

Riihimäen pysäköintiohjelma

Kaupunginvaltuusto 11.11.2019 § 96

Tiivistelmä

Työssä tuotettiin Riihimäen kaupungille pysäköintiohjelma, jossa määritellään linjaukset asukas-, asiointi-, työpaikka- ja vieraspysäköintiin sekä aseman liityntäpysäköintiin. Riihimäki-strategian 2030 kärkihankkeisiin kuuluu asemanseudun ja keskustan kehittäminen. Kaupunkirakenteen täydentäminen ja toimivan, kestävästä liikkumista tukevan liikenneympäristön toteuttaminen edellyttävät myös alueen pysäköintijärjestelmän tarkastelua ja kehittämistä.

Työ toteutettiin vuorovaikutuksessa Riihimäen kaupungin, asukkaiden, yrittäjien, kiinteistönomistajien ja isännöitsijöiden kanssa.

Nykytilassaan Riihimäen pysäköintijärjestelmä ei vastaa kaupungin strategiaan ja pysäköintipolitiikka ei ohjaa riittävästi kestävästä liikkumiseen. Riihimäellä on riittävästi autopaikkoja ja paikkojen saatavuus hyvä, mutta pysäköinti keskittyy voimakkaasti tiettyihin pisteisiin. Tämä on osittain seurausta siitä, että pysäköinti on ilmaista.

Riihimäen liityntäpysäköintipaikkoja on poikkeuksellisen paljon noin 800ap ja pyöräpysäköintiä ei puolestaan ole paikoitellen riittävästi eikä se ole laadukasta.

Kaavoitukset autopaikat normit ovat vanhentuneet ja niistä olisi hyvä saada yhtenäiset linjaukset yksittäisten asemakaavaratkaisuiden sijaan.

Työssä laadittiin nykytilaan pohjautuen uudet pysäköintilinjaukset ja kehittämisperiaatteet. Työssä:

- Muodostettiin yhteiset pysäköinnin kehittämisperiaatteet, jotka toimivat perustana Riihimäen pysäköinnin kehittämiseksi
- Hahmotettiin polku Riihimäen pysäköinnin kehittämiseksi
- Linjattiin kaavoitukseen uudet pysäköintinormit- ja vyöhykkeet
- Laadittiin ehdotus uusiksi pysäköinnin aikarajoituksiksi
- Tarkasteltiin pysäköintiä osana matkaketjuja ja määritettiin liityntäpysäköinnin linjaukset
- Määritettiin toimenpiteet pyöräpysäköinnin edistämiseksi
- Tarkasteltiin alustavasti kaupungin pysäköintiyhtiön hyötyjä ja mahdollisuuksia
- Määritettiin jatkotoimenpiteet ohjelman edistämiseksi käytäntöön



Sisällysluettelo

1. **Lähtökohdat ja tavoitteet**
 - 1.1 Autonomistus Riihimäellä
2. **Pysäköinnin nykytila**
 - 2.1 Pysäköintinormit ja muut pysäköintilinjaukset
 - 2.2 Pysäköintirajoitukset
 - 2.3 Pysäköintipaikkojen käyttöasteet
 - 2.4 Pysäköinnin nykytilan vahvuudet ja kehittämistarpeet
3. **Vuorovaikutus**
 - 3.1. Kyselyt asukkaille, yrittäjille, isännöitsijöille ja kiinteistönomistajille
 - 3.2. Työpajan tulokset
4. **Pysäköintilinjaukset ja kehittämisperiaatteet**
 - 4.1. Pysäköintilinjaukset
 - 4.2. Kohti kestäväää pysäköintipolitiikkaa
 - 4.3. Pysäköinnin kehittämisen yhdenmukaiset periaatteet
 - 4.4. Pysäköintinormit- ja vyöhykkeet
 - 4.4.1. Pysäköintinormien joustavuus
 - 4.4.2. Uudet autopysäköintinormit
 - 4.4.3. Uudet pyöräpysäköintinormit
 - 4.5. Digitaalinen pysäköintilupajärjestelmä
 - 4.5.1. Esimerkki pysäköinnin digitaalisesta palvelusta
 - 4.6. Pysäköinnin aikarajoitukset
 - 4.7. Matkaketjut ja liityntäpysäköinti
 - 4.7.1. Sähköautojen latauspisteiden mahdollistaminen
 - 4.8. Pyöräpysäköinnin edistäminen
 - 4.8.1. Pyöräpysäköinnin kehittämisen toimenpiteet
 - 4.9. Kaupungin pysäköintiyhtiön perustaminen
 - 4.9.1. Kaupungin pysäköintiyhtiö tuo mukanaan kontrollin liikennejärjestelmästä
 - 4.9.2. Kannattava liiketoiminta ja vapaaksiostaminen
5. **Jatkotoimenpiteet ja ohjelman seuranta**



A large, bold, yellow number '1' is positioned on the left side of the image, partially overlapping the sidewalk and trees. The background is a photograph of a residential street with parked cars, trees, and buildings under a clear sky.

LÄHTÖKOHDAT

1. Lähtökohdat ja tavoitteet

Taustaa

Riihimäen kaupunkistrategian 2030 kärkihankkeisiin kuuluu asemanseudun ja keskustan kehittäminen. Alueelle laaditun vision mukaan (kaupunginvaltuusto 4.2.2019) keskustan ja asemanseudun tuntumaan syntyy tulevaisuudessa uusia koteja noin 5 000 asukkaalle. Kaupunkirakenteen täydentäminen ja toimivan, kestävästä liikkumista tukevan liikenneympäristön toteuttaminen edellyttävät myös pysäköintijärjestelmän tarkastelua ja kehittämistä.

Yksi avaintekijä kaupunkisuunnittelussa on ihmisten sujuvan arjen varmistaminen. Pysäköinnillä on iso merkitys siinä, miten sujuvaksi arki muodostuu. Pysäköintipolitiikka ei ole vain autojen pysäköinnin suunnittelua, vaan se liittyy olennaisesti koko liikennejärjestelmään, matkaketjuihin, ihmisten kulkutapavalintoihin ja tätä kautta kaupungin toimivuuteen sekä vetovoimaisuuteen.

Työn on tuottanut WSP Finland Oy Traficomin liikkumisen ohjauksen hankerahoituksella. Työn ohjausryhmään kuuluivat Riihimäen kaupungilta Riku Bitter, Pertti Mäkelä, Miia Nahkuri, Toni Haapakoski, Mika Herpiö, Anniina Korkeamäki, Jenni Lehtonen, Elina Mäenpää, Paula Leppänen, Niina Matkala, Ermo Mattila, Hannu Mattila, Mia Miettinen, Kyösti Piipponen, Ari Vettenterä, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta Tytti Viinikainen sekä WSP:ltä Juha Mäkinen ja Leena Gruzdaitis.

Riihimäen strategian tavoitteita, joiden saavuttamista työ edesauttaa

Riihimäki on tiivis, viihtyisä ja vilkas pääradan varrella sijaitseva kaupunki, jossa asukkaan arki on helppoa, sujuvaa ja turvallista. Kaupunki tunnetaan robotiikkaan erikoistuneesta opetuksesta, kiertotalousosaamisesta sekä runsaasta yritys- ja kulttuuritarjonnasta. Riihimäkeläiset pääsevät vaikuttamaan omaa arkeaan koskeviin päätöksiin.

Strategian tavoitetilan mukaan liikkuminen Riihimäen asemanseudulla tukeutuu suurelta osin jalankulkuun, pyöräilyyn, joukkoliikenteeseen ja yhteiskäyttöisiin liikkumisvälineisiin.

Työllä on neljä tavoitetta

- ✓ Laatia Riihimäen kehittämistavoitteita tukevat **pysäköinnin periaatteet** ja linjaukset, jotka pohjautuvat riittävällä tasolla tietoon nykytilasta ja liikkumisen tulevaisuudesta. Keskustan ja asemanseudun vetovoiman muodostavat joukkoliikenne, kävely, pyöräily ja pysäköinti yhdessä. Periaatteet määritellään henkilöauto- ja pyöräpysäköinnille.
- ✓ Hakea ennakoluulottomasti tulevaisuuteen katsovat **Riihimäen kehittämistavoitteita tukevat pysäköintiratkaisut**.
- ✓ Määrittää kaava-alueelle **pysäköintinormit** autoille ja pyörille huomioiden erilaiset liikkumis- vyöhykkeet sekä pysäköinnin kehittämis- ja tehostamistoimenpiteet.
- ✓ **Osallistaa** vahvasti ratkaisuiden taustalle niin asukkaat, yrittäjät, päättäjät kuin muut paikalliset sidosryhmät.

1.1. Autonomistus Riihimäellä

Auton omistaminen

Riihimäellä on yhteensä noin 14 500 henkilöautoa, mikä vastaa 500 autoa 1000 asukasta kohti. Koko Suomessa vastaava luku on 493.

Autoilu on isossa murroksessa ja autonomistus ei ole nuorille niin itsestään selvyys kuin 20 vuotta sitten. Lisäksi autoilun sähköistyminen ja yhteyskäyttö tulevat yleistymään.

Kaupunkien keskustoihin muuttaa paljon autottomia kotitalouksia, minkä lisäksi asuntojen koon pienentyminen vaikuttaa kaavoituksen pysäköintinormeihin.

Riihimäen keskustassa autonomistus on noin 46 % ja keskustan reunavyöhykkeellä noin 60 %, mutta muualla Riihimäellä yli 90 %.



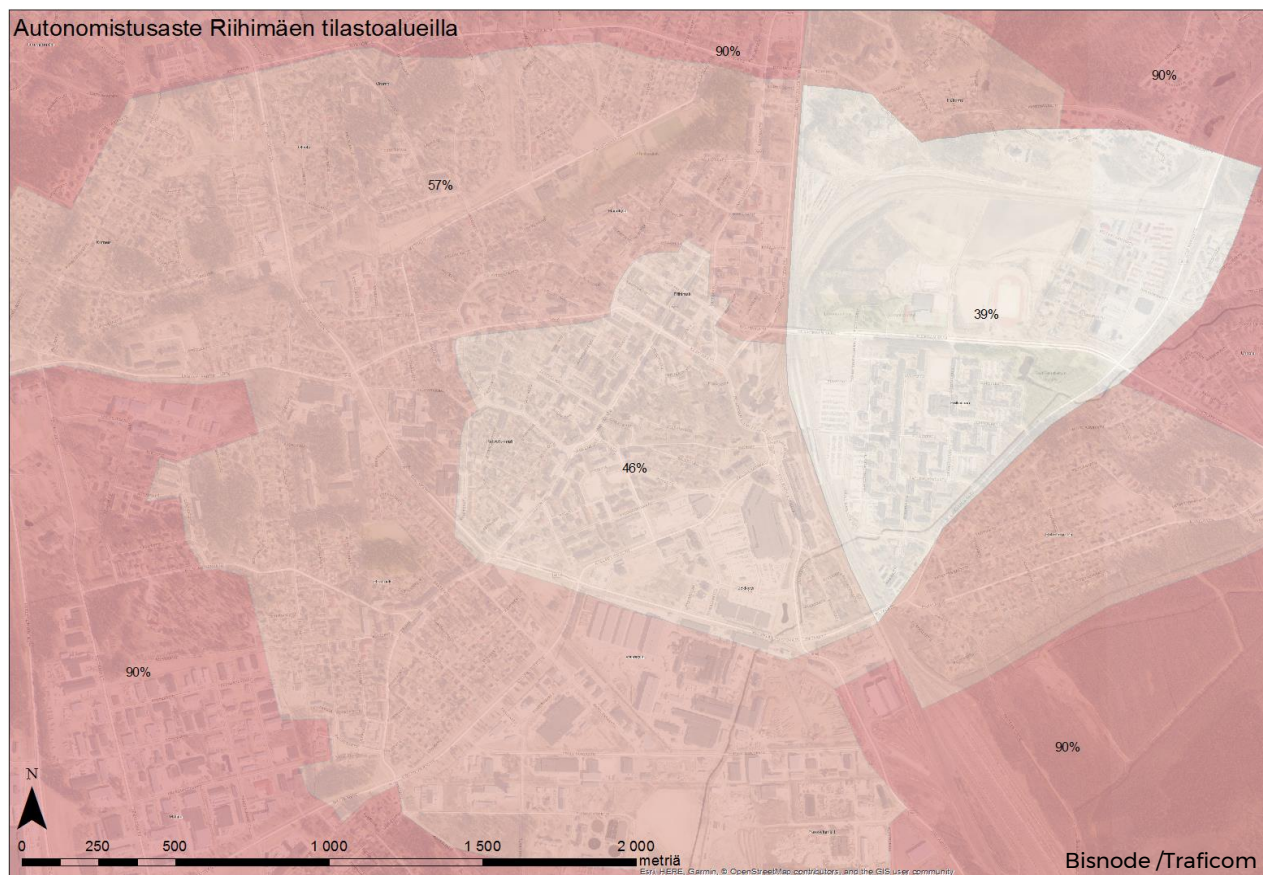
TRAFICOM

Kuva. Automaattiajamisen eri sovellukset (Pilli-Sihvola, Traficom)

Autonomistuksen tulevaan kehitykseen vaikuttavat monenlaiset seikat, mutta sen trendin uskotaan kääntyvän pian autonomistuksen vähentymiseen. Autonomistusta voivat vähentää mm. seuraavat tekijät (HSL: Auton omistus Helsingin seudulla 19/2016):

- Arvojen, asenteiden ja elämäntyylien muutos
- Erilaisten liikkumispalvelujen ja jakamistalouden ilmiöiden yleistyminen

- Elämän digitalisoituminen (liikkumistarpeen väheneminen, matkojen helpompi suunnittelu ja toteuttaminen)
- Maahanmuuttajaväestön kasvu
- Väestön ikääntyminen ja kaupungistuminen
- Sähköpyörien yleistyminen
- Työsuhdeautojen suosion väheneminen
- Näiden tekijöiden lisäksi sähköautot ja itseohjautuvat autot tulevat todennäköisesti muuttamaan auton omistusta ja käyttöä, mutta suunta riippuu poliittisista päätöksistä.





2

**PYSÄKÖINNIN
NYKYTILA**

2.1. Pysäköintinormit ja muut pysäköintilinjat

Normien tarkoitus

Asemakaavassa on tavallisesti määräys siitä, kuinka monta pysäköintipaikkaa rakennettavalle tontille tulee toteuttaa. Tämä niin kutsuttu pysäköintinormi on Riihimäellä yleisesti ollut ydinkeskustassa yksi autopaikka 100:a asuinkerrosneliömetriä ($k\text{-m}^2$) kohti ja muualla 1ap/1 asuntoa tai 85 $k\text{-m}^2$ kohti. Liike- ja toimistotilojen osalta autopaikkoja on keskustassa vaadittu tavallisesti 1/70 $k\text{-m}^2$ kohti.

Pysäköintinormien tavoitteena on, yhtenä osana kokonaisuutta, tehokkaan yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen mahdollistaminen, palvelujen monipuolisuuden ja saavutettavuuden parantaminen sekä joukkoliikenteen palvelutason tukeminen ja kehittäminen.

Riittävän lievillä normeilla (>1 ap/120 $k\text{-m}^2$) halutaan mahdollistaa tehokkaiden korttelien toteuttaminen, ja yhdessä pysäköintiratkaisujen kanssa vapauttaa tarvittaessa tonttimaata pysäköinnistä asukkaiden oleskeluun. Lisäksi halutaan tukea keskustan täydennysrakentamista ja tiivistymistä. Konkreettisilla pysäköintiratkaisuilla on merkitystä keskustan vetovoiman, elinvoiman ja viihtyvyyden kannalta.

Pysäköinnin vähimmäisnormi on ohje, jota käytetään asemakaavoituksessa määriteltäessä autopaikkojen vähimmäismäärää. Uudet autopaikkannormit mitoitetaan vertaamalla nykyistä normia autopaikkojen tarpeeseen.

Oletuksena on lisäksi, että pysäköintipaikkoja tiivistyvien taajamien ja siten paranevien joukkoliikenneyhteyksien varressa tarvitaan aiempaa vähemmän.

Henkilöautoriippuvuuden vähentäminen ja sitä kautta myös autopaikkamäärien vähentäminen edellyttää kävelyn ja pyöräilyn lisäämistä sekä joukkoliikenteen palvelutason varmistamista ja parantamista. Toisaalta autopaikkannormilla voidaan myös pitkällä aikavälillä vaikuttaa asukkaiden liikkumistottumuksiin.

Pysäköintilinjat

Suurin osa Riihimäen pysäköintialueista on ilmaisia ja aikarajoittamattomia. Riihimäen keskustassa on joitain aikarajoitettuja pysäköintialueita ja pysäköintiohjelmassa esitetään aikarajoitusta laajennettavaksi koskemaan koko keskustaa. Lyhytaikainen pysäköinti Riihimäellä on ilmaista ja sen säilyminen on tärkeää niin asukkaille kuin keskustan yrittäjille. Pysäköinninvalvonnan on koettu Riihimäellä olevan liian tiukkaa, ja pysäköintiohjelmaan on toivottu lievennyksiä pysäköinninvalvonnan ohjeistukseen.



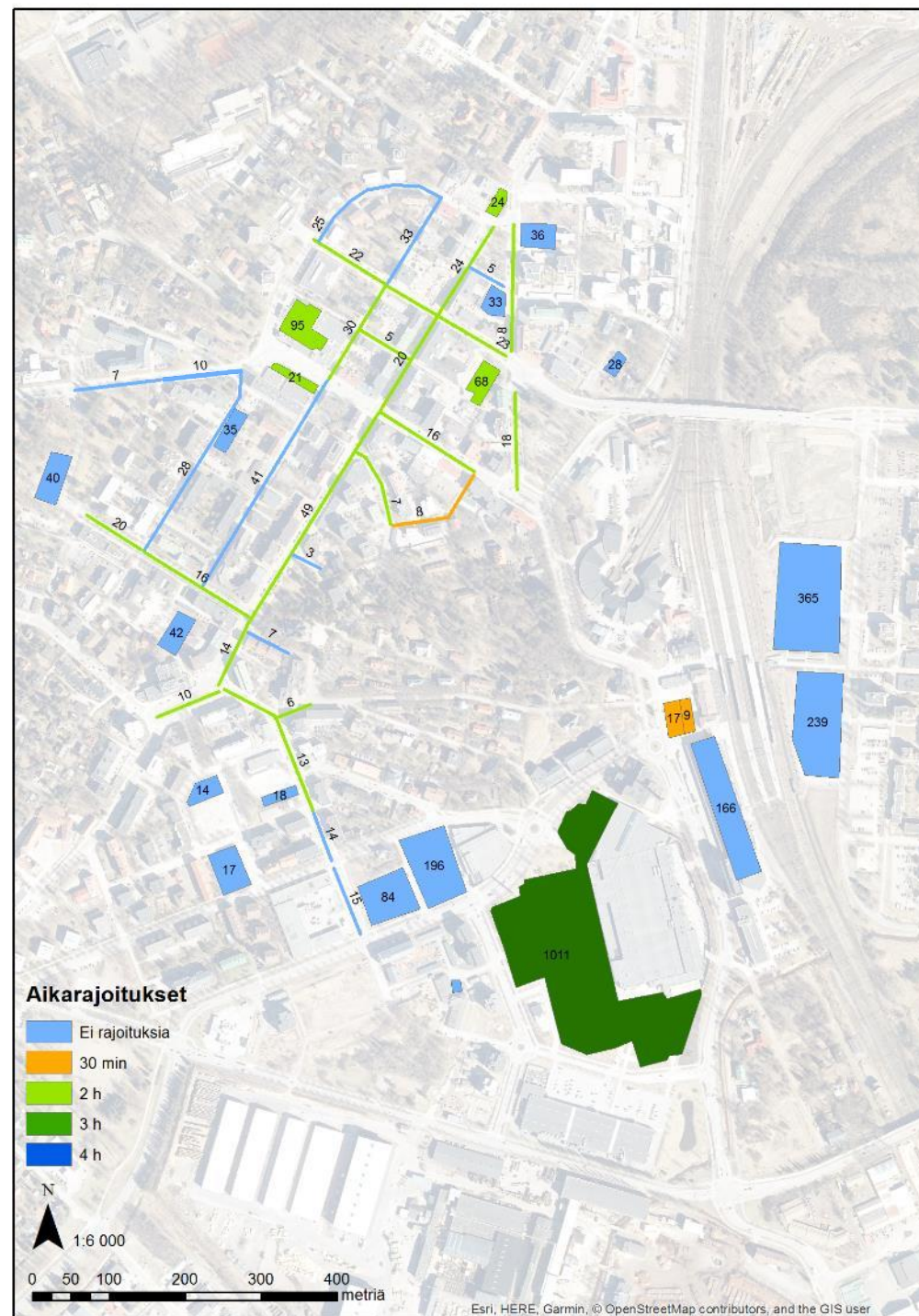
2.2. Pysäköinti- rajoitukset

Riihimäen keskustan pysäköintialueista suurin osa on aikarajoittamattomia, mutta ydinkeskustassa on muutamia pysäköintialueita, joilla on kahden tunnin aikarajoitus. Asemanseudun liityntäpysäköintipaikat ovat aikarajoittamattomia, ja rautatieaseman edustalla on puolen tunnin aikarajoitus. Lisäksi kauppakeskus Atomin / Prisman pysäköintialueella on kolmen tunnin aikarajoitus.

Ydinkeskustan kaduilla on pääasiassa kahden tunnin rajoitus ja kadut ydinkeskustan ympärillä ovat ilman aikarajoitusta. Maisterinkadulla on puolen tunnin rajoitus.

Pysäköinnin aikarajoitukset on esitetty viereisessä kuvassa. Kartta perustuu HAMK:ssa vuonna 2018 tehtyyn pysäköintiselvitykseen.

Lähde: Riihimäen keskusta-alueen liikenteellisen kehittämisen lähtökohdat. Riihimäen kaupunki. Jussi-Pekka Mäntymä. Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö. Hämeen ammattikorkeakoulu. 2018.



2.3. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet

Laskennan suorittaminen

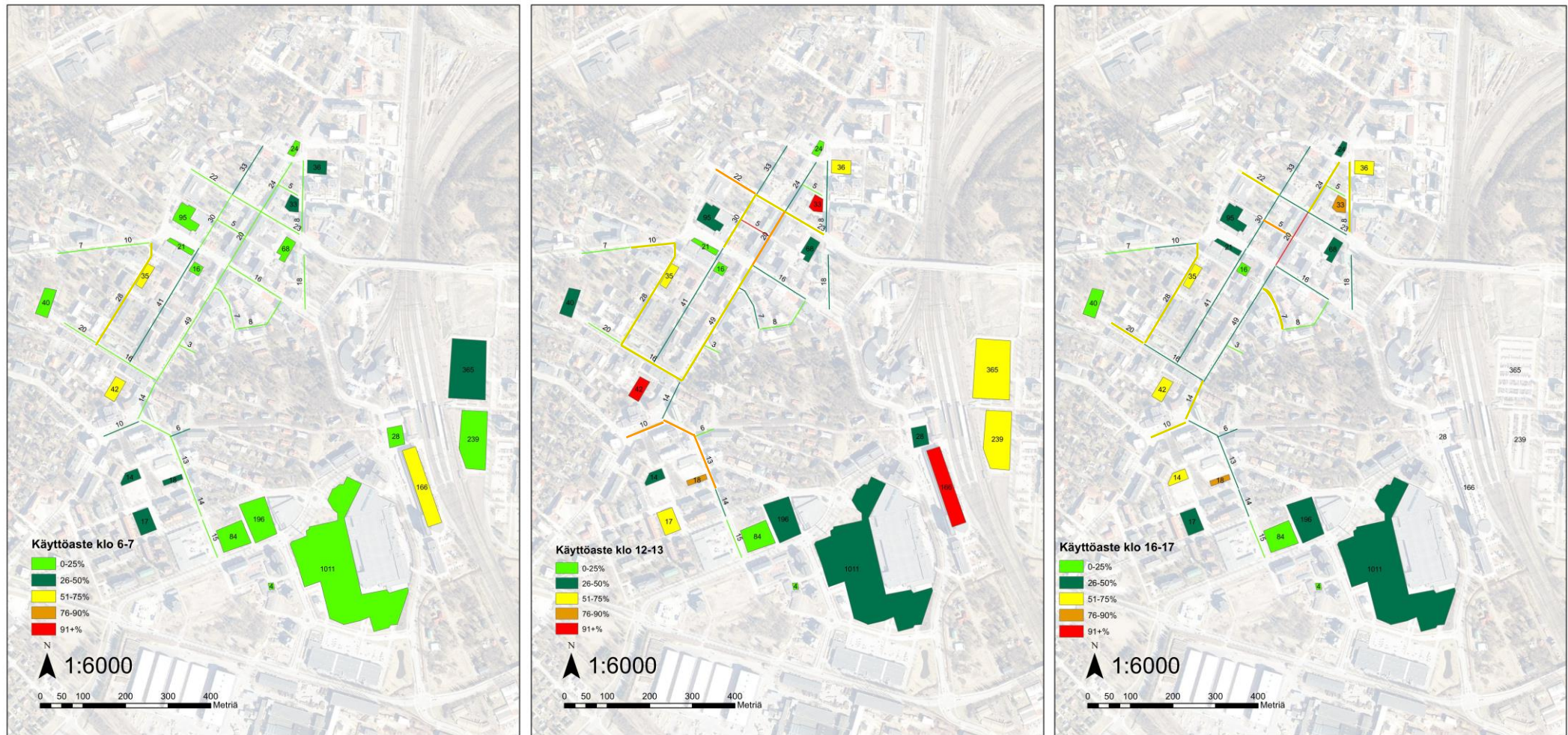
Riihimäen keskustan pysäköintipaikkojen käyttöasteet laskettiin tiistaina 21.5.2019. Laskenta suoritettiin kolmesti: aamulla klo 6-7, päivällä toimistoaikaan klo 12-13 sekä illalla klo 16-17.

Laskenta suoritettiin Riihimäen kaupungin määrittelemältä keskustan alueelta. Mukaan laskentaan otettiin julkiset ja puolijulkiset pysäköintialueet, kuten kauppojen pihat, sekä kaupungin määrittämät kadunvarret. Laskenta tehtiin hyödyntäen dronekuvausta. Lisäksi maastokartoituksena käytiin tarkistamassa pysäköintialueiden liikennemerkkit.

Mukana seuraavan sivun käyttöastekuivissa ovat myös asemanseudun liityntäpysäköintipaikat, joiden käyttöä on tarkasteltu aiemmin keväällä otettujen dronekuvien avulla.



2.3. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet



Aamulla pysäköintipaikkoja on hyvin saatavilla, mikä osoittaa, ettei asukaspysäköintiä ole merkittävästi katujen varsilla. Käyttöasteiden puolesta eniten ongelmaa on klo 12-13, joten sitä voidaan käyttää mitoittavana ajankohtana.

- Korkeimmat käyttöasteet ovat Hämeenkadulla, Granitinaukiolla sekä Kulmakujan pysäköintialueella.

2.4. Johtopäätökset pysäköinnin kehittämistarpeista

Johtopäätökset nykytilasta

1. Nykyinen järjestelmä ei vastaa kaupungin strategiaan, pysäköintipolitiikka ei ohjaa riittävästi kestävään liikkumiseen.
2. Käyttöasteselvityksen sekä kyselyiden perusteella pysäköintipaikkojen saatavuus on hyvällä tasolla.
3. Autopysäköintipaikkoja on kokonaisuudessaan riittävästi (käyttöasteet alhaiset), mutta pysäköinti keskittyy voimakkaasti tiettyihin pisteisiin.
4. Edellinen johtuu osittain siitä, että pysäköinti on maksutonta, jolloin vaihtelu eri pysäköintialueiden käyttöasteiden välillä on suuri.
5. Autojen liityntäpysäköinti on tehottomassa käytössä ja paikkoja on liikaa.
6. Pyöräpysäköintiä ei ole kaupungissa riittävästi ja asemalla se ei ole riittävän laadukasta ja turvallista.
7. Aikarajoitukset eivät ole yhtenäisiä eivätkä mahdollista tehokasta kiertoa.
8. Pysäköinnin valvonta on palautteen perusteella koettu tarpeettoman tiukaksi.



Kehittämistarpeet

1. Laadittavan pysäköintiohjelman tulee vastata paremmin kaupungin strategisia tavoitteita.
2. Pysäköintipaikkojen saatavuutta tulee parantaa entisestään: esim. isompia ja opastettuja P-alueita.
3. Autopaikkojen käyttöastetta tulee kasvattaa ja kadunvarsipaikkoja on mahdollista vähentää esim. uusien pyörävylien tai pp-paikkojen mahdollistamiseksi.
4. Pysäköinnin hallinnan keinovalikoimaa on kasvatettava.
5. Liityntäpysäköinnin käyttöastetta ja tehokkuutta on parannettava sekä auto- että pyöräpysäköinnin osalta.
6. Laadukasta pyöräpysäköintiä tarvitaan lisää, erityisesti pitkäaikaiseen pyöräpysäköintiin.
7. Aikarajoituksia tulee tarkistaa.
8. Pysäköinnin valvonnan linjauksia ja priorisointialuetta voitaisiin tarkastella uudelleen.

3

VUOROVAIKUTUS



3.1. Kyselyt asukkaille, yrittäjille, isännöitsijöille ja kiinteistönomistajille

Asukaskysely

- Kyselyn tarkoitus oli selvittää Riihimäen keskustassa ja asemanseudulla liikkuvien ja asioivien näkemyksiä keskustan ja asemanseudun auto- ja pyöräpysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista.
- Kyselyssä pystyi karttapohjaisesti ilmoittamaan auto- ja pyöräpysäköintiin liittyvistä kehittämistarpeista.
- Kysely oli auki 16.–31.5.2019 ja siitä tiedotettiin Riihimäen kaupungin sivuilla sekä sosiaalisen median kanavissa.
- Kyselyyn vastasi yhteensä 406 henkilöä.

406 henkilöä

Yrityskysely

- Kyselyn tarkoitus oli selvittää yrittäjien näkemyksiä Riihimäen keskustan ja asemanseudun auto- ja pyöräpysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista niin asiakas- kuin henkilökuntanäkökulmastakin.
- Kyselyssä pystyi karttapohjaisesti ilmoittamaan pysäköintiin liittyvistä kehittämistarpeista.
- Kysely oli auki 16.–31.5.2019 ja siitä tiedotettiin kauppakamarin sekä yrittäjärekisterin yhteystietojen kautta.
- Kyselyyn vastasi yhteensä 56 yrittäjää.

56 yrittäjää

Isännöitsijät ja kiinteistönomistajat

- Keskustan ja asemanseudun merkittävimmille kiinteistönomistajille ja isännöitsijöille tehtiin kysely, jossa tiedusteltiin kiinteistöjen pysäköinnin nykytilaa ja heidän mielestään parhaita pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä kiinteistössään.
- Kyselyyn saatiin 20 vastausta, joista osa koski useampaa kiinteistöä.
- Suurin osa vastauksista tuli Peltosaaren kaupunginosasta.

>20 kiinteistöä

Vastaajat valitsivat vastauksia valmiiksi tarjotuista ongelmista ja kehittämis ehdotuksista

3.1.1. Asukaskyselyn keskeiset tulokset

Asukas- ja asiointipysäköintiin ollaan **pääosin tyytyväisiä**

Asiointipysäköinnissä **pysäköintiajan riittävyys** aiheuttaa selvästi enemmän **tyytymättömyyttä** kuin muut asiointipysäköinnin osatekijät.

Yli puolet vastaajista (55 %) koki, että tärkein autopysäköintiin liittyvä kehittämistoimenpide Riihimäen keskustassa ja asemanseudulla on **pysäköintipaikkamäärän lisääminen**

Muita tärkeimpinä pidettyjä kehittämistoimenpiteitä olivat lyhytaikaisen asiakaspysäköinnin lisääminen palveluiden läheisyydessä ja liityntäpysäköinnin kehittäminen

2/3

Vastaajista koki, että tärkein pyöräpysäköintiin liittyvä kehittämistoimenpide Riihimäen keskustassa ja asemanseudulla on **runkolukittavien pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen**

Avoimia vastauksia

"Liityntäpysäköinnin käyttöä ja pyöräilyä työ- ja opiskelumatkoilla voitaisiin lisätä merkittävästi, jos asemanseudun pyöräpysäköinti saataisiin nykyistä paremmin riittäväksi, turvallisemmaksi ja toimivammaksi. Kauppojen ja julkisten palveluiden yhteyteen tarvitaan kipeästi toimivia, runkolukittavia pyöräpysäköintipaikkoja."

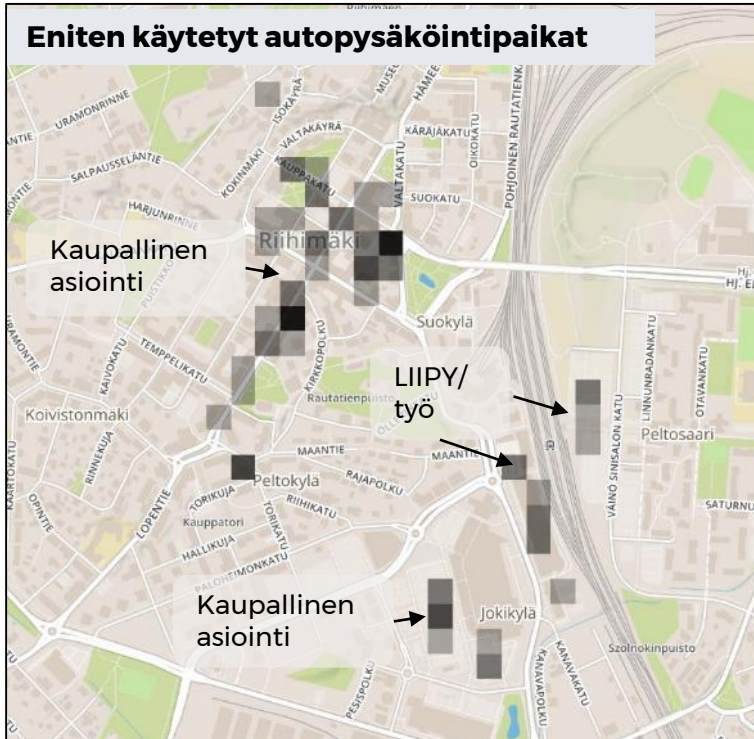
"Liityntäpysäköinti on ehdoton edellytys pendelöiville asukkaille, joita on varmasti todella iso määrä kaupunkilaisista. Tämä helppous oli myös yksi syy sille, miksi Riihimäki kiinnosti kohteena ja lopulta valikoitui asuinkunnaksi."

"Aikarajoitus pysäköinnille saisi kaupungissa olla pitempi. Kaikkia palveluja ei voi aikarajan sisällä käyttää."

3.1.1. Asukaskyselyn karttavastaukset

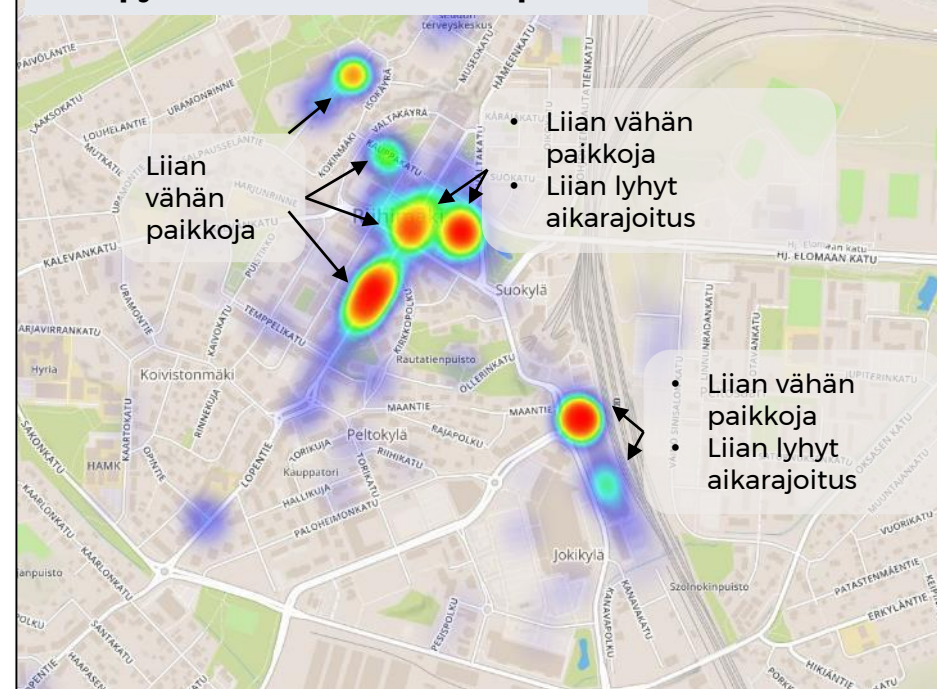


**AUTO-
PYSÄKÖINTI**



Yhteensä 781 karttavastausta

Autopysäköinnin kehittämistarpeet



Yhteensä 492 karttavastausta

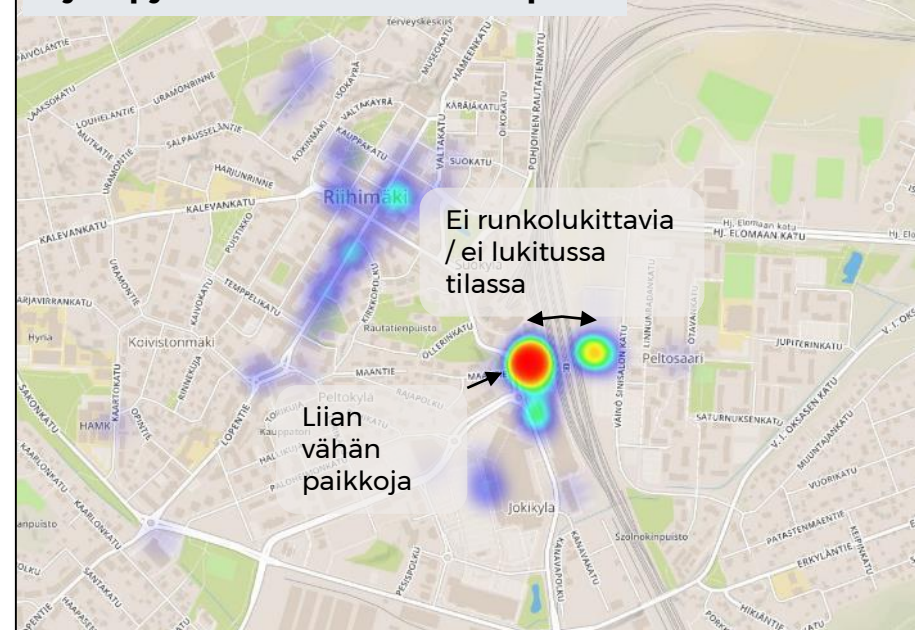


**PYÖRÄ-
PYSÄKÖINTI**



Yhteensä 215 karttavastausta

Pyöräpysäköinnin kehittämistarpeet



Yhteensä 141 karttavastausta

3.1.2. Yrittäjäkyselyn keskeiset tulokset

Yli kahdessa kolmasosasta yrityksistä **asiakaspysäköinti on osoitettu kadunvarsille**. 20 %:lla yrityksistä on erillinen alue, joka on osoitettu asiakaspysäköintiin.

Yrittäjät ovat pääosin melko tyytyväisiä pysäköinnin osa-alueisiin **asiakkaan** näkökulmasta. **Pysäköintiajan riittävyys** aiheuttaa selvästi enemmän tyytymättömyyttä kuin muut asiointipysäköinnin osatekijät. Tulokset ovat hyvin samansuuntaisia kuin asukaskyselyssä.

Yrittäjät ovat pääosin melko tyytyväisiä pysäköinnin osa-alueisiin **henkilökunnan** näkökulmasta. Pysäköintipaikan **saatavuus arkena** aiheuttaa selvästi enemmän tyytymättömyyttä kuin muut henkilökunnan pysäköinnin osatekijät.

Suurin osa vastanneista yrittäjistä on sitä mieltä, ettei pysäköinnin **aikarajoituksia, maksullisuutta tai valvontaa** tulisi lisätä Riihimäen keskustassa tai asemanseudulla.

Erityisesti **pysäköinnin maksullisuuden** tarpeellisuudesta suurin osa vastaajista on täysin eri mieltä.

71 %

yrittäjistä koki, että tärkein autopysäköintiin liittyvä kehittämistoimenpide Riihimäen keskustassa ja asemanseudulla on **asiakkaiden pysäköintipaikkamäärän lisääminen**

68 %

yrittäjistä koki, että tärkein pyöräpysäköintiin liittyvä kehittämistoimenpide Riihimäen keskustassa ja asemanseudulla on **runkolukittavien pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen**

Avoimia vastauksia

"Jos halutaan, että keskustassa on edelleen yrityksiä, niin asiakkaille pitää olla riittävästi ja helposti pysäköintipaikkoja"

"Riihimäki tarvitsee lisää ihmisiä, elävyyttä ja kaupankäyntiä keskustaan ja asiakaspysäköinnin helppous ja vaivattomuus ovat tässä avaintekijöitä!"

3.1.2. Yrityskyselyn karttavastaukset



**AUTO-
PYSÄKÖINTI**

Asiakkaiden autopysäköinnin kehittämistarve

- Liian lyhyt aikarajoitus
- Pienet pysäköintiruudut
- Liian tiukka pysäköinnin valvonta

Liian vähän paikkoja

Liian lyhyt aikarajoitus

Liian vähän paikkoja

Yhteensä 50 karttavastausta

Henkilökunnan autopysäköinnin kehittämistarve

Liian vähän paikkoja

Yhteensä 24 karttavastausta

Asiakkaiden ja henkilökunnan pyöräpysäköinnin kehittämistarpeet

Liian vähän paikkoja tai ei paikkoja ollenkaan

Liian vähän paikkoja

Runkolukittavuus

**PYÖRÄ-
PYSÄKÖINTI**

Yhteensä 29 karttavastausta

3.1.3. Yritys- ja kiinteistökyseleyn havaintoja

Suurin osa kiinteistökyseleyn vastauksista tuli Peltosaaren kiinteistöistä.

Paikkojen riittävyys

Peltosaaren kiinteistöissä pysäköintipaikkoja on riittävästi tai jopa liikaa. Keskustassa osassa kiinteistöistä on riittävästi paikkoja, mutta osassa paikoista on pulaa. Rautatieaseman kiinteistöllä on omistajan mukaan liian vähän paikkoja (ei liityntäpysäköinti, vaan aseman edusta).

Kyselyyn vastanneiden keskustan kiinteistöjen pysäköintipaikoista suurin osa on nimettyjä. Pysäköintipaikkoja tarjotaan pääasiassa asukkaille ja vain osa liiketiloille.



MITKÄ PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISTOIMENPITEET SOPISIVAT PARHAITEN OMAAN KIIITEISTÖÖN?

Enemmän pysäköintipaikkoja asukkaille	14 %
Enemmän pysäköintipaikkoja vieraille	29 %
Pysäköintipaikkojen osoittaminen keskitettyyn ratkaisuun (esim. P-laitos) ja rakennusoikeuden käyttö muuhun	43 %
Vähemmän pysäköintipaikkoja ja tilan osoittaminen muuhun käyttöön	0 %
Sähköauton latauspaikkoja	57 %
Lisää pyörien pysäköintipaikkoja	14 %
Pysäköintipaikka yhteiskäyttöautolle	29 %
Pysäköintipaikkojen nimeämättömyys	14 %
Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö	0 %
Jokin muu, mikä? "Aseman edessä oleva torialue autopaikoiksi"	14 %
Jokin muu, mikä? "Yrityksissä asioiville yleisiä paikkoja"	14 %
Jokin muu, mikä? "Parkkialueen yhtiöitys tms."	14 %

3

2

1

3

3.1.3. Peltosaaren kiinteistöjen pysäköinti



20 % ■ Liian vähän paikkoja
 15 % ■ Liikaa paikkoja
 65 % ■ Riittävästi paikkoja

Vastaajien näkemys autopysäköinnin paikkojen riittävydestä.

Nimetyt paikat

Peltosaaren kiinteistöissä ei ole nimettyjä paikkoja, vaan kaikki paikat sijaitsevat yhteiskäyttöisellä pysäköintialueella, johon pysäköivillä on pysäköintioikeus.



15 % □ ei vastausta
 10 % ■ Vain asukkaille
 5 % ■ Asukkaille ja liiketiloille
 5 % ■ Liiketiloille
 65 % ■ Myös ulkopuolisille

Kenelle paikkoja tarjotaan.

Paikkojen tarjonta

Peltosaaren kiinteistöissä pysäköintipaikkoja vuokrataan myös kiinteistöjen ulkopuolisille toimijoille.

3.2. Yleisö- ja luottamushenkilö-työpajojen tulokset

Kauppakeskus Atomissa pidettiin avoin yleisötilaisuus yhdessä asemanseutuhankkeen kanssa. Päättäjille puolestaan pidettiin erillinen työpaja, johon osallistui noin 20 henkilöä.

Päättäjät ja asukkaat olivat erityisesti samaa mieltä seuraavista:

- Pysäköinti on olennainen osa matkaketjua.
- Keskustan pysäköinti tulee säilyttää ilmaisena ja kestävään liikkumiseen pyritään muilla keinoin.

Muita nostoja työpajoista

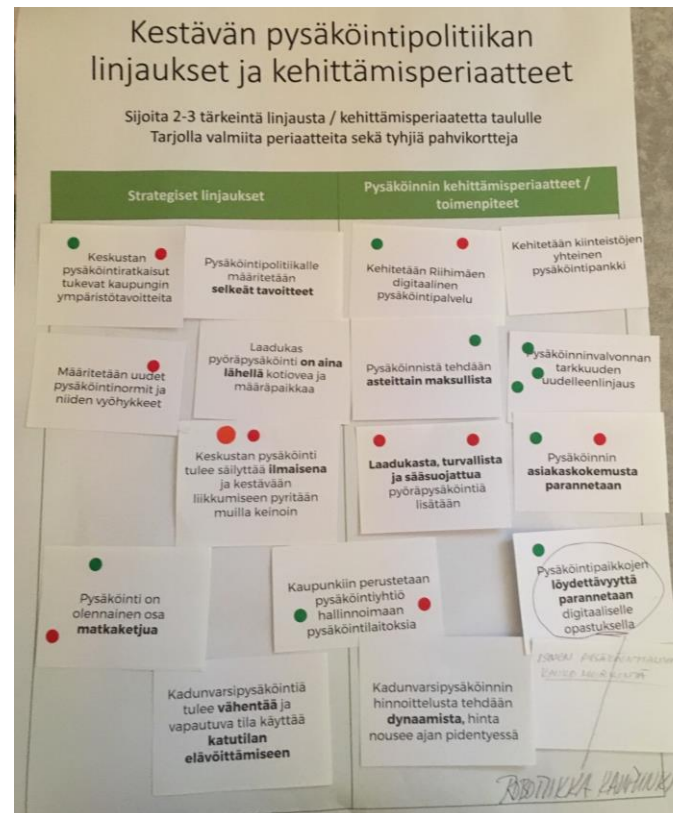
- Keskustassa on nykyisin saatavilla hyvin pysäköintipaikkoja.
- Keskustassa on oltava pysäköintipaikkoja kauppia varten.
- Riihimäellä pysäköinnissä on hyvää maksuttomuus, pysäköinti ei saisi maksaa.
- Liityntäpysäköinnin tulee olla ilmaista.
- Peltosaaren ilmaiset liityntäpysäköintipaikat ovat Riihimäelle kilpailuetu.
- Nykyinen pysäköintiaika, 2 h, Granitinaukiolla ei riitä.

Tehtävänanto työpajoissa

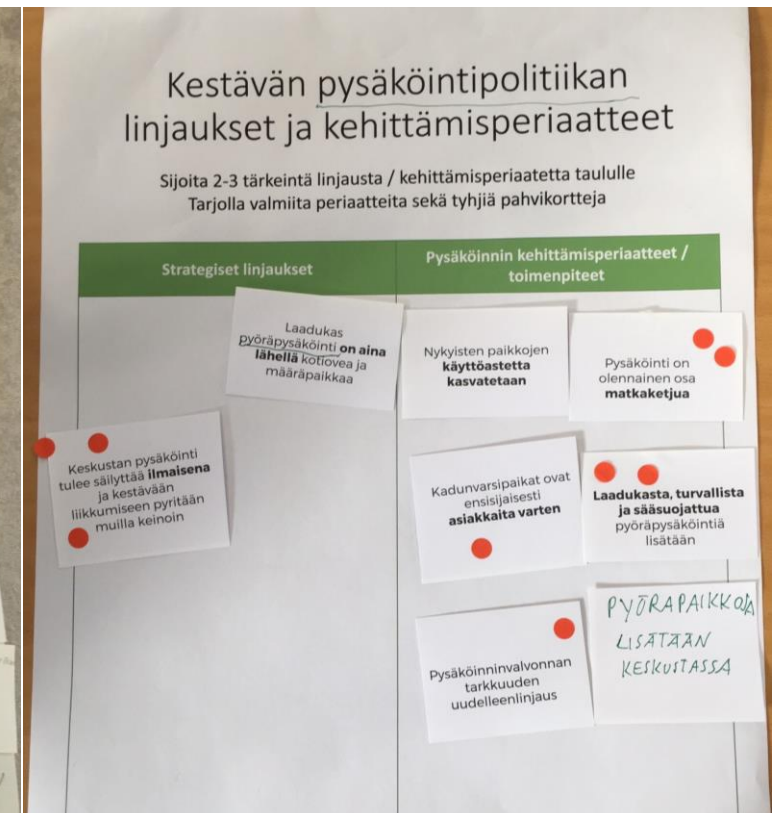
Kävijöitä pyydettiin valitsemaan mielestään tärkein linjaus tai kehittämistoimenpide. Myös uusia sai ehdottaa.



Yleisötilaisuus herätti mielenkiintoa



Päättäjien tulokset



Asukkaiden tulokset

4

PYSÄKÖINTILINJAUKSET JA KEHITTÄMISPERIAATTEET

Riihimäen pysäköintiohjelman visio

*"Käyttäjäystävällinen Riihimäen pysäköintijärjestelmä
ohjaa kestävään liikkumiseen"*

**Pysäköintiohjelma vastaa
seuraaviin päätavoitteisiin**

**Luodaan
pysäköinnin
periaatteet ja
linjaukset, jotka
pohjautuvat
riittävällä tasolla
tietoon nykytilasta
ja liikkumisen
tulevaisuudesta.**

**Haetaan
ennakkoluulottomasti
tulevaisuuteen
katsovat Riihimäen
kehittämistavoitteita
tukevat
pysäköintiratkaisut.**

**Määritetään
kaava-alueelle
pysäköintinormit
autoille ja pyörille
huomioiden erilaiset
liikkumisvyöhykkeet
sekä pysäköinnin
kehittämisen- ja
tehostamis-
toimenpiteet**

4.1. Riihimäen pysäköintilinjat

1

Pysäköinnin kehittämisen yhdenmukaiset periaatteet

- Pysäköinnillä tavoitellaan kaupungin kestäviä tavoitteita ja liikkumiskäyttämisen ohjausta
- Uusissa kohteissa keskeisillä sijainneilla ja keskustassa valtaosa autopaikoista sijoitetaan pysäköintilaitoksiin ja keskustan kadunvarsipysäköinti palvelee asiointipysäköintiä.

2

Kaavoituksen uudet pysäköintinormit

- Kolme normivöhykettä
- Normiin joustavuutta pysäköinnin sijainnilla, yhteiskäyttöisyydellä, pyöräpysäköintiratkaisulla yms.
- Pyöräpysäköinnille erillinen pysäköintinormi

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

Liityntäpysäköinti ja matkaketjut

4

- Kestävien matkaketjujen tukeminen
 - Laadukas pyöräpysäköinti
 - Mobility hubit
- Pysäköinnin kytkeminen junalippuun

Pyöräpysäköinnin edistäminen

5

- Pyöräpysäköintinormien linjaaminen
- Paikkamäärän kasvattaminen keskustassa
- Pyöräpysäköinnin laadun parantaminen

Pysäköintiyhtiön perustaminen ja vapaaksiostoperiaate

6

- Kunta strategisena pysäköintitoimijana
- Vapaaksiostokäytännön mahdollistaminen
- Selvitetään kunnallisen pysäköintiyhtiön perustamista
 - Hallinnoi keskitettyjä pysäköintiratkaisuja
 - Kunta pystyy toteuttamaan paremmin muuntojoustavaa rakentamista
 - Vahva ote pysäköinnistä ja mahdollisuus muutoksiin



4.2. Kohti kestäväää pysäköintipolitiikkaa



WSP (2019). Pysäköinti 2.0.

Hyvä pysäköintipolitiikka vastaa sekä tämän päivän että tulevaisuuden tarpeisiin. Sen tulee olla samaan aikaan sekä mukautuvan joustava että sopivan tavoitteellinen. Siksi kehityksen on noudatettava askelmerkkejä, joiden avulla pysäköintipolitiikkaa voidaan suunnata. Pysäköintipolitiikan kehittyminen on noudattanut oheisen kuvan kaavaa historian saatossa. Riihimäen seuraavat askelmerkit on esitetty oikeanpuoleisessa kuvassa.

RIIHIMÄEN PYSÄKÖINNIN SEURAAVAT ASKELEET

Merkittävää panostusta vaativat
Pysäköinnin kokonaisvaltainen omistus ja koordinointi

Kohtuulliset
Keskitetty pysäköinti, vuorottaispysäköinti, laadukas pyöräpysäköinti, maksullisuuden laajentaminen

Helpot
Aikarajoitukset, valvonta, joustava pysäköintinormi

Seuraavat askeleet

4.3. Pysäköinnin kehittämisen yhdenmukaiset periaatteet

Pysäköinti on liikkumisen ohjauksen keino

Pysäköinti nähdään Riihimäellä keinona ohjata ihmisten liikkumiskäyttäytymistä. Pysäköinnin ohjaavaa vaikutusta kasvatetaan asteittain kaupungin kasvaessa ja kestävien kulkumuotojen kilpailukyvyyn parantuessa.

Uusissa kohteissa asemanseudulla ja keskustassa valtaosa pysäköintipaikoista sijoitetaan pysäköintilaitoksiin

Rakenteellista pysäköintiä suosimalla mahdollistetaan kaupunkitilan kehittäminen, vuorottaispysäköinti ja yksinkertaisempi sekä käyttäjäystävällisempi liikennejärjestelmä. Kadunvarsipysäköinti on tärkeä osa pysäköintijärjestelmää ja se palvelee lyhytaikaista pysäköintiä. Nykyisiä kadunvarsipaikkoja on mahdollista vähentää ilman suurempia vaikutuksia.

Uusien kohteiden suunnittelussa otetaan huomioon olemassa olevien pysäköintipaikkojen tehokkaampi käyttö

Olemassa olevat paikat hyödynnetään tehokkaasti ennen päätöstä uusien pysäköintipaikkojen rakentamisesta.

Pysäköintipaikkojen tehostamisessa hyödynnetään informaatioteknologiaa, kuten reaaliaikaista paikkaseurantaa, parempaa opastusta sekä aikarajoituksia. Näin varmistetaan infrastruktuurin tehokas käyttö.

Pidempiaikainen pysäköinti on maksullista

Maksullisuudella pyritään siihen, että pysäköintipaikkojen käyttöaste on mahdollisimman korkea ja pysäköintipaikkojen kierto nopeaa. Mitä useampi autoilija kerkeää päivän aikana pysäköidä pysäköintipaikalle, sitä enemmän paikallisella liiketoiminnalla on potentiaalisia asiakkaita.

Maksullisuudella ohjataan myös ihmisten liikkumiskäyttäytymistä ja katetaan osa pysäköintipaikan kiinteistä ja muuttuvista kustannuksista. Maksullisuus, aikarajoitteet ja pysäköintiluvat mahdollistavat pysäköinnin tehokkaan operoinnin.

Asukaspysäköintiä ei sijoiteta kadunvarsille

Kadunvarsilla priorisoidaan nopeaa kiertoaika, johon asukaspysäköinti ei sovi. Pysäköintilaitoksissa asukaspysäköinti mahdollistaa vuorottaispysäköinnin sekä liikkumisen ohjauksen tehokkaamman käytön, kun pyöräpysäköinti voidaan sijoittaa autopysäköintiä lähemmäs.

Kohteiden olennainen saavutettavuustekijä on laadukas pyöräpysäköinti

Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamisen olennainen kriteeri on laadukas pyöräilyinfrastruktuuri. Saavutettava pysäköinti on tärkeä osa matkaketjun molempia päitä. Mitä lähempänä pyöräpysäköinti on kohdetta ja kotia, sen parempi.

Laadukas pyöräpysäköinti taataan kaikkiin uusiin kohteisiin ja olemassa olevia paikkoja kehitetään

Uusissa kohteissa laadukkaaseen pyöräpysäköintiin kannustetaan mm. joustavalla pysäköintinormilla. Julkisessa pysäköinnissä kaupunki tavoittelee hyvin sääsuojattua ja runkolukittavaa pyöräpysäköintiä sekä mahdollisuuksien mukaan lukittavia säilytystiloja keskeisiin kohteisiin. Esim. osa nykyisistä kadunvarsipaikoista voidaan korvata runkolukittavilla pyörätelineillä. Yhteen autopaikkaan saa jopa 10 pyöräpaikkaa.

4.4. Pysäköintinormit ja -vyöhykkeet

Jotta pysäköintinormit voidaan määrittää vyöhykkeittäin, täytyy määritellä Riihimäen pysäköintivyöhykkeet. Riihimäelle on määritelty keskustan kävelyvyöhyke ja keskustan reunavyöhyke. Vyöhykkeet on määritelty yhdessä kaupungin kaavoittajien kanssa. Vyöhykkeiden määrittelyssä on huomioitu joukkoliikenne, yhdyskuntarakenne ja tulevat maankäytön suunnitelmat.

Keskustan kävelyvyöhyke

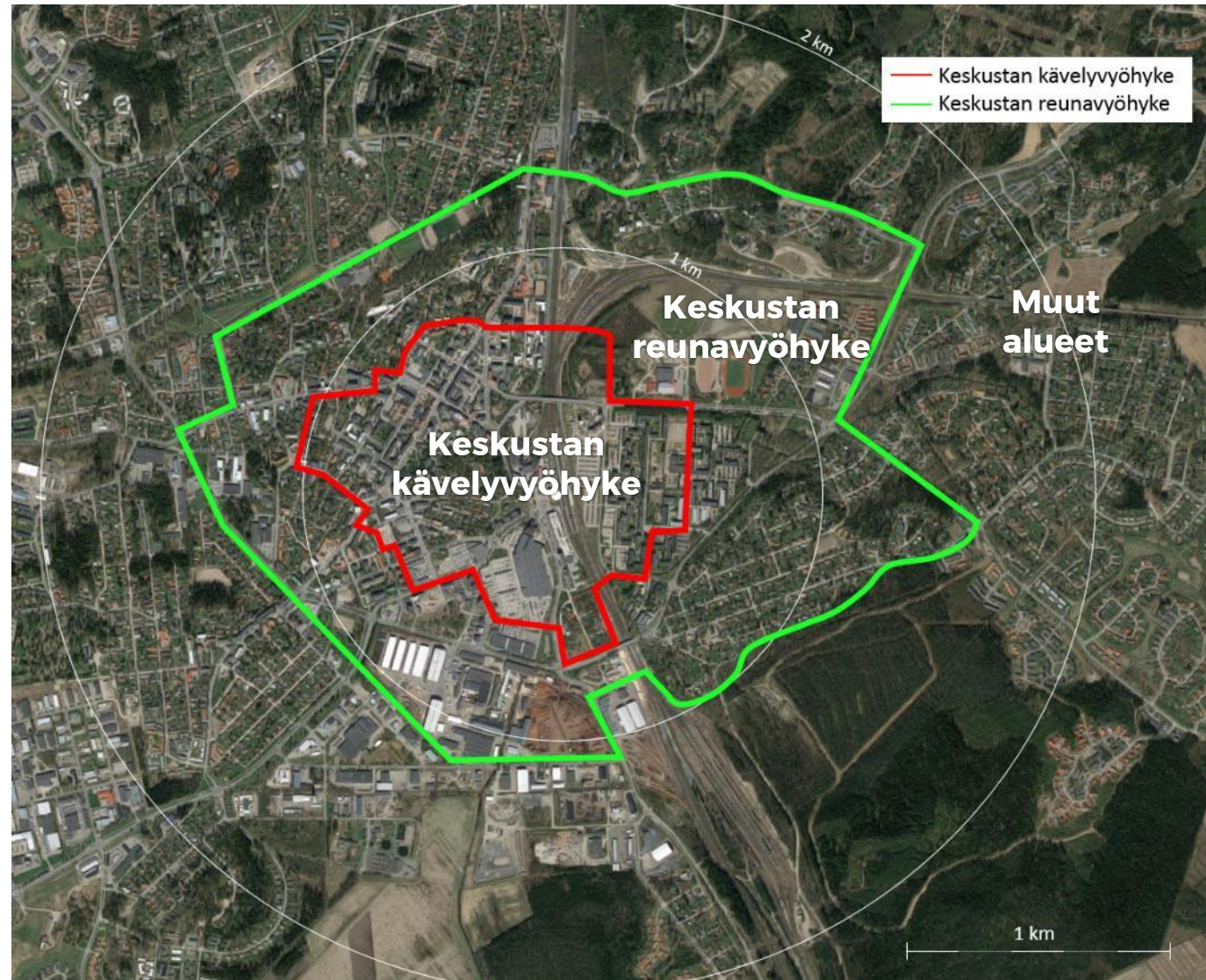
- ✓ Edellytykset sujuvaan arkeen ilman omaa autoa. Vyöhykkeen sisällä kaikki palvelut ovat kävelyetäisyydellä, ja joukkoliikenteellä pääsee hyvin kulkemaan: bussilla ympäri Riihimäkeä ja junalla pääkaupunkiseudulle.

Keskustan reunavyöhyke

- ✓ Helppo tulla keskustaan ilman henkilöautoa joko joukkoliikenteellä tai polkupyörällä.

Muut alueet

- ✓ Vyöhykkeiden ulkopuolella henkilöauton käyttö voi olla tarpeen



4.4.1. Pysäköintinormien joustavuus

Pysäköintinormi voi olla joustava useilla tavoilla, mutta karkeasti vaiheet voidaan jakaa neljään osaan oheisen kuvan mukaisesti. Riihimäellä normin on ajateltu vastaavan vaihetta 3. Normi sisältää siis liikkumisen ohjausta ja kannustaa kestävän liikkumisen toimenpiteisiin jo rakentamisvaiheessa.

Case Uppsala - Råsendahlin asuinalue

Uppsalassa pysäköintinormin avulla kannustetaan rakennuttajia toteuttamaan kestävän liikkumisen toimenpiteitä. Minimimuotoisesta autopaikkannormista voi saada joustoa ns. liikkumispaketin avulla.

Esimerkki rakennuttajan ”liikkumispaketista”

- Laadukas pyörän lukitusmahdollisuus
- Pitkäaikaiselle pyöräpysäköinnille tarkoitettut paikat ovat sääsuojattuja ja lähellä ulko-ovea. Esimerkiksi pyörävarastoissa tai pihalla sääsuojatussa tilassa.
- Kuormapyörälle tilaa, 0,1 paikkaa/asunto
- Sähköpyörän latausmahdollisuus pyörävarastossa
- Tilaa pyörän kuljetukselle asuntoihin, esim. hississä
- Ilmapumppu ja huoltotila pyörille pyörävarastossa
- Yhteiskäyttöautojäsenyys vähintään 5 vuodelle
- Yhteiskäyttöpyöräjärjestelmän muodostaminen (sähkö, taitto- ja kuormapyöriä) sekä suunnitelma ylläpitää näitä

Pysäköintinormin ei ole järkevää velvoittaa rakentamaan liian vähän paikkoja, koska tällöin rakennuttajat eivät käytä joustavan normin mahdollistamia keinoja. Pysäköintinormin tulee houkutella toteuttamaan kestävän liikkumisen toimenpiteitä.



Pysäköintinormin vaiheet, WSP (2019). Pysäköinti 2.0.

4.4.2. Uudet autopysäköintinormit



Autopaikkanormit

Uudet autopaikkanormit edellyttävät rakennettavaksi vähemmän autopaikkoja kuin aiempi normi. Autopaikkanormin tavoitteena on edistää Riihimäen kestävä liikenteen tavoitteita ja osaltaan ohjata kehitystä haluttuun suuntaan. Normi mahdollistaa entistä paremmin täydennysrakentaminen keskusta-alueella.

Uuden normin keskeinen tavoite on kannustaa rakennuttajia kestävä liikunnan toimenpiteisiin. Perusnormiin tuodaan siksi **joustavuutta ja kevennystä** vuorottaispysäköinnistä ja yhteiskäyttöautoista. Joustavuutta voidaan soveltaa kaikkiin kohteisiin.

- Paikkojen sijoittaminen P-laitoksiin (nimeättömät paikat ja vuorottaispysäköinti) mahdollistaa 20 %:n vähennyksen
- Yksi yhteiskäyttöauto voi vähentää autopaikkavelvoitetta 5 autopaikalla
- Asemanseudulla erilaisilla pilottihankkeilla, jotka edistävät kestävä liikuntaa, voi saada vielä lisävähennyksen (esim. robottibussi)

On tärkeää, ettei autopaikkanormi ole liian pieneen autopaikkamäärään velvoittava, jotta rakennuttajilla on riittävä motivaatio toteuttaa kestävä liikunnan toimenpiteitä. Esimerkiksi Uppsalassa uuden normin myötä rakennuttajat eivät hyödyntäneet joustavaa normia, koska paikkoja tuli muutenkin rakentaa hyvin vähän. Siksi normia muutettiin ja rakennuttajien kestävä liikunnan toimenpiteet yleistyivät, koska niiden toteuttaminen johti kustannussäästöihin.

Käyttötarkoitus	Keskustan kävelyvyöhyke (ml. asemaseutu)	Keskustan reunavyöhyke	Muut alueet
Kerrostalo	1 / 120 + 1 vieraspaikka / 1000	1 / 100 + 1 vieraspaikka / 1000	1 / 85 tai 1 ap / asunto + 1 vieraspaikka / 1000
Rivitalo ja kytketty pientalo	1 / 90	1 / 80 + 1 ap jokaista alkavaa 4 asuntoa kohti tai vähintään 1 ap / asunto	1 / 80 + 1 ap jokaista alkavaa 4 asuntoa kohti tai vähintään 1 ap / asunto
Erillispientalo		1,5 / asunto	2 / asunto
Opiskelija-asuminen	1 / 200	1 / 150	1 / 150
Palveluasuminen	1 / 140	1 / 120	1 / 100
Tehostettu palveluasuminen	1 / 400	1 / 300	1 / 200
Kaupungin oma/ARA vuokratuotanto	1 / 140	1 / 120	1 / 100
Suojeltavat rakennukset	1 / 140	1 / 120	1 / 120
Toimistot ja liiketilat	1 / 85	1 / 75	1 / 75
Päivittäistavara- kauppa			
≤2000k-m ²	1 / 70	1 / 50	1 / 50
≥2000 k-m ²	1 / 90	1 / 80	1 / 80

yksiköt autopaikkoja/kerrosneliometri

4.4.3. Uudet pyöräpysäköintinormit



Pyöräpysäköinnin normit

Uusilla pyöräpysäköinnin normeilla luodaan tasa-arvoiset mahdollisuudet pyöräpysäköinnin edistämiseen. Tämän vuoksi normit ovat koko Riihimäellä samat. Pyöräpysäköintinormilla edistetään laadukkaiden pyöräpaikkojen rakentamista kiinteistöissä.

Pyöräpysäköintinormeihin kuuluu eri kohteissa lisävelvoitteita, jotka on merkitty oheiseen taulukkoon joko merkillä * tai **.

Merkkien selitteet (PP-normin tarkennus)

* Kuitenkin enintään 4 pp / asunto. Vähintään 50 % pyöräpaikoista sijoitetaan lukittaviin ja katettuihin tiloihin, loput pyöräpaikat toteutetaan runkolukittavina. Pyöräpysäköintipaikkojen tulee olla helposti saavutettavia sekä sijaita kulkureittien varrella ja sisäänkäyntien läheisyydessä.

** Vähintään 30 % pyöräpaikoista sijoitetaan katettuihin tiloihin ja runkolukittavina. Pyöräpysäköintipaikkojen tulee olla helposti saavutettavia sekä sijaita kulkureittien varrella ja pääsisäänkäyntien läheisyydessä.

Käyttötarkoitus	Koko Riihimäki
Kerrostalo	1 / 30 *
Rivitalo ja kytketty pientalo	1 / 30*
Erillispientalo	
Opiskelija-asuminen	1 / 25 *
Palveluasuminen	-
Tehostettu palveluasuminen	-
Kaupungin oma/ARA vuokratuotanto	1 / 30 *
Suojeltavat rakennukset	
Toimistot ja liiketilat	1 / 50**
Päivittäistavara-kauppa	
≤2000k-m ²	1 / 50 **

yksiköt pyöräpaikkoja/kerrosneliometri



4.5. Digitaalinen pysäköintilupajärjestelmä

TULEVAISUUDEN PYSÄKÖINTILUVAT



Yrityspysäköintilupa

Yrityksille vuosimaksulliset pysäköintiluvat



Liityntäpysäköintilupa

Riihimäkeläisille ilmainen liityntäpysäköintilupa



Asukaspysäköintilupa

Asukasluvat tietyille kortteille



Muut pysäköintiluvat

3h ylittävät maksulliset luvat esim. päiväluvat, tapahtumaluvat ja kotihoidon luvat

Digitaalinen pysäköintijärjestelmä

Jatkotoimenpiteenä ehdotetaan, että kaupungissa otetaan käyttöön digitaalinen pysäköintijärjestelmä. Järjestelmän avulla pysäköinnin valvonta, maksaminen, pysäköintiluvat ja informaatio voidaan kytkeä yhdeksi, käyttäjäystävälliseksi kokonaisuudeksi.

Yrityspysäköintilupa

Keskustan yrittäjillä on mahdollistaa ostaa pysäköinnin kuukausi / vuosilupa asiakkailleen ja työntekijöilleen, jotka vaativat pidempiaikaista pysäköintiä. Luvalla helpotetaan yritysten toimintaa ja arkea kaupungissa. Perustellusti lupia voidaan myöntää myös määritettyjen kiinteistöjen asukkaille.

Liityntäpysäköintilupa

Riihimäkeläiset voivat hakea ilmaisen luvan liityntäpysäköintiin kaupungilta. Muille liityntäpysäköintipaikkojen käyttäjille pysäköinti on maksullista. Ratkaisun tavoitteena on priorisoida paikkakuntalaisten liityntäpysäköintiä ja tukea pitkämatkaista joukkoliikennettä. Ratkaisu on väliaikainen. Tulevaisuudessa tulee selvittää liityntäpysäköinnin maksullisuuden laajentumista kaikkiin asiakasryhmiin ja selvittää pysäköinnin kytkemistä junalippuun pysäköinnin tehostamiseksi.

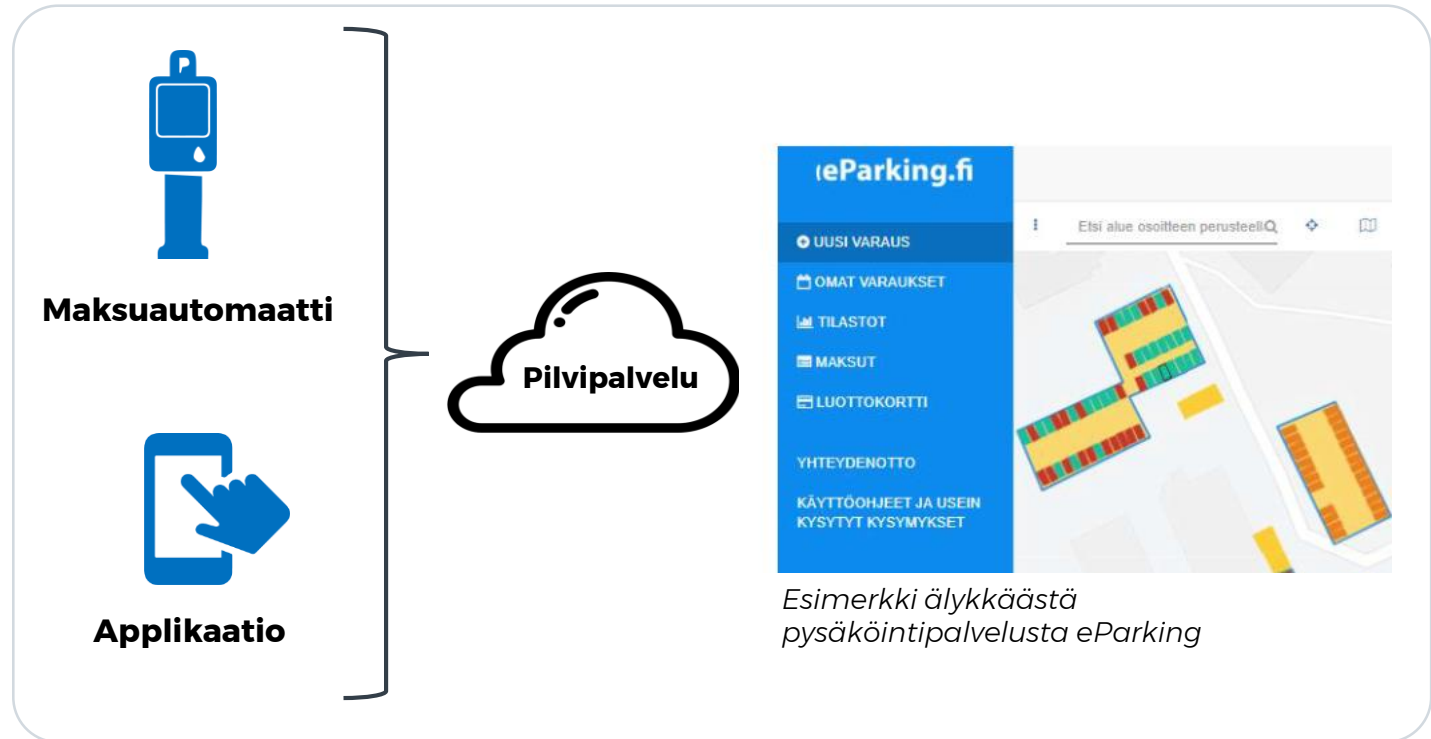
Muut pysäköintiluvat

Jatkotoimenpiteenä kaupunki selvittää, millaisella toimintamallilla kotihoidon pysäköinti onärkevintä järjestää ja saisiko siihen apua pysäköintilupien kautta. Lisäksi on selvitettävä mahdollisen digitaalisen järjestelmän tarkempi käyttöönotto sekä muut tarvittavat luvat, kuten yli 3h pysäköinnin mahdollistava päivälupa sekä tapahtumakohtaiset luvat, joihin digitaalinen järjestelmä toisi sujuvuutta.



4.5.1. Esimerkki pysäköinnin digitaalisesta palvelusta

- Pysäköinnin opastusta ja viestintää parantamalla on mahdollista ohjata yleisten pysäköintipaikkojen käyttöä palvelemaan julkisten palvelujen asiakkaita, tehostaa paikkojen käyttöä ja vähentää lisäpaikkojen rakentamistarvetta.
- Tulevaisuudessa kaikkien staattisten ja reaaliaikaisten pysäköintitietojen tulee olla digitalisessa muodossa, jolloin tiedot ovat helposti yhdistettävissä muihin järjestelmiin tai liityntäliikenteessä junaliikenteen digitaalisiin liikenne- ja liikkumispalveluihin. Käyttöalustana toimivat tietokoneet, tabletit ja mobiilisovellus, esimerkiksi EasyPark, Parkman ja eParking
- Perustetaan Riihimäen internetsivuille pysäköintijärjestelmä -sivut, jossa jaetaan tietoa niin P-alueista, pysäköinninvalvonnasta kuin digitaalisesta pysäköintipalvelusta
- Yhdistetään järjestelmään niin P-laitosten lyhytaikainen maksujärjestelmä kuin kunnallinen pysäköintilupajärjestelmä, johon voivat liittyä myös muut kiinteistöjen ja tonttien omistajat



4.6. Aikarajoitukset

Uudet aikarajoitukset

Pysäköintiohjelmassa asetettujen tavoitteiden tukemiseksi on laadittu ehdotus uusiksi pysäköinnin aikarajoituksiksi asemanseudulla ja keskustassa. Rautatieaseman liityntäpysäköinti säilyy aikarajoituksettomana. Aiemmin rautatieaseman edustalla on ollut puolen tunnin aikarajoitus, mutta nyt rajoitus pidennetään tuntiin lukuun ottamatta yhtä riviä, jolla on 15 minuutin aikarajoitus matkustajien saatto- ja noutoliikennettä varten. Keskustan pysäköintirajoitukset on suunniteltu asiointipysäköintiä ajatellen. Ydinkeskustan kaduilla on uudessa linjauksessa kahden tunnin aikarajoitus. Ydinkeskustan ulkopuolisilla kaduilla sekä kaikilla keskustan pysäköintialueilla on kolmen tunnin aikarajoitus. Pidempiaikaisesta pysäköinnistä luovutaan kuitenkin vasta, kun se on korvattu pysäköintiluvilla.

Lyhytaikainen pysäköinti on keskustassa maksutonta. Pidempiaikainen pysäköinti on maksullista. Oheisessa kartassa on esitetty ehdotus uusiksi pysäköinnin aikarajoituksiksi Riihimäen asemanseudulla ja keskustassa. Yksityiset pysäköintialueet, kuten kauppojen ja kiinteistöjen omat pysäköintialueet on korostettu mustavalkoisella rajauksella.

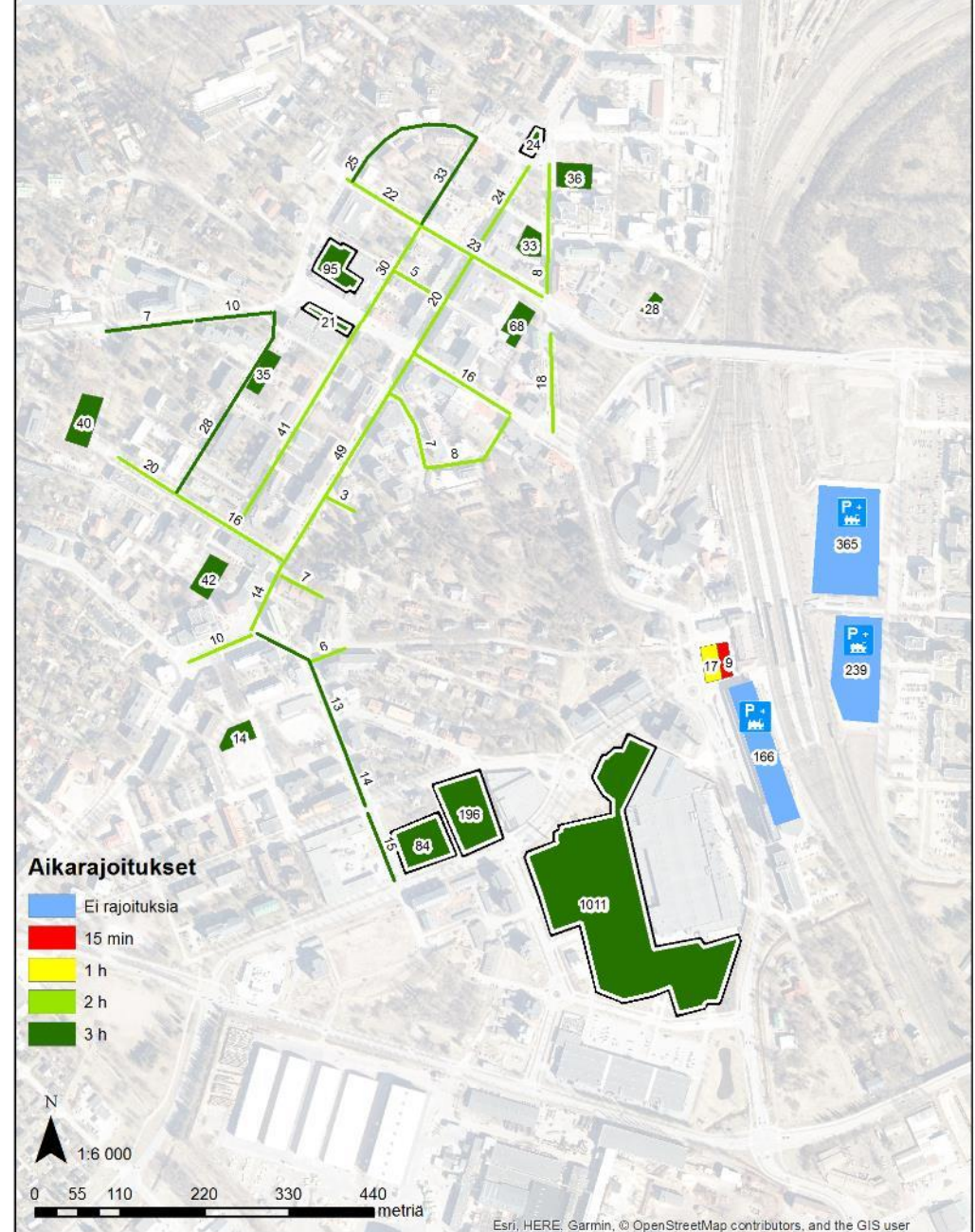
Perustelu aikarajoituksille

Lyhytaikainen asiointipysäköinti on olennainen tekijä Riihimäen elinvoimaisuudelle ja yrityksille. Aikarajoitusten tarkoitus on varmistaa tehokas pysäköintikierto eli se, että samalla pysäköintipaikalla voi käydä mahdollisimman monta asiakasta yhden päivän aikana. Jokainen näistä käyttäjistä on potentiaalinen paikallisten yritysten asiakas, jolloin pysäköintikiertoa nopeuttamalla voidaan osaltaan tukea yritysten liiketoimintaa. Aikarajoituksilla ohjataan pidempiaikaisempi pysäköinti sille tarkoitetuille pysäköintipaikoille ja mahdollistetaan keskitetyn pysäköinnin tehokas toteuttaminen ja liiketoiminnallinen kannattavuus.

Maksullinen pitkäaikainen pysäköinti on edellytys kestävien liikkumistavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi ilman maksullisuutta ilmaista pysäköintipaikkaa etsitään kauempaa eikä pysäköintilupia saada myytyä. Tämän johdosta pysäköintipaikkojen tulee olla pitkäaikaiselle pysäköinnille maksullisia.

Aikarajoituksiin siirrytään vaiheittain jo ennen uusien pysäköintilupien käyttöönottoa, jotta käyttäjille aiheutuu muutoksesta mahdollisimman vähän haittaa.

Pysäköintiohjelman ehdotus uusiksi aikarajoituksiksi asemanseudulla ja keskustassa.



4.7. Matkaketjut ja liityntäpysäköinti

Mobility Hub (keskitetyt liikkumisen palvelut)

Riihimäellä kestäviä matkaketjuja tuetaan laadukkaalla pyöräpysäköinnillä ja liikkumispalveluita keskittämällä. Asemanseutu tarjoaa tähän oivan mahdollisuuden kysynnän ja maankäytön puolesta. Tällaiseen liikkumisen solmukohtaan olisi syytä muodostaa ns. Mobility Hub, jossa yhdistyvät joukkoliikenne, pysäköinti ja muut liikkumisen palvelut.

Hubin toiminta voidaan aloittaa pyöräliikkeestä, jolle kaupunki voisi tarjota alennettua vuokraa ja liiketilaa asemalta yleishyödyllisiä palveluita vastaan. Pyöräliike voi tarjota pyöränhuoltopalveluita sekä pyörän vuokrausta. Liikkeen yhteyteen voidaan asentaa julkisia sähköpyörien latausasemia ja myöhemmin kaupunkipyörien asema. Pyöräliike valvontakameroineen tuo latausasemille ympärivuorokautisen valvonnan. Pyöräpalveluiden lisäksi liikenteen solmukohta alkaa houkutella myös muita liikkumispalveluita, jotka voidaan sijoittaa aseman välittömään läheisyyteen. Tällaisia ovat esim. sähköpotkulautoja, yhteiskäyttöautoja tarjoavat yritykset.

Liityntäpysäköinti Riihimäen kilpailutekijä

Liityntäpysäköinti on Riihimäen tärkeä vetovoimatekijä. Sen käytön helpottaminen, palvelutason parantaminen ja paikan löytymisen varmistaminen on turvattava.

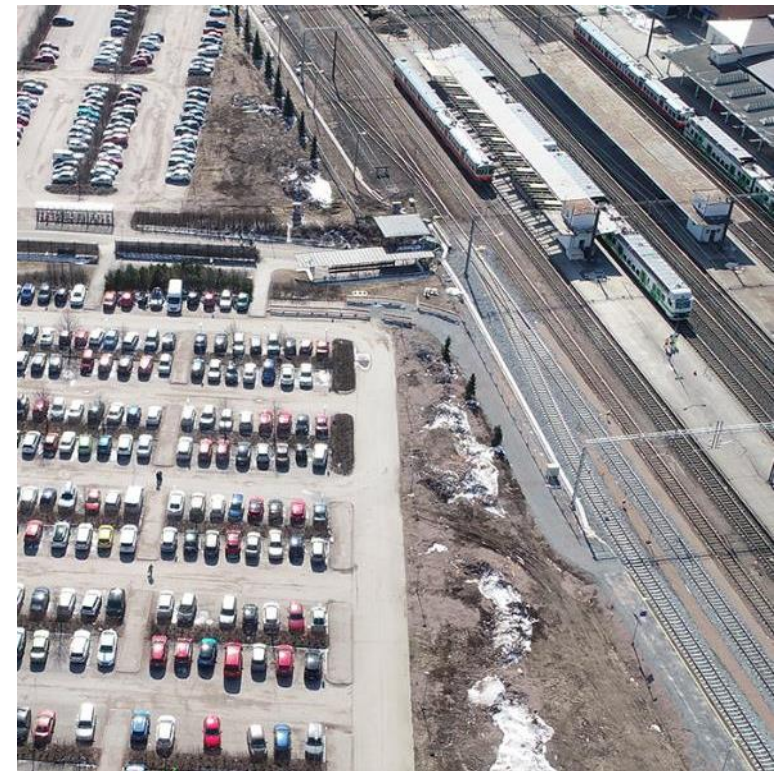
Liityntäpysäköintipaikkojen käyttöasteet ovat nykytilassaan alhaisia ja maankäyttö tehotonta. Liityntäpysäköintipaikkojen kokonaismäärää vähennetään noin 800 paikasta 500 autopaikkaan. Pienemmän paikkamäärän käyttöastetta optimoidaan siirtämällä osa liityntäpysäköinnistä pysäköintilaitoksiin, joissa vuorottaispysäköinti on mahdollista. Vuorottaispysäköinti asumis-, yritys-, asiointi- ja liityntäpysäköinnin välillä parantaa pysäköintilaitosten tehokkuutta.

Uuden paikkamäärän käyttö tehostuu myös pyöräpysäköinnin olosuhteita parantamalla. Asemanseudun pyöräpysäköintikapasiteettia nostetaan 600 paikkaan. Pyöräpysäköinnin laatua parannetaan. Suurin osa pysäköinnistä on katettua ja runkolukittua. Tällä mahdollistetaan pitkäaikainen pyöräpysäköinti.

Liityntäpysäköinti muuttuu maksulliseksi. Muutoksen myötä pysäköintipaikka löytyy jatkossakin, maankäyttö tehostuu ja ratkaisu edistää kaupungin strategisia tavoitteita edistää kestävästä liikkumisesta. Liityntäpysäköinti on riihimäkeläisille toistaiseksi ilmaista.

Lippujärjestelmä tukemaan matkaketjuja

Riihimäellä tavoitellaan matkaketjujen sujuvoittamista yhdistämällä liityntäpysäköintilippu junalippuun. Tällä tavoin liityntäpysäköinnin hinta saadaan sulautettua koko matkaketjuun. Toimenpide helpottaa käyttäjien arkea ja sujuvoittaa matkaketjuja. Tämä tukee myös liikkumispalveluiden yleistymistä Riihimäellä

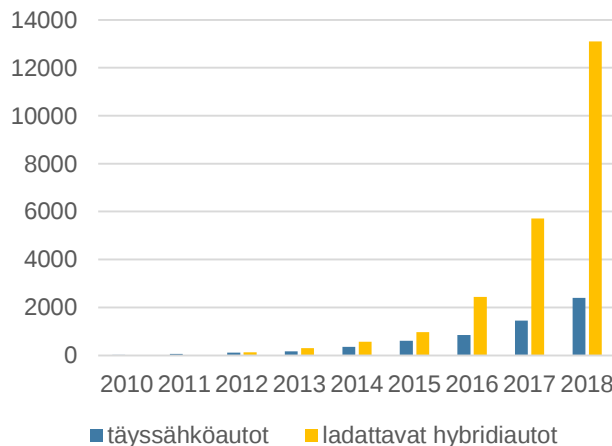


4.7.1. Sähköautojen latauspisteiden mahdollistaminen

Sähköautojen määrä

Sähköautojen määrä Suomessa on kasvussa. Vuonna 2018 täyssähköautoja oli reilut 2 000 kappaletta Autoalan arvioi, että vuonna 2030 automyyntistä n. 25 % on täyssähköautoja. Toisaalta, SITRA on ennustanut, että Suomessa on jopa 800 000 sähköautoa vuonna 2030. Sähköautot siis yleistyvät, mutta muutoksen nopeudesta on erilaisia näkemyksiä. Tiedossa kuitenkin on, että ei voida olla varmoja, mikä vaihtoehtoista polttoaineista tulevaisuudessa on voittava teknologia.

Liikennekäytössä olevat sähköautot



Lähde: Autoalan tiedotuskeskus

Tehokkain tapa edistää sähköautoilua

Kaupungeilla on tärkeä olla joustavat keinot edistää sähköautoilua. Kaupungin rooli ei ole toteuttaa sähkölatausasemia, vaan ennemmin toimia mahdollistajana. Eiväthän kaupungit tarjoa muitakaan polttoaineiden tankkauspalveluja.

Tontinluovutusehtojen avulla kaupunki voi ketterästi edistää sähköautoilua. Sähkölatausasemien kriteerejä ei kannata asettaa kaavoituksessa, sillä kaavoitus muuttuu hitaasti. Tontinluovutusehtoja puolestaan voidaan muokata sitä mukaan, kun latauspisteiden tarve ja tekniikka kehittyvät.

Mitään tarkkoja lukuja suositellusta määrästä latauspaikkoja ei kuitenkaan vielä ole. Helsingissä asiaa tutkinut työryhmä on ehdottanut, että tontinluovutusehdoissa tulisi vaatia, että 5-30 % pysäköintipaikoista (mutta vähintään 2) tulee rakentaa sähköautojen latauspaikoiksi. Tämän lisäksi varaudutaan sähköautojen latauspisteiden rakentamiseen putkituksin kaikissa pysäköintipaikoissa.

Tontinluovutusehdoissa pohdittavia kriteerejä:

- ✓ *Sähköautojen määrä kyseisellä alueella*
- ✓ *Julkisten ja puolijulkisten latauspisteiden määrä kyseisellä alueella*
- ✓ *Toteutettavan kiinteistön käyttötarkoitus (asukas, toimisto kauppa ym.)*
- ✓ *Pysäköintipaikkojen määrä tai*
- ✓ *Kyseisen alueen luonne (kerrostaloalue, omakotitaloalue ym.)*

Kriittisin sähköautoilua hidastava tekijä on asumiseen liittyvien latauspisteiden puute. Siihen voidaan vaikuttaa tontinluovutusehdoissa. Julkisia tärkeitä sähkölatauksen keskittymiä ovat liityntäpysäköinti sekä tuleva pysäköintilaitos.

Liityntäpysäköinnin osalta kaupunki voi sopia yhteistyöstä sähkölatauspisteitä tarjoavan yrityksen kanssa. Latauspisteiden toteuttaminen kadunvarteen on aina haastavaa eikä tähän ole järkevää käyttää resursseja. Pysäköintilaitoksessa latauspaikat on tehokkainta organisoida ja mm. kaapelointi helpottuu.

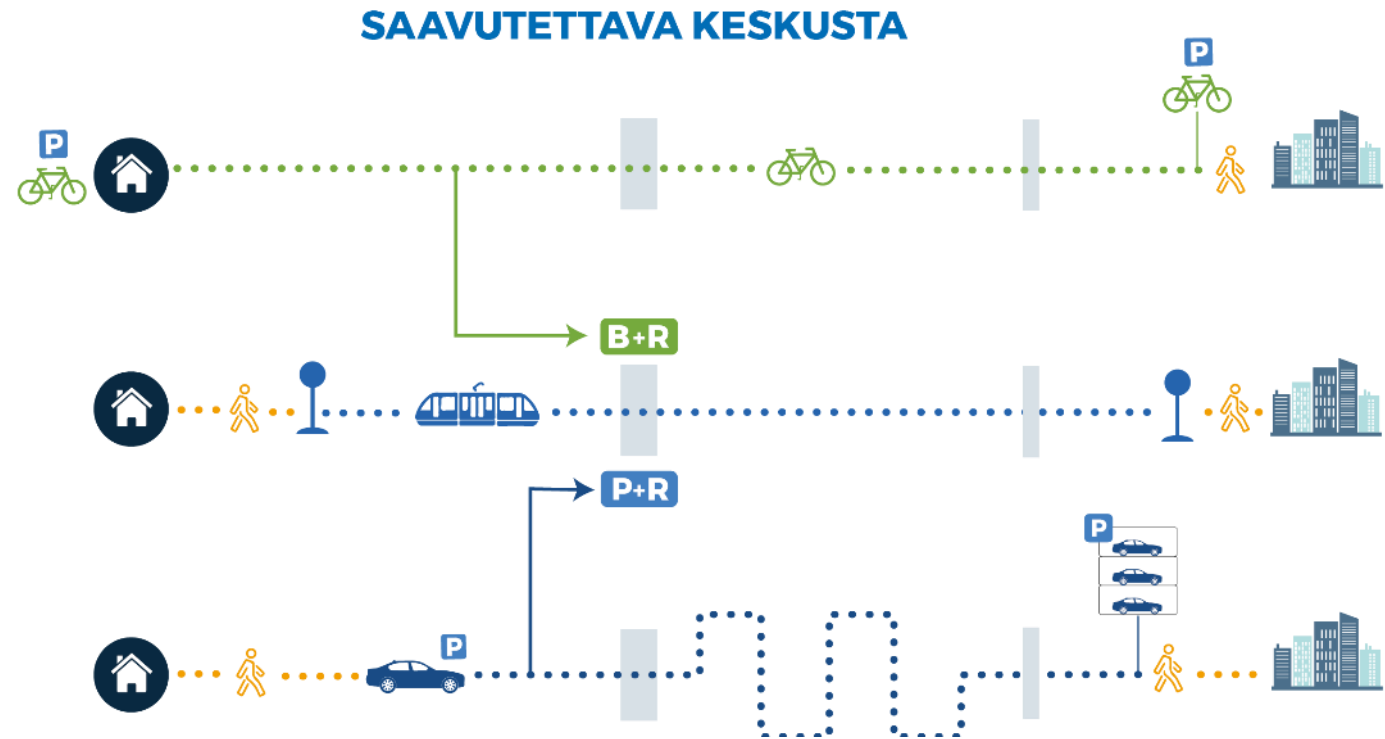
4.8. Pyöräpysäköinnin edistäminen

Pyöräliikenteen kehittämisen kokonaisuus

Pyöräpysäköinnin kehittäminen on tärkeä osa laadukasta matkaketjua. Liikennejärjestelmätasolla Riihimäellä on syytä pyrkiä asteittain lisäämään pyöräilyn kilpailukykyä varmistamalla, että pyöräily on aina kilpailukykyinen kulkumuoto lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla. Keskustan saavutettavuudessa oheisen kuvan mukaisesti pyöräpysäköinti on lähin vaihtoehto kotiovelta lähdettäessä ja lähin vaihtoehto määränpäässä.

Pyöräpysäköintinormien käyttöönotto

Pyöräpysäköintinormien käyttöönotto Riihimäellä kannustaa rakennuttajia laadukkaaseen pyöräpysäköinnin rakentamiseen. Pyöräpysäköintinormia voidaan tulevaisuudessa kehittää vieläkin ohjaavammaksi tarjoamalla mm. suurempia vähennyksiä autopaikkanormiin, jos rakennuttaja mahdollistaa erilaisia pyöräilyä tukevia toimenpiteitä, kuten pyörähuoltotilan, kuormapyöräpysäköintiä, enemmän pyöräpysäköintiä tms.



Pyöräilyn, joukkoliikenteen ja auton matkaketjut.

Pyöräpysäköinti on vain yksi osa kokonaisvaltaista pyöräilyn kehittämistä. Toisaalta, ilman laadukasta pyöräpysäköintiä muiden edistämistoimenpiteiden vaikutukset jäävät hyödyntämättä.

4.8.1. Pyöräpysäköinnin toimenpiteet

Pyöräpysäköinnin laatu on kriittinen tekijä

Pyöräpysäköinnin laatuun vaikuttavat seuraavat tekijät

- ✓ Pysäköintipaikan sijainti: lähellä ja oikeassa paikassa
- ✓ Paikkojen riittävyys
- ✓ Helposti käytettävä: tukevat telineet ja riittävästi tilaa
- ✓ Runkolukituksen mahdollisuus
- ✓ Sääsuojaus
- ✓ Lisäarvopalvelut, kuten pumppu, huolto yms.

Laatuvaatimukset riippuvat myös siitä, onko kyseessä lyhyt- vai pitkäaikainen pysäköinti. Lyhytaikaisessa pysäköinnissä tärkeimpiä ominaisuuksia ovat nopeus ja helppous, pitkäaikaisessa turvallisuus, luotettavuus ja sääsuojaus.

Helsingin kaupungin pyöräpysäköinnin suunnitteluohje (2016) on erinomainen työkalu pyöräpysäköinnin laadun varmistamiseen.

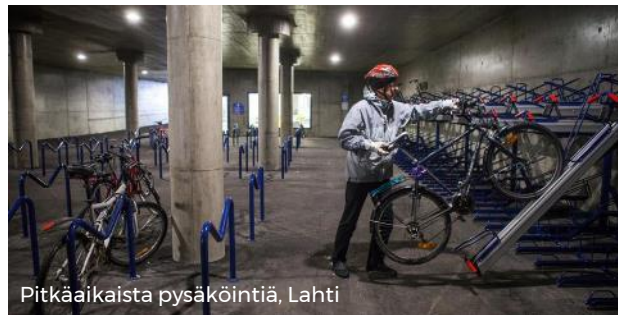
https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2016-1.pdf

Toimenpiteet Riihimäellä

- Pyöräpysäköintinormin linjaaminen
Paikkamäärän kasvattaminen, priorisointina suurimmat solmukohdat, kuten asemanseutu, keskusta ja uudiskohteet
- Runkolukittavia ja katettuja paikkoja lisätään liityntäpysäköintiin ja keskustaan
- Otetaan tavoitteeksi muodostaa aseman seudulle Mobility Hub, jonka ensimmäisiä palveluita ovat pyörähuolto ja -vuokraus sekä sähköpyörien latausasema.
- Osa matalan käyttöasteen kadunvarsipaikoista voidaan muuttaa pyöräpysäköintipaikoiksi



Mobility Hubien liikkumispalvelut, Linköping



Pitkäaikaista pysäköintiä, Lahti



Laadukasta asumisen pyöräpysäköintiä, Linköping



Korkealaatuista pyöräpysäköintiä, Odense



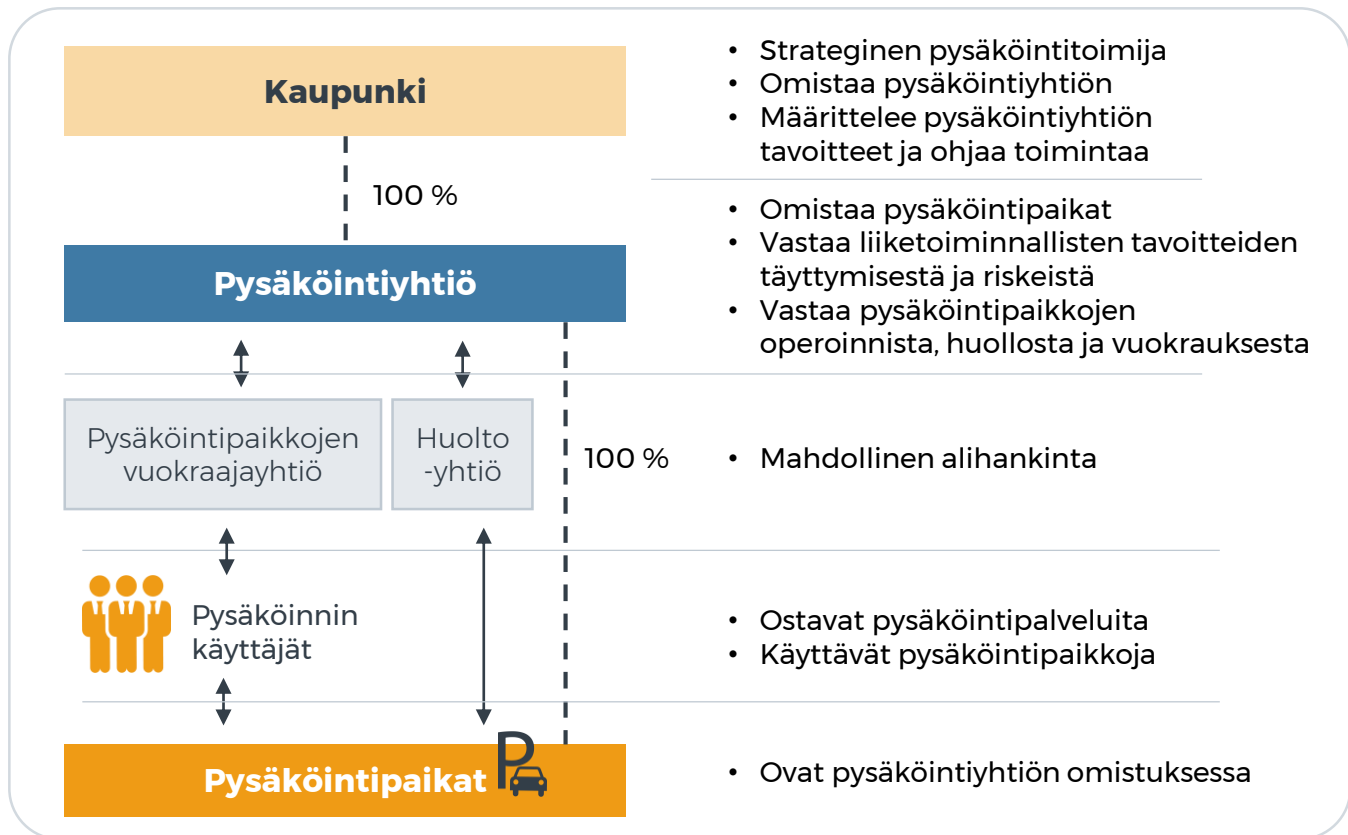
Autopaikat pyöräpysäköinniksi, Tikkurila

4.9. Kaupungin pysäköintiyhtiön perustaminen

Pysäköintiä voidaan hallita kahdella erilaisella mallilla

- Perinteinen malli, jolloin asunto- ja kiinteistöyhtiöt omistavat yhteisesti pysäköintilaitoksen. Pysäköintilaitoksen paikat joko myydään tai vuokrataan asunto- ja kiinteistöyhtiön asukkaille ja yrityksille. Paikkojen operointi voidaan ulkoistaa esimerkiksi isännöitsijöille tai kiinteistö- ja asunto-osakeyhtiöiden yhteisesti omistamalle pysäköintiyhtiölle. Mallin heikkoutena voidaan pitää sitä, että paikkojen tehokas käyttö ei aina ole toteutunut, koska kiinteistö- ja asunto-osakeyhtiöillä ei ole ollut tähän riittävää osaamista ja/tai kiinnostusta.
- Toinen hallintamalli on kaupungin omistama pysäköintiyhtiö. Yhtiön toiminta-alueella pysäköintipaikkojen omistus ja operointi keskitetään mahdollisimman suurelta osin kaupungin omistamalle pysäköintiyhtiölle. Tämä malli on Suomessa yleistymässä ja on käytössä muun muassa Tampereella ja Jyväskylässä.

Oheisessa kuvassa on esitetty kaupungin omistaman pysäköintimallin toimintaperiaate.



Kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön hallintamalli

Kaupungin pysäköintiyhtiö mahdollistaa keskitetyn ja muuntojoustavan pysäköinnin määrätietoisen kehittämisen.

4.9.1. Kaupungin pysäköintiyhtiö tuo mukanaan kontrollin liikennejärjestelmästä

Laajassa pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä selvittäneessä Pysäköinti 2.0 -hankkeessa todettiin, että parhaiten toimivat mallit, joissa kaupungilla on vahva ote pysäköinnistä, mieluiten oman pysäköintiyhtiön kautta. Yhtiön avulla liikkuksen ohjaus on mahdollista toteuttaa määrätietoisesti ja pitkäjänteisesti. Riihimäen tapauksessa tiivistyvä asemanseutu ja kasvava kaupunki hyötyisivät monipuolisesti kaupungin pysäköintiyhtiöstä. Kaupungin omistaessa pysäköintiyhtiön, voidaan sen kautta edistää tehokkaasti kestävä liikkuksen tavoitteita.

Kokonaisuus hallussa

Strategisena pysäköintitoimijana kaupungilla on vahva ote pysäköinnistä, jolloin muutosten läpivienti on sujuvampaa. Kaupunki voi toteuttaa **muuntojoustavaa** ja keskitettyä pysäköintiä sekä ottaa pysäköintilaitoksen alkuinvestoinnin taloudellisen riskin itselleen. Tällä on suuri merkitys keskitettyjen pysäköintilaitosten toteutumiselle. Hallinnoinnin etuna on myös, että kaupunki saa kerättyä pysäköinnistä tietoa, ja voi ohjata tämän avulla hinnoittelua sekä autopaikkojen määrää ja sijaintia.

Uusissa pysäköintikohteissa voidaan kaupunkivetoisesti kytkeä pysäköinti muihin liikkuksipalveluihin sekä edistää määrätietoisesti mm. pyöräpysäköintiä.



Kaupungin pysäköintiyhtiön luoma arvo eri sidosryhmille.

Kaupungin pysäköintiyhtiöstä ja keskitetystä pysäköinnistä saatava etu voidaan saavuttaa vain, jos muu pysäköinti on hinnoiteltua, aikarajoitettua tai luvanvaraista. Muuten autot "valuvat" kaduille.

4.9.2. Kannattava liiketoiminta ja vapaaksiostaminen

Keskittämällä, koordinoimalla ja hyödyntämällä mm. vuorottaispysäköintiä ja vapaaksiostoa voidaan liikennejärjestelmää ohjata haluttuun suuntaan. Kaupungin pysäköintiyhtiöllä voidaan saavuttaa kannattavampi liiketoiminta käyttäjälle edullisemmin hinnoin.

Vapaaksiosto

Kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön on mahdollista saada pysäköintipaikat omistukseensa ilman kaupungin suorittamia alkuinvestointeja tarjoamalla alueen kiinteistö- ja asunto-osakeyhtiöille pysäköintipaikkojen vapaaksiosto-oikeutta. Tällöin asunto- tai kiinteistöosakeyhtiö ostaa itsensä vapaaksi pysäköinnin järjestämisen veloitteesta maksamalla pysäköintipaikkojen rakentamiskustannukset. Kiinteistöosakeyhtiöt eivät kuitenkaan saa suoraa oikeutusta tiettyihin pysäköintipaikkoihin, vaan asukkaiden ja työntekijöiden on solmittava sopimukset pysäköintiyhtiön kanssa muiden pysäköinnin käyttäjien tavoin ja maksettava pysäköintipaikoista sopimuksen mukaisesti. Jos kiinteistöosakeyhtiöt haluavat välttämättä rakentaa osan paikoista tonteilleen, vapaaksiostolla voidaan kattaa myös vain osa veloitteipaikoista. Kannustimena pysäköintipaikkojen rakennuttamiseen vapaaksioston kautta taloyhtiöille tarjotaan alennettua pysäköintinormia vapaaksioston osalta rakennutettaviin pysäköintipaikkoihin.

Kaupungin omistama ja ohjaama pysäköintiyhtiö

- ✓ Vuorottaispysäköinti
- ✓ Nimeämättömät paikat
- ✓ Uudet liikkumispalvelut
- ✓ Pysäköintipaikkojen käyttöasteen optimointi
- ✓ Maksullinen pysäköinti koko alueella

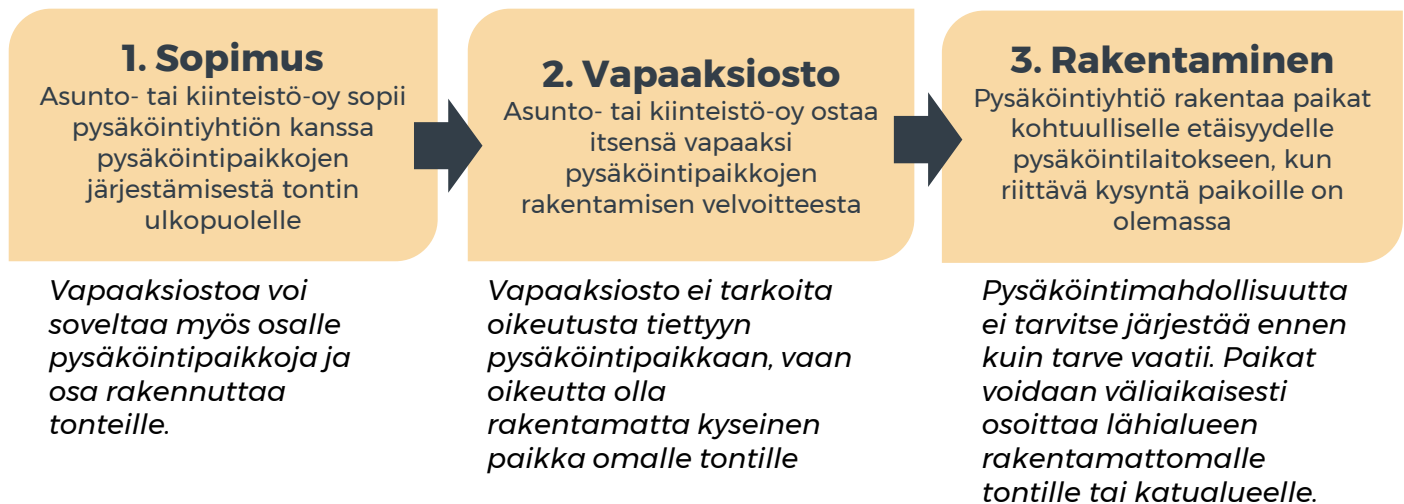
→ Kannattava ja käyttöastetta optimoiva liiketoiminta

Yksittäiset pysäköintiyhtiöt

- ✓ Yksittäiselle käyttäjäryhmälle kohdistettu pysäköinti
- ✓ Useimmiten nimetyt paikat
- ✓ Läheltä löytyy ilmaisia tai edullisia vaihtoehtoja
- ✓ Voiton tavoittelu korkein hinnoin

→ Kannattamaton, käyttöasteen optimointiin kykenemätön liiketoiminta

Kaupungin pysäköintiyhtiö vs. yksittäiset pysäköintiyhtiöt



Vapaaksioston kautta pysäköintiyhtiö voi optimoida pysäköinnin alueellisena kokonaisuutena.



5

JATKOTOIMENPITEET & OHJELMAN SEURANTA

5. Jatkotoimenpiteet ja ohjelman seuranta

TEEMA	PIAN (2019-2020)	KESKIPITKÄ AIKAVÄLI (2020+)	PITKÄ AIKAVÄLI (2030+)
Pysäköintiohjelma	Pysäköintiohjelma kaupunginvaltuuston päätettäväksi - Normit, aikarajoitukset, maksullisuus ja luvat	Pysäköintiohjelman päivittäminen	Pysäköintiohjelman päivittäminen
Liityntäpysäköinti	Tarkastellaan liityntäpysäköintilupien laajempaa käyttöönottoa esim. digitaalisella sovelluksella (riihimäkeläisille ilmainen)	Liityntäpysäköinnin hinnan sisällyttäminen junalippuun Liityntäpysäköintipaikkojen vähentäminen ja osan siirtäminen pysäköintilaitokseen	
Pyöräpysäköinti	Pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen ja laadun parantaminen rautatieasemalla	Pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen ja laadun parantaminen muissa julkisissa paikoissa + opastus	
Mobility Hub	Mobility Hubin ensimmäinen askel: liiketilan osoittaminen pyöräliikelle	Uusien liikkumispalveluiden kytkentä Mobility Hubiin, tilavaraukset, sopimukset, synergiaetujen etsintä	Alueelle uusia Mobility Hubeja
Kaupungin pysäköintiyhtiö	Selvitys kaupungin pysäköintiyhtiöstä	Päätös vuorottaisperiaatteella toimivasta P-laitoksesta & kaupungin pysäköintiyhtiön perustamisesta Vapaaksiostoperiaatteen hyödyntäminen	Vuorottaispysäköintilaitos toiminnassa
Muut	Pysäköinnin valvonnan periaatteiden tarkistaminen	Aseman saattoliikenteen kehittäminen Raskaan liikenteen pysäköinnin suunnittelu ja paikkojen osoittaminen	