietylle katualueelle.

Parhaimpana menekin takaajana pidettiin kertalunastusta (7/12). Tällöin pysäköintipaikan hinta ei heijastu niin paljon asuntojen hintaan, toisin kuin mikäli paikat olisivat vuokrattavissa. Eräs vastaaja oli ottanut huomioon myös sen, että kysymyksellä saatetaan tarkoittaa keskustaan rakennettavia pysäköintitaloja, joista taloyhtiö lunastaa itselleen asukas-pysäköintipaikat. Tällöin kuukausimaksua pidettiin hyvänä.

2.4.2 Pysäköintinormit

Rakennuttajilta tiedusteltiin heidän kantaansa Järvenpään etenkin keskusta-alueen uusien parkkipaikkainormeihin. Normeja ei ole vielä sovellettu missään asemakaavassa, joten uusissakin kaavoissa on käytetty vanhaa mitoitusta.

Kyselyssä kysyttiin asuntotyypin vaikutusta parkkipaikkainormiin. Sillä haettiin mm. vastakainasettelua vuokra- ja omistus-asumisen välillä. Noin kolmasosa (3/11) oli sitä mieltä, että vuokra-asujilla on vähemmän autoja ja siksi vuokrataloihin tulisi rakentaa vähemmän parkkipaikkoja. Pari vastaajaa huomioi erikseen vielä senioriasumisen. Hieman yli kolmasosa vastaajista (4/11) katsoi, ettei omistusmuodolla pitäisi olla merkitystä. Tämä on sinänsä loogista, sillä tutkimusten mukana vuokra-asuminen on suhteessa lisääntymässä. Voi olla, että vuokra-

asumisen suhteellisen osuuden lisääntyessä erot omistusasujan ja vuokra-asujan suhteessa auton omistamiseen ovat supistumassa.



Kuva 4. Asuntotyyppin vaikutus pysäköintinormiin.

Pysäköintinormin tasoa keskustassa pidettiin parhaimpana silloin, kun se olisi noin 1 paikka /100km² (4/10). Kaksi vastaajaa olisi halunnut isomman normin, jopa 1ap/120-130 km². Loput vastaajista olisivat hyväksyneet pienemmän normin 1ap/90 km² tai alle. Kuitenkin suurin osa oli sitä mieltä, että keskustassa (1 km asemalta) tai muidenkin asemien läheisyydessä voisi asuintalojen parkkipaikkoja edellyttää rakennettavan vähemmän. Vain yksi vastaaja oli sitä mieltä, että normi voisi olla sama koko kaupungissa.

Useammassa kommentissa tuotiin yllättäen esille, että Järvenpään keskustan osayleiskaavan myötä voimaan tulleet uudet pysäköintinormit ovat tiukkoja muihin kaupunkeihin verrattuna.

2.4.3 Yhteiskäyttöauto

Rakennuttajilta kysyttiin suhtautumista yhteiskäyttöautoihin ja niiden mahdollista vaikutusta pysäköintinormiin. Yhteiskäyttöauto on esimerkiksi taloyhtiön asukkaiden käytössä oleva auto, joka asukkaat voivat vuokrata omiin tarpeisiinsa. Auton omistaja on esimerkiksi vuokra-autoyhtiö ja siitä maksetaan useimmiten käytön mukaan. Tarkoituksena on vastata epäsäännöllisen tai suhteellisen vähäisen autokäytön tarpeisiin

Yhteiskäyttöautot ovat kasvattaneet suosiotaan lähinnä pääkaupunkiseudulla, paikoissa joissa palvelut ovat lähellä ja julkinen liikenne toimii. Kaupungit pystyvät kaavoituksella ja pysäköintinormien höllentämisellä kannustamaan rakennuttajia yhteiskäyttöautoratkaisuihin. Myös rakennuttajat ovat huomanneet yhteiskäyttöauton tarjoamat mahdollisuudet.

Suurin osa (8/13) vastaajista oli sitä mieltä, ettei vastuuta yhteiskäyttöautosta voi jättää taloyhtiölle, saati että vastuutaho olisi rakennuttaja (12/13), vaan luonnollisin taho olisi erillinen yritys (11/13).

Vastaajista VVO on varsin edistyksellisin tässä suhteessa. Yhtiö pyrkii omalta osaltaan pienentämään kynnystä kokeilla yhteiskäyttöautoa. Autot ovat vuokrafirman omaisuutta ja asukkaat saavat kokeilla autoa, jolloin ensimmäinen kerta on ilmainen. Tämän jälkeen hinta on -30 % vuokrafirman taksoista. Järjestely on kokeilussa Helsingissä, Espoossa, Jyväskylässä, Tampereella ja Turussa.

TA-Asumisoikeus Oy:llä Vantaalla on allekirjoittanut Rakennuskartion kanssa sopimuksen ensimmäisestä yhteiskäyttöautosta rakennuskohteessa. Näiden lisäksi YIT on suunnitellut yhteiskäyttöautoratkaisua, mutta muilla vastaajilla ei ollut vielä kokemusta.

2.5 Isännöitsijöiden näkemyksiä asukaspysäköinnistä

Rakennuttajille suunnatun pysäköintiä koskevan kyselyn ohella ajateltiin isännöitsijöiden asukaspysäköintiä koskevien näkemysten olevan arvokkaita kokonaisuuden käsittämiseksi. Tätä varten valittiin Järvenpäästä 31 kpl eri asumismuotoja käsittäviä kohteita, joista 28:n isännöitsijöille lähetettiin sähköpostitse 15 kysymystä kattava Webropol-kysely. Kysymykset koskivat autopaikkojen lukumäärää, sijaintia (omalla vai muulla kiinteistöllä) merkintäkäytäntöjä, maksukäytäntöjä, paikkojen varausastetta ym. Vastaava, kysymyksiltään suppeampi kysely toteutettiin Keskustan osayleiskaavatyön yhteydessä vuonna 2013.)

Saatujen vastausten määrä oli kyselystä muistuttamisesta huolimatta valitettavan vähäinen, vain 11 kpl. Vastauksista 9 kpl oli vuokrakohteita, ja 2 kpl omistuskohteita. Valtaosa vastauskohteista oli keskustan ulkopuolelta. Kohteet ovat kartalla esillä kuvassa 5. 3 kpl kohteista oli vuokratervitalo-kohteita, loput kerrostaloja.



Kuva 5: Isännöitsijäkyselyyn vastaukset kartalla

Vastauksista vain yhdessä autopaikkoja sijaitsee muulla kuin omalla kiinteistöllä, jokaisessa kohteessa autopaikat ovat nimettyjä, ja niistä peritään vuokraa/vastiketta kohteesta riippuen 6-15€/kk.

Tavanomaisten vuokra-asunto-kohteiden autopaikkojen käyttöaste oli vastauksia koskevilla yhtiöillä keskimäärin 92 %. Vuokra-asunto-kohteista mainittavaksi nousi Alkuasuntojen kohde (Välskärinkatu 21, 1ap /as.), jossa autopaikkoja oli todella huomattava määrä niitä tarvitseviin nähden (varausaste 40 %) Kerrostalo-kohteissa varausaste oli yllättäen hieman rivitalo-kohteita korkeampi. Omistuskohteiden osalta varausaste autopaikoissa oli keskimäärin 97,5 %, joten voidaan sanoa käytännössä kaikkien paikkojen olevan käytössä.

Yleisesti ottaen Isännöitsijäkyselyn perusteella autopaikkoja koetaan olevan joko juuri sopiva määrä, tai hieman liian vähän. Käyttöasteet kerrostalokohteissa ovat yli 90 % luokkaa lukuun ottamatta erityiskohteita. Keskustan osayleiskaavatyön yhteydessä suoritettiin vastaava kysely koskien ainoastaan keskustan alueella sijainneita asuntoyhtiöitä. Keskustan alueella yhtiöiden autopaikoista oli tällöin suoritetun kyselyn perusteella käytössä yli 95 %. Joten voidaan sanoa käytännössä kaikkien paikkojen olleen tarpeen. Isännöitsijäkyselyiden vastaukset eivät anna perusteluita autopaikkainormin tiukentamiselle, vaan niiden valossa nykyinen normi on suhteellisen sopiva.

3 Pysäköintipolitiikka muissa kaupungeissa

Keskustan osayleiskaavan yhteydessä vuonna 2014 tehtiin katsaus muiden kaupunkien pysäköintipolitiikkaan ja pysäköintinormeihin. Keskustelu on jatkunut vilkkaana ja lähtökohdiltaan erilaiset kaupungit ovat ratkaisseet pysäköintiasioita monella eri tavalla. Autopaikkainormeja on väljennetty useissa kaupungeissa 2000-luvun aikana. Väljentämiselle tyypillistä on ollut, että ne on kohdistettu keskusta-alueille. Sen sijaan keskustojen ulkopuolisten tiiviidenkin asuinalueiden autopaikkainormien väljentäminen on ollut vähäistä.

Seuraavissa kappaleissa on esitetty vertailun vuoksi muutamien muiden kaupunkien suhdetta pysäköintiin sekä tuotu esille myös eri menetelmiä sekä toimenpiteitä. Helsingin ja Espoon esimerkit edustavat pääkaupunkiseudun kahden eri keskuksen pysäköintitilannetta, Tampere erillistä, tiivistä kasvukeskusta, Keravan ollessa kaupunkirakenteeltaan verrattavissa oleva kohde Järvenpään nähden. Alla esitettyjen ohella Esimerkiksi Hämeenlinna ja Lahti ovat toteuttaneet viimeaikoina keskistettyjä pysäköintiratkaisuja, joista tarkemmat tiedot löytyvät kaupunkien omista, aihetta koskevista julkaisuista.

Espoo

Espoo on käsitellyt pysäköinnin periaatteitaan ja laskentaohjeitaan vuoden 2014 lopulla. Keskeiset periaatteet ja yhdeksän toimenpidetäydä sisältävät mm. keskistettyjä pysäköintiratkaisuja, älykkäiden pysäköintijärjestelmän hyödyntämistä ja kaupungin vahvempaa osallistumista pysäköinnin järjestämiseen.

Pysäköintinormeja tarkistettiin huomattavasti aikaisemmasta ja autopaikkojen laskentaohje perustuu nyt neljään alueluokkaan.

Taulukko 3: Espoon pysäköintinormi

Espeen pysäköintinormi	ALUE 1	ALUE 2	ALUE 3	ALUE 4 (keskustan ulkopuolella)
Ydinkeskusta (asemalle/ytimeen 0-300 m)	1 ap/ 130 k-m ²	1 ap/ 110 k-m ²	1 ap/ 95 k-m ²	1 ap/ 70-85 k-m ²
Keskustan välitön ympäristö (asemalle/ytimeen 300-600 m)	1 ap/ 110 k-m ²	1 ap/ 95 k-m ²	1 ap/ 85 k-m ²	
Keskustan muu alue (asemalle/ytimeen 600-1000 m)	1 ap/ 95 k-m ²	1 ap/ 85 k-m ²	1 ap/ 80-85 k-m ²	

Helsinki

[Helsingin pysäköintipolitiikkaa on tarkasteltu kokonaisuutena vuonna 2014](#) ja [laskentaohjeet on uudistettu 2015](#).

Helsingin pysäköintipolitiikka perustuu seitsemälle strategiselle linjaukselle, joiden pohjalta on koottu 12 kärkitoimenpidettä. Merkittävimpinä näistä voidaan pitää asukaspysäköinnin järjestämistä alueellisesti suurempina kokonaisuuksina (ei siis tonttikohtaisesti). Tämä on tarkoitus toteuttaa kaavoituksen sekä alueiden rakentumisen kautta ja tulee näin ollen kestäväksi useita vuosia. Tästä positiivisena esimerkkinä voidaan pitää jo monta vuotta toiminutta Pasilan pysäköintihallia, jossa erityisesti vuoropysäköinnin ansiosta on saavutettu selkeitä etuja kaikille osapuolille.

Yhtenä kärkitoimenpiteenään Helsinki on myös tarkistanut laskentaohjeita tavoitteenaan helpottaa erityisesti täydennys- ja lisärakentamista, erityisasumista sekä ARA-vuokra-asuntojen rakentamista. Laskentaohjeet ovat erilaiset kolmella eri vyöhykkeellä ja niissä vaikuttaa linnuntietäisyys lähimmälle metro- tai juna-asemalle. Laskentaohjeissa on myös todettu eri talotyyppien ja omistussuhteen vaikutukset pysäköintipaikkojen määrään. Lisäksi on tuotu esille lähtökohdiltaan poikkeavat tilanteet, jolloin esimerkiksi yhteiskäyttöautot tai vuorottaispysäköinti mahdollistavat alhaisemman parkkipaikkamäärän toteuttamisen.

Taulukko 4: Helsingin pysäköintinormi

Helsingin pysäköintinormi (kerrostalot)	Kantakaupunki eteläinen (alue 1)	Kantakaupunki pohjoinen (alue 2)	Esikaupunki-alueet (alue 3)	Muut alueet
Etäisyys asemalle 0-300 m	1 ap/ 150 k-m ²	1 ap/ 145 k-m ² (*)	1 ap/ 140 k-m ²	1 ap/ 100 k-m ²
Etäisyys asemalle 300-600 m	1 ap/ 150 k-m ²	1 ap/ 135 k-m ² (*)	1 ap/ 130 k-m ²	
Etäisyys asemalle 600-900 m	1 ap/ 150 k-m ²	1 ap/ 135 k-m ²	1 ap/ 110 k-m ²	
		*) etäisyys 400 m	runkolinjasta 600 m	

Lähimmän metro- tai juna-aseman vaikutukset esim. kerrostalojen laskentaohjeisiin ovat varsin seikkaperäiset. Niitä yritetään kuitenkin kuvata yllä olevassa taulukossa kerrostalojen osalta.

Joillakin alueilla pysäköintinormia on tarkistettu kaavoituksen yhteydessä jo aikaisemmin ja niistä on kokemuksia. Esimerkiksi Arabianrannan pysäköintinormi (1 ap / 140 k-m²) on ollut haasteellinen asukkaille. Autonomistajat eivät ole halukkaita maksamaan hallipaikasta tai kokevat hallin sijaitsevan liian kaukana ja kadunvarren vieraspysäköintipaikat (2-4h) ovat autoja täynnä. Pysäköintinormi on uusien laskentaohjeiden mukainen eli Arabianranta kuuluu II-vyöhykkeeseen ja 1 ap / 135-145 k-m² (asemanläheisyys-muut alueet).

Helsingin ydinkeskustassa ja kantakaupungissa on toimitilojen osalta käytössä myös enimmäisnormit, joita osin on ruvettu soveltamaan myös muiden kaupunkien (esim. Espoo ja Vantaa) hyvien joukkoliikenneyhteyksien keskustoissa. Enimmäisnormeilla pyritään rajoittamaan autolla tehtäviä työmatkoja rajoittamalla pysäköinnin tarjontaa määränpäässä.

Jyväskylä

- Tavoitteena on rakenteellinen keskitetty pysäköintiratkaisu. (vaihtoehtotarkasteluja muistakin pysäköintijärjestelmistä)
- Jyvä-Parkilla on pysäköinnin omistus ja operointi.
- Uudisrakentamisen osalta pysäköintipaikkojen minimi määrä
 - 1 ap /120 k-m² AK- alueilla
 - 1 ap /140 k-m² C-1- ja C-2 alueilla
 - 1 ap /100 k-m² liike-, palvelu- ja toimistorakennusten osalta

Yleisenä tavoitteena asumisen, palveluiden ja työpaikkojen pysäköinti samassa = vuoro-pysäköinti, jolloin ei nimettyjä paikkoja. Merkittävänä kohteena Kankaan asuinalueen pysäköintikonsepti, jossa laajan asuinalueen pysäköintitarve pyritään ratkaisemaan yhdeksällä erilisellä, keskitetyllä pysäköintialueella ja osa asuntakortteleista nimenomaan suunniteltu autotomalle asumiselle.

Kerava

Keravalla on keskustan kaavamuutosten yhteydessä keskusteltu autopaikkannormien väljentämisestä. Vuonna 2012 tehdyssä Keravan keskustan pysäköintiselvityksessä esitettiin autopaikkannormin muuttamista asumisen osalta 1 ap/100 kem², mutta tämä ei johtanut silloin toimenpiteisiin. Kaupunginhallitus päätti marraskuussa 2015 normin väljentämistä uusissa keskusta-alueen hankkeissa suhteella 1ap /120 k-m². Muilla aluilla voimassa oleva 1 auto-paikka/85 k-m² säilyy voimassa.

Taulukko 5: Keravan pysäköintinormi

Keravan pysäköintinormi	Keskusta (uudet hankkeet)	Muut alueet
Ei vyöhykeitä	1 ap/ 120 k-m ²	1 ap/ 85 k m ²

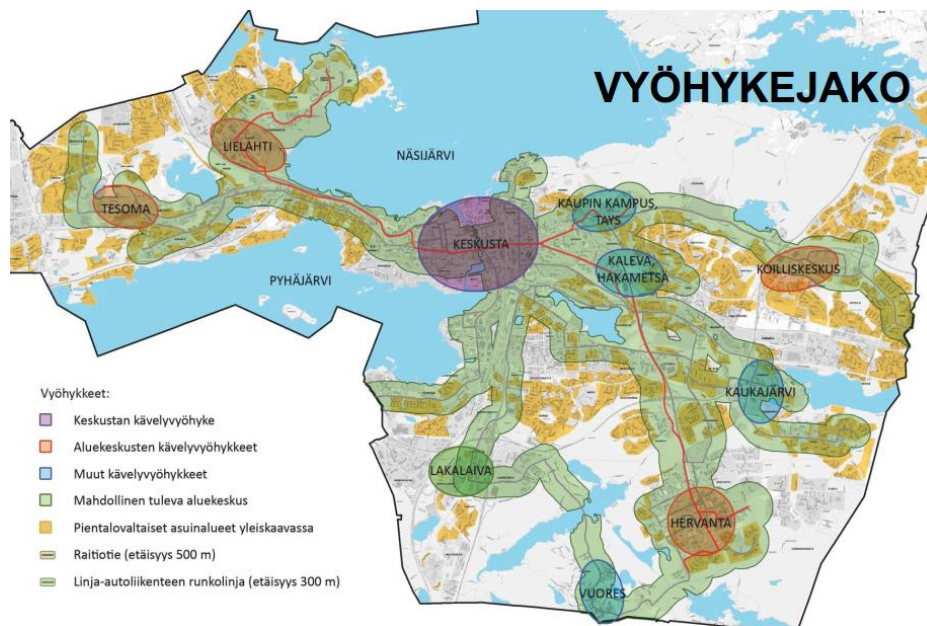
Kerava ei käyttänyt taustatarkasteluina vyöhykeitä eikä etäisyyksiä joukkoliikenteen pysäkeille. Perusteluna oli kaupunkikehityksen hankkeiden ja täydennysrakentamisen kaavallinen edistäminen ja sopimusneuvotteluiden vauhdittaminen.

Tampere

Tampereen uusi autopaikkannormi on joustava asumisen käyttötarkoituksen mukaan. Erityisesti tehostetussa palveluasumisessa ja opiskelija-asumisessa on varsin paljon liikkumavaraa. Myös vuokra-asumiselle (ARA) määritelty normi on varsin radikaali Suomen mittakaavassa.

Taulukko 6: Tampereen pysäköintinormit

Tampereen pysäköintinormi	Keskusta	Alakeskusten kävelyvyöhyke	Tehokas joukkoliikenne	Muut alueet
Kerrostalot	1 ap/ 150 k-m ²	1 ap/ 120 k-m ²	1 ap/ 110 k-m ²	1 ap/ 80 k-m ²
Rivitalo	1 ap/ 130 k-m ²	1 ap/ 110 k-m ² (*)	1 ap/ 110 k-m ²	
Erillispientalo	1 ap/ asunto	1 ap/ asunto	2 ap/ asunto	2 ap/ asunto
Opiskelija	1 ap/ 250 k-m ²	1 ap/ 220 k-m ²	1 ap/ 200 k-m ²	1 ap/ 200 k-m ²
Tehostettu palveluasuminen	1 ap/ 450 k-m ²	1 ap/ 300 k-m ²	1 ap/ 250 k-m ²	1 ap/ 150-200 k-m ²
Vuokra-asuminen (ARA)	1 ap/ 250 k-m ²	1 ap/ 150 k-m ²	1 ap/ 125 k-m ²	1 ap/ 100 k-m ²



Kuva 2: Tampereen normien vyöhykejako

Vaihtoehtotarkasteluja kaupungin roolista ja organisoinnista keskitetyssä pysäköinnissä.

- Pysäköintinormin käyttöperiaatteet
 - Nykyisten korttelien täydennysrakentamisessa pysäköintipaikkoja edellytetään 70 % kun ne osoitetaan rakenteelliseen pysäköintiin
 - **Normin vaihteluväli 80-120%**
 - **miniminä voidaan käyttää 80%**, jos pysäköintipaikat ovat vuorotaiskäytössä tai nimeämättömiä
 - **maksimina voidaan käyttää 120%**, jos 100 %:n ylittävät pysäköintipaikat on osoitettu yleiseen laitokseen tai jos tontin tai kiinteistön pysäköinti on toteutettu rakenteellisesti.

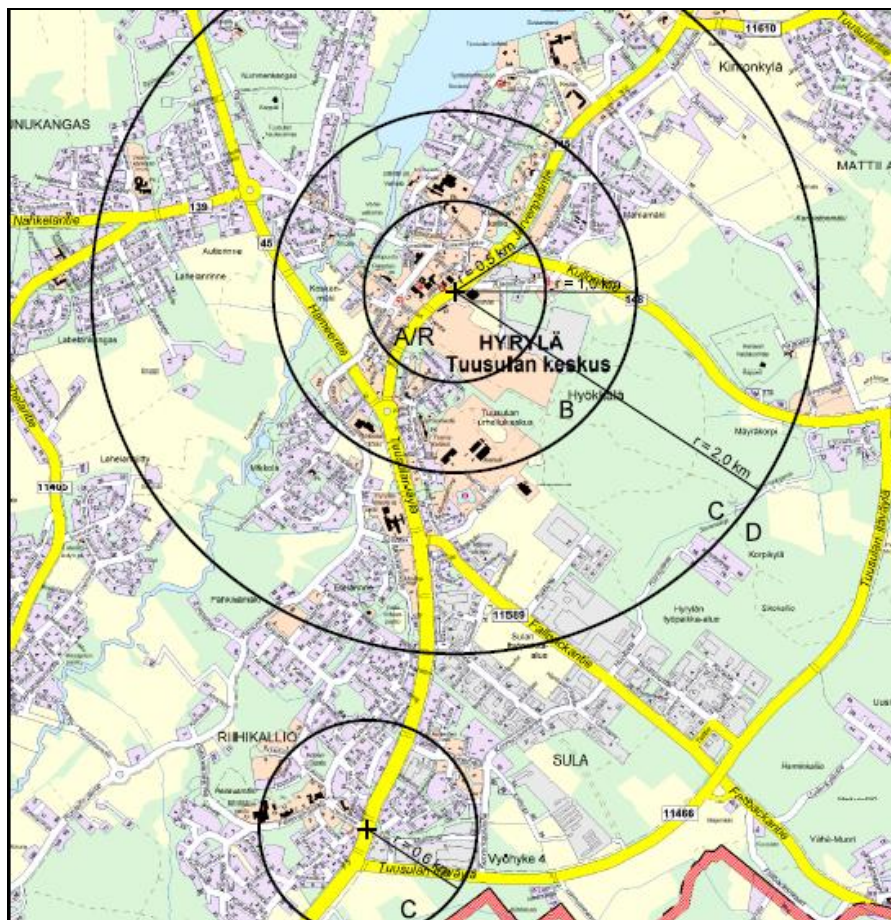
Tuusula

Pysäköintinormi annetaan käyttötarkoituksittain ja vyöhykkeittäin. Poikkeuksena asuinkortteleiden toteutuessa vuokratuotantomuotoisina pysäköintipaikkoja edellytetään 10 % vähemmän. ARA-kohteissa ei edellytetä rakenteellista pysäköintiä.

Pysäköintinormeina on vuodesta 2015 saakka käytetty seuraavaa:

Taulukko 7: Tuusulan pysäköintinormit

Tuusulan pysäköintinormi	A Tiivis ydinkeskusta: Hyrylä ja Jokela 0,5km	B Tiivis muu keskusta alue Hyrylä 1km, Jokela 1,2 km, Kellokoski 0,8 km	C Keskustan reunavyöhyke: Hyrylä 2 km ja Riihikallio 0,6 km	D Taajaman laita, pientalovaltainen: Muut alueet
Asuinkerrostalot	1 ap/ 100 k-m ² TAI väh 0,8 ap / asunto	1 ap/ 90 k-m ² TAI väh 1 ap / asunto	riittävä joukkoliikenne = B, ei edellytyksiä =D	1 ap/ 75 k-m ² TAI väh 1,2 ap / asunto
Yhtiömuotoiset pientaloalueet	1 ap/ 90 k-m ² TAI väh 1,2 ap / asunto	1 ap/ 90 k-m ² TAI väh 1,2 ap / asunto	riittävä joukkoliikenne = B, ei edellytyksiä = D	1 ap/ 75 k-m ² TAI väh 1,5 ap / asunto
Omakotitaloalueet	2 ap/ asunto	2 ap/ asunto	2 ap/ asunto	2 ap/ asunto



Kuva 3: Tuusulan pysäköintinormien vyöhykejako

Tuusulan pysäköintinormin vyöhykejakona ei ole käytetty erillistä saavutettavuusanalyysia tai esim. joukkoliikenteen asemia, vaan se perustuu puhtaasti etäisyyteen Hyrylä-



län keskuksesta. Käytännössä tämä malli ei eroa valtaisesti jalankulun ja pyöräilyn saavutettavuuden perusteella tehdystä vyöhykejaosta (noudattaa suurpiirteisesti kehän muotoista vyöhykettä), mutta tämä malli ei ota kyseeseen esim. joukkoliikenteen erityiskohteita.

Vantaa

Vantaalla on voimassa 2014-2018 kokeilu, jossa tietyillä nimetyillä raideliikenteeseen tukeutuvilla keskusta-alueilla 1 km:n säteellä pysäköintinormi on kerrostaloille vähintään 1 autopaikka/ 130 k-m². Kohteita ei kuitenkaan ole toteutettu siinä määrin, että oltaisiin saatu konkreettisia käyttökokemuksia. Vantaalla on ollut myös keskustelua kokonaan autottoman taloyhtiön rakentamisesta, mutta asia ei ole vielä edennyt toteutukseen.

Muilla asuntoalueilla on käytössä pysäköinnin mitoitusohje vuodelta 2011. Siinä kaupunkikeskustojen täydennysrakentamiskaavoituksessa nykyisiä kortteleita tiivistettäessä mitoitus on 1 ap/115 k-m² (kuitenkin vähintään 0,6 autopaikka/ asunto). Kaupunkikeskuksissa mitoitusohje on alle 500 m etäisyydellä raideliikenteen asemasta 1 autopaikka/ 110 k-2 vähintään 0,7 autopaikkaa asunto ja etäisyydellä 500 m- 1000 m 1 autopaikka/100k-m² vähintään 0,8 autopaikkaa/ asunto.

Pääkaupunkiseudun kaupungit ovat uudistaneet toimisto- ja liiketilojen laskentaperusteet yhdessä, jolloin pysäköintipolitiikka ei aiheuta eriarvoisuutta yrityksille. Kaupungit pääsivät yksimielisyyteen laskentaperiaatteista, mutta Vantaan kaupunki ei ainakaan toistaiseksi ole ottanut käyttöön esitettyä autopaikkojen maksimimäärän rajoittamista.

4 Suuntaviivoja Järvenpään pysäköintipolitiikkaan

4.1 Vyöhyketarkastelujen anti

Jos Järvenpäässä sovellettaisiin Tuusulan kaltaista tasaista ympyrän sädettä ja luokittelua A-D -vyöhykkeisiin, saataisiin kuvan 3 mukainen vyöhykemalli. Sinisellä värjätty alue on jalan 10 min saavutettavissa oleva alue rautatieasemalta käsin.



Kuva 4: Vyöhykemalli sijoitettuna Järvenpäähän

Järvenpään keskustan kyseessä ollessa vyöhykemallin keskittäminen rautatieasemaan hoitaa samalla tiiveimmän keskusta-alueen, sekä joukkoliikenteen palvelutasoltaan parhaan alueen kaupungista. Mikäli vyöhykemallia esitettäisiin toteutettavaksi myös Järvenpäähän, voitaisiin eri normistoa soveltaa esimerkiksi Ainolan ja Saunakallion asemien välittömässä läheisyydessä.

4.2 Hankekehitystä tukeva pysäköintipolitiikka

Hankekehitys Järvenpään keskustassa on ollut hidasta. Perhelän hanke on ollut vireillä aina vuodesta 1996 eikä keskustan muun rakennuskannan suhteen ole tapahtunut merkittävää uudistumista. Keskustan kehittämisen suurin kynnys on hankkeiden taloudellinen kannattavuus rakennuttajille ja rakennusyhtiöille. Taloudelliset reunaehdot muovautuvat osin pysäköintinormista, sillä voi joissain kohteissa asettaa reunaehtoja rakentamisen tehokkuudelle.

Järvenpään keskustassa on nykytilassa useita rakennustehokkuudeltaan suhteellisen alhaisia tontteja. Tämä mahdollistaa hankekehityksen olemassa olevan rakennuksen paikalle mikäli rakennustehokkuutta voidaan nostaa riittävästi. Nykyiset keskustan laajat maanpäälliset pysäköintialueet aiheuttavat kuitenkin merkittävän ”taserasitteen” uudisrakennushankkeille. Hankkeen taloudellisessa yhtälössä on uudisrakentamisen lisäksi ratkaistava sekä vanhan purettavan rakennuksen aiheuttava kustannus, että vanhojen olemassa olevien pysäköintipaikkojen korvaaminen uusilla, esimerkiksi rakenteellisesti toteutetuilla paikoilla.



Kaupunki on tehnyt merkittävän taloudellisen panostuksen hankkimalla Perhelän korttelin omistukseensa, tarkoituksenaan kehittää Perhelästä kaupungin ytimeen uusi vetovoimainen kaupunkikeskus. Perhelän korttelin kehittäminen määrittää keskustan tulevaisuuden moneksi vuodeksi. Päätökset joita Perhelän korttelin kehittämisen yhteydessä tehdään toimivat esimerkkinä niistä ratkaisuista, joita voidaan mahdollisesti soveltaa keskustan muissa laajoissa kehityshankeissa. Tässä kappaleessa on esillä keskustan hankekehityksen kannalta kaikkein otollisimpia pysäköintipolitiikan periaatteita. Pysäköintilinjauksia ei kuitenkaan voida tehdä täysin hankekehityksen ehdoilla. Kaupunki on alustavasti selvittänyt hankekehityksen/pysäköinnin osalta koko keskustan kehän alue ja radan itäpuolinen hallinto- ja kulttuuri-palveluiden alue.

Järvenpään keskustassa on Perhelän korttelin lisäksi useita potentiaalisia kortteleita hankekehitykseen. Hankekehityksen kantavaksi ajatuksiksi on valittu elinvoimaisen kaupallisen keskustan kehittäminen, tehokas korttelirakentaminen, sekä merkittävä asumisen määrän lisääminen keskustassa. Tältä pohjalta ajateltuna tulisi pysäköintiratkaisun suunnittelussa painotettu kaupallisen pysäköinnin järjestämistä, kun taas asukas-pysäköinnin osalta voidaan tyytyä nykyisiä toteutettuja kohteita pienempään mitoitukseen. Kaupallisen pysäköinnin suosiminen perustuu keskustan saavutettavuuden ylläpitämisenä koko kaupungin tasolla, sekä keskustan selvästi parempaan joukkoliikenne- ja palvelutarjontaan. Perhelän korttelin rakentaminen on esimerkki rakentamisesta, jossa kaupallista pysäköintiä on suhteellisen paljon, kun taas asutuspysäköintinormi tuottaa vähemmän autopaikkoja muuhun keskusta-alueeseen nähden. Hankekehityksen lisäksi on keskusta-alueelta tunnistettu potentiaalisia paikkoja joissa voidaan kehittää liityntäpysäköintiä tai muuten lisätä pysäköintikapasiteettia. Tämä pysäköintirakentaminen pyritään ensisijaisesti ohjaamaan hankekehityksen kannalta toisarvoisiin sijainteihin, tai sellaisella tavalla joka aiheuttaa mahdollisimman suuret hyödyt yhteiskäytön ansiosta.

Arviona Järvenpään keskustaa ja keskustan kaupallisten palveluiden vetovoimaa voidaan parantaa hankekehityksellä. Täydennysrakentaminen lisää asukkaita keskusta-alueeseen ja nykyiset osin tehottomat pysäköintijärjestelyt korvautuvat hankekehityksen myötä tontti- ja korttelikohtaisesti. Kaupalliselle pysäköinnille olisi tulevassa tilanteessa vähintään yhtä paljon ja todennäköisesti enemmän pysäköintitilaa tarjolla, kun nykyisten väljästi rakennettujen kortteleiden sijaan keskusta muodostuu tehokkaasti rakennetuista kortteleista joissa on tarjolla sekä asumista että liiketilaa, ja pysäköinti on järjestetty rakenteellisesti.

Hankekehityksen varmistamiseksi olisi korttelikehittämisen yhteydessä tarkoituksenmukaista soveltaa erityisesti asukas-pysäköinnin osalta sellaista pysäköintinormia, jolla kehittämishankkeiden käynnistyminen voidaan varmistaa.



Sanastoa ja käsitteitä

ap/asunto	Asemakaavassa ilmoitettu autopaikkamäärä asuntoa kohden.
ap/ x k-m ²	Asemakaavassa ilmoitettu autopaikkamäärä x:ää kerrosneliometriä kohti.
Asiakaspysäköinti	Kaupoissa ja liikekeskuksissa sekä työpaikoilla vierailevien asiakkaiden pysäköintiä.
Asukaspysäköinti tössä.	Asukkaiden ja vieraiden pysäköinti omalla asuinalueellaan tai sen lähiympäris-
Asumismuoto	Asunnon hallinta; omistusasunto, vuokra-asunto jne.
Asumisväljyys	Asunnon yhteenlaskettu kerrosala asukasta kohden (k-m ² /asukas).
Autopaikkaosake	Asunto- tai keskinäisen kiinteistöyhtiön osake, joka oikeuttaahallitsemaan au- topaikkaa.
Autopaikkapolitiikka	Velvoitepaikkoja, muita pysäköintipaikkoja ja pysäköinnin järjestämistä kos- kevat periaatteet.
Erityisryhmien pysäköinti	Liikuntavammaisten-, vanhusten-, kuorma-autojen ym. erikoisajoneuvojen
pysäköinti.	
Kerrosneliometri (k-m ²)	Rakennusten ulkoseiniä myöten kerrosten yhteenlaskettu pinta-ala.
Liityntäpysäköinti	Pysäköinti joukkoliikenneaseman tai -pysäkin yhteyteen järjestetyllä pysäköin- tipaikalla siksi aikaa, kun autoilija käyttää joukkoliikenteen palvelua.
LPA-tontti	Autopaikkojen korttelialueella sijaitseva tontti.
Pysäköintinormi	Asemakaavassa ilmoitettu autopaikkojen määrä ap/asunto tai ap/ x k-m ² .
Pysäköintipaikka	Ajoneuvon lyhytaikaiseen pysäköimiseen tarkoitettu autopaikka.
Rakennusoikeusluku	Luku, joka ilmoittaa tontille sallitun rakennusoikeuden k-m ² :nä.
Toimipaikkapysäköinti	Työpaikan työntekijöiden ja yhteistyökumppaneiden ajoneuvojen pysäköinti.
Tonttitehokkuusluku	Tontin yhteenlaskettujen kerrosalojen suhde tontin pinta-alaan.
Vapaaksiosto	Maankäyttö- ja rakennuslain 156 § 2 mom:n mukainen menettely, jossa kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuullisel- tä etäisyydeltä. Kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mu- kaan.
Velvoitepaikka	Asemakaavassa kerrosneliömetrien tai asuntojen mukaan määrätty yhden auto- paikan rakentamisvelvoite, sisältää myös velvoitteeseen kuuluvat vieraspaikat.
Vieraspysäköinti	Asuinrakennuksissa vierailevien pysäköinti.
Vuorottaispysäköinti	Autopaikkojen käyttäjien kesken sovittua autopaikkojen yhteiskäyttöä.

Lähdeluettelo

Pysäköintinormiselvitys ja ehdotus / Keskustan osayleiskaavan tarkistus (2014)

Autopaikoitus- ja pysäköintiratkaisut kunnissa (2012). Kuntaliitto