
RASKAAN LIIKENTEN PYSÄKÖINTISELVITYS

Kerava




Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikennealan koulutusohjelma

Riihimäki, 22.10.2012

Heikki Vikki



RIIHIMÄKI

Liikennealan koulutusohjelma

Liikennesuunnittelu

Tekijä	Heikki Vikki	Vuosi 2012
Työn nimi	Raskaan liikenteen pysäköintiselvitys Keravalla	

TIIVISTELMÄ

Keravalla raskaan liikenteen pysäköinnistä on vuosien ajan tullut palautetta asukkailta. Pysäköinti asuinalueilla on usein koettu häiritseväksi, eikä pysäköintikieltojen asettamisella ole päästy hyvään lopputulokseen. Nyt raskaan liikenteen pysäköintiselvityksellä on haluttu selvittää pysäköinnin nykytilaa, sekä etsiä toimivia ratkaisuja pysäköinnin järjestämiseksi jatkossa. Tämä opinnäytetyönä tehty selvitys on toteutettu Keravan Kaupunkitekniikka –liikelaitoksen toimeksiannosta.

Opinnäytetyössä tutkimuksellisuus ja toiminnallisuus ovat olleet tiivis osa prosessia. Selvitystä varten toteutettiin maastokäynti, jonka yhteydessä kuorma-autoihin jaettiin kyselylomake. Kuorma-autopysäköintiä koskeva asukaspalaute koottiin noin kolmen viime vuoden ajalta. Myös muutamien muiden kuntien toimintamalleja on selvitetty puhelin- tai sähköpostitahastatteluin. Teoriaosio sisältää viittauksia lakiteksteihin sekä muihin pysäköinnin järjestämiseen vaikuttaviin ohjeisiin. Selvitystyön sisällön määrittelyssä on hyödynnetty erityisesti Järvenpään (2008), Keravan (2003) ja Vantaan (2005) vastaavan tyyppisiä raskaan liikenteen pysäköintiselvityksiä.

Selvitystyön perusteella on esitetty erilaisia kehittämissuhteita raskaan liikenteen pysäköinnin tilan parantamiseksi. Lisäksi tuotettiin yhteistyössä Kaupunkitekniikka -liikelaitoksen ja Finnish Consulting Group Oyj:n kanssa kolme ehdotusta pysäköinnin periaatteista. Näistä sopivin jalostettiin Keravan raskaan liikenteen pysäköintistrategiaksi, jonka liikelaitoksen johtokunta hyväksyi 15.5.2012.

Jatkossa raskaan liikenteen pysäköinnin kehittyminen riippuu paljolti päätäjien tahdosta sitoutua pysäköintistrategian toteuttamiseen. Keravan kaupungin tulee jatkossa arvioida pysäköintipaikkojen riittävyyttä, sekä varata vuosittain määrärahat tarvittavien pysäköintialueiden rakentamiselle.

Avainsanat kuorma-auto, pysäköinti, raskas liikenne, selvitys

Sivut 39 s. + liitteet 24 s.

RIIHIMÄKI

Degree Programme in Traffic and Transport Management

Author	Heikki Vikki	Year 2012
Subject of Bachelor's thesis	A survey of truck parking in Kerava	

ABSTRACT

Truck parking has been causing disturbances in the living areas in Kerava for many years. To try to resolve the problem traffic signs have been set to limit truck parking but this has still not solved the problem. Therefore Kerava Technical Public Services commissioned this thesis to establish the present situation and to develop practical solutions to the problem.

Research and functional methods were used in this Bachelor's thesis. The current situation was explored with visits to the suburbs and with a truck driver inquiry. The feedback about the truck parking was collected during the last three years. Various truck parking surveys of some cities, especially Järvenpää (2008), Kerava (2003) and Vantaa (2005) were used as background material. The laws that are related to truck parking were also included.

Some development ideas were developed from the survey. The most important result was the development of the Parking strategy for trucks in Kerava. The strategy was developed from three alternative examples that were made together with Kerava Technical Public Services and the Finnish Consulting Group Oyj.

The board of the Kerava Technical Public Services accepted the truck parking strategy in their meeting 15.5.2012. After accepting the parking strategy, the decision makers have to commit to follow it. The new truck parking strategy has to be also noticed in the budget. This is how the organizing of the truck parking can be developed.

Keywords truck, parking, trucking, survey

Pages 39 p. + appendices 24 p.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	LAINSÄÄDÄNTÖ JA NYKYOHJEET.....	2
2.1	Ajoneuvo- ja tieliikennelaki.....	2
2.1.1	Kuorma-auto.....	2
2.1.2	Linja-auto.....	2
2.1.3	Pysäköinti.....	2
2.2	Keravan rakennusjärjestys.....	3
2.3	Suomen rakentamismääräyskokoelma.....	3
2.4	Kaavoitus.....	4
2.5	Tiehallinnon selvitys.....	4
2.6	Pysäköinnin kehittämistyöryhmä Keravalla 2003.....	4
2.7	Keravan raskaan liikenteen pysäköintiselvitys 2003 -luonnos.....	5
2.8	Mitoitus.....	5
2.9	Pysäköinnin ohjaaminen.....	5
2.9.1	Pysäköintikielto (Liikennemerkki 372).....	6
2.9.2	Pysäköintikieltoalue (373), Pysäköintikieltoalue päättyy (374).....	6
2.9.3	Pysäköintipaikka (521).....	6
2.9.4	Pysäköintiruudut.....	6
2.10	Raskaan liikenteen pysäköintijärjestelyt eräissä Suomen kaupungeissa.....	6
2.10.1	Helsinki.....	7
2.10.2	Järvenpää.....	7
2.10.3	Kuopio.....	7
2.10.4	Lohja.....	8
2.10.5	Vantaa.....	8
3	NYKYTILANNE KERAVALLA.....	9
3.1	Nykytilan kartoitus ja nykyiset pysäköintialueet.....	9
3.2	Kuorma-autoille merkityt pysäköintialueet.....	9
3.3	Maastokäynneillä tehdyt havainnot.....	12
3.3.1	Yleistä.....	12
3.3.2	Sompio.....	12
3.3.3	Kaleva.....	13
3.3.4	Keskusta.....	15
3.3.5	Ylikerava.....	16
3.3.6	Ahjo.....	16
3.3.7	Alikerava.....	20
3.3.8	Savio.....	22
3.4	Asukaspalautteet.....	24
3.5	Kuorma-autoilijakysely.....	25
3.6	Pysäköinninvalvonnan näkökulma.....	26
3.7	Pysäköinninohjauksen esimerkkitapauksia.....	26
3.7.1	Kannistonkatu.....	27
3.7.2	Hakkuutie.....	27
3.7.3	Länsi-Jaakkola.....	27
4	TILANNEARVIOINTI JA RATKAISUVAIHTOEHDOT.....	29

4.1	Paikkamääräkysyntä Keravalla	29
4.2	Kustannukset	31
4.3	Vaikutukset elinkeinoelämään	32
4.4	Kaupungin imago	32
4.5	Kehitysehdotukset	33
4.6	Esitetyt strategiavaihtoehdot	33
4.6.1	V0 Nykytila	33
4.6.2	V1 Hajautettu.....	34
4.6.3	V2 Keskitetty.....	34
5	KERAVAN RASKAAN LIIKENTEEN PYSÄKÖINTISTRATEGIA.....	35
6	YHTEENVETO	36
	LÄHTEET	37

Liite 1	Raskaan liikenteen pysäköinnin nykytila ja palautteet
Liite 2	Maastokäyntien yhteenveto
Liite 3	Kuorma-autoilijakysely
Liite 4	Kuorma-autoilijakyselyn yhteenveto
Liite 5	Kehitysehdotukset
Liite 6	Keravan raskaan liikenteen pysäköintistrategia

1 JOHDANTO

Kerava on Suomen kolmanneksi tiheimmin asuttu kaupunki noin 30 kilometrin päässä pääkaupungista Helsingistä. Asukkaita Keravalla on 34 282 (tilanne 2011) pinta-alan ollessa noin 31 neliökilometriä. Maantieteellisesti Keravaa jakaa pohjois-eteläsuunnassa kaksi merkittävää valtakunnallista väylää: valtatie 4 ja päärata. Erityisesti näiden ansiosta kaupungin liikenneyhteydet ovat erinomaiset. (Suomen Kuntaliitto 2011a, 2011b.)

Raskaiden ajoneuvojen pysäköinnissä Keravan katuverkolla on vuosien ajan ollut lähinnä yksittäisiä ongelmia aiheuttavia tekijöitä. Asukkaiden taholta on aika ajoin tullut yhteydenottoja ja joitakin aloitteita häiritsevistä kuorma- ja jakeluautojen, jopa yhdistelmäajoneuvojen kadunvarsipysäköinnistä. Yhteydenottojen perusteella on pohdittu ratkaisuja yksittäisiin tapauksiin. Lisäksi vuonna 2003 on LT-konsulteilla teetetty Keravan raskaan liikenteen pysäköintiselvitys. Työ jäi luonnosasteelle eikä siten tuottanut selkeitä toimintaohjeita raskaan liikenteen pysäköinnin järjestämisessä. Toisaalta kuorma-autokanta ja kaupungin liikennejärjestelmä ovat jossain määrin jo tuosta kehittyneet.

Tällä hetkellä Keravan kaupungilla ei ole osoittaa raskaille ajoneuvoille kuin muutama pysäköintialue. Lisäksi kaupungilla on joitakin kaikelle pysäköinnille soveltuvia etupäässä lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettuja alueita. Kaupungin liikennesuunnittelussa on todettu, että pysäköintikiellon asettaminen eniten haittaa aiheuttavaan paikkaan useimmiten siirtää häiritsevän pysäköinnin toisaalle. Raskaat ajoneuvot ovat kuitenkin merkittävä tekijä liikenteessä, joten muun muassa niiden pysäköintivaatimukset tulee ottaa huomioon liikennesuunnittelussa. Tätä selvitystä tehtäessä on tutustuttu myös joidenkin muiden kuntien toimintatapoihin raskaan liikenteen pysäköinnin järjestämisessä.

Selvityksen avulla on pyritty kartoittamaan raskaiden ajoneuvojen pysäköinnin nykytilaa Keravalla. Selvitystyön perusteella on etsitty toimivia ratkaisuvaihtoehtoja tai ehdotuksia raskaan liikenteen pysäköinnin järjestämisestä ja järjestämisen periaatteista eri osissa kaupunkia. Yksi työn selkeä lähtökohtainen tavoite on ollut Keravan raskaan liikenteen pysäköinti-strategian tuottaminen.

2 LAINSÄÄDÄNTÖ JA NYKYOHJEET

Raskaan liikenteen pysäköinnin sijoittamista koskevia tarkkoja määräyksiä tai säädöksiä ei Suomen lainsäädännössä ole. Pysäköinnin järjestelyjä kuitenkin ohjaavat muun muassa tieliikennelaki, maankäyttö- ja rakennuslaki, kaupungin rakennusjärjestys, sekä rakentamismääräyskokoelman määräykset. Lisäksi taustaohjeistusta on saatu yksittäisten kuntien tai muiden tahojen tuottamista selvityksistä.

2.1 Ajoneuvo- ja tieliikennelaki

Lainsäädännön osalta ajoneuvolaki määrittelee ajoneuvotyypit, joista kuorma-auto ja linja-auto ovat tämän selvityksen kannalta keskeisiä. Tieliikennelaki sen sijaan määrittelee muun muassa pysäköinnin, virheellisen pysäköinnin, sekä virheellisen pysäköinnin rangaistavuuden.

2.1.1 Kuorma-auto

Ajoneuvolain toinen luku sisältää ajoneuvojen perusluokituksen. Lain mukaisesti M- ja N- luokkiin kuuluva ajoneuvo eli auto on moottorikäyttöinen ajoneuvo, joka on tarkoitettu henkilöiden tai tavarankuljetukseen tai tiettyyn erikoistehtävään. Siinä tulee olla vähintään neljä pyörää tai telat ja ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus tulee olla yli 25km/h. Näihin luokkiin ei lueta kuuluvaksi L-luokan ajoneuvoa, traktoria tai moottorityökonetta.

Erikseen laki erittelee N₂- ja N₃- luokkien ajoneuvon eli kuorma-auton. Se on tavarankuljetustarkoitukseen valmistettu ajoneuvo, joka on kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia. Näistä N₂- luokan ajoneuvo (kevytkuorma-auto) on kokonaismassaltaan enintään 12 tonnia ja N₃- luokan ajoneuvo kokonaismassaltaan yli 12 tonnia. (Ajoneuvolaki 2:10 §.)

2.1.2 Linja-auto

Linja-auto kuuluu ajoneuvoluokkiin M2 ja M3. Näistä M3 on kokonaismassaltaan yli 5 tonnia. Linja-auto on kuljettaja mukaan lukien vähintään yhdeksän henkilön kuljettamiseen tarkoitettu ajoneuvo. (Ajoneuvolaki 2:10 §.)

2.1.3 Pysäköinti

Tieliikennelain sisältö koskee liikennettä tiellä. Sen määritelmän mukaisesti pysäköinnillä tarkoitetaan ajoneuvon seisottamista kuljettajineen tai ilman kuljettajaa. Pysäköintiä ei kuitenkaan katsota olevan lyhytaikaisen ajoneuvon seisottamisen siihen nousemista tai siitä poistumista varten eikä lyhytaikaisen seisottamisen ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten. (TieL 1:2 §.) Rikottaessa pysäköintiä koskevia kieltoja tai rajoituksia voidaan virheen vakavuudesta riippuen tuomita rangaistukseen tai määrätä suoritettavaksi pysäköintivirhemaksu (TieL 8:105 §).

Lain mukaan ajoneuvon saa pysäyttää tai pysäköidä tiellä vain oikealle puolelle, yksisuuntaisilla teillä myös vasemmalle puolelle. Ajoneuvo tulee pysäköidä tien suuntaisesti ja mahdollisimman kauas ajoradan keskeltä. Pysäköinti on kuitenkin kiellettyä silloin, kun siitä aiheutuu vaaraa tai liikenne tarpeettomasti häiriintyy. Näin ollen pysäköinti on kielletty muun muassa jalkakäytävällä, suojatiellä sekä viittä metriä ennen suojatietä, risteyksessä sekä viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajateltua jatketta ajoradalla, sekä mäen harjalla tai näkyvyydeltään rajoittuneessa kaarteessa. Lisäksi pysäköinti on kielletty siten, että liikennemerkki tai opastin peittyy, sekä ennen risteystä olevan eri ajokaistoihin merkityn ryhmittymisalueen kohdalla.

Jos kohdassa on merkitty pysäköintipaikka, on ajoneuvo pysäköitävä tähän pysäköintipaikkaan vieläpä siten, että ajoneuvo kokonaisuudessaan mahtuu merkityn paikan sisäpuolelle. Lisäksi todetaan, että pysäköinti yksityisellä alueella on kielletty ilman kiinteistön omistajan lupaa. (TieL 2:26-28 §.)

Tieliikennelain nojalla annettu ”Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä” asettaa rajoituksia ajoneuvon tarpeettomaan joutokäyntiin. Yksinkertaistettuna auton ollessa pysäköitynä ei sen moottoria saa käyttää kuin korkeintaan kaksi minuuttia ja lämpötilan ollessa alle -15°C korkeintaan neljä minuuttia. (Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 2:5 §.)

2.2 Keravan rakennusjärjestys

Kaupungin rakennusjärjestys ottaa lyhyesti kantaa pysäköinnin järjestämiseen. Rakentamisen yhteydessä tulee järjestää asemakaavassa ja rakennusluvassa kiinteistölle määrätyt autopaikat. Lisäksi pysäköintialueen reunan tulee olla vähintään kahdeksan metrin etäisyydellä rivi- tai kerrostalon asuinhuoneen ikkunasta silloin, kun autopaikkoja on vähintään neljä. (Rakennusjärjestys VIII:22 §.) Kohdassa 32 Ympäristön hoito todetaan, että asuin-, tai asuin- ja liikerakennusta varten tarkoitettua tonttia ei saa käyttää muun muassa linja-auton tai yhdistelmäajoneuvon eikä useamman kuin kahden kuorma-auton pitempiaikaiseen paikoitukseen tai säilytykseen. Tapaus, jossa kuorma-autoja on tarpeen pysäköidä tontilla toistuvasti enemmän kuin kaksi, on pysäköintijärjestelyjen osalta hyväksyttävä lupa-asiana. Lisäksi tapauksissa, joissa tontin pinta-ala on alle 1000 m², on kuorma-autojen pysäköintijärjestelyt hyväksyttävä aina lupa-asiana. (Rakennusjärjestys XII:32 §.)

2.3 Suomen rakentamismääräyskokoelma

Rakentamismääräyskokoelmassa esitetyt määräykset koskevat sellaisinaan ainoastaan uuden rakennuksen rakentamista. Mikäli kyseessä on rakennuksen muu korjaus- tai muutostyö, määräyksiä on noudatettava soveltuvin osin. Määräysten lisäksi kokoelma sisältää ohjeita joiden noudattaminen ei ole velvoitteellista.

Kokoelman D2 -osa Rakennuksen sisäilmasto ja ilmanvaihto sisältää määryksiä muun muassa ulko- ja jäteilmalaitteiden sijoittamisesta. Sen mukaisesti rakennuksen ulkoilmalaitteen tulee sijaita vähintään kahdeksan metrin etäisyydellä ajoneuvojen pysäköinti- tai lastausalueesta. Erillispientalojen kohdalla annettu etäisyys voidaan tietyin edellytyksin alittaa.

Osassa F2 Rakennuksen käyttöturvallisuus määrätään muun muassa, että piha-alue on suunniteltava siten, ettei sen ajoneuvo- tai tavaraliikenne aiheuta vaaraa käyttäjille tai sivullisille. Lisäksi ohjeena mainitaan, että pysäköintialueet tulisi erottaa jalankulkuun, leikkimiseen tai oleskeluun tarkoitettuista alueista. (Suomen rakentamismääräyskokoelma.)

2.4 Kaavoitus

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti kunnan huolehdittavana on alueidenkäytön suunnittelu ja rakentamisen ohjaus (MKRL 2:20 §). Kunnan laatimassa yleiskaavassa tulee yleispiirteisesti ohjata kunnan tai sen osan yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä, sekä toimintojen yhteensovittamista (MKRL 5:35 §). Erikseen sisältövaatimuksissa on eriteltynä esimerkiksi liikenteen tarkoituksenmukainen järjestäminen, asumisen tarpeet, sekä mahdollisuudet turvalliseen ja terveelliseen elinympäristöön (MKRL 5:39 §). Yleiskaavamerkinnöissä ei kuitenkaan ole olemassa pysäköintiin tarkoitettua merkintää.

Asemakaavassa puolestaan esitetään alueidenkäyttö yksityiskohtaisemmin. Tässä kaavamuodossa voidaan osoittaa erikseen pysäköintiin tarkoitettuja alueita. Nimenomaan raskaalle liikenteelle tarkoitettuun pysäköintiin ei kuitenkaan ole olemassa omaa kaavamerkintää, joten halutessa tämäntyyppinen erityistieto ilmaistaan asemakaavassa kaavamääräyksellä (MKRL 7:57 §).

2.5 Tiehallinnon selvitys

Vuonna 2006 on silloisen Tiehallinnon toimesta laadittu Selvitys kuorma-autoliikenteelle tarvittavista pysäköinti- ja levähdysalueista Uudenmaan tiepiirin alueella. Kuorma-auton kuljettajaa koskevat tarkat ajo- ja lepoaikasäädökset. Tiehallinnon selvitys tuo esille näiden säädösten tuomat reunaehdot ja sitä kautta pysäköinti- ja levähdysalueiden tarpeellisuuden. Asukaspysäköinnin osalta todetaan pyrkimyksenä olleen järjestää asukaspysäköinti kaavoitukseen liittyvän pysäköinnin suunnittelun yhteydessä. Lisäksi on havaittu kuorma-autojen pysäköintitarpeen huomioonottamisen asemakaavoituksessa olevan vaikeaa ja usein rakennusten kerrosalaan perustuvista ohjeellisista arvoista on jouduttu tinkimään. (Tiehallinto 2006. 43.)

2.6 Pysäköinnin kehittämistyöryhmä Keravalla 2003

Keravan kaupunginjohtaja nimesi vuonna 2003 kehittämistyöryhmän tarkastelemaan muun muassa kaavallisia pysäköintimitoituksia, raskaan liikenteen pysäköintimahdollisuuksia, sekä pysäköinnin ongelma-alueita.

Työryhmä on tuolloin todennut, ettei Keravalla raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköintitarvetta ole juurikaan huomioitu kaavoituksessa tai muussa maankäytön suunnittelussa.

Loppuraportissaan kehittämistyöryhmä on ehdottanut raskaan liikenteen ajoneuvoille osoitettavia alueellisesti keskitettyjä pysäköintipaikkoja pääliikenneväylien läheisyyteen. Näissä mitoitusperusteena olisi 1 paikka /5000 kerrosneliometriä. Toteutuksesta vastaavana toimijana olisi Keravan kaupunki. (Keravan kaupunki. 2003.)

2.7 Keravan raskaan liikenteen pysäköintiselvitys 2003 -luonnos

Vertaamalla muiden kaupunkien pysäköintijärjestelyjä ja laskennallisia malleja on selvitysluonnoksessa ehdotettu Keravalle sopivaksi raskaan liikenteen pysäköintipaikkamääräksi 1 paikka /6000 asuinkerrosneliometriä. Toisena laskuperiaatteena on käytetty asukaslukua, jolloin on päädytty ehdotukseen 6,2 paikkaa / tuhat asukasta. Nämä määrät on suhteutettu myös asuinalueittain, jolloin on saatu laskettua tarvittava paikkamäärä eri puolilla kaupunkia. (Pysäköintiselvitys 2003. 23.)

2.8 Mitoitus

Rakennustietosäätiö ilmaisee olevansa yleishyödyllinen rakennusalan vaikuttaja, jonka tavoitteena on edistää hyvää rakennustapaa (Vuosikertomus 2010). Säätiön omistama Rakennustieto Oy julkaisee RT-korttisarjaa, jossa annetaan erilaisia rakentamis- ja mitoitusohjeita.

Helmikuussa 2010 päivitettyssä kortissa RT 98-10986 esitetään pysäköintialueiden mitoitusperiaatteita. Raskaan liikenteen ajoneuvojen osalta pysäköintiruutujen pituusmitoitus riippuu pysäköivästä ajoneuvotyypistä ja sitä kautta ajoneuvon pituudesta. Kuorma-auton osalta pituusmitoitus on 12 metriä ja ruudun leveydeksi annetaan 2,6 metriä. Ohjeissa otetaan kantaa myös sopivaan kuorma- ja linja-autojen paikkamäärään uusia asuntoalueita kaavoitettaessa. Tämä määrä olisi vähintään välillä 1 paikka /5000 – 10000kerrosneliometriä.

Raskaan liikenteen pysäköintialueet tulisi järjestää läpiajettavin paikkarievin. Lisäksi kuorma- ja linja-autojen pysäköintialueet on tarpeellista varustaa sähköpistokkeilla ajoneuvojen lämmitystä ja muita laitteita varten.

2.9 Pysäköinnin ohjaaminen

Liikennesuunnittelussa voidaan käyttää erilaisia keinoja ajoneuvojen pysäköinnin ohjaamiseen. Tapauksesta riippuen voi olla tarpeellista ohjata nimenomaan kuorma-autojen pysäköintiä tai toisaalta joissain tapauksissa ohjauksen kohteeksi tulee valita esimerkiksi ainoastaan linja-autot. Erikseen ei kuitenkaan ole olemassa yleisluontoista liikennemerkkiä tai lisäkilpeä koskien kaikkea raskasta liikennettä, joten jokainen ohjattava ajoneuvolaji on merkittävä erikseen.

2.9.1 Pysäköintikielto (Liikennemerkki 372)

Pysäköintikielto osoitetaan liikennemerkillä Pysäköinti kielletty. Kielto koskee kadun sitä puolta, jolle merkki on asetettu ja ellei liikennemerkein muuta osoiteta, sen voimassaolo lakkaa yleisen tien tai kadun risteyksessä. Pysäköintikieltomerkin yhteydessä voidaan käyttää lisäkilpiä osoittamaan pysäköintiaikaa, vaikutusaluetta tai ajoneuvoryhmää. Lisäkilvellä 833 voidaan rajoittaa kuorma-autojen ja lisäkilvellä 832 linja-autojen pysäköintiä. (Tiehallinto 2003. 2E-44.)

2.9.2 Pysäköintikieltoalue (373), Pysäköintikieltoalue päättyy (374)

Liikennemerkki 373 eli Pysäköintikieltoalue kieltää pysäköinnin merkistä alkavalla vaikutusalueella. Merkki soveltuu käytettäväksi erityisesti silloin, kun halutaan järjestää tietyille alueille yhtenäinen pysäköinnin kieltö. Tällaisia paikkoja voivat olla kokoojakadusta erkanevat tonttikadut, kääntöpaikat tai muut pienehköt rajalliset alueet erityisesti silloin, kun koko alueella ei ole pysäköintiin soveltuvaa kohtaa. Pysäköintikieltoalueen sisällä pysäköintiä voidaan kuitenkin sallia halutuissa kohdissa asettamalla pysäköinnin sallivat liikennemerkit. Mikäli kieltoalueen sisälle tällaisia poikkeavia pysäköintiä koskevia merkintöjä tarvitaan useita, on syytä pohtia uudelleen aluepysäköintirajoituksen mielekkyyttä. Pysäköintikieltoalue päätetään merkillä 374; Pysäköintikieltoalue päättyy. (Tiehallinto 2003. 2E-45.)

2.9.3 Pysäköintipaikka (521)

Ohjemerkkien ryhmään kuuluva Pysäköintipaikka -liikennemerkki osoittaa ajoneuvojen pysäköinnin ajoradan ulkopuolisilla tai ajoradasta erotetuilla alueilla. Usein pysäköintiä on tarpeen tarkentaa lisäkilvillä. Näin voidaan osoittaa esimerkiksi ajoneuvojen sijoitus pysäköintipaikalla, pysäköinnin aikarajoitus tai ajoneuvoryhmät, joille pysäköintipaikka on tarkoitettu. Kuorma-autoja koskevalla lisäkilvellä voidaan sallia yksinomaan kuorma-autojen pysäköinti niille parhaiten soveltuville paikoille. Vastavasti minkä tahansa muun ajoneuvoryhmän lisäkilpi kieltää kuorma-autojen pysäköinnin. (Tiehallinto 2003. 2G-6.)

2.9.4 Pysäköintiruudut

On muistettava, että isokokoisten ajoneuvojen pysäköintiä voidaan ohjata myös pysäköintiruutumaalauksilla. Kuten kohdassa 2.1.3 todetaan, on ajoneuvon mahdollista kokonaisuudessaan merkittyyn pysäköintiruutuun. Näin ollen käyttämällä henkilöautojen pysäköintiruutumitoituksia, kielletään samalla kuorma-autojen pysäköinti kyseisillä paikoilla.

2.10 Raskaan liikenteen pysäköintijärjestelyt eräissä Suomen kaupungeissa

Selvitystyön taustaksi on selvitetty muutaman muun kunnan osalta raskaan liikenteen pysäköintijärjestelyjä. Selvitykseen valittiin ensisijaisesti Kera-

van naapurikuntia, mutta mukana on myös kuntia joiden koko tai asukastiheys on lähellä Keravan vastaavia. Lisäksi Kuopio ja Lohja edustavat maksullisen pysäköinnin mallia. Raportissa on esitetty tiedustelukunnista ne, joilta on saatu vahvistus tietojen käyttöön.

2.10.1 Helsinki

Helsingin Uutiset kirjoitti 11.1.2011 uutisjutun kaupungissa pysäköivien kuorma-autoilijoiden pysäköintiongelmista. Siellä ongelmat ovat jokapäiväisiä erityisesti tiiviistä rakennuskannasta johtuen. Kuorma-autojen pysäköintimahdollisuudet vaihtelevat eri puolilla kaupunkia ja havaintojen mukaan esimerkiksi Tapanilan ja Puistolän asemilla tilannetta on helpotettu merkitsemällä kuorma-autoille muutama pysäköintiruutu. Yhtenä pysäköintiongelman lieventämistoimena kaupunkisuunnitteluvirasto on tehnyt käytännönläheiset ohjeet autoilijoille muistutukseksi hyvistä pysäköintitavoista (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

2.10.2 Järvenpää

Kuorma-autojen pysäköintiin on Järvenpäässä pureuduttu varsin perusteellisesti vuonna 2008 insinööriyönä tehdyssä pysäköintiselvityksessä. Järvenpäässäkin tarve selvityksen tekemiseen on lähtenyt asukaspalautteiden suuresta määrästä. Työssä on selvitetty sen hetkinen raskaan liikenteen pysäköinnin tila ja ongelma-alueet. Lisäksi autoilijoiden, poliisin ja eräiden sidosryhmien näkökulma on huomioitu. Näiden taustatietojen pohjalta on haettu erilaisia ratkaisuja alueittain. Selvitystyössä on esitetty raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen määrän suositukseksi yksi paikka /12 000 - 20 000 k-m². Pysäköintialueiden sijoitustavaksi ehdotetaan yhtä isoa pysäköintialuetta teollisuusalueilta, minkä lisäksi sijoitettaisiin muutamia pienempiä pysäköintialueita asuinalueiden läheisyyteen. Selvitystyö sisältää myös ehdotuksia uusien pysäköintialueiden sijainneiksi. (Mayr 2008.)

2.10.3 Kuopio

Kuorma-autojen pysäköinnin järjestäminen on jossain määrin edistyksestä Kuopiossa. Kaupungin alueella on autoilijoiden tarpeiden mukaisesti viidessä eri kohdassa kuorma-autojen pysäköintialueet. Paikoista suurin osa on varustettu sähköpistokkeilla ja paikoista peritään muutaman kymmenen euron suuruista kuukausivuokraa. Kuopiossa ei juuri lainkaan ole lisätty kuorma-autojen pysäköintikieltoja tai -rajoituksia asuinalueiden kaduille. Ilkivalta on osoittautunut ongelmaksi ainoastaan yhdellä pysäköintialueella, minkä johdosta alue ei ole autoilijoiden suosiossa. Sen sijaan eräällä toisella pysäköintialueella sijaitsevan jätteiden kierrätyspisteen yhteydessä on järjestetty kameravalvonta. Valvonnasta viestivät kameravalvontakyltit ovat pitäneet koko pysäköintialueen rauhallisena. (Projektipäällikkö, Haastattelu 2.1.2012.) Kuopiossa rekisteröityjen kuorma-autojen määrä on noin 1800 ajoneuvon suuruinen. Uusilla alueilla pysäköintipaikkojen mitoituksena pyritään käyttämään normia 1 paikka/10000 kerrosneliömetriä (Mayr 2008, 35).

2.10.4 Lohja

Rekisteröityjä kuorma-autoja Lohjalla on noin 700. Asukkailta tuli aiemmin runsaasti palautetta koskien asuinalueille pysäköityjä kuorma-autoja. Vuonna 2006 kaupungin toimesta järjestettiin yhteistyössä paikallisen KTK:n kanssa noin 40-paikkainen sorapäällysteinen kenttä kuorma-autojen pysäköintialueeksi. Kaupunki ei omista kyseistä aluetta, mutta likimain kattaa sen vuokra- ja ylläpitokulut autoilijoilta perimällään kiinteähintaisella vuosimaksulla. Vartiointia tai muita palveluja alueella ei ole. Järjestely on vähentänyt asuinalueiden pysäköinnistä koituvien valitusten määrää, vaikka asuinalueille ei pysäköintikieltoja ole juurikaan lisätty. Muita merkittäviä kuorma-autojen pysäköintialueita Lohjalla ei ole. (Katu-päällikkö, Haastattelu 2.1.2012.)

2.10.5 Vantaa

Vantaalla raskaiden ajoneuvojen pysäköinnin on koettu olleen jatkuva ongelma niin asukkaiden kuin kuljettajien näkökulmasta. Tämän johdosta Vantaan kaupungin liikennesuunnittelu on laatinut pysäköintiselvityksen vuonna 2005. Sen periaatteiden mukaan asuinalueilla raskaan liikenteen pysäköinti pyritään toteuttamaan pienehköillä 2-6 auton pysäköintialueilla. Uusille asuinalueille ehdotetaan järjestettäväksi 1 kuorma-autopaikka /5 000 - 10 000 krs-m². (Vantaan kaupunki 2005.)

3 NYKYTILANNE KERAVALLA

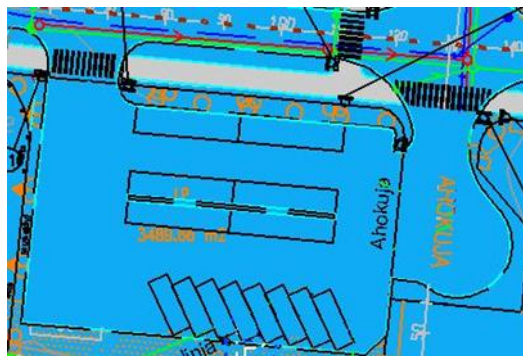
3.1 Nykytilan kartoitus ja nykyiset pysäköintialueet

Nykytilanteen kartoittamiseksi tähän selvitykseen on kerätty kuorma-autojen pysäköintiä koskevia asukaspalautteita noin kolmen edellisen vuoden ajalta. Näiden lisäksi on tehty kaksi maastokäyntiä ja verrattu niiden tuloksia vuoden 2003 selvityksen tietoihin. Maastohavaintoja on saatu myös poliisilta, kaupungin pysäköinninvalvonnasta, tiemestarilta ja tietenkäin kaupungin liikennesuunnittelusta. Poliisin näkökulmasta kuorma-autojen pysäköinnin ei koettu olleen erityisen suuri ongelma Keravalla, joskin joihinkin yksittäistapauksiin on puututtu. Eri lähteistä saatujen havaintotietojen lisäksi nykytilannetta on selvitetty kuorma-autoilijakyselyllä. Näiden tietolähteiden perusteella on saatu muodostettua varsin kattava ja luotettava kooste raskaan liikenteen pysäköintiongelmista eri puolilla kaupunkia.

Tällä hetkellä Keravalla on noin 40 yleistä pysäköintialuetta kaupungin omistamilla maa-alueilla. Lähes kaikki näistä on varustettu pysäköintialuetta osoittavin P-liikennemerkkein ja joillain alueilla on voimassa aikarajoitettu pysäköinti. Valtaosa kyseisistä alueista on myös kaavassa merkittyjä LP-alueita. Poikkeuksen tekevät esimerkiksi Savion Lehmuskadulla liikerakentamiseen tarkoitettu alueelle merkitty pysäköintialue, sekä Keskustassa Jurvalantiellä sijaitseva pysäköintialue opetukseen tarkoitettulla alueella. Pysäköintialueiden lisäksi eri puolilla kaupunkia on merkittyjä kadunvarsipaikkoja joiden määrä vaihtelee kaupunginosittain. Yksinomaan kuorma-autoille liikennemerkkein osoitettuja pysäköintialueita on Keravalla viisi kappaletta, joiden sijainnit näkyvät liitteen 1 kartassa.

3.2 Kuorma-autoille merkityt pysäköintialueet

Keravan pohjoisosaan Virrenkulman asuinalueelle on vuonna 2011 valmistunut pysäköintialue 14 kuorma-autolle. Kyseessä on ensimmäinen jo kaavoitusvaiheessa huomioitu kuorma-autojen pysäköintialue Keravalla. Alue asfaltoidaan ja se toteutetaan läpiajettavin paikoin. Sijainniltaan alue on erinomainen asuinalueen reunalla hyvin liikenneyhteyksin. Kuvasta 1 selviää tarkemmin alueen muoto.



Kuva 1. Virrenkulman pysäköintialue.

Kalevassa Kurkelankadulla sijaitseva kuorma-autojen pysäköintialue on pinta-alaltaan noin 550 neliometriä ja nykyjärjestelyillä sinne mahtuu pysäköintitavasta ja auton koosta riippuen viidestä kahdeksaan kuorma-autoa. Kurkelankadun pysäköintialue on asfaltoitu ja sen yhteydessä on kuvan 2 oikeassa reunassa näkyvä jätteiden keräyspiste. Alue sijaitsee näkyvällä paikalla, vaikka erillistä valaistusta alueelle ei ole järjestetty, eikä muita palveluita ole. Lähimpään kerrostaloon on matkaa noin 50 metriä.



Kuva 2. Kurkelankadun pysäköintialue.

Ylikeravalla Kytömaantien eteläpäässä olevalle asfaltoidulle levikkeelle lisättiin kuorma-autojen pysäköinnin osoittavat liikennemerkkit kesällä 2011. Pinta-alaa levikkeellä on noin 250 neliometriä ja siihen mahtuu kaluston koosta ja pysäköintitavasta riippuen neljästä viiteen kuorma-autoa. Alueella ei ole erillistä valaistusta. Kuva 3 on otettu ennen pysäköintimerkintöjen olemassaoloa.



Kuva 3. Kytömaantien pysäköintitasku.

Savion Kannistonkadulla on kuorma-autoille varattu asfaltoitu pysäköintilevike. Levike on noin 300 neliömetrin pinta-alallaan pienehkö, mutta kaatuun kiinni rakennettuna silti varsin käyttökelpoinen. Kadun toisella puo-

lella on Teboil-huoltoasema ja välitön yhteys Saviontielle takaa hyvät liikenneyhteydet. Paikka on myös hyvin näkyvällä paikalla, jolloin ilkeiden uhka pienenee. Alueella on nähty pysäköitävien kuorma-autoja kadun suuntaisesti, jolloin sinne mahtuu ehkä vain kolme tai neljä ajoneuvoa. Jos kuorma-autot pysäköidään vinopysäköintinä kuten kuvassa 4, saadaan alueelle mahtuvan kaluston määrä nostettua jopa kahdeksaan. Tämän pysäköintitavan haittana on välttämätön peruuttamistarve autoa pysäköitäessä. Käytännössä alueelle ensimmäisenä pysäköivä useimmiten määrittelee myös myöhemmin tulevien pysäköintitavan.



Kuva 4. Kannistonkadun pysäköintitasku.

Keravalla kuorma-autoille merkityistä paikoista eteläisin sijaitsee Saviolla Saviontien varressa. Alue on hieman sivussa tiiviistä asumisesta, minkä vuoksi käyttöaste ei ole paras mahdollinen. Kyseistä pysäköintialuetta ei ole kaavassa osoitettu pysäköintiin, vaan alueelle on lisätty pysäköinti-merkit ilman kaavamuutosta. Hyödynnettävää pinta-alaa pysäköintialueella on noin 500 neliometriä, mutta alueen muoto rajoittaa pysäköitävien kuorma-autojen määrän noin kolmeen. Välittömästi Saviontiessä kiinni oleva osa aluetta on asfaltoitu levikkeeksi, minkä lisäksi levikkeen pohjoispäässä on sorapinnoitteinen entisen rautatien tasoristeyksen liittymäpohja, jota voi osittain käyttää pysäköintiin. Kuvan 5 vasemmassa puoliskossa näkyy Saviontien kuorma-autojen pysäköintialue.

Länsi-Jaakkolassa Santaniitynkadun LP-alueelle lisättiin myös pysäköintin osoittavat liikennemerkkit kesäkaudella 2011. Kyseessä ei ole erillinen kuorma-autojen pysäköintialue, vaan tila kuorma-auton pysäköinnille merkittiin pysäköintialueen kadunpuoleiseen reunaan. Muulle osalle pysäköintialuetta lisättiin ajoneuvojen sijoituksen osoittava liikennemerkki (521) ilman ajoneuvotyyppikohtaista rajoitusta. Kokonaisuudessaan alueen pinta-ala on noin 300m². Santaniitynkadun pysäköintialue näkyy kuvan 5 oikeassa puoliskossa.



Kuva 5. Vasemmalla Saviontien ja oikealla Santaniitynkadun pysäköintialueet.

3.3 Maastokäynneillä tehdyt havainnot

3.3.1 Yleistä

Selvitystyöhön liittyvät maastokäynnit tehtiin kesäkuun puolivälissä 2011. Käynnit jakautuivat sunnuntaipäivään ja maanantai-iltaan ja ne kattoivat lähes koko asemakaavoitetun osan Keravasta. Käynneillä havaittiin yhteensä 59 yleisille katu- tai pysäköintialueille pysäköityä raskaan liikenteen ajoneuvoa, jotka kaikki olivat kuorma-autoja. Huomattavan suuri osa havaintopaikoista osoittautui sellaisiksi, joissa jo ennalta tiedettiin pysäköitävän kuorma-autoja. Liitteen 1 kartassa on esitetty maastokäyntien havaintopaikat, sekä liitteenä 2 on näistä esitetty yhteenvetotaulukko.

3.3.2 Sompio

Sompion Seunalantie oli jo ennalta tiedetty suosituksi kuorma-autojen pysäköintipaikaksi. Seunalantie 15 kohdalla kadun varren pysäköintilevityksessä oli pysäköitynä yhteensä viisi kuorma-autoa. Pysäköinti tuolla paikalla on sallittua kahden tunnin ajan arkipäivinä, iltaisin ja viikonloppuisin pysäköinti on rajoituksetonta. Merkittävimmät haitat pysäköinnistä johtuvat melusta ja päästöistä lähikerrostaloihin, sekä maisemahaitasta. Lisäksi pysäköintipaikalta poistuminen edellyttää peruuttamista tai läpiajoa asuinalueen läpi. Kuva 6 havainnollistaa Seunalantien pysäköinnin tilaa.



Kuva 6. Seunalantien kadunvarsipysäköintiä.

Aleksis Kiven tie 19 kohdalla on vastaavanlainen, joskin lyhyempi pysäköintilevitys kuin Seunalantiellä. Myös tässä kohdassa yön ja viikonlopun aikainen pysäköinti on rajoituksetonta. Paikka soveltuu huonosti raskaalle kalustolle viereisen kerrostalon, koulun ja maaston mäkisyyden vuoksi.

3.3.3 Kaleva

Ilmarisentien varressa sijaitsee noin 500 neliömetrin suuruinen asfaltoitu pysäköintialue, jolla havaittiin kaksi kuorma-autoa. Alueella on syksystä 2011 lähtien ollut 24 tunnin aikarajoitettu pysäköinti, mutta aluetta käytetään myös pitkäaikaiseen henkilöautojen peräkärryjen säilytykseen. Alue näyttäisi toimivan hyvin myös kuorma-autojen pysäköintipaikkana ja siihen on hyvät liikenteelliset yhteydet kokoojakadun varressa. Lähimpään asuintaloon Ilmarisentien toisella puolella on matkaa 25-30 metriä eikä muita asuinrakennuksia ole aivan välittömässä läheisyydessä. Pysäköintialueelle ei ole toteutettu paikkamerkintöjä ja nykyisellään sinne voidaan laskea mahtuvan neljästä kuuteen kuorma-autoa, jolloin alueesta jää vielä osa henkilöautopysäköinnin tarpeisiin. Ilmarisentien pysäköintialueella on kuitenkin havaittu tapauksia, joissa ajoneuvoyhdistelmä tai yhdistelmän perävaunu on pysäköity siten, että se käytännössä vie lähes puolet alueen hyödynnettävästä pysäköintipinta-alasta. Alueen pohjoispäädyssä on pieni jätteiden keräyspiste, mutta erillinen valaistus alueelta puuttuu. Kuva 7 havainnollistaa tyypillistä pysäköintitilannetta Ilmarisentien pysäköintialueella. Kuvassa violetti merkintä kuvaa jätteiden keräyspisteen sijaintia ja sininen raja osoittaa pitkäaikaisessa pysäköinnissä olevien henkilöauton perävaunujen tyypillistä määrää.



Kuva 7. Ilmarisentien pysäköintialue.

Toinen Ilmarisentien pysäköintihavainto tehtiin aivan kadun päässä kääntöpaikan tuntumassa. Kuorma-auto oli pysäköity osittain risteysalueelle. Pysäköinti aiheuttaa varmasti häiriötä alueen autoilijoille ja toisaalta myös voi aiheuttaa maisemahaittaa naapuruston asukkaille. Maastokäynnin aikaan kyseisessä risteyksessä oli lapsia leikkimässä katualueella, mikä puhuu osaltaan näkemäesteiden raivaamisen puolesta.

Kalevassa Taikatie 1:n kohdalla sijaitsevalle asfalttipäällysteiselle pysäköintialueelle lisättiin 4 tunnin aikarajoitus syksyllä 2011. Maastokäynnin aikana alueen takakulmaan oli pysäköity yksi kuorma-auto. Yhden kuorma-auton pysäköinnistä ei koitune alueen asukkaille merkittävää haittaa, mutta useamman kuorma-auton pysäköintialueeksi tämä paikka ei sovi. Alueen reunassa on pieni jätteen keräyspiste kuvan 8 mukaisesti.



Kuva 8. Taikatie 1:n pysäköintialue.

Kurkelankadun kuorma-autojen pysäköintialueella (Kuva 2) tehtiin havainnot neljästä pysäköidystä kuorma-autosta.

3.3.4 Keskusta

Keskustan osalta raskaiden ajoneuvojen pysäköinti keskittyy radan itäpuolelle, käytännössä kahteen paikkaan. Tapulikadun alueella on liityntäpysäköinnin johdosta runsaasti pysäköintipaikkoja. Näistä osa on kadun varressa ja osa erillisillä pysäköintialueilla, joilla on ruutumaalaukset henkilöautomitoituksella. Kadun varteen oli maastokäynnin aikana pysäköitynä kaksi kuorma-autoa, joista toinen kuvan 9 mukaisesti täysin suojatien päälle. Molemmat autot heikensivät ainakin hieman näkyvyyttä pysäköintialueiden liittymistä. Liityntäpysäköintialueelle puolestaan oli pysäköitynä yksi kuorma-auto, joka ei luonnollisestikaan mahtunut pysäköintiruuutuun. Nykyisellään Tapulikadun pysäköintialueen paikat eivät sovellu kuorma-autojen pysäköintiin.



Kuva 9. Tapulikadun kadunvarsipaikoitus.

Toinen keskustan suosittu kuorma-autojen pysäköintialue on Jurvalantiellä. Koulun vieressä oleva sorapintainen pysäköintialue on kaavassa merkitty opetustoimintaan ja kuten kuvasta 10 näkyy, on pysäköintialue järjestyiltään jäsenitelemätön. Paikkaa käytetään pysäköinnin lisäksi koululaisien saattoliikenteeseen. Maastokäynnin aikaan alueella oli pysäköitynä kolme kuorma-autoa, jotka kaikki ovat ilmeisesti saman yrittäjän käytössä. Nykyinen pysäköintialue poistuu käytöstä vuoden 2012 aikana.



Kuva 10. Jurvalantien koulun pysäköintialue.

3.3.5 Ylikerava

Kytömaantien eteläpään (Kuva 3) kuorma-autojen pysäköintilevikkettä käytettiin maastokäynnin aikana ajoneuvoyhdistelmien ja näiden perävaunujen säilytykseen. Tällä paikalla on maastokäynnin lisäksi myös muina ajankohtina havaittu useampia kuorma-autoja.

3.3.6 Ahjo

Hyvin merkittävä osa kaikista maastokäyntien havainnoista kohdistuu Ahjon alueelle. Yksi keskittymä näytti olevan kaupunginosan pohjoisella alueella. Metsärinne 4:n kohdalla kadun pohjoisreuna on asetettu kuorma-autojen pysäköintikieltoalueeksi kadun mutkaisuuden ja kapeuden vuoksi. Juuri tälle kohdalle oli kuitenkin pysäköity kuvan 11 kuorma-auto aiheuttaen häiriötä muille autoilijoille. Koska Metsärinteelle on suurelta osin asetettu pysäköintikiellot, on kadun itäpäähän järjestetty pysäköintialue. Tälle alueelle oli pysäköity yksi nuppi. Alueelle on maalattu pysäköintiruudut henkilöautoille, joten kuorma-autoille alue ei sovellu. Toisaalta myös lähitalojen asukkaille aiheutuu melu-, päästö- ja maisemahaittaa raskaan kaluston pysäköinnistä. Näiden kahden mainitun ajoneuvon lisäksi alueen kokoojakatuna toimivalla Annankadulla oli yksi kadun varteen pysäköity jakeluauto. Kadun kapeuden ja lähes katuun kiinni rakennettujen talojen takia Annankadun varsi ei ole hyvä pysäköintipaikka suurille ajoneuvoille.



Kuva 11. Metsärinne.

Edellisten lisäksi Ahjon pohjoisosassa kuorma-autoja näytetään pysäköivän Kiskokujalle. Kyseinen katu johtaa ainoastaan viereisen puutavara-liikkeen tavarapihalle. Kiskokujan varrella oli pysäköitynä yhteensä kolme kuvassa 12 näkyvää kuorma-autoa tai yhdistelmää, joista yhdessä näytti olevan myös kuljettaja yöpymässä ja ajoneuvon lastaaminen kesken. Näiden ajoneuvojen pysäköinnistä voi olla jonkin verran haittaa kahden läheisen omakotitalon asukkaille. Talviaikaan Kiskokujan huomattava jyrkkyys tuo lisähaastetta raskaan kaluston liikkeellelähdessä.



Kuva 12. Kiskokuja.

Pohjoisen Ahjon lisäksi toinen raskaan kaluston keskittymä Ahjolla näytti olevan radan eteläpuolisella alueella. Ketjutien varressa koulun vierellä yö- ja viikonloppupysäköinti on sallittua ja merkintöjen salliessa kadun vartta käyttikin pysäköintiin yksi täysperävaunuyhdistelmä. Yhdistelmäajoneuvon pysäköinti tuolla kohdalla kuitenkin paitsi kaventaa katuosuutta, myös aiheuttaa haittaa viereisen kerrostalon asukkaille. Tämän yhdistelmän lisäksi Ketjutietä vastapäätä sijaitsevan Ravintola Ahjon Oloneuvoksen piha-alueella oli pysäköitynä kolme jakeluautoa. Näiden pysäköintipaikasta etäisyyttä lähimpiin asuintaloihin on noin 50 metriä eli heille koitua haitta on jo melko vähäinen. Ravintolan yrittäjä ei haastattelun mukaan kuorma-autojen pysäköintiä pidä minkäänlaisena haittana, vaikka autoilijat eivät ole erityistä pysäköintisopimusta hänen kanssaan tehneet.

Ainoastaan tontin heikosta talvikunnossapidosta on ollut vastuupäselvyyksien vuoksi harmia.

Näiden mainittujen kohteiden aivan välittömässä läheisyydessä on vielä kaksi paikkaa, joissa kuorma-autojen pysäköintiä havaittiin. Ahjontieellä Moukaritien liittymän länsipuolella on ajoradan ja kevyen liikenteen väylän välisessä viherkaistassa aukko. Tämän aukon kohdalle on syntynyt pieni epävirallinen parkkitasku, jossa oli pysäköitynä kaksi jakeluautoa kuvan 13 mukaisesti. Pysäköinnistä voi olla haittaa kadun toisella puolella kerrostalossa asuville. Toisaalta kuorma-autot joutuvat taskuun mennessään peruuttamaan kevyen liikenteen väylän yli, josta voi syntyä vaaratilanteita. Alue on kaavassa varattu asuintontiksi ja rakentaminen aloitettaneen aivan lähivuosina.



Kuva 13. Ahjontie Moukaritien risteuksen tuntumassa.

Moukaritien eteläpäästä tehtiin vielä havainto yhdestä jakeluautosta, joka oli pysäköitynä vanhan kadunpohjan yhteyteen. Kyseistä paikkaa ei ole liikennemerkein merkitty, joten periaatteessa pysäköinti on luvallista. Kuten kuvasta 14 on nähtävissä, joutuu kuorma-auto kuitenkin peruuttaessaan pois ylittämään kevyen liikenteen väylän. Paikka ei nykyisellään ole turvallinen, minkä lisäksi myös tämä alue tulee lähitulevaisuudessa asuinkäyttöön.



Kuva 14. Moukaritien eteläpää.

Kolmas kuorma-autokeskittymä Ahjolla näytti sijaitsevan sen eteläisillä alueilla. Sorsakorventieltä on tullut useita suullisia palautteita koskien kuorma-auton kadunvarsipysäköintiä. Maastokäynnin aikaan pysäköintiä havaittiin ainoastaan omakotitalojen pihossa, yhteensä kahden jakeluauton verran. Edelleen etelämpänä ja kuvassa 15 näkyvällä Suitsitiellä oli yksi kuorma-auto pysäköintipaikalla. Paikkaa ei ole liikennemerkein osoitettu, mutta selkeä neljän henkilöautopaikan merkintä pinnoitteessa kuitenkin on. Kuorma-auto ei näihin paikkoihin mahdu ja aiheuttanee ainakin meluhaittaa viereisten omakotitalojen asukkaille.



Kuva 15. Suitsitie.

Ratatien varrella Varsatien kohdalla sijaitsevan kioskin pysäköintialueella havaittiin yksi kuorma-auto. Kuvasta 16 on nähtävissä, kuinka alue on merkitty pysäköintialueeksi, jolla on voimassa pysäköintikielto. Lisäksi alueella on merkityt pysäköintipaikat. Alueen merkintä saattaa aiheuttaa epäselvyyttä, mutta siitäkin huolimatta kuorma-autoille alue ei ahtautensa vuoksi sovellu.



Kuva 16. Ratatien pysäköintialue.

Aivan Ahjon eteläpäässä Ravikujan pysäköintialueella oli vielä yksi jake-
luauto ilmeisesti viikonlopun aikaisessa pysäköinnissä. Alueella on 24
tunnin aikarajoitus jolla halutaan estää pitkäaikainen pysäköinti. Suuriko-
koisille ajoneuvoille alue ei ole tarkoitettu, mistä kertoo alueelle toteutetut
pysäköintiruutumerkinnät. Lyhimmillään etäisyyttä läheisiin omakotita-
loihin on kahdeksan metriä. Kuvassa 17 näkyy Ravikujan pysäköintialue.



Kuva 17. Ravikujan pysäköintialue.

3.3.7 Alikerava

Maastokäyntien perusteella mahdolliset pysäköintiongelmät Alikeravalla
näyttävät keskittyvän alueen pohjoisosaan, jossa ovat Alikeravan asuin-
alueet. Eteläosissa sijaitsee merkittäviä teollisuusalueita, joilla pysäköinti
ei aiheuta haittaa asumiselle. Eteläisillä alueilla myös liikennemäärät ovat
pienempiä.

Maastokäynnin aikana havaittiin kaksi kuorma-autoa Alikeravantien Nes-
te-huoltamon piha-alueella. Merkintöjen mukaan alue on tarkoitettu aino-
astaan lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin. Toinen pysäköity ajoneuvo oli
asemakaavassa suojaviheralueeksi merkityllä alueella, johon on huolto-
aseman pihasta selkeä yhteys kuvan 18 mukaisesti. Tämä yhteys toimii
myös huoltoaseman toisena poistumisliittymänä Alikeravantielle.



Kuva 18. Viheralue Alikeravantien Nesteen yhteydessä.

Itäisessä Jaakkolassa ainoa katualueen pysäköintihavainto oli Jaakkolantiellä Kettulankujan risteyksen kohdalla. Kyseisestä paikasta on kirjattu myös asukaspalaute. Kadun varteen pysäköity nuppi kaventaa ajorataa, aiheuttaa maisemahaittaa, sekä aiheuttaa näkemäestettä Kettulankujalta tuleville. Kuten kuvasta 19 näkyy, oli samaan yhteyteen kadun varteen pysäköity myös matkailuvaunu. Toinen Jaakkolan pysäköintihavainto on Veräjäkujalta Nesteen kylmäasemalta. Sen piha-alueella oli pysäköitynä yksi jakeluauto.



Kuva 19. Jaakkolantie Kettulankujan risteyksessä.

Näiden kohteiden lisäksi kuorma-autoja pysäköidään myös Länsi-Jaakkolassa Lintulammenkadun ympäristössä. Lintulammenkadulla on molemmissa ajosuunnissa kadun varteen maalattuja henkilöautojen pysäköintiruutuja, joissa pysäköintiä on aikarajoitettu arkipäivisin. Kyseiseltä osuudelta havaittiin kaksi pysäköityä kuorma-autoa. Toinen näistä oli pysäköity kuvan 20 mukaisesti kahteen pysäköintiruutuun ja toinen pysäyttämiskieltoalueen alkuun läheisten pysäköintiruutujen ollessa varattuja. Jos raskasta kalustoa pysäköidään enemmässä määrin kadun varrella, alkaa syntyä melu-, päästö- ja maisemahaittaa viereisten kerrostalojen asukkaille.



Kuva 20. Lintulammenkadun kadunvarsipysäköinti.

Viereisellä kadulla eli Palopellonkadulla oli vielä pysäköitynä sementtiau-
to. Myös täällä on vastaavanlaiset pysäköintirajoitukset kuin Lintulam-
menkadulla. Sen sijaan pysäköintiruutuja ei tällä kohden ole katuun maa-
lattu. Pysäköinnistä koituukin suurin haitta läheisen kerrostalon asukkaille,
sekä näkemähaitta isokokoisen auton etu- ja takapuolelle pysäköineille
liikkeelle lähdeäessä.

Länsi-Jaakkolan pohjoispäässä Santaniitynkadulla olevalle asfaltoidulle
pysäköintialueelle (Kuva 5) oli pysäköity yksi jakeluauto. Alueelta puut-
tuivat tuolloin vielä pysäköintimerkinntät.

3.3.8 Savio

Maastokäyntien perusteella näytti siltä, että Saviolla kuorma-autojen py-
säköinti on samantyyppistä kuin Ahjossa. Pysäköinti on kohdistunut tie-
tyille alueille. Kannistonkadun Saviontien puoleisessa päässä on kuorma-
autoille varattu pysäköintilevitys. Kuten kuvasta 4 havaittiin, näytti tämä
olevan suosittu pysäköintipaikka ja havainnoksi kirjattiin neljä kuorma-
autoa.

Aivan Kannistonkadun pysäköintialueen läheisyydestä ei kuorma-autojen
pysäköintiä havaittu, vaan lähin pysäköintikeskittymä löytyi reilun puolen
kilometrin päästä Kannistonkaarteelta. Sen päässä kääntöpaikalla on pysä-
köintialue, jossa katuun on maalattu henkilöautoille pysäköintiruudut.
Näihin ruutuihin oli yritetty mahduttaa kaksi jakeluautoa kuvassa 21 nä-
kyvällä tavalla. Pitkäaikainen pysäköinti vie paikkoja lyhytaikaisilta pysä-
köijiltä, kuten läheisessä kerrostalossa kyläilijöiltä. Kääntöpaikan lisäksi
Kannistonkaarre 4:n kohdalla oli kuorma-auto pysäköitynä kadun varteen,
missä pysäköinti on rajoituksetonta öisin ja viikonloppuisin. Suurikokoi-
nen ajoneuvo rajoittaa näkyvyyttä viereisen kiinteistön pysäköintialueelta
tultaessa.



Kuva 21. Kannistonkaarten kääntöpaikan pysäköinti.

Kannistonkadun eteläpäässä Marttilankadun risteyksen tuntumassa on hiekkakenttä, joka on asemakaavassa merkitty LPA-alueeksi. Tälle alueelle ei ole hyvää kulkuyhteyttä suurikokoisille ajoneuvoille, eikä aluetta ole selkeästi pysäköintialueeksi merkitty. Käytännössä alueelle ajetaankin linja-autopysäkin kautta kuvassa 22 näkyvän kevyen liikenteen väylän yli. Tälle alueelle oli pysäköity yksi jakeluauto, sekä useita matkailuvaunuja. Myös Marttilankadun varressa oli yksi kuorma-auto kadunvarsipysäköinnissä. Tämä kavensi selkeästi ajorataa ja aiheutti näkemähaittaa autoilijoille, mutta myös viereisen kerrostalon asukkaille koituu melu- ja päästöhaittoja.



Kuva 22. Marttilankadun LPA-alue.

Edellisten kohteiden lähistöltä löytyi vielä yksi hieman ongelmallinen pysäköintikohte. Lehmuskadun pohjoispäässä olevalla pysäköintialueella oli kaksi sementtiautoa ja yksi nuppi pysäköitynä. Alueella on P-merkki, sekä maalatut pysäköintiruudut henkilöautomitoituksella. Luonnollisestikaan isot ajoneuvot eivät näihin ruutuihin mahdu ja lisäksi ne peittävät pysäköintimerkkejä. Alueen liikennemerkeistä useat olivat myös kääntyneet tai rikkoutuneet. Muutamassa pysäköintiruudussa oli selviä jälkiä ajoneuvoista valuneista nesteistä. Alue ei tiiviin kerrostaloalueen keskellä ole luonte-

va raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköintipaikka. Kuva 23 havainnollistaa Lehmuskadun pysäköintialuetta.



Kuva 23. Lehmuskadun pysäköintialue.

Saviolla Koivikon alueella Visatien varteen oli pysäköity kaksi kuorma-autoa. Alueella on pysäköinti sallittu 12 tunnin ajan. Kuten kuvasta 24 ilmenee, on katu tässä Visatie 20:n kohdalla kovin kapea ja lähellä mutkaa, joten pysäköinti kaventaa katuosuutta ja heikentää näkemää. Lähitalojen asukkaille pysäköinnistä koituneen häiriötä. Tämän paikan lisäksi Heisitie 1:n kohdalla oli jakeluauto pysäköitynä kadun varteen. Tässä haitat olivat vastaavanlaiset kuin Visatiellä.



Kuva 24. Visatien kadunvarsipysäköinti.

3.4 Asukaspalautteet

Keravan kaupungille on kolmen viimeisen vuoden aikana tullut raskaan liikenteen pysäköintiä koskevia kirjallisia palautteita yhteensä noin 20 kappaletta. Palautteiden jakautuminen eri puolille Keravaa selviää liitteen 1 kartasta. Kirjallisten palautteiden lisäksi on tullut useita kymmeniä puhelimitse tai muuten suullisesti annettuja palautteita. Alkukesällä 2011 Ke-

ravan Omakotiyhdistys ry osoitti kaupunginhallitukselle aloitteen kuorma-autojen kadunvarsipysäköinnin kieltämisestä asuinalueilla pysäköinnin aiheuttamien häiriöiden johdosta. Kaiken kaikkiaan saapuneista palautteista käy ilmi, että ongelmat kohdistuvat pääosin tietyille alueille tai tietyille katuosuuksille. Toisaalta myös ongelman luonne on useimmiten sama kaikissa kohteissa eli alueella ilmenevä liikenneturvallisuuden heikkeneminen, katujen ahtaus, melu, pakokaasupäästöt, maisemallinen haitta, sekä henkilöautojen pysäköintitilan väheneminen. Melu- ja päästöhaitat koetaan erityisen harmillisina varhaisten aamutuntien aikana.

Palautteen määrän perusteella ongelmallisinta aluetta näyttää olleen Savion alue. Kirjallisista pysäköintipalautteista koskien nimenomaan raskaan liikenteen pysäköintiä, on useita merkintöjä Kannistonkaarteelta, Kannistonkadulta, Haavikkotieltä, sekä yksittäisiä palautteita Lehmuskadulta, Pajukadulta ja Varvikkotieltä. Keväällä 2011 Kannistonkadun pysäköintiin puututtiin asettamalla kadulle pysäyttämiskieltomerkinnot. Varvikkotien ongelma puolestaan sai lopulta niin suuret mittasuhteet, että kadulle toteutettiin kuorma-autojen pysäköintikieltoalue vuoden 2011 lopulla.

Savion lisäksi toinen pysäköintihaittaa aiheuttanut kohta näyttää olleen Sompiolla ja siellä erityisesti Seunalantiellä. Tältä kadulta on saatu useampi kirjallinen palaute ainakin kadun alku- ja loppupäistä.

Yksittäisiä palautteita on tullut Kalevasta Ylikeravantieltä ja Sibeliuksen tie 17 kohdalta, sekä Ahjon Laukkantieltä. Suullisten palautteiden osalta useita yhteydenottoja on tullut Ahjon Sorsakorventieltä. Hieman yllättävää on, että Ahjon alueelta on tullut varsin niukasti asukaspalautteita verrattuna maastokäyntien havaintoihin kuorma-autojen määrästä. Nähtävästi Ahjossa kalusto on saatu sijoitettua vaikkakin luvattomiin tai epävirallisiin, kuitenkin asukkaita mahdollisimman vähän häiritseviin paikkoihin.

3.5 Kuorma-autoilijakysely

Maastokäynnin yhteydessä jokaisen havaitun yleiselle katu- tai pysäköintialueelle pysäköidyn kuorma-auton tuulilasiin jätettiin kyselylomake, joka on liitteenä 3. Koska kyselylomakkeen saaneista 60 kuorma-autosta muutama kuului samalle omistajalle, oletetaan kyselyn saaneen 57 eri autoilijaa.

Kyselyn vastausprosentti oli lähes 50%. Etukäteen esitetyt arviot ongelmia kokeneiden autoilijoiden suuremmasta vastausinnostuksesta osoittautuivat ainakin osittain oikeiksi, sillä vain neljäsosa kaikista vastaajista toteaa nykyisten pysäköintijärjestelyjen olevan hyviä tai riittäviä. Yhteenvetotaulukko kyselyn tuloksista on esitetty liitteenä 4. Taulukosta on nähtävissä, että merkittäviä eroja eri kaupunginosien vastausprosentteissa ei ollut.

Kokonaisuutena pysäköintikyselyn vastausten perusteella Keravan suurimmat ongelmat näyttäisivät olevan pysäköintipaikkojen vähydessä. Jossain palautteessa mainittiin puolestaan autoilijan mielestä pysäköintiin soveltuvia paikkoja olevan, mutta laillisia paikkoja ei. Kun näiden sopivan näköisten alueiden soveltuvuutta aletaan tutkia, löytyy useimmista joitain

selkeitä esteitä pysäköinnin organisoituun järjestämiseen. Tällainen este voi olla vaikkapa alueelle kaavoitettu ja rakennettavaksi suunniteltu asuinrakennus.

Kuorma-autoilijakyselyn vastauksissa oli useampia mainintoja nykyisten pysäköintialueiden varustelun puutteista. Erityisesti valaistuksen lisääminen olisi tervetullutta. Valaistus paitsi lisäisi turvallisuutta raskaiden ajoneuvojen liikkeessä, myös lisäisi pysäköintialueen näkyvyyttä. Näkyvyys puolestaan ehkäisisi ilkeiden esiintymistä, joka onkin kuljettajien suurin huolenaihe kuorma-autojensa pysäköinnissä. Toistuvasti kuljettajat mainitsivat ilkeiden uhan olevan merkittävä syy säilyttää ajoneuvoa lähellä kotia ja mieluiten jopa näköyhteyden päässä siitä. Jos ajoneuvoa säilytetään kauempana, olisi paikan oltava näkyvällä ja pimeään aikaan valaistulla paikalla. Kahdessa Keravan eteläosasta tulleessa vastauksessa toivottiin sähköpistokepaikkoja kuorma-autoille. Tällä hetkellä Keravan alueella ei ole yhtään sähkönsyötöllä varustettua kuorma-autojen pysäköintialuetta. Toisaalta ainakin lämmityksen osalta ajoneuvojen kehitys on mennyt siihen suuntaan, että sähkötoimisia esilämmittämiä käytetään vähemmän polttoainekäyttöisten lämmittimien tultua suosituiksi.

3.6 Pysäköinninvalvonnan näkökulma

Keravan kaupungin pysäköinninvalvonta valvoo virheitä periaatteessa aina, mutta valvontapanosta on keskitetty arkipäiviin klo 8-18. Muina aikoina pysäköintikapasiteetin on todettu yleensä riittävän. Julkisen valvonnan tehtäviin kuuluu myös niin sanottu ratsaus eli ennaltaehkäisevä työ, vaikka kustannusten kannalta valvonta iltaisin ja viikonloppuisin on rajallista. Valvonnan tarvetta seurataan jatkuvasti palautteen perusteella. Ilta- ja viikonloppukierroksia tehdään tarpeen mukaan riippumatta kustannuksista.

Pysäköinninvalvojan arvion mukaan viime vuosina kuorma-autojen pysäköintiin on puututtu varsin harvoin, vuosittain alle kymmenen kertaa. Näissä tapauksissa pysäköintivirheen syynä on useimmiten ollut pysäköintikiekon puuttuminen. Kadunvarsipysäköinnistä johtuva asuntokatujen ahtaus on ollut keskeisin muiden virhemaksujen syy. Pysäköinninvalvonnan sa on havaittu, että paikalliset kuorma-autoilijat pysäköivät Keravalla sääntöjen mukaisesti. Palautetta kuorma-autojen pysäköinnistä asukkailta tulee ajoittain runsaasti, mutta lähes poikkeuksetta se on koskenut sallituilla alueilla häiritsevää koettua pysäköintiä tai tyhjäkäyntiä, eikä niinkään virhemaksua edellyttävää lainvastaisuutta. Jos liikennealueelle pysäköity ajoneuvo rajoittaa tonttiliittymien käyttöä, aiheuttaa näkemähaittaa tai kaventaa katuosuutta merkittävästi, on pysäköintivirheen toteaminen annettu tulkinnanvaraisissa tapauksissa poliisin tehtäväksi. (Pysäköinninvalvoja, haastattelu 12.1.2012.)

3.7 Pysäköinninohjauksen esimerkkitapauksia

Pysäköintiongelmien ilmetessä on Keravalla puututtu kuorma-autojen pysäköintiin lähinnä yksittäistapauksissa. Sopivien pysäköintialueiden ja toisaalta selkeän pysäköintistrategian puuttuessa käytäntö ei ole ollut yhte-

näistä. Seuraavien kolmen esimerkin avulla on kuvattu nykyisiä keinoja raskaan liikenteen pysäköinnin ohjaamiseksi.

3.7.1 Kannistonkatu

Savion Kannistonkadulta kadunvarsipysäköinti kiellettiin keväällä 2011. Tätä ennen kadun varteen oli usein öisin ja viikonloppuisin pysäköity muutama kuorma-auto. Katu on poikkileikkaukseltaan leveä kokoojakatu, jolla on paikoin leveät pientareet. Pysäköinti häiritsi joitain Kannistonkadulla liikkuneita ja saadun palautteen perusteella pysäköinti kiellettiin molemmilla puolilla katua. Vain muutamien viikkojen kuluttua kieltojen asettamisesta saapui kaupungin liikennesuunnitteluun ensimmäinen asukaspalautte viereisen Kannistonkaarten asukkaalta. Asukas hämmästeli tonttikadun varrelle ilmestyneitä pysäköityjä kuorma-autoja. Tässä kohteessa toteutui selkeästi se ilmiö, kuinka pelkkä pysäköintikiellon lisääminen siirtää olemassa olevaa ongelmaa. Nyt kuorma-autojen pysäköinti siirtyi monelta osin aiempaa huonommin soveltuville kaduille.

3.7.2 Hakkuutie

Ahjon Hakkuutie on kapea kokoojakatu, eikä sovellu hyvin raskaan kaluston kadunvarsipysäköintiin. Kesällä 2011 kyseisen kadun varressa oli usein pysäköitynä lavettiyhdistelmä. Lähistöllä asuvaa kuljettajaa pyydettiin siirtämään yhdistelmä liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta parempaan paikkaan, mutta siirtyminen kesti useita viikkoja. Pysäköinninvalvonta ei pystynyt asiaan puuttumaan, koska pysäköintiä ei kohdassa ole erikseen kielletty. Toisaalta kaupungin liikennesuunnittelulla ei tämänkaltaisessa tapauksessa ole erityisen kovaa tahtoa asettaa pysäköintikieltomerkkejä, sillä oletettavasti tämän jälkeen pysäköinti siirtyisi viereiselle tonttikadulle. Pysäköintikiellon asettaminen olisi perustellumpaa, jos yhdistelmälle olisi osoittaa lähistöltä parempi paikka tai vaihtoehtoisesti silloin, jos Keravan kaupungilla olisi selkeä linjaus raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköinnin rajoittamisesta asuinalueilla.

3.7.3 Länsi-Jaakkola

Länsi-Jaakkolan Palopellonkadulla tehtiin pysäköinninohjauksellinen toimenpide kesäkaudella 2011. Lähtötilanteessa lähes koko kadun teollisuusalueen puoleinen osuus oli pysäköintikiellossa. Katuosalta etsittiin kohta, jossa raskaan kaluston pysäköinti aiheuttaisi mahdollisimman vähän haittaa. Tältä kohdalta pysäköintikieltomerkit poistettiin ja näin saatiin aikaan lähes 50 metriä pitkä yhtenäinen kadunvarsiosuus, jolla pysäköinti on sallittua. Samassa yhteydessä lähimpänä asutusta olevalta katuosuudelta kiellettiin ajoneuvoyhdistelmien pysäköinti. Tehtyjen muutosten odotetaan vähentävän kuorma-autojen osittain sääntöjen vastaista tai asumista häiritsevää pysäköintiä viereisellä Lintulammenkadulla. Tarvittaessa lisätoimenpiteenä Palopellonkadun teollisuusalueen puoleiselle osuudelle on mahdollista osoittaa kadunvarsipysäköinti sallituksi ainoastaan kuorma-autoille. Kuvaan 25 on merkitty pysäköintijärjestelyt muutosten jälkeen.

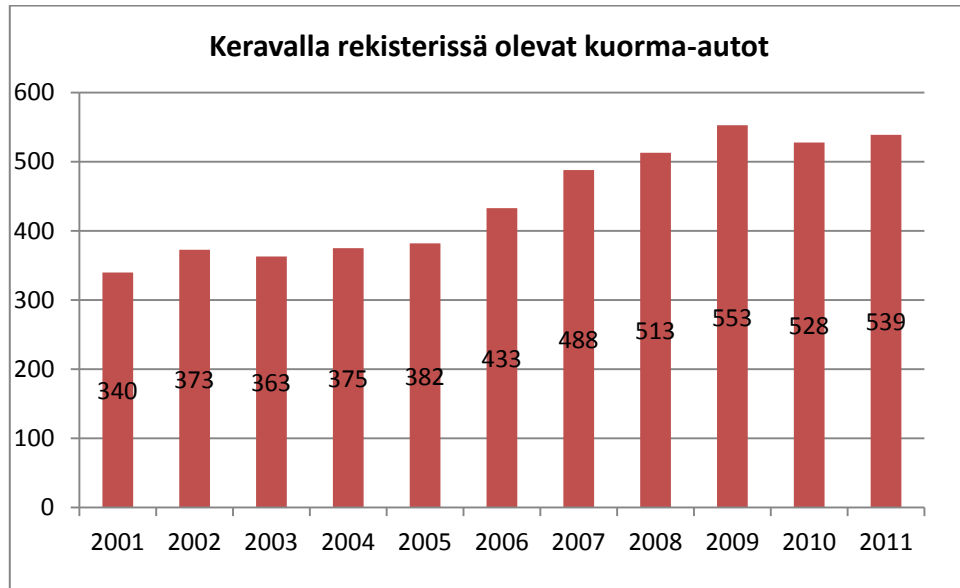


Kuva 25. Palopellonkatu. Punainen yhtenäinen viiva kuvaa pysäköintikieltoa, punavihreä katkoviiva yhdistelmäajoneuvojen pysäköintikieltoa ja vihreä yhtenäinen viiva kuvaa katuosuutta, jolla ei ole pysäköintikieltoja.

4 TILANNEARVIOINTI JA RATKAISUVAIHTOEHDOT

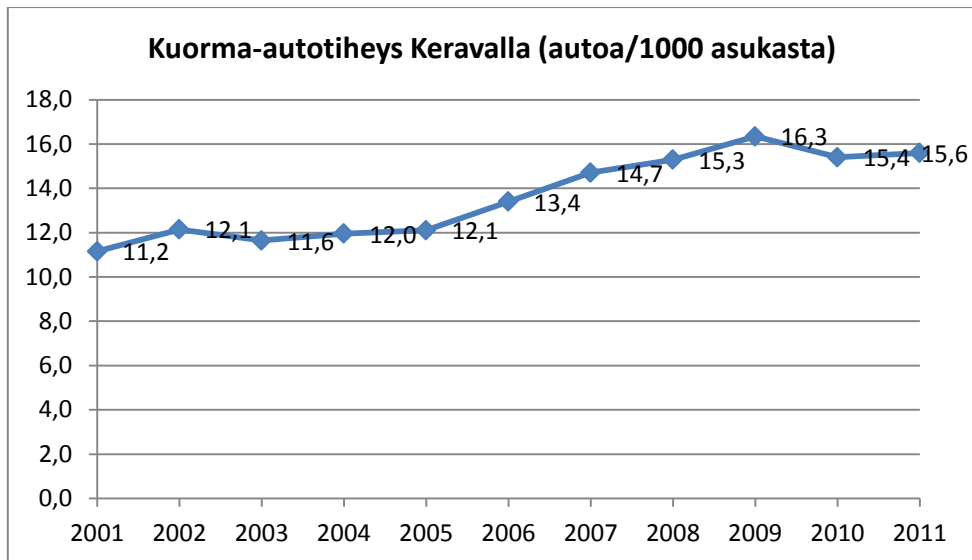
4.1 Paikkamääräkysyntä Keravalla

Kuorma-autojen määrä Keravalla on kasvanut puolitoistakertaiseksi kymmenen vuoden takaisesta. Vuonna 2011 rekisteröityjä kuorma-autoja oli Trafin rekisteritilaston mukaan 539 kappaletta. Kuviosta 1 ilmenee, että voimakkaimmin kanta on kasvanut vuosina 2005-09, kun taas viimeisten vuosien aikana määrä näyttää vakiintuneen 500-550 ajoneuvon tasolle. (Trafi. Ajoneuvokantatilasto.)



Kuvio 1. Keravalle rekisteröidyt kuorma-autot 2001-2011. (Trafi.)

Asukasluvun tasaisesti kasvaessa rekisteröityjen kuorma-autojen asukaslukuun suhteutettu määrä noudattelee kutakuinkin kuorma-autokannan kehitystä. On huomattava, että vuonna 2003 tehdyn pysäköintiselvitysluonnoksen laskentaperusteena käytetty 12,3 kuorma-auton tiheyskerroin on nyt kohonnut jo noin neljänneksellä ollen vuonna 2011 15,6. Tämä kerroin ilmoittaa rekisteröityjen kuorma-autojen määrän tuhatta asukasta kohti. Kuvio 2 havainnollistaa kuorma-autotiheyden kasvua Keravalla. (Suomen Kuntaliitto 2012.)



Kuvio 2. Kuorma-autotiheys Keravalla (k-autoa/1000 as.).(Trafi & Kuntaliitto.)

Voidaan olettaa, että kaupunkirakenteessa eri ajoneuvotyypit eivät ole jakautuneet maantieteellisesti tasaisesti. Tätä oletusta tukevat myös maastokäyntien havainnot. Näin ollen arvioita tarvittavasta pysäköintipaikkamäärästä tehdessä tulee ottaa huomioon ainakin asuinalueen tai kaupunginosan väestömäärä ja alueen rakennuskanta. Kaupunkisuunnittelun harmiksi paikkojen kysyntä on luonnollisesti suurinta siellä, missä on eniten asutusta. Lisäksi on hyvin monia luonnollisia tekijöitä, kuten asuntojen hintataso tai omistusaste, joilla voi olla vaikutusta alueen asukkaiden ammatinharjoittamiseen ja näin ollen myös kuorma-autoilijoiden määrään. Erinäisten vaikuttavien tekijöiden huomioimisen jälkeenkin kuorma-autopaikkojen kysyntätarpeeseen vaikuttaa satunnaisuus. On tarpeen myös arvioida, tulisiko paikkoja pyrkiä järjestämään enemmän kuin nykytilanne vaatisi. Alueittain on luonnollisesti järkevää selvittää tuleva asuntorakentamisen määrä ja suhteuttaa paikkamääriä myös sen mukaan. Kuitenkin on pidettävä mielessä, että kuorma-autopaikkojen ylitarjonta voi johtaa kuorma-autojen lisääntymiseen alueen pysäköintiolosuhteiden selkeästi parannuttua.

Laskettaessa arvioita Keravalla tarvittavaksi kuorma-autojen paikkamääräksi, voidaan käyttää muutamia erilaisia vertailulähtökohtia. Olisi mahdollista käyttää pohjana koko Keravalle rekisteröityä kuorma-autokantaa, jolloin paikkoja tarvittaisiin yli 500 kappaletta. Tällöin paikat varmasti riittäisivät, mutta kysyntää näin suurelle määrälle ei ehkä kuitenkaan olisi. Tehdyt maastokäynnit taas kuvaavat tietyn ajankohdan todellisia pysäköintimääriä niiltä osin, kun kuljettu reitti kattaa kaupungin alueita. Havaintojen perusteella noin 60 kuorma-autoa oli pysäköity yleisille katu- ja pysäköintialueille. Näin laskettuna tarvittava paikkamäärä laski lähes yhteen kymmenesosaan aiempaan kuvattuun laskutapaan verrattuna. Se, kumpaa määrää halutaan pitää oikeampana ja lähempänä todellista tarvetta, on paljolti myös kaupungin päätösten tekijöiden käsissä. Oletettavaa kuitenkin on, että runsas paikkatarjonta lisää kysyntää jossain määrin ja vie runsaasti arvokkaita maa-alueita. Toisaalta liian pieni paikkamäärä tuo jatkossakin pysäköintiongelmia.

Maastokäyntien laskentahavainnot on suhteutettu eri kaupunginosien asukasmääriin taulukossa 1. Taulukossa on esitetty vain ne kaupunginosat, joiden asukasluku on enemmän kuin 1000 asukasta. Suurin suhdeluku muodostuu Ahjon kaupunginosassa, joka on kerrostalovaltaista tai tiivistä omakotialuetta. Valitettavasti tämän kaupunginosan osalta raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen tarjonta ei vastaa kysyntää. (Tilastokirja 2009.)

Taulukko 1. Havaittujen kuorma-autojen suhde asukaslukuun kaupunginosittain.

	Asukkaita	Havaittuja k-autoja	Suhdeluku
Kaleva	9828	8	0,001
Kilta	1900	0	0,000
Sompio	2610	6	0,002
Keskusta	3773	6	0,002
Ahjo	4469	16	0,004
Savio	5863	15	0,003
Alikerava	4187	8	0,002
Yhteensä	32630	59	0,002

Asukasmäärien lisäksi tarvittavaa paikkamäärää voi arvioida rakennetun tai rakennettavan kerrosalan perusteella. Järkevintä lienee käyttää asuinrakennusten kerrosaloja, tai sitten määrittää omat kertoimensa erityyppisille ja eri käyttöön tarkoitetuille rakennuksille.

Kun maastokäyntien aikana tehtyjen noin 60 kuorma-autohavainnon lisäksi huomioidaan yksityisillä tonteilla havaitut ajoneuvot, määrä kasvaa lähelle sataa. Verrattaessa tätä lukua kuorma-autokantaan, on todettavissa yli 400 ajoneuvon eroavaisuus. Tämä selittyy ensiksi sillä, että osa ajoneuvoista on myös iltaisin ja viikonloppuisin ajossa. Toiseksi merkittävää osaa varsinkin isompien yritysten kuorma-autoista säilytetään yritysten teollisuustonteilla tai terminaaleissa. Kolmanneksi Keravalle rekisteröidyt kuorma-autot eivät välttämättä näy koko elinkaarensa aikana kertaakaan kyseisen kaupungin katualueella, vaan rekisteröinti on tehty yrittäjän kotikunnan mukaisesti. Ja edelleen neljänneksi osa kuorma-autoiksi rekisteröidyistä ajoneuvoista ei eroa ulkonäöllisesti juurikaan pakettiautosta, jolloin niiden erottaminen on vaikeaa ja tehdyn selvityksen kannalta epäoleennaista.

4.2 Kustannukset

Kuorma-autojen pysäköintialueiden rakentamisen kustannusarviot tehtiin in-infra.net / FORE -hankeosalaskennan avulla. Arviot laskettiin neljälle erisuuruuselle pysäköintialueelle ja näissä kaikissa on käytetty vuoden 2011 kustannustasotietoja. Taulukosta 2 näkyy valittujen pysäköintialueityyppien verottomat kustannustasot. Kaikissa vaihtoehdoissa hinta-arvioon sisältyy suunnittelu- ja rakennuskustannukset. Oletuksena on, että lähtötilanteessa maaperä on routivaa ja rakentamiseen tarvitaan täyttöä 20cm. Pysäköintialueet on laskettu toteutettavan asfaltoituina ja valaistuinna, sekä varustettuina reunakiveyksellä ja hulevesijärjestelmällä. Kaikissa vaihtoehdoissa mitoitettavana ajoneuvona on käytetty kuorma-autoa, jonka pituus on 12m.

Taulukko 2. Raskaan liikenteen pysäköintialueiden toteuttamiskustannukset (alv 0%).

Tyyppi	Pysäköinti- tasku, kadun- suuntainen	Pysäköinti- alue	Pysäköinti- alue	Pysäköinti- alue
Kokonaisala	150m ²	940m ²	1 850m ²	5 600m ²
Paikkojen lkm	2	5	10	30
Mitoitus	4m*13m, ajokujat 6m ja 6m	4m*13m, ajokujat 15m ja 18m (läpiajopai- kat)	4m*13m, ajokujat 15m ja 18m (läpiajopai- kat)	4m*13m, ajokujat 15m ja 18m (läpiajopai- kat)
Kustannus	26 000€	94 000€	172 000€	483 000€
Kustan- nus/paikka	13 000€	19 000€	17 200€	16 100€

4.3 Vaikutukset elinkeinoelämään

Keravan Kaupunki on sitoutunut elinkeinoelämän kehittämiseen. Kaupungin yleisesitteessä tätä jatketaan vieläpä siten, että yhteistyön yrityselämän kanssa luvataan olevan mutkatonta ja joustavaa. Tähän viitaten voisi siis ajatella, että Keravan kaupunki ei voi lähteä kovin järein aseihin taisteluun kuorma-autojen pysäköintiä vastaan. Se ei kuitenkaan tarkoita sitä, ettei käytäntöjä voisi yhtenäistää koko kaupungin osalta tai osittain organisoida uudestaan. Kaupungin itsestään antama kuva on varsin yrittäjämönteinen, joten esimerkiksi kuljetusyrittäjien toiveet tulee raskaan liikenteen pysäköinnin järjestämisessä huomioida. Erityisesti Keravan eteläosaan sijoittuva Kerca-logistiikkakeskittymä korostaa kaupungin logistista imagoa. (Keravan kaupungin yleisesite.)

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on toimija, jonka tavoitteena on luoda suomalaiselle yritys- ja elinkeinotoiminnalle entistä parempi ja kilpailukykyisempi toimintaympäristö. Sen jäsenliittona on muun muassa Logistiikkayritysten liitto. EK:n tavoitteena koko Suomen osalta on, että logistiikkakustannukset saataisiin laskemaan ja asetelma kilpailijamainiin verrattuna paranemaan. Lisäksi EK:n ohje on, että elinkeinoelämän kustannuksia ei saa nostaa liikenteen veroilla tai maksuilla, vaan yritysten kustannusrasitetta tulisi sitä vastoin keventää. Tässä mielessä on ymmärrettävä, että kuljetusyrittäjien puolelta tarve maksuttomaan raskaan kaluston pysäköintiin on suuri. (Elinkeinoelämän keskusliitto.)

4.4 Kaupungin imago

Yksi Keravan mainosvalteista on olla jalankulkuun ja pyöräilyyn panostava viherkaupunki (Keravan kaupungin yleisesite). Näin sanottuna syntyy kaupungista kuva viihtyisänä ja turvallisena ympäristö, jossa on helppo hengittää puhdasta ilmaa. Tällä hetkellä Keravan keskustassa on silminnähdyn satsattu kevyen liikenteen edistämiseen. Tästä kertovat esimerkiksi keskustan kävelykatu, kattava pyöräilyreitistö, sekä lukuisat hoidetut istu-

tukset. Erityisesti kesällä merkittävä osa keskustan alueen liikenteestä onkin kevyttä liikennettä.

Jos Keravalla halutaan jatkossa entistä enemmän korostaa kaupungin viihtyisyyttä, voisi se tarkoittaa myös raskaan liikenteen pysäköinnin tehokkaampaa ohjaamista pois keskustasta ja asuinalueilta. Käytännön syistä kaikkea raskasta liikennettä ei ole kuitenkaan mahdollista kaupunkien keskustoista poistaa ja toisaalta pysäköinnin ohjauksessa käytettävät toimenpiteet eivät saisi tehdä keravalaisten kuorma-autoilijoiden elinkeinon harjoittamisesta vaikeaa.

4.5 Kehitysehdotukset

Pysäköintiselvityksen aikana on kirjattu mahdollisia kehittämiskohteita raskaan liikenteen pysäköinnin tilan parantamiseksi. Osa kohteista käsittää nykyisten pysäköintialueiden pieniä muutosehdotuksia, kun taas osa kohteista edellyttää kokonaan uusien pysäköintialueiden rakentamista. Kohdelista on liitteenä 5. Listalla esitetyt uudet raskaan liikenteen pysäköintialueet on koottu karttaan, joka on tämän työn liitteenä 6 olevan pysäköinti-strategian liitteessä 2. Kyseinen kartta kuvaa raskaan liikenteen pysäköintialueiden reserviä eli kohteita, joiden rakentamista voidaan tarkemmin tutkia silloin, kun pysäköintipaikkatarjontaa halutaan lisätä.

4.6 Esitetyt strategiavaihtoehdot

Tehdyn selvitystyön perusteella on yhteistyössä Keravan kaupungin liikennesuunnittelun ja FCG Finnish Consulting Group Oy:n kanssa tuotettu kolme erilaista mallia raskaan liikenteen pysäköinnin järjestämiseksi Keravalla. Ratkaisuvaihtoehdot on muodostettu selvitystyön perusteella merkittäviksi osoittautuneiden näkökohtien perusteella. Tällaisia ovat esimerkiksi liikenneturvallisuus, asumisviihtyvyys ja toteutuksen kustannustaso. Tehty selvitystyö ja vaihtoehtomallit hyötyineen ja haittoineen on esitelty Keravan Kaupunkitekniikka –liikelaitoksen johtokunnalle 16.2.2012. Vaihtoehdot on esitetty lyhyesti Keravan raskaan liikenteen pysäköinti-strategiassa, joka on liitteenä 6.

4.6.1 V0 Nykytila

Vaihtoehto 0 eli Nykytila perustuu siihen lähtökohtaan, että kunnan velvollisuus ei ole järjestää kuorma-autojen pysäköintiä, vaan yrittäjien tulee järjestää se itse. Siinä pysäköinti toteutetaan jatkossakin nykyiseen tapaan, eli pääsääntöisesti katujen varsilla. Uusia kuorma-autojen pysäköintialueita ei rakenneta, vaan mahdollisuuksien mukaan kehitetään nykyisiä. Pysäköintiin puututaan tapauskohtaisesti silloin, kun pysäköinti selkeästi heikentää liikenneturvallisuutta

4.6.2 V1 Hajautettu

Hajautetun pysäköinnin vaihtoehdon mukaan kuorma-autot eivät kuulu pientaloalueille. Mallissa asetetaan kuorma-autojen pysäköintikielto kaikille pientaloalueiden tonttikaduille, sekä tarvittavilta osin keskustan alueelle. Toteutetaan useita pienehköjä pysäköintialueita eri puolille kaupunkia, joista tyypillisesti kukin toteutettava alue mahdollistaa pysäköinnin 2-5 kuorma-autolle, mutta tarpeesta riippuen myös henkilöautojen pysäköinti näillä alueilla sallitaan. Pysäköinnistä on mahdollista periä maksua. Alueiden sijoituksessa hyödynnetään leveitä katualueita tai tarvittaessa turvaudutaan kaavamutoksiin. Uusien asuinalueiden kaavoituksessa huomioidaan kuorma-autojen pysäköintitilan tarve.

4.6.3 V2 Keskitetty

Keskitetyn pysäköintimallin mukaan kuorma-autot eivät kuulu lainkaan asuinalueille. Asetetaan kuorma-autojen pysäköintikielto kaikille pientaloalueiden tonttikaduille, sekä kaikille kaduille, joilla pysäköinnistä aiheutuu edes vähäistä haittaa. Toteutetaan 1-2 suurta maksullista kuorma-autojen pysäköintialuetta liikenteelliseltä sijainniltaan edullisiin paikkoihin. Alueen toteutuksesta ja ylläpidosta vastaa kaupunki tai ulkopuolinen toimija, joka järjestää alueelle mahdollisesti vartioinnin ja muita palveluja. Ensimmäisenä sijoituskohteena pidetään Kercan logistiikka-alueita.

5 KERAVAN RASKAAN LIIKENTEEN PYSÄKÖINTISTRATEGIA

Keravan Kaupunkitekniikka –liikelaitoksen johtokunnan kokouksessa 16.2.2012 käydyn keskustelun ja vaihtoehtovertailun perusteella vaihtoehto V1 Hajautettu osoittautui sopivimmaksi pohjaksi Keravan raskaan liikenteen pysäköintistrategialle. Lähtökohtaisesti raskaan liikenteen pysäköinnin järjestämisestä ei haluta koituvan Keravan kaupungille merkittäviä kuluja, joten ensisijaisesti kokonaisuutta pyritään kehittämään pienillä ja kohtuullisen edullisilla ratkaisuilla. Johtokunnan kokouksessa 15.5.2012 hyväksymä raskaan liikenteen pysäköintistrategia lähivuosien toimenpideohjelmiseen on liitteenä 6.

6 YHTEENVETO

Raskaan liikenteen pysäköinnin organisointi edellyttää useissa tapauksissa kompromissiratkaisuja. Aihe liittyy tiiviisti varsin moneen vaikuttavaan osapuoleen tai asiaan. Syntyy huomattavasti toisistaan poikkeava näkemystä riippuen siitä, ajatteleeko pysäköinnin järjestämistä asukkaan, autoilijan, liikennesuunnittelun vai maanomistajan näkökulmasta.

Tässä selvitystyössä on pyritty huomioimaan eri osapuolien tarpeet. Kuitenkin, kuten liikenteessä yleensä, myös pysäköinnin osalta tilanteet muuttuvat päivittäin. Yhtenä päivänä pysäköintialueella havaittu kuorma-auto ei välttämättä seuraavana päivänä siellä ole. Siksi tämänkin selvityksen yhteydessä tehty maastokäynti antaa tietoa vain tietyn hetken pysäköintioloista. Toisaalta taustatiedoksi kerätty pysäköintiä koskeva asukaspa-laute antaa informaatiota pitemmältä aikaväliltä. Jos selvitystyötä haluttaisiin laajentaa, olisi kuultava laajemmin myös eri sidosryhmien, kuten logistiikkayritysten, maanomistajien tai alueen kouluviranomaisten mielipiteitä pysäköinnin järjestämisestä. Tällöin mahdollinen kyselylomake kannattaisi varustaa karttasivulla täsmällisen tiedon saamiseksi.

Selvitystyön tavoitteena ollut raskaan liikenteen pysäköinti-strategia saatiin toteutetuksi. Prosessin edetessä joidenkin sisältötavoitteiden osalta jouduttiin tekemään uudelleenarviointeja, mutta siitä huolimatta strategian avulla raskaan liikenteen pysäköinnistä on mahdollista tehdä nykyistä organisoidumpaa.

LÄHTEET

- Ajoneuvolaki 2:10 §. Auto. Eduskunnan päätös. 11.12.2002/1090.
- Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 2:5 §. Ajoneuvon käyttö ja kunto. Liikenneministeri. 4.12.1992/1257.
- Elinkeinoelämän keskusliitto. Kuljetuskustannukset. EK:n kanta. Viitattu 29.3.2012.
http://www.ek.fi/ek/fi/liikenne_ym/liikenne/kuljetuskustannukset.php.
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Liikennesuunnitteluosasto.
http://www.hel2.fi/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/usein_kysyttya/kuorma_autojen_pysakointi.pdf
- Keravan kaupunki. 2003. Pysäköinnin kehittämistyöryhmä. Keravan kaupunki. Julkaistu 19.12.2003.
- Keravan kaupungin yleisesite. Kerava -pieni suuri kaupunki. Keravan kaupunki.
<http://www.kerava.fi/ep/tiedostot/kerava-esite.pdf>.
- Mayr 2008. Kuorma-autojen pysäköintiselvitys Järvenpäässä. Insinööri-työ. Mayr Karoliina. 19.11.2008.
- MKRL 2:20 §. Kunnan tehtävät. Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132.
- MKRL 5:35 §. Yleiskaavan tarkoitus. Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132.
- MKRL 5:39 §. Yleiskaavan sisältövaatimukset. Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132.
- MKRL 7:57 §. Asemakaavamääräykset. Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132.
- Pysäköintiselvitys. 2003. Luonnos: Keravan raskaan liikenteen pysäköintiselvitys. LT-konsultit. 2003.
- Rakennusjärjestys VIII:22 §. Keravan kaupunki. Säädöskokoelma. Voimaantulo 1.2.2011.
- Rakennusjärjestys XII:32 §. Keravan kaupunki. Säädöskokoelma. Voimaantulo 1.2.2011.
- RT 98-10986. 2010. Pysäköintialueet. Rakennustietosäätiö.
- Suomen Kuntaliitto. 2011a. Kuntien pinta-alat ja asukastiheydet 1.1.2011. Suomen Kuntaliitto. Viitattu 11.2.2012.

<http://www.kunnat.net/fi/tietopankit/tilastot/aluejaot/kuntien-pinta-alat-ja-asukastiheydet/Sivut/default.aspx>.

Suomen Kuntaliitto. 2011b. Pinta-alat kunnittain, seutu- ja maakunnittain. Suomen Kuntaliitto. Viitattu 11.2.2012.

http://www.kunnat.net/fi/tietopankit/tilastot/aluejaot/kuntien-pinta-alat-ja-asukastiheydet/Documents/Pinta-alat_kunnittain_seutu_ja_maa_kunnittain_2011.xls.

Suomen Kuntaliitto. 2012. Kuntajaot ja asukasluvut 2000-2012. Viitattu 29.3.2012.

<http://www.kunnat.net/fi/tietopankit/tilastot/Sivut/default.aspx>.

Suomen rakentamismääräyskokoelma. Osat D2 (2012) Rakennuksen sisäilmasto ja ilmanvaihto ja F2 (2001) Rakennuksen käyttöturvallisuus. Ympäristöministeriö.

Tiehallinto 2003. Yleisohjeet liikennemerkkien käytöstä. Oy Edita Ab. Helsinki. 2003.

Tiehallinto 2006. Selvitys kuorma-autoliikenteelle tarvittavista pysäköinti- ja levähdysalueista Uudenmaan tiepiirin alueella. Tiehallinnon selvityksiä 32/2006.

TieL 1:2 §. Määritelmiä. Tieliikennelaki. 3.4.1981/267.

TieL 2: 26-28 §. Liikennesäännöt. Tieliikennelaki. 3.4.1981/267.

TieL 8:105 §. Pysäköintivirhe ja tarpeeton joutokäynti. Tieliikennelaki 11.12.2002/1091.

Tilastokirja 2009. Keravan kaupunki. 33. vuosikerta. 7.6.2010. 2.6 Väestökehitys kaupunginosittain. Keravan kaupunki, konserniohjaus, talous ja suunnittelu.

Trafi. Ajoneuvokantatilasto. Vuodet 2001-2011. Liikenteen turvallisuusvirasto. Viitattu 22.3.2012.

<http://www.trafi.fi/palvelut/tilastot/tieliikenne/ajoneuvokanta>.

Vantaan kaupunki 2005. Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti Vantaalla. Maankäytön ja ympäristön toimiala; Kuntatekniikan keskus; Kehittämisyksikkö; Liikennesuunnittelu. Materiaalikeskus 2006.

Vuosikertomus 2010. Rakennustietosäätiö. Yleistä. 6. Rakennustietosäätiö.

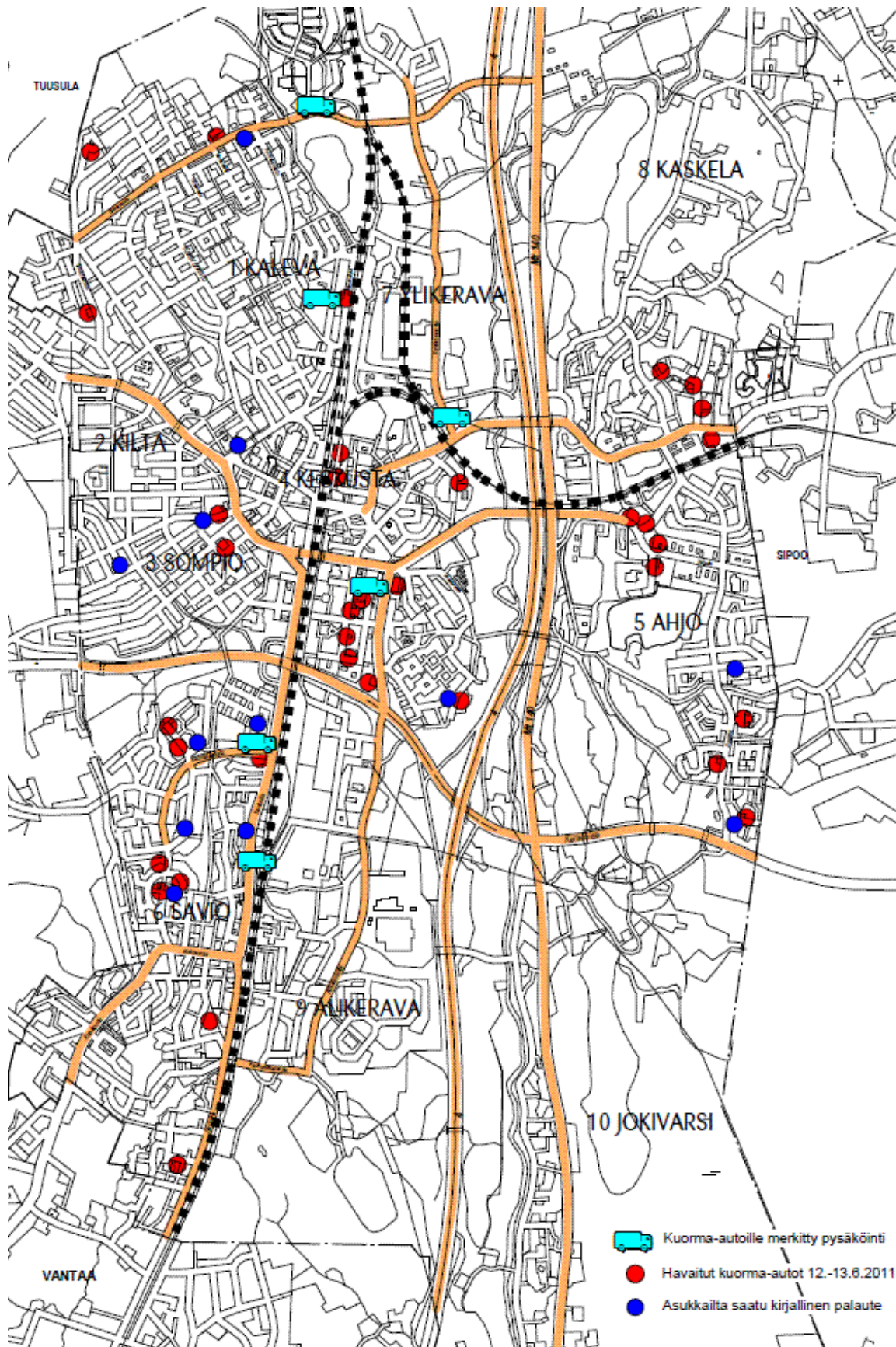
HAASTATTELUT

Katupäällikkö. 2012. Lötjönen S. Lohjan kunta. Haastattelu 2.1.2012.

Pysäköinninvalvoja. 2012. Vesikkala A.. Keravan kaupunki. Haastattelu sisältää viittauksia lakiin pysäköintivirhemaksusta. Haastattelu 12.1.2012.

Projektipäällikkö. 2012. Väätäinen H. Kuopion kaupunki. Haastattelu 2.1.2012.

RASKAAN LIIKENTEEN PYSÄKÖINNIN NYKYTILA JA PALAUTTEET



Kaupunginosa Katu/kohde	Keskusta		Keskusta		Keskusta		Ylikerava		Aho	
	Tapulikatu	Tapulikatu	Tapulikatu	Tapulikatu	Jurvalantie	Kytömaantie	Metsärinne			
Kohteen tarkennus	Pohjoispää, kadun varren leviäys	Eteläpää, kadun varren pysäköinti/leviäys	Liityntäpysäköintialue, LR	Koulun vierinen pysäköintialue, YO&P			4, kadun varressa muukan kohdalla			
Liikenne-merkit			P +lisäkilpi ajoneuvojen sijoitus	P			Pysäköintikielto +lisäkilpi kuorma-autot, Pysäköintikielto +lisäkilpi kiekolla 4h			
Rakennuskanta	Kerrostaloja, pysäköintialue	Kerrostaloja, pysäköintialue	Pysäköintialue, kerrostaloja	Koulu, kerrostaloja	Teollisuus, maaseutu		Kerros- ja rivitaloja			
Raskaan kaluston määrä	1	1	1	3	1		1			1
Raskaan kaluston tyyppi	1x kuorma-auto	1x kuorma-auto	1x nuppi	4x jakeluauto	1x puoliperävaunu		1x kuorma-auto			
Kaventaa ajorataa?										
Heikentää näkyvyyttä?	Suojatien päällä	Pysäköintialueen liittymä, suojatie	Viereiset pysäköintiruudut				Vastaantuleva liikenne			
Peittää liikenne-merkkejä?										
Ei mahdu ruutuun?										
Maisemahaitta?										
Muu haitta	Vie tilaa liityntäpysäköinniltä	Vie tilaa liityntäpysäköinniltä	Vie tilaa liityntäpysäköinniltä	Koulun vieressä						kyllä
Onko pysäköinti sallittua?	ei (suojatie)	kyllä	ei (maalatut ruudut)	kyllä	kyllä (ei kiellettyä)		ei			
Lisätieto										
Paikan soveltuvuus (1=huono...3=hyvä)	1	2	1	2 (ei kouluaikoina)	3		1			
Tarkasteluajankohta	su 12.6. 9-13	su 12.6. 9-13	su 12.6. 9-13	su 12.6. 9-13	su 12.6. 9-13		su 12.6. 9-13			su 12.6. 9-13

Kaupunginosa	Alikerava	Alikerava	Alikerava	Alikerava	Alikerava	Alikerava
Katu/kohde	Jaak kolaritie	Lintulammerkatu	Lintulammerkatu	Palopellonkatu	Santanäyttymkatu	Veräläkuja
Kohteen tarkennus	Kettulanruujan risteys, kadun varressa	14, kadun varren ruutupaikoitus	20, kadun varressa	8, kadun varren pysäköinti	5, asfalttikenttä, LP	Neste huoltoaseman piha, LH
Liikennemerkit		Pysäköintikielto +lisäkieli aikarajoitus 6h 8-18	Pysäyttäminen kielletty +lisäkieli aikarajoitus 6h 8-18	Pysäköinti kielletty +lisäkieli aikarajoitus 6h 8-18		
Rakennuskanta	Ok-taloja, rivitaloja	Kerrostaloja, teollisuutta	Kerrostaloja, teollisuutta	Teollisuutta, kerrostaloja	Teollisuutta	Ok-taloja, liikerakenneluettua
Raskaan kaluston määrä	1	1	1	1	1	1
Raskaan kaluston tyyppi	1x nuppi	1x jakeiluauto	1x nuppi	1x betoniauto	1x jakeiluauto	1x jakeiluauto
Kaventaa ajorataa?	kyllä					
Heikentää näkyvyyttä?	Kettulantieltä tulevat	Viereiset pysäköintiruudut	Tortilta tulevat, takana oleva pysäköintiruutu	Viereiset pysäköidyt autot		
Peittää liikennemerkkejä?						
Ei mahdu ruutuun?		x				
Maisemahaitta?	kyllä	osittain	osittain	osittain		Kiinteistön yksityisalue
Muu haitta		Vie kaksi merkittyä autoa paikkaa	Osittain toimitilirytmän edessä			
Onko pysäköinti sallittua?	kyllä	ei(merkityt paikat)	ei(liikenne-merkki)	kyllä(ark. 18 jälkeen)	kyllä(ei kiellettyä)	ei(ilman lupaa)
Lisätieto	Lisäksi matkailuvaunu					
Paikan soveltuvuus (1=huono, 3=hyvä)	1	1	1	1	2	3(luvan kanssa)
Tarkasteluajankohta	su 12.6. 9-13	ma 13.6. 17-19	ma 13.6. 17-19	ma 13.6. 17-19	ma 13.6. 17-19	su 12.6. 9-13

Kaupunginosa	Savio	Savio
Katu/kohde	Visatie	Heisitie
Kohteen tarkennus	20, kadun varressa	3, kadun varressa
Liikennemerkit	Pysäköintikielto +lissäilpi 12h	
Rakennuskanta	Kerrostaloja, rivitaloja	Ok-taloja, teollisuutta
Raskaan kaluston määrä	2	1
Raskaan kaluston tyyppi	1x jakeluauto 1x kuorma-auto	1x jakeluauto
Kaventaa ajorataa?	kyllä	kyllä
Heikentää näkyvyyttä?	Vastaantuleva ja pihoista tuleva liikenne	Vastaantuleva ja pihoista tuleva liikenne
Peittää liikenne-merkkejä?		
Ei mahdu ruutuun?		
Maisemahaitta?	kyllä	osittain
Muu haitta		
Onko pysäköinti sallittua?	e(i liikenne-merkki)	kyllä
Lisätieto		
Paikan soveltuvuus (1=huono...3=hyvä)	1	1
Tarkasteluajankohta	su 12.6. 9-13	su 12.6. 9-13

KUORMA-AUTOILIJAKYSELY



KYSELY

10.6.2011

1. Millaisia ajoneuvoja ja kuinka paljon on käytössä/yrityksenne käytössä?
2. Missä ajo neuvonne pysäköidään öisin (kaupunginosa, katu)?
3. Missä ajo neuvonne pysäköidään viikonloppuisin (kaupunginosa, katu)?
4. Käytättekö yleensä työautoanne myös työmatkoihin?
5. Ovatko nykyiset pysäköintijärjestelyt ja -mahdollisuudet Keravalla mielestänne toimivia?
6. Miten ja missä haluaisitte Keravan raskaan liikenteen pysäköintijärjestelyjä kehitettävän?

Halutessasi lisää vielä yrityksen nimi tai osoite tähän:

Kiitos vastauksistanne ja hyvää kesää!

KUORMA-AUTOILIJAKYSELYN YHTEENVETO

Kuorma-autoilijakyselyn vastaukset (kesä 2011)										
Raskaan liikenteen pysäköintiselvitys Keravalla										
Vastaajia 26/57 = 46%										
Kaupunginosat	Osoite	Nykytila	Kehittämiskoiveet							
Savio (Vastausinnokkuus 6/15 = 40%)	Heisitie 3	huono	Heisitien varrelta kadun varren yritystoimintaan liittyvät ajoneuvot pois ja sallitaan pysäköinti ainoastaan asukkaille.							
	Visatie 18	huono	Turvallinen paikka Saviolla, ei metsikkö.							
	Kannistonkaarre	hyvä	Kannistonkadun varren pysäköintikielto tulisi poistaa.							
	Kannistonkaarre	huono	Raskaiden ajoneuvojen parkkipaikkoja lisää. Pysäköi aiemmin Kannistonkadun varressa.							
	Kannistonkatu (Teboilla vastapäätä)	huono	Kanniston Teboilla vastapäisen P-alueen laajennus, altaaminen, valaistuksen ja sähköistökkeiden lisääminen, sekä vartiointi.							
Martilankatu	huono	Suurimpana pelkona ilkiä. Toivotaan pysäköintiä esimerkiksi huoltoasemien yhteyteen, missä liikkuu ihmisiä.								
Alikerava (4/8 = 50%)										
	Jaakkolantie	hyvä	Toivotaan sähköpistokepaikkoja. Mahdollisista pysäköintirajoituksista halutaan etukäetiedote. Autoilija ei omista henkilöautoa.							
	Jaakkola(länsi), pysäköintikatu vaihtelee	huono	Lisää pysäköintipaikkoja kuorma- (ja henkilö)autoille.							
	Jaakkola(länsi), pysäköintikatu vaihtelee	melko hyvä								
	Alikeravantie 25 Nestelviheralue	hyvä	Perävaunuille suurempia pysäköintialueita keskustan läheisyydessä.							
Sompio (2/6 = 33%)										
	Aleksis Kiven tie, Laurintie	hyvä	Johonkin päin Keravaa iso ja tilava parkkialue kuorma-autoille ja perävaunuille, minimoitava ilkiavallan riski. Autoilijan talous pärjää nykyjärjestelyillä yhdellä henkilöautolla.							
	Seunalantie	huono	Kuorma-autojen P-alueita kerrostaloihoiden läheisyyteen. Sakottamista ja rajoittamista ei koeta hyvänä keinona.							

Ahjo (9/15 =60%)	Kiskokuja	huono, erityisesti talvella	Isoja leivikkeitä ympäri Keravaa. Ahjolle molemmin puolin rataa lisäpaikkoja, sijainti ikivallan uhka huomioiden. Raskaan liikenteen uskotaan lisääntyvän. Saviolla tilanne parempi.
	Kiskokuja	huono	Päivöläntien varren leveä viheralue ajoradan ja kevyen liikenteen väylän välissä voitaisiin muuttaa pysäköintialueeksi. Nyt alueita on liian vähän.
	Annantie	huono	Pysäköintialue Eteläkaskelan /Ahjon alueelle. Perävaunuille tarvitsee lisää tilaa.
	Ahjontie, Ravintola Oloneuvos	huono, erityisesti talvella	Ahjontien/Ahjonraitin alueelle vastaavanlainen pysäköintipaikka kuin Kanniston Teboilin luona. Ravintolan pihalla pysäköinti on talvisin vaikeaa.
	Metsärinne	huono	Metsärinteellä pysäköintijärjestelyjä kehitettävä, raskas kalusto jätetty huomioimatta.
	Kefjutie	huonohko	Eri puolille Keravaa parkkialueita, joiden käyttö ainoastaan raskaalle liikenteelle. Nykyiset järjestelyt hieman niukat. Ymmärtäväinen pysäköinninvalvoja saa kiitosta.
	Riimutie		
	Ratakatu	huono	Raskaalle liikenteelle tarkoitettuja erillisiä p-paikkoja eri paikkoihin. Nykyisissä soveltuissa paikoissa kiellot.
	Laukkatie	huono	
Kaleva (3/8 =38%)	Taikatie	huono	Jokaiseen kaupunginosaan kunnolliset pysäköintipaikat. Nykyisin ei löydy laillisia paikkoja.
	Ilmarisentie P-alue	huono	Ilmarisentien P-alueelle lisävalaistusta ja näköesteet pois. Alueella esiintynyt ikivalltaa. Yleisesti Keravalla huonot pysäköintimahdollisuudet.
	Kurkelankatu, ka-pysäköintialue	huono	Joka puolelle kaupunkia lisää parkkitilaa.
Keskusta (2/5 =40%)	Tapulikatku	huono	Tapulikatun varret ainakin Tapulikatun loppupään osalta tulisi varata pelkästään raskaalle kalustolle.
	Jurvalantie, P-alue ja kadun varsi	hyvä	Autolijia pitää nykyistä pysäköintialuetta hyvänä ja tarpeellisenä.

KEHITYSEHDOTUKSET

Kehitysehdotukset

Raskaan liikenteen pysäköintiselvitys Keravalla

Nro	Sijainti	Sijainnin tarkennus	Toteutustapa	Huomioitava	Soveltuvuus: 1=välttävä, 3=hyvä
kar-talla*	Sijainti	Sijainnin tarkennus	Toteutustapa	Huomioitava	
	<u>Sompio</u>				
	Rajamaentie	Länsipään LP-alue	Pysäköintialueen rakentaminen	Asutus lähellä	1
	Luhtaniituntie	Pysäköintitaskut	K-autopysäköinnin salliminen	Asutus lähellä	1
	Sarviniitynkatu	LPA-alue, teollisuustontit	Sopimukset maanomistajien kanssa	Alueen käyttöoikeus, Ilkivalta	2
	Aleksis Kiven tie	LP-alue Eerontie	Liikennejärjestelyjen parantaminen	Asutus lähellä, Ajoyhteys	2
	Seunalantie	Pysäköintitasku (Simeonint.- Kehä)	Kuorma-autopaikkojen merkitseminen	Asutus lähellä, Läpiajo asuinalueen kautta	2
	<u>Kaleva</u>				
	Ilmarisentie	LP-alue	K-autopaikkojen merkitseminen, Näkyyvyyden lisääminen	Ilkivalta, Asutus lähellä	3
	Kurkelankatu	LP-alue (Squash-halli)	Pysäköintitavan merkitseminen, Sähköpistokepaikat	Koulualueen kulkureitit	3
	Kurkelankatu	Katualue (Radan varsi)	Pysäköintitaskun rakentaminen		3
	Kurkelanväylä	LP-alue (Squash-halli)	Alueen raivaus ja merkitseminen	Ilkivalta	2
	Taikatie 1	LP-alue	Kuorma-autopaikan (1-2) merkitseminen	Asutus lähellä, henkilöautopaikat	2
	1 Ylikervantie	Katualue	Pysäköintitaskun rakentaminen	Asutus lähellä, Ilkivalta	2
	Metsolantie	LPA-alue	Kuorma-autopysäköinnin salliminen	Asutus lähellä, Alueen käyttöoikeus	2
	Uimalankuja	LP-alue	Kuorma-autopysäköinnin salliminen	Asutus lähellä	2

Nro
kar-
talla*

Soveltuvuus:
1=välttävä,
3=hyvä

Huomioitava

Toteutustapa

Sijainnin tarkennus

Keskusta					
Sijainti	Sijainnin tarkennus	Toteutustapa	Huomioitava	Soveltuvuus:	Nro
Tapulikatu	Kadunvarsipysäköinti	Kuorma-autopaikkojen merkitseminen	Kadun leveys, Liityntäpysäköinti	1	2
Tapulikatu	Liityntäpysäköintialue	Vuoropysäköinnin toteuttaminen	Kellonaikojen päällekkäisyys Asutus lähellä, Ajoyhteys, Vuokrasopimus	1	2
Sahankatu	LP-alue (Kioski)	Pysäköintialueen rakentaminen		1	2
Jurvalantie	Koulun viereinen alue Katualue (Jaakkolant.	Pysäköinnin huomioiminen uudessa asemakaavassa	Koulu vieressä, Asutus lähellä	1	2
Ahjontie	Itäpuoli	Pysäköintitaskun rakentaminen	Suuret korkeuserot	1	2
8	Kytömaantien jatke	Pysäköintialueen varaaminen ja rakentaminen	Osayleiskaava tekeillä	1	3

Ylikerava

6	Kytömaantie	Pysäköintitasku	Ilkivalta, Kaukana asuinalueista	1	2
4	Kytömaa	Pysäköintialueen kaavoittaminen ja rakentaminen	Osayleiskaava tekeillä	1	3

Ahjo

	Moukaritie	LP-alue (Ahjon sillan itäpuoli)	Ilkivalta, Korkeuserot, Pilaantuneet maat?	1	3
7	Päivöläntie	Katualue	Tilantarve, Koulun ja asutuksen läheisyys	1	2
11	Ratatie	LP-alueen laajentaminen	Kaavamuutos, Vuokrasopimus, Muuntaja, Asutus lähellä	1	2

Nro

kar-

talla*

Soveltuvuus:
1=välttävä,
3=hyvä

Sijainti	Sijainnin tarkennus	Toteutustapa	Huomioitava
Alikerava			
	Alikeravantie 25	Kuorma-autopysäköinnin järjestäminen yhteistyössä yrittäjän kanssa	Kaavamuutos, Liikenneyhteys
10	Peltomäenkatu	Jäspilänkatu-päärata -alue Käytöstä poistetut linjat autopysäkit	Kaavamuutos, Ilkivalta, Kaukana asuinalueista
9	Jaakkolantie	Kuorma-autopaikkojen (1-2) merkitseminen Pysäköintialueen kaavoittaminen ja rakentaminen	Koulun läheisyys, Kääntymistarve
12	Kerca		Asemakaavan muutos tekeillä
Savio			
	Kannistonkatu	Pysäköintitasku (TB kohdalla)	Katualueen raja
3	Marttilankatu	Kuorma-autopaikkojen merkitseminen Kääntöpaikan pysäköintipaikat	Kaavamuutos, Liikenneyhteys, Asutus lähellä
	Kannistonkaarre	Kuorma-autopysäköinnin salliminen	H-autopaikkojen väheneminen, Asutus lähellä, Kulkureitti
2	Kääpäkatu	Pysäköintialueen rakentaminen	Kaavamuutos, Liikenneyhteys, Asutus lähellä
	Männiköntie	Pysäköintialueen rakentaminen	Kaavamuutos, liikenneyhteydet
Kilta			
	Kankurinkatu	Pysäköintialueen laajentaminen, Kuorma-autopaikkojen merkitseminen	H-autopaikkojen väheneminen, Liikenneyhteydet
Kaskela			
5	Kaskelan alue	Pysäköintialueen kaavoittaminen ja rakentaminen	Osayleiskaava tekeillä

*Raskaan liikenteen pysäköintialueiden reservi (pysäköintistrategian liite2)

KERAVAN RASKAAN LIIKENTEEN PYSÄKÖINTISTRATEGIA

Keravan raskaan liikenteen pysäköintistrategia

Hyväksytty:

Keravan Kaupunkitekniikka -liikelaitoksen johtokunta

15.5.2012 (74 §)

Keravan Kaupunkitekniikka -liikelaitos

PL 123 / Kauppakaari 11

04201 Kerava



Puh: (09) 2949 1

Fax: (09) 2949 2127

Taustaa

Keravan kaupungin alueella on vuosien ajan ollut raskaan liikenteen pysäköinnistä aiheutuvia ongelmia, joita ovat melu- ja turvallisuusongelmat sekä esteettisyysongelmat. Kuntalaiset ovat tuoneet ongelmia esiin erityisesti asuinalueilla olevasta ja häiritseväksi koetusta raskaan liikenteen kadunvarsipysäköinnistä. Pahimpia ongelmakohtia on hoidettu tapauskohtaisesti pysäköintikieltoja asettamalla mikä puolestaan on usein johtanut ongelman siirtymiseen viereisille kaduille.

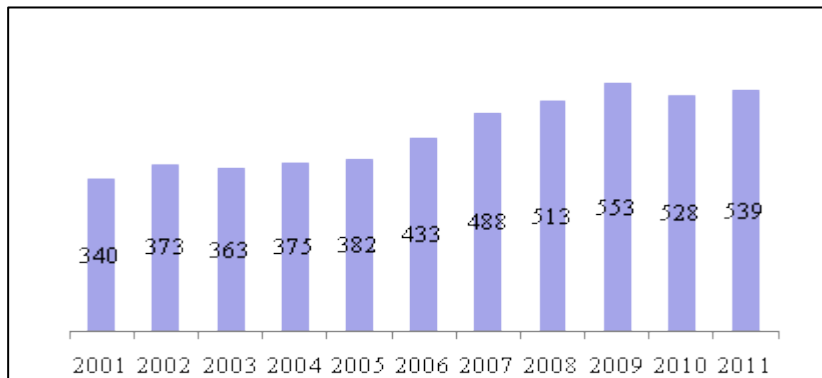
Ongelmien tapauskohtainen hoitaminen on osoittautunut osittain epäjohton mukaisesti mistä johtuen halutaan luoda pelisäännöt sille miten raskaan liikenteen pysäköintiä kaupungissa ohjataan. Kaupungin rakennusjärjestys sallii kahden kuorma-auton säilyttämisen tai pitempiaikaisen paikoituksen asuinrakennusta varten tarkoitettulla tontilla, mutta yleisillä alueilla tapahtuvaa paikoitusta ei ole käsitelty mitenkään.

Tällä strategialla kaupunki ottaa kantaa siihen, miten raskaan liikenteen pysäköintiin yleisillä alueilla Keravalla suhtaudutaan ja millaisilla toimenpiteillä asia hoidetaan. Raskaan liikenteen ajoneuvoilla tarkoitetaan ensisijaisesti kuorma-autoja joiden kokonaismassa on yli 3,5 tonnia.

Strategian valmistelussa suoritettiin maastokäyntejä, kyselyjä sekä analysoitiin asukkaiden palautteita. Myös poliisilta, pysäköinninvalvonnalta, sekä kaupungin omasta liikennesuunnittelusta kerättiin kommentteja raskaan liikenteen pysäköinnin aiheuttamista ongelmista. Lisäksi on tutustuttu muiden kaupunkien tapoihin järjestää raskaan liikenteen pysäköintiä.

Nykytila

Keravalle rekisteröityjen kuorma-autojen määrä oli v. 2011 lopussa noin 540. Autojen määrä on kasvanut jatkuvasti, mikä on näkynyt myös kaupungin yleisillä alueilla pysäköityjen autojen määrän kasvuna.



Kuva 1. Keravalle rekisteröidyt kuorma-autot 2001 - 2011.

Kaupungissa on jo nyt olemassa seitsemän (7) aluetta, joille raskaan liikenteen pysäköintiä on haluttu ohjata. Niillä olevien paikkojen riittävydestä ei kuitenkaan ollut selkeää käsitystä.

Keravalla pysäköivien raskaan liikenteen autojen määrästä ja sijainnista ei kaupungilla ollut kattavaa selvitystä. Sen vuoksi pysäköintiä kartoitettiin maastokäynneillä, kuljettajille tehdyllä kyselyllä sekä analysoitiin asukkailta tulleet palautteet koskien raskaan liikenteen pysäköintiä.

Maastokäyntien perusteella käy ilmi, että kaupungin ongelmallisimmat paikat liittyen raskaan liikenteen pysäköintiin sijaitsevat Saviolla, Ahjossa ja Jaakkolassa. Kaikilla alueilla on havaittu useita raskaan liikenteen ajoneuvoja.

Kuljettajille tehty kysely puolestaan toi esiin sen, että raskaan liikenteen käyttöön halutaan useita alueita eri puolilta kaupunkia ja että nyt olevat alueet eivät ole määrältään riittäviä. Alueiden tulisi olla riittävän suuria ja myös sellaisessa paikassa, että autojen ilkeävaltaa ei esiintyisi.

Raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköintiä koskevia asukaspalautteita on v. 2009 - 2011 tullut kaupungille noin 40 kappaletta. Lisäksi Keravan Omakotiyhdistys ry osoitti kaupunginhallitukselle kesällä 2011 aloitteen kuorma-autojen kadunvarsi-pysäköinnin kieltämisestä sen aiheuttamien häiriöiden johdosta. Palautteiden antajat ovat kokeneet erityisesti seuraavia haittoja:

- maisema- ja meluhaitta
- ahtaus ja katutilan kaventuminen
- pakokaasupäästöt
- näkemäesteet tai muu liikenneturvallisuushaitta
- pysäköintikieltojen rikkominen ja luvattomat pysäköintialueet

Pysäköinnin järjestämismvaihtoehdot

Nykytilanteesta saadun tiedon perusteella on laadittu kolme eri toteutusvaihtoehtoa raskaan liikenteen pysäköinnin järjestämiselle. Kaikissa vaihtoehdoissa on peruslähtökohta se, että kunnalla ei ole velvollisuutta järjestää raskaan liikenteen pysäköintiä alueellaan. Kuitenkin, ottaen huomioon siitä aiheutuvat haitat, on kunnan tarkoituksenmukaista ohjata ja vähäisessä määrin myös osallistua asian ratkaisemiseen.

Vaihtoehdot ovat V0 Nykytila, V1 Hajautettu, sekä V2 Keskitetty.

V0 Nykytila

Pysäköinti toteutetaan jatkossakin nykyiseen tapaan, eli pääsääntöisesti katujen varsilla.

Uusia raskaan liikenteen pysäköintialueita ei rakenneta, vaan mahdollisuuksien mukaan kehitetään nykyisiä.

Pysäköintiin puututaan tapauskohtaisesti silloin, kun pysäköinti selkeästi heikentää liikenneturvallisuutta.

V1 Hajautettu

Raskaan liikenteen ajoneuvot eivät kuulu pientaloalueille.

Kaupungissa on useita pienehköjä pysäköintialueita eri puolilla kaupunkia. Tyypillisesti kukin alue mahdollistaa pysäköinnin 2-5 raskaan liikenteen ajoneuvolle, mutta tarpeesta riippuen myös henkilöautojen pysäköinti näillä alueilla sallitaan. Pysäköinnistä on mahdollista periä maksua.

Kaikille pientaloalueiden tonttikaduille sekä tarvittavilta osin keskustan alueelle asetetaan raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköintikielto.

Alueiden sijoituksessa hyödynnetään ensi sijassa leveitä katualueita.

Uusien asuinalueiden kaavoituksessa huomioidaan raskaan liikenteen pysäköintitilan tarve.

V2 Keskitetty

Raskaan liikenteen ajoneuvot eivät kuulu lainkaan asuinalueille.

Kaikille pientaloalueiden tonttikaduille asetetaan raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköintikielto. Lisäksi asetetaan pysäköintikielto kaikille kaduille, joilla pysäköinnistä aiheutuu edes vähäistä haittaa.

Toteutetaan 1-2 suurta maksullista raskaan liikenteen pysäköintialuetta liikenteelliseltä sijainniltaan edullisiin paikkoihin. Alueen toteutuksesta ja ylläpidosta vastaa kaupunki tai ulkopuolinen toimija, joka järjestää alueelle mahdollisesti vartioinnin ja muita palveluja. Ensisijaisena sijoituskohteena pidetään Keravan logistiikka-alueita.

Vaihtoehtojen keskeisiä eroja ja vaikutuksia on selvitetty taulukossa 1. Tehty selvitystyö ja vaihtoehtoiset ratkaisumallit esiteltiin Keravan Kaupunkiteknikan johtokunnalle 16.2.2012.

Taulukko 1. Vaihtoehtoverailu.

V0 NYKYTILA	V1 HAJAUTETTU	V2 KESKITETTY
<ul style="list-style-type: none"> •Pysäköinti aiheuttaa haittaa asumiselle ja liikenteelle. •Pysäköintiä on vaikeaa ohjata tai rajoittaa pysäköintitilan puuttuessa. • Malli ei anna toimivaa ratkaisua pysäköinninohjauspolitiikkaan. •Ei edellytä erityisiä kertainvestointeja kaupungilta. 	<ul style="list-style-type: none"> •Vähentää pysäköinnistä asumiselle aiheutuvia haittoja. •Antaa käyttökelpoisia ja joustavia toimintakeinoja pysäköinnin organisointiin. •Kustannustaso riippuu toteutettavien pysäköintialueiden määrästä. •Alueita on mahdollista toteuttaa tarveharkintaisesti. 	<ul style="list-style-type: none"> •Poistaa pysäköinnistä asumiselle aiheutuvia haittoja merkittävästi. •Edellyttää suurta kertainvestointia toteutusvaiheessa. •Toteutus- ja ylläpitokulut nostavat pysäköintimaksun suuruutta. •Sopivan ulkopuolisen toimijan löytäminen voi olla vaikeaa.

Johtokunnan kokouksessa käydyn keskustelun ja vaihtoehtoverailun perusteella vaihtoehtoa V1 Hajautettu pidettiin sopivimpana Keravan raskaan liikenteen pysäköintistrategialle.

Keravan pysäköintistrategia ja sen toteuttaminen

Raskaan liikenteen ajoneuvot eivät kuulu pientaloalueille.

Raskaan liikenteen ajoneuvojen liikkuminen ja pysäköinti asuinalueilla aiheuttaa asutukselle melu- ja päästöhaittaa, sekä esteettistä haittaa. Lisäksi pysäköinti heikentää usein asuinalueen liikenteen turvallisuutta tai sujuvuutta. Asumiseen kohdistuvien haittojen minimoimiseksi raskaan liikenteen pysäköinti pientalovaltaisilla asuinalueilla on kiellettyä. Strategian toteuttamisperiaatteet ovat:

- **Varmistetaan, että raskaan liikenteen pysäköintiin on käytössä pienehköitä alueita eri puolilla kaupunkia 2 - 5 ajoneuville.**

Keravalla on jo tällä hetkellä käytössä useita 2 - 5 raskaan liikenteen ajoneuville sopivia pysäköintialueita, joiden sijainti vastaa suunnilleen nykyistä tarvetta ja käy ilmi liitteenä 1 olevasta kartasta. Pysäköintialueet on toteutettu kadun suuntaisina pysäköintitaskuina tai erillisinä pysäköintialueina kokoojakatujen läheisyyteen. Pysäköinti pyritään sijoittamaan sinne missä on suurimmat tarpeet ja mahdollisuuksien mukaan kävelyetäisyydelle asuinalueista.

Liitteessä 2 on esitetty mahdolliset uudet paikat raskaan liikenteen pysäköinnille, jotka jäävät reserviin ja joilla voidaan tarvittaessa myöhemmin erikseen ratkaista mahdollisia raskaan liikenteen pysäköinnistä aiheutuvia paikoitus- ja turvallisuusongelmia.

- **Raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköintikieltomerkit asetetaan niille tonttikaduille, joilla raskaiden ajoneuvojen pysäköinti aiheuttaa edelleen häiriötä.**

Kuorma- ja/tai linja-autojen pysäköintikieltomerkkejä asetetaan tonttikaduille, jos pysäköintipaikkatarjonnasta huolimatta raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköinnistä aiheutuu haittaa asuinalueilla.

- **Raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköinti sijoitetaan ensi sijassa leveille katualueille ja yleisille pysäköintialueille.**

Raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköinti sijoitetaan ensi sijassa katualueille tai yleisille pysäköintialueille. Mikäli liikennealueen tila ei riitä pysäköinnin järjestämiseksi, voidaan harkita esitettäväksi vähäisiä asemakaavamuutoksia.

- **Asuinalueiden kaavoituksessa huomioidaan raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköintitilan tarve.**

Asuinalueille laaditaan raskaan liikenteen pysäköintisuunnitelma ja varataan tarvittava tila pysäköintiin alueen kaavoituksen yhteydessä.

Toimenpideohjelma

Tehtyjen selvitysten perusteella on käynyt selväksi, että Keravalla on olemassa olevia raskaan liikenteen pysäköintialueita kattavasti muualla kuin Ahjossa. Ahjoon on tarkoituksenmukaista toteuttaa kaupungin kustannuksella uusi pysäköintialue Moukaritille. Olemassa olevia pysäköintialueita pidetään kunnossa kuten tähänkin asti ja kulloinkin käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa. Tarvittaessa pysäköintialueiden paikkamäärätarvetta tarkistetaan.

2012:

- Liikennemerkkien asennuksia ja pysäköintialueiden kunnossapitoa. Kustannusarvio tehtävistä järjestelyistä on noin 5 000 euroa.

2013:

- Moukaritien pysäköintialueen rakentaminen. Kaavassa LP-alueeksi osoitettu alue sijaitsee Ahjonsillan ja rautatiealueen kulmassa. Pysäköintialue toteutetaan sorapintaisena ja ajoyhteytenä alueelle toimii Yhteystie. Pysäköintipaikkoja on mahdollista toteuttaa noin viidelle raskaan liikenteen ajoneuvolle. Kustannusarvio on noin 10 000 €.

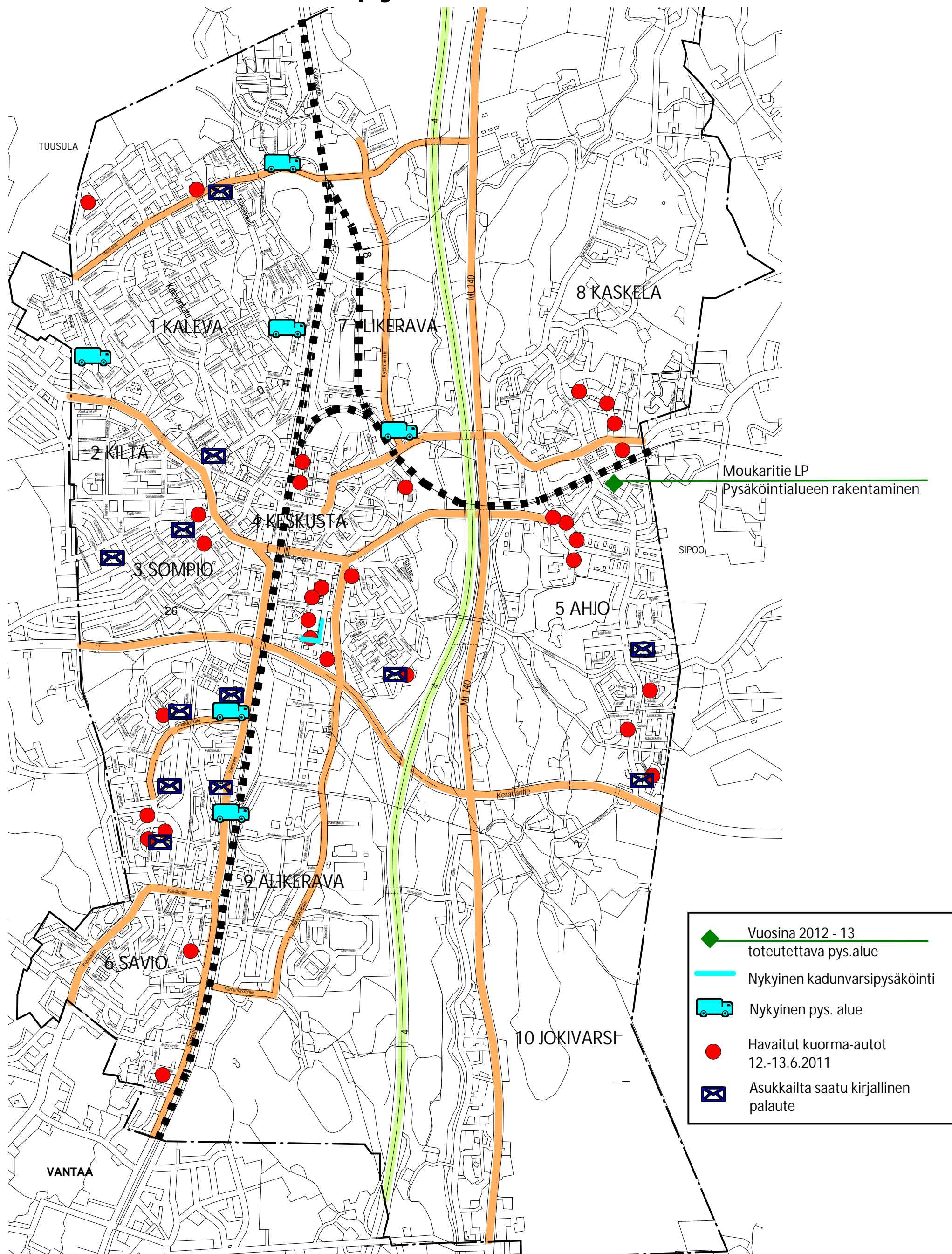


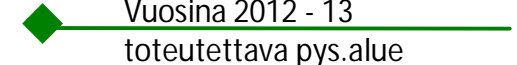




Kuva 2. Havainnekuva Moukaritien pysäköintialueesta.

2014 →

- Liikennemerkkien asennuksia ja pysäköintialueiden kunnossapitoa. Tarvetta arvioidaan vuosittain.

Nykyiset ja vuosina 2012-13 toteutettavat raskaan liikenteen pysäköintialueet



-  Vuosina 2012 - 13 toteutettava pys. alue
-  Nykyinen kadunvarsipysäköinti
-  Nykyinen pys. alue
-  Havaitut kuorma-autot 12.-13.6.2011
-  Asukkailta saatu kirjallinen palaute

Raskaan liikenteen pysäköintialueiden reservi

