

Pysäköintiskenaariot vuodelle 2030

Toteutettu osana Sipoon pysäköintilinjausten laadintaa

10.12.2018



Pysäköintiskenaariot

Tässä raportissa kuvatut pysäköintiskenaariot on luotu osana Sipoon pysäköintilinjausten laatimista. Skenaariotyön tavoitteena on lisätä ymmärrystä pysäköinnin taustalla vaikuttavista tekijöistä, jotka tässä työssä jaettiin viiteen ryhmään: poliittiset, taloudelliset, ekologiset, teknologiset ja sosiaaliset tekijät (ns. PESTE). Tekijöiden vaikutukset koko liikennejärjestelmään ja sitä kautta pysäköintiin tulee tunnistaa, jotta pysäköintiä on mahdollista suunnitella kokonaisvaltaisesti ja tulevaisuuteen varautuen.

Mahdollisia tulevaisuuden kehityspolkuja on kuitenkin useita erilaisia. Siksi on tärkeää määritellä etukäteen, miten eri tekijät vaikuttavat Sipoossa ja mitä vaikutukset tarkoittavat pysäköinnin suunnittelun ja järjestämisen näkökulmasta. Skenaariotyö onkin hyvä väline kartoittamaan erilaisia kehityspolkuja, jotta pysäköintilinjatukset tukevat mahdollisimman hyvin liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittymiselle asetettuja tavoitteita.

Sipoon pysäköintiskenaariot luotiin yhdessä kunnan virkamiesten kanssa 30.11.2018 järjestetyssä työpajassa. Skenaarioiden lähtökohdaksi otettiin asioiden tarkastelu halutun tahtotilan näkökulmasta: miten erilaiset tekijät otetaan huomioon ja millaiset vaikutukset niillä on Sipoossa unelmatilanteessa. Skenaarioita ei siis ole useita erilaisia, vaan tässä työssä päädyttiin tarkastelemaan ainoastaan unelmatilan mukaista skenaariota viiden eri teeman mukaan (poliittinen, taloudellinen, ekologinen, teknologinen ja sosiaalinen). Unelmatilan määrittelyn jälkeen pohdittiin, mitä vaatimuksia se asettaa pysäköinnin suunnittelulle.

Pysäköintiskenaariot – POLIITTISET TEKIJÄT

Poliittiset tekijät muodostuvat niin valtakunnallisista, seudullisista kuin kunnallisista linjauksista liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämiseksi. Valtakunnallisella tasolla liikennejärjestelmään ja sitä kautta pysäköintiin vaikuttavat erityisesti ilmastotavoitteet ja kestävä liikuminen edistämiseksi asetetut tavoitteet. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) antavat suuntalinjat kaavoitukseen ja alueiden kehittämiseen. Tavoitteena on erityisesti kaupunkirakenteen tiivistyminen, verkottuva aluerakenne, toimintojen saavutettavuus kestäväillä kulkutavoilla sekä matkakettujen sujuvuus. Seudullisesti merkittävä koko liikennejärjestelmään vaikuttava tekijä on lähijunaliikenteen toteuttaminen Keravan ja Nikkilän välillä.

Kunnallisella tasolla kuntastrategia ohjaa suunnittelua ja päätöksentekoa. Sipoon kuntastrategiassa erityisesti kekseliäille ratkaisuille, kestävyydelle ja ilmastovastuulle asetetut tavoitteet ohjaavat myös pysäköinnin suunnittelua. Päätöksenteossa eri sidosryhmien näkemysten huomioon ottaminen ja kuuleminen on määritelty maankäyttö- ja rakennuslaissa. Yhteistyötä on mahdollista tehdä lain velvoitetta laajemmin niin, että eri tahot pääsevät aikaisessa vaiheessa vaikuttamaan suunnitelmien sisältöön. Tämä lisää päätöksenteon läpinäkyvyyttä ja suunnitelmien hyväksyttävyyttä.

Viereisessä kuvassa on esitetty työpajassa määritelty tavoitetila Sipoossa poliittisten tekijöiden suhteen. Seuraavalla sivulla on kuvattu tarkemmin, mitä määritelty tavoitetila tarkoittaa pysäköinnin näkökulmasta.

VALTAKUNNALLISET PÄÄTÖKSET ILMASTOTAVOITTEISTA ERITYISESTI LIIKENTEEN NÄKÖKULMASTA

TOTEUTUU MALTILLISESTI

Päätöksillä ei juuri vaikutusta nykytilanteeseen.

VALTAKUNNALLISET JA ALUEELLISET POLIITTISET PÄÄTÖKSET TULEVAISUUDEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSTÄ

Lähijunaliikenne ei toteudu. Joukkoliikennettä kehitetään bussiliikenteen ja liityntäpysäköinnin avulla.

VAT-TAVOITTEIDEN HUOMIOINTI KAUPUNKIKEHITYKSESSÄ

Kaupunkirakennetta eheytetään ja tiivistetään nykyisillä kaavoitus- ratkaisuilla kestävä saavutettavuus huomioiden.

KUNTASTRATEGIAN TOTEUTUMINEN

Kuntastrategia toteutuu osittain ja ekologinen kestävyys näkyy liikkumiseen liittyvässä päätöksenteossa maltillisesti.

YHTEISTYÖN LISÄÄNTYMINEN PÄÄTÖKSENTEOSSA JA SUUNNITELUSSA

Yhteistyötä tehdään tapauskohtaisesti MRL:n mukaisesti.

TOTEUTUU VOIMAKKAASTI

Päätöksillä rajoitetaan yksityisautoilua merkittävästi ja kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa.

Lähijunaliikenne toteutuu nopealla aikataululla. MaaS-palveluita tuetaan voimakkaasti ja niiden käyttö lisääntyy.

Kaupunkirakenteen eheytyminen ja tiivistäminen vaikuttaa voimakkaasti liikenne- ja pysäköinti- ratkaisuihin.

Kuntastrategia toteutuu laajasti. Ekologinen kestävyys näkyy päätöksenteossa ja uusia ratkaisuja kokeillaan aktiivisesti ja rohkeasti.

Suunnitteluprosessit tehdään tiiviissä yhteistyössä kaikkien sidosryhmien kanssa. Yhteistyö on suunnitelmallista ja pitkäjänteistä.

Pysäköintiskenaariot – POLIITTISET TEKIJÄT

Skenaarion kuvaus

Tavoitetilan mukaisessa skenaarioissa poliittiset linjaukset tukevat ja ohjaavat kestävästä liikkumisesta. Linjausten ansiosta yksityisautoilu vähenee ja kestäviä liikkumismuotoja tuetaan. Asukkaiden on edelleen mahdollisuus liikkua autolla, mutta kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytykset ovat kasvaneet merkittävästi lähijunaliikenteen toteutumisen, matkaketjujen sujuvuuden sekä kaupunkirakenteen eheytyksen myötä. Sipoossa viimeisen kilometrin ongelmaan on kehitetty useita Mobility as a Service –palveluita, joiden ansiosta joukkoliikenteestä on tullut entistä houkuttelevampaa. Uudet alueet suunnitellaan kestävä saavutettavuus edellä niin, että ne ovat joukkoliikenteen saavutettavissa ja niiden sisällä palvelut ovat kävely- ja pyörämatkan päässä.

Skenaarion mukaan kuntastrategiaa toteutetaan laajasti ja päätöksenteko on strategiassa asetettujen tavoitteiden mukaista. Ekologinen kestävyys on päätöksenteon lähtökohhta ja uusia kokeiluja otetaan käyttöön rohkeasti. Suunnitteluprosessit tehdään tarkoituksenmukaisesti tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Yhteistyö on suunnitelmallista ja pitkäjänteistä ja se mahdollistaa uusien ratkaisuiden kokeilemisen.

Vaikutukset pysäköintiin

Kestävien kulkumuotojen edistäminen valtakunnallisten, alueellisten ja kunnallisten tavoitteiden mukaisesti tarkoittaa Sipoossa voimakasta matkaketjujen kehittämistä. Sujuva vaihtaminen joukkoliikenteeseen mahdollistetaan laadukkailla liityntäpysäköintiratkaisuilla niin autoille kuin pyörille. Tulevaisuudessa erityisesti uusi lähijunaliikenteen raideyhteys luo liityntäpysäköintitarpeita. Raideliikenteen saavutettavuuteen voidaan kuitenkin vaikuttaa myös muilla tavoilla kuin pysäköintipaikkoja tarjoamalla.

Alueiden kehittäminen ja rakentaminen kestävien kulkumuotojen näkökulmasta tarkoittaa uudenlaisia pysäköintiratkaisuja. Esimerkiksi keskitetyt pysäköintiratkaisut mahdollistavat tilankäytön uudella tavalla. Pysäköinnin vaiheittainen toteuttaminen mahdollistaa pysäköintipaikkojen rakentamisen tarpeen mukaan. Kaavoituksella ja alueiden suunnittelulla tulee mahdollistaa uusia ratkaisuja, ei rajoittaa alueiden kehittämistä kestävien tavoitteiden mukaisesti.

Pysäköintiä tulee tarkastella Sipoossa vyöhykkeittäin. Tarpeet pysäköintipaikoille ovat erilaiset esimerkiksi Nikkilän ja Söderkullan keskuksissa verrattuna maaseutumaiseen ympäristöön keskusten ulkopuolella. Näin ollen myös pysäköintiratkaisuille tulee tarjota vaihtoehtoja riippuen siitä, millaisessa ympäristössä toimitaan.



Pysäköintiskenaariot – SOSIAALISET TEKIJÄT

Sosiaalisiin tekijöihin lukeutuvat muun muassa ihmisten käyttäytymiseen ja valintoihin vaikuttavat tekijät. Ympäristötietoisuus ja kestävä kehityksen mukaiset valinnat ohjaavat yhä useamman asukkaan päätöksentekoa. Kulutuskäyttämisen on ennustettu muuttuvan sähköisen asioinnin myötä, mikä vaikuttaa muun muassa keskustoissa asiointiin. Toisaalta jakamistalous mahdollistaa omistamisen tarpeen vähentymisen. Autoilun osalta esimerkiksi yhteiskäyttöautot voivat olla vaihtoehto auton omistamiselle. Yhteiskäyttöautoilun voimakas kasvu voisi tarkoittaa pysäköintipaikkamäärätarpeen vähentymistä.

Suomessa väestö keskittyy yhä voimakkaammin kaupunkeihin ja kasvukeskuksiin. Tämä mahdollistaa tehokkaamman joukkoliikenteen järjestämisen ja palveluiden tarjoamisen kävely- ja pyöräilymatkan päässä. Väestön ikääntyminen on merkittävä kansallinen ilmiö, minkä seurauksena myös liikkumiselle ja liikennejärjestelmän suunnittelulle tulee uudenlaisia haasteita.

Viereisessä kuvassa on esitetty työpajassa määritelty tavoitetila Sipoossa sosiaalisten tekijöiden suhteen. Seuraavalla sivulla on kuvattu tarkemmin, mitä tahdottu tavoitetila tarkoittaa pysäköinnin näkökulmasta.

YMPÄRISTÖTIETOISUUDEN KASVU / KESTÄVÄT VALINNAT

Ympäristötietoisuus kasvaa Sipoossa hitaasti ja sillä on lieviä vaikutuksia liikkumiskäyttäytymiseen.

KULUTUSKÄYTTÄYTYMISEN MUUTOS (MM. SÄHKÖINEN ASIOINTI)

Verkkokaupalla ei ole suuria vaikutuksia kaupan rakenteeseen tai keskustojen asiointiliikenteeseen.

JAKAMISTALOUS

Jakamistalous yleistyy erityisesti nuorten keskuudessa, mutta sillä ei ole merkittävää vaikutusta auton omistamiseen.

VÄESTÖN KESKITTÄMINEN KAUPUNKEIHIN JA KESKUKSIIN

Sipoossa Nikkilän ja Söderkullan asukasmäärät kasvavat hyvin maltillisesti. Liikkuminen tapahtuu pääosin autolla.

VÄESTÖN IKÄÄNTYMINEN

Väestön ikääntymisellä on vain vähän vaikutusta liikkumiseen Sipoossa.

TOTEUTUU MALTILLISESTI

TOTEUTUU VOIMAKKAASTI

Ympäristötietoisuus ja kestävä valinnat ovat tärkeitä sipoolaisilla ja he tekevät liikkumisen liittyvät päätökset sen mukaisesti.

Verkkokaupan suosio vaikuttaa merkittävästi kaupan rakenteeseen ja tarjontaan ja keskustassa asiointiin.

Jakamistalouden myötä yhä harvempi omistaa omaa autoa. Muun muassa yhteiskäyttöautot yleistyvät merkittävästi.

Nikkilän ja Söderkullan keskuksat kasvavat voimakkaasti mahdollistaen tehokkaan joukkoliikenteen ja palveluiden tarjoamisen kävely- ja pyöräilymatkan päässä.

Väestön ikääntyminen vaikuttaa voimakkaasti liikkumiseen Sipoossa.

Pysäköintiskenaariot – SOSIAALISET TEKIJÄT

Skenaarion kuvaus

Tavoitetilanteen skenaariossa ympäristötietoisuus ja kestävä valinta ovat tärkeitä kaikille sipoolaisille ja he tekevät liikkumiseen liittyvät päätökset sen mukaisesti. Liikkuminen kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä on muuttunut normiksi. Verkkokaupan suosio tulee tulevaisuudessa kasvamaan, mutta tavoitetilanteessa sillä on vain lieviä vaikutuksia keskustassa asiointiin. Sipoon keskukset kehittyvät muuttuvan ostoskäyttäytymisen myötä niin, että tarjottavat palvelut ovat linjassa sen kanssa, mitä ihmiset keskustoista hakevat. Nikkilä ja Söderkulla ovat edelleen kunnan toimintojen ja palveluiden keskipisteet. Jakamistalouden voimistuessa yhä harvempi omistaa omaa autoa. Yhteiskäyttöautoilu ja kestävien kulkumuotojen edistäminen mahdollistavat autottoman elämäntyylin myös Sipoossa.

Väestö tulee tavoitteellisen skenaarion mukaan jatkossakin keskittymään Nikkilään ja Söderkullaan. Asumisen keskittyminen mahdollistaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosion kasvamisen pitkällä aikavälillä. Sipoon ikärakenne on keskimääräistä suomalaiskaupunkia nuorempi, minkä vuoksi väestön ikääntymisellä ei ole niin suuria vaikutuksia kunnassa kuin kansallisesti.

Vaikutukset pysäköintiin

Sosiaalisilla ja yhteiskunnallisilla muutoksilla on vaikutusta myös pysäköintiin. Ympäristötietoisuuden ja yhteiskäyttöautoilun suosion kasvun myötä yksityisautoilu vähenee, millä on vaikutusta myös pysäköintipaikkojen tarpeeseen. Pysäköinnin kapasiteettia ei ole tarpeen kasvattaa, mutta olemassa olevat paikat tulee saada joustavammin eri toimintojen käyttöön. Yhä useampi matka tullaan tulevaisuudessa tavoitetilanteessa tekemään kestäville kulkutavoilla, minkä vuoksi esimerkiksi liittyminen joukkoliikenteeseen niin pyörällä kuin autolla tulee taata ja näin ollen liityntäpysäköinnin merkitys kasvaa yhä edelleen.

Verkkokaupan myötä palvelurakenne muuttuu, mutta Sipoossa on tavoitteena säilyttää keskustan elinvoimaisuus palvelukeskittymänä. Tämän vuoksi asiointipysäköinnillä tulee edelleen olemaan merkittävä rooli keskustassa. Toisaalta pysäköintipaikat tulee saada tehokkaaseen käyttöön ja pysäköinnin valvonnalla voidaan taata paikkojen käytön tehokas kierto niin, että vapaa paikka on aina löydettävissä.

Vaikka väestön ikääntyminen ei ole Sipoossa merkittävä haaste tulevaisuudessa, tulee esteettömiin ratkaisuihin kiinnittää erityistä huomiota. Liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja tulee olla tarjolla riittävästi ja sijoittaa ne toimintojen välittömään läheisyyteen.

Pysäköintiskenaariot – EKOLOGISET, TALOUDELLISET JA TEKNOLOGISET TEKIJÄT

Ekologiset tekijät

Ekologisiin tekijöihin kuuluvat erityisesti ilmastonmuutos ja sen aiheuttamat vaikutukset ilmaston lämpenemiseen ja sääolosuhteiden muuttumiseen. Esimerkiksi sateiden ja muiden sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen vaikuttaa myös liikenneympäristön suunnitteluun. Ilmastonmuutokseen varautuminen tarkoittaa käytännössä uusien energialähteiden käyttöönottoa ajoneuvoliikenteessä. Bensiinikäyttöisille autoille ollaan kehittämässä vaihtoehtoja jo nyt ja kehitystyö vain kiihtyy.

Taloudelliset tekijät

Taloudelliset tekijät liittyvät nimensä mukaisesti kunnan taloudessa tapahtuviin muutoksiin. Erityisesti talouden taantumalla on vaikutusta mahdollisuuksiin kehittää liikennejärjestelmää ja ottaa käyttöön uusia innovaatioita. Toisaalta taloudellisiin tekijöihin luetaan myös käyttäjä maksaa –periaatteen korostuminen pysäköinnin suunnittelussa. Sillä tarkoitetaan pysäköinnistä aiheutuvien kustannusten osoittamista suoraan käyttäjällä, auton pysäköivälle autoilijalle.

Teknologiset tekijät

Teknologian kehittyminen tarkoittaa liikenteessä erityisesti ajoneuvojen automatisaation kehittymistä sekä palveluiden digitalisaatiota. Avoimet rajapinnat mahdollistavat uusien innovaatioiden syntymisen, mikä pysäköinnin näkökulmasta voi tarkoittaa esimerkiksi pysäköinnin opastuksen ja hallinnan toteuttamista täysin uusilla tavoilla.

Näihin teemoihin liittyvät skenaariot kuvaavat osittain ennemmin todennäköistä tulevaisuuskuvaa kuin tavoitetilan mukaista kehittymistä.

ILMASTONMUUTOS, ILMASTON LÄMPENEMINEN

Ilmastonmuutoksella ei suurta vaikutusta Sipoossa.

TOTEUTUU MALTILLISESTI

TARVE UUSILLE ENERGIALÄHTEILLE: BENSIINIKÄYTTÖISTEN AJONEUVOJEN KÄYTÖN VÄHENEMINEN JA SÄHKÖAVUSTEISTEN LISÄÄNTYMINEN

Ajoneuvokanta pysyy Sipoossa ennallaan. Sähköautojen suosio nousee hieman.

TALouden TAANTUMA

Kunnan taloudellisessa kehityksessä ei tapahdu suuria muutoksia.

KÄYTTÄJÄ MAKSAA- PERIAATTEEN KOROSTUMINEN

Käyttäjä maksaa-periaatetta noudatetaan hyvin maltillisesti.

LIIKENTEEN AUTOMATISAATIO

Liikenteen automatisaatiolla ei ole suurta vaikutusta Sipoon liikennejärjestelmään.

PALVELUIDEN DIGITALISAATIO JA MOBILISOITUMINEN

Avoimet rajapinnat toteutuvat, mutta synnyttävät vain maltillisesti uusia innovaatioita.

TOTEUTUU VOIMAKKAASTI

Ilmastonmuutoksella merkittävä vaikutus liikkumiseen Sipoossa sääolosuhteiden muuttumisen myötä.

Valtaosa ajoneuvokannasta on sähköautoja tai käytössä on muita uusia, ympäristöystävällisiä energialähteitä.

Talouden heikkenemisen myötä liikennejärjestelmää ei ole mahdollista kehittää tavoitteiden mukaisesti.

Käyttäjä maksaa-periaatetta sovelletaan laajasti eri alueilla. Pysäköinnissä paikkojen rakentamisen ja ylläpidon hinta on osoitettu suoraan käyttäjälle.

Liikenteen automatisaatio tapahtuu nopeasti ja sillä on suuri vaikutus liikennejärjestelmään.

Avoimet rajapinnat mahdollistavat uusien innovaatioiden syntymisen esim. pysäköintipaikkojen hallinnan ja opastuksen uudella tavalla.

Pysäköintiskenaariot – EKOLOGISET, TALOUDELLISET JA TEKNOLOGISET TEKIJÄT

Skenaarion kuvaus

Luonnonympäristö

Tavoitetilan mukaisessa skenaariossa liikenneympäristö mahdollistaa sujuvan arjen ilmastomuutoksesta huolimatta. Muuttuviin sääoloihin varaudutaan esimerkiksi hulevesien tehokkaalla hallinnalla.

Uudet energialähteet ajoneuvoliikenteessä mahdollistavat päästöjen vähenemisen ja esimerkiksi sähköautoilu tulee Sipoossa kasvamaan. Sähköautot eivät kuitenkaan yksin riitä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi, sillä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat edelleen ympäristön kannalta parhaimmat liikkumisvaihtoehdot.

Teknologinen ympäristö

Liikenteen automatisaatio lähtee todennäköisesti liikkeelle suuremmista kunnista ja sen vaikutus Sipooseen näkyy hyvin pitkällä aikavälillä. Automaattiajoneuvot eivät kuitenkaan ratkaise liikennejärjestelmän kestävyys- ja kapasiteetin ongelmia, vaan joukkoliikenteen edistäminen on edelleen avainasemassa.

Digitalisaation ja avointen rajapintojen myötä tavoitetilan skenaariossa syntyy pieniin investoinnein uusia palveluita ja innovaatiota. Kunta tarjoaa laadukasta, avointa ja päivitettyä dataa kaikkien käyttöön.

Taloudellinen ympäristö

Tavoitetilan skenaariossa taloudellisessa ympäristössä tapahtuu tulevaisuudessa vain vähän muutoksia. Hyvä taloudellinen tilanne mahdollistaa uudet kokeilut ja innovatiiviset lähestymistavat suunnittelulle. Käyttäjä maksaa –periaate toteutuu tavoitetilanteessa laajasti erityisesti asuntorakentamisessa.

Vaikutukset pysäköintiin

Ilmastomuutoksen myötä esimerkiksi hulevesien hallinta tulee ottaa entistä paremmin huomioon erityisesti maantasaisten pysäköintikenttien suunnittelussa. Toisaalta liityntäpysäköintipaikkojen laatuun tulee kiinnittää huomiota ja tarjota mahdollisuus sateensuojaan ja pyörän säilyttämiseen sateelta, tuulelta ja kylmyydeltä suojassa.

Sähköautoilun suosion kasvaessa autojen latausinfrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon vastuut tulee määrittää koko kunnassa. Toisaalta muiden vaihtoehtoisten energialähteiden vaikutukset pysäköintipaikkojen suunnitteluun tulee huomioida. Sähköä ja muita vaihtoehtoisia energialähteitä käyttävien ajoneuvojen suosion kasvu ei todennäköisesti vaikuta pysäköintipaikkamäärätarpeeseen laskevasti. Näin ollen näiden ajoneuvojen suosion kasvattaminen ei yksin riitä ympäristön ja kestävä liikennejärjestelmän tavoitteiden saavuttamiseksi.

Palveluiden digitalisaatio ja avoimet rajapinnat mahdollistavat uusien innovaatioiden syntyminen ja esimerkiksi pysäköintipaikkojen hallinnan ja opastuksen täysin uudella tavalla. Sipoon nähdään hyvänä pilottialueena uudenlaisille pysäköintikokeiluille.

Käyttäjä maksaa –periaatteen laajempi noudattaminen tarkoittaa pysäköinnin kustannusten ja uudelleenjärjestelyä. Tavoitetilanteessa esimerkiksi taloyhtiö voisi itse määrittellä, mihin autopaikoille kaavoitetun tilan käyttää, jos tulevaisuudessa autonomistus muuttuu.