

Sipoon pysäköintilinjat

Kunnanhallitus 23.11.2020 § 275

Tiivistelmä

Pysäköintipolitiikka on olennainen osa taajamien kehitystä, ja pysäköintipolitiikan edistäminen on keskeistä niin taloudellisesti kuin taajamakuullisesti. Sipoon kunnalta on puuttunut linjauksia ja ohjeita pysäköinnin kehittämiseen ja suunnitteluun liittyen. Tämän takia on ollut välttämätöntä määrittellä pysäköintiin liittyvät keskeiset tavoitteet ja periaatteet Sipooseen.

Pysäköintilinjakausien tavoitteena on osaltaan tukea kunnan strategiaa kasvutavoitteineen sekä kehittää kuntaa kestäväällä tavalla turvaten samalla liikenteen ja pysäköinnin toimivuus. Keskeisenä tavoitteena on kehittää taajamakuva sekä ihmisläheistä ja viihtyisää ympäristöä, jossa autojen rooli ei ole hallitseva, mutta liikkuminen sujuu kaikilla kulkumuodoilla. Muita tavoitteita ovat elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistäminen ja maankäytön kehittämistavoitteiden tukeminen sekä tulevaisuuteen varautuminen.

Työssä määritetyt tavoitteet ja kehittämistoimet muodostavat pysäköintilinjakukset, joilla kuvataan yhteinen tahtotila pysäköinnin järjestämiseksi ja kehittämiseksi Sipoossa. Pysäköintilinjakauksilla tullaan ohjaamaan pysäköinnin sijoittumista ja määrää sekä jo olemassa olevassa ympäristössä että uudisrakentamisen yhteydessä. Pysäköintilinjakukset ovat koko kuntaa koskevia, mutta esitetyt toimenpiteet kohdistuvat erityisesti kunnan taajamiin, joissa maankäytön kehittäminen ja tiivistäminen edellyttävät osin uusia ratkaisuja pysäköinnin järjestämiseltä.

Pysäköintilinjausten laadinnan yhteydessä on kartoitettu nykyiset suunnittelukäytännöt, nykyiset pysäköintipaikat ja niiden sijoittuminen taajamakeskuksissa sekä haasteita pysäköinnissä eri sidosryhmien näkökulmasta. Työssä kootun nykytilanteen analyysin perusteella tunnistettiin seuraavia pysäköinnin kehittämistarpeita: Pysäköintikapasiteetti on tehottomassa käytössä ja pysäköintipaikkojen käyttö jakautuu epätasaisesti. Pysäköinti vie paljon tilaa ja vaikuttaa viihtyisyyteen ja taajamakuvaan. Liityntäpysäköintipaikkoja on paikoin liian vähän ja niitä toivottiin lisää muun muassa asukaskyselyssä. Pysäköintirajoitukset eivät toimi valvonnan pääosin puuttuessa ja väärinpysäköinti vaikeuttaa pysäköintipaikan löytämistä. Joillain uusilla asuinalueilla on pulaa asukas- ja vieraspysäköintipaikoista. Pyöräpysäköinnissä on puutteita ja laadukasta pyöräpysäköintiä tarvitaan lisää. Sipoosta puuttuvat pysäköinnin mitoitusohjeet ja linjakukset.

Pysäköinnin linjakukset ja kehittämistoimenpiteet koottiin seitsemän kehittämiskokonaisuuden alle, jotka ovat pysäköinnin alueelliset suunnitteluperiaatteet ja pysäköintinormit, liityntäpysäköinti, pyöräpysäköinti, pysäköinti-informaatio, pysäköinninvalvonta, sähköautot, yhteiskäyttöautot ja -pyörät sekä keskitetyn, rakenteellisen pysäköinnin edistäminen.

Pysäköinnin alueelliset suunnitteluperiaatteet ja pysäköintinormit kokonaisuudessa määritettiin muun muassa neljä pysäköintivyöhykettä (tiivin rakentamisen palveluiden ja tehokkaan joukkoliikenteen vyöhyke; taajamamaisen asumisen vyöhyke; tulevaisuuden tehokkaan joukkoliikenteen vyöhyke sekä erityisalueet), joilla on erilaiset periaatteet pysäköinnin mitoitukselle ja suunnitteluratkaisuille johtuen alueiden erilaisista ominaisuuksista. Liityntäpysäköinnin kehittämistoimenpiteinä nostettiin esille autojen ja pyörien liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen, liityntäpysäköinnin kehittäminen yhteistyössä kaupallisten toimijoiden kanssa, liityntäpysäköinnin kehittämis- ja investointiohjelman laatiminen sekä liityntäpysäköinti-informaation ja opastuksen kehittäminen. Pyöräpysäköinnin osalta kehittämistoimenpiteiksi kirjattiin pyöräpysäköinnin kehittämis- ja investointiohjelman laatiminen sekä yleisten pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen ja olemassa olevien laatutason parantaminen. Pysäköinti-informaatiota esitettiin kehitettävän Sipoon verkkosivuilla sekä pysäköinti-asioista viestintää ja tiedottamista lisättävän kunnan kanavissa. Pysäköinninvalvontaa pilotoidaan erityiskohteissa. Lisäksi esitettiin selvitettävän pysäköinninvalvonnan laajempaa toteuttamista yhteistyössä naapurikuntien kanssa. Sähköautojen osalta kehittämistoimenpiteeksi kirjattiin suunnitelman laatiminen uuden lakiesityksen mukaisten sähköautojen latauspisteiden toteuttamisesta kunnan omien rakennusten yhteyteen ja periaatteiden määrittäminen latauspisteiden käytölle. Keskitetyn, rakenteellisen pysäköinnin edistämisen osalta vaiheittain rakentamisen mallia ehdotetaan tutkittavan muun muassa Talman ja Nikkilän kartanon suunnittelun yhteydessä.

Pysäköintilinjakukset tulee tarkistaa ja päivittää määräväleihin, jotta ne vastaavat parhaalla mahdollisella tavalla sekä tämän päivän että tulevaisuuden tarpeisiin.

Sammandrag

Parkeringspolitiken är en viktig del av tätortsutvecklingen. Främjandet av parkeringspolitiken är ett centralt mål både ur en ekonomisk synvinkel och med tanke på tätortsmiljön. Sibbo kommun har inte haft riktlinjer eller anvisningar om hur parkeringen ska utvecklas och planeras. Därför har det varit nödvändigt att definiera centrala mål och principer för parkeringsarrangemangen i Sibbo.

Riktlinjerna för parkeringen har som mål att för sin del stödja kommunens strategi inklusive tillväxtmålen samt utveckla kommunen på ett hållbart sätt samtidigt som man säkerställer att trafiken och parkeringen fungerar smidigt. Det huvudsakliga målet är att utveckla tätortsbilden och den människonära och trivsamma miljön där bilarna inte har en dominerande roll men där trafiken ändå löper smidigt oberoende av det fordon man väljer. Som övriga mål har man att främja näringslivets konkurrenskraft, stödja utvecklingsmålen inom markanvändningen och förbereda sig inför framtiden.

Detta arbete används som grund när riktlinjerna för parkeringsarrangemang bildas utifrån de i arbetet definierade målen och utvecklingsåtgärderna. Målet med de gemensamma riktlinjerna är att beskriva hur parkeringen kunde ordnas och utvecklas i Sibbo. Parkeringsriktlinjerna kommer att styra placeringen av och antalet parkeringsplatser både i områden som redan är färdigtbyggda och vid nybyggnation. Parkeringsriktlinjerna gäller hela kommunen, men de åtgärder som föreslås i detta arbete riktar sig främst till kommunens tätorter där nya parkeringslösningar delvis är nödvändiga för utvecklingen och effektiviteten av markanvändningen.

Den nuvarande planeringspraxisen, de redan existerande parkeringsplatserna och deras placering samt parkeringens utmaningar har alla kartlagts ur olika intressegruppers synvinkel när parkeringsprinciperna har utarbetats. Utifrån den analys om nuläget som utarbetats har man identifierat följande utvecklingsbehov för parkeringen: Parkeringskapaciteten används inte på ett effektivt sätt och parkeringsplatserna används inte lika mycket på olika områden. Parkeringen tar mycket markyta och påverkar trivselen och tätortsmiljön. Det finns ställvis inte tillräckligt många anslutningsparkeringsplatser, vilket också kommer fram i invånarenkäten. Parkeringsbegränsningarna fungerar inte när parkeringen inte övervakas, och på grund av felparkering är det svårt att hitta en parkeringsplats. Antalet boende- och gästparkeringsplatser är inte tillräckligt på vissa av de nya bostadsområdena.

Cykelparkeringsarrangemangen är bristfälliga och det behövs flera platser av hög kvalitet där man kan parkera sin cykel. Sibbo har inga anvisningar för dimensioneringen eller riktlinjer beträffande parkering.

Riktlinjerna för parkeringen och utvecklingsåtgärderna samlades under sju utvecklingshelheter: områdesvisa planeringsprinciper för parkeringen samt parkeringsnormer; anslutningsparkering; cykelparkering; parkeringsinformation; parkeringsövervakning; elbilar; sammanvändningsbilar och -cyklar samt främjande av centraliserad och strukturell parkering.

I helheten "områdesvisa planeringsprinciper för parkeringen samt parkeringsnormer" har man bland annat fastställt fyra parkeringszoner (zon för tätt byggande, service och effektiv kollektivtrafik; zon för tätortsliknande boende; zon för effektiv kollektivtrafik i framtiden samt zon för specialområden), som alla tack vare områdenas olika egenskaper har olika principer för dimensioneringen av parkeringsarrangemangen och planlösningarna. Följande saker lyftes fram som eventuella åtgärder för att utveckla anslutningsparkeringsarrangemangen: antalet parkeringsplatser ökas för både bilar och cyklar, anslutningsparkeringsarrangemangen utvecklas i samarbete med kommersiella aktörer, en utvecklings- och investeringsplan för anslutningsparkeringen utarbetas samt informationen och skyltningen om anslutningsparkeringen förbättras. Angående cykelparkering antecknades följande utvecklingsåtgärder: en plan för utvecklingen av och investeringar för cykelparkering ska utarbetas, antalet allmänna cykelparkeringsplatser ska ökas och kvaliteten av de existerande platserna ska förbättras. Det föreslås att informationen om parkering utvecklas på Sibbos webbplats och att kommunen ökar informationen och meddelandena om parkeringsarrangemangen i sina olika informationskanaler. Parkeringsövervakningen ordnas som ett pilotprojekt i särskilt valda områden. Därtill föreslogs det att möjligheterna att ordna parkeringsövervakningen på en bredare skala i samarbete med grannkommunerna ska utredas. Angående elbilarna antecknades följande åtgärder: en plan utarbetas i enlighet med det nya lagförslaget för att bygga elbilladdningsstationer i anknytning till kommunens egna byggnader och att fastställa principerna för laddningsstationens användning. För att främja centraliserad och strukturell parkering föreslås det att man undersöker modellen i vilken dessa parkeringar byggs stegvis bland annat i samband med planeringen av nybyggnation i Tallmo och Nickby gård.

Parkeringsriktlinjerna ska granskas och uppdateras med jämna mellanrum så att de på bästa möjliga sätt motsvarar både dagens och framtidens behov.

1. Johdanto

Pysäköintilinjauksilla kohti toimivaa taajamaympäristöä

Pysäköintipolitiikka on olennainen osa taajamien kehitystä pikkukaupunkimaisemmiksi ja sen edistäminen on keskeistä niin taloudellisesti kuin taajamakuvallisesti. Sipoon kunnalta on puuttunut linjauksia ja ohjeita pysäköinnin kehittämiseen ja suunnitteluun liittyen, minkä takia on ollut välttämätöntä määrittellä pysäköintiin liittyvät keskeiset tavoitteet ja periaatteet Sipoossa. Pysäköintilinjauksien tavoitteena on myös osaltaan tukea kunnan strategiaa kasvutavoitteineen sekä kehittää kuntaa kestäväällä tavalla turvaten samalla liikenteen ja pysäköinnin toimivuus.

Työssä määritetyt tavoitteet ja kehittämistoimet muodostavat pysäköintilinjaukset, joilla muodostetaan yhteinen tahtotila pysäköinnin järjestämiseksi ja kehittämiseksi Sipoossa. Pysäköintilinjauksilla tullaan ohjaamaan pysäköinnin sijoittumista ja määrää sekä jo olemassa olevan ympäristön että uudisrakentamisen osalta. Keskeisenä tavoitteena on kehittää taajamakuva ja ihmisläheistä sekä viihtyisää ympäristöä, jossa autojen rooli ei ole hallitseva, mutta liikkuminen sujuu kaikilla kulkumuodoilla. Muita tavoitteita ovat elinkeinoelämän kilpailukyvyyn edistäminen ja maankäytön kehittämistavoitteiden tukeminen sekä tulevaisuuteen varautuminen. Linjausten ja niihin liittyvien tavoitteiden toteuttamisen tueksi on kartoitettu nykyiset suunnittelukäytännöt, nykyiset pysäköintipaikat ja niiden sijoittuminen taajamakeskuksissa sekä haasteita pysäköinnissä eri sidosryhmien näkökulmasta. Lisäksi on asetettu tavoitteet pysäköinnin kehittämiseksi kunnan tarpeiden ja kestävä liikunnan edellytysten mukaisesti sekä määritelty pysäköinnin kehittämistoimet ja suunnittelulinjaukset. Pysäköintilinjaukset ovat koko kuntaa koskevia, mutta esitetyt toimenpiteet kohdistuvat erityisesti kunnan taajamiin, joissa maankäytön kehittäminen ja tiivistäminen edellyttävät osin uusia ratkaisuja pysäköinnin järjestämiseltä.

Pysäköintijärjestelmä yhdessä kestävä liikumistarjonnan kanssa määrittää useilla matkoilla kulkutavan valinnan. Tulevaisuuden pysäköintiratkaisuja määrittävät kunnan tarpeet, kestävä liikunnan tavoitteet, liikenteen sähköistyminen ja asteittainen automatisoituminen sekä jakamistalouden ratkaisut. Tulevaisuuden kehitys suunnat taustoittavat Sipoon pysäköinnin tavoitteiden ja linjausten laadintaa. Toimiva pysäköintijärjestelmä ohjaa liikkumiskäyttäytymistä, vastaa dynaamiseen kysyntään ja perustuu yhteisymmärrykseen siitä, että pysäköinti on paikoin myös palvelu, jonka kustannukset määräytyvät markkinoilla ja ne kohdistuvat käyttäjilleen. Autoilulla tulee jatkossakin olemaan merkittävä rooli liikennejärjestelmässä. Pysäköintilinjauksia tulisi tarkistaa ja päivittää määräväleillä, jotta voidaan vastata sekä tämän päivän että tulevaisuuden tarpeisiin.

Työtä ohjasi:

Pirjo Sirén, Kehitys- ja kaavoituskeskus
Sirkku Huisko, Kehitys- ja kaavoituskeskus (6/2019 asti)
Kaisa Jama, Kehitys- ja kaavoituskeskus (3/2019 asti)
Jarkko Lyytinen, Kehitys- ja kaavoituskeskus
Eva Lodenius, Kehitys- ja kaavoituskeskus
Heidi Saarenpää, Tekniikka- ja ympäristöosasto (3/2020 asti)
Ulla-Maija Upola, Tekniikka- ja ympäristöosasto
Simo Kesti, Tekniikka- ja ympäristöosasto
Elina Duréault, Kehitys- ja kaavoituskeskus
Suvi Kaski, Kehitys- ja kaavoituskeskus
Dennis Söderholm, Kehitys- ja kaavoituskeskus
Aino Kuusimäki, Kehitys- ja kaavoituskeskus

Konsulttina työssä toimi WSP Finland Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Kaisa Karhula (4/2019 asti) ja Leena Gruzdaitis, lisäksi työhön osallistuivat Jukka Uusitalo, Susanna Harvio, Kaisuliina Vihanti ja Leila Soinio.

2. Pysäköintilinjausten laadinnan vaiheet

Pysäköintilinjausten laadinta käynnistyi keväällä 2018. Pysäköinnin nykytilanteen analyysi ajoittui syksylle 2018, jolloin toteutettiin pysäköintipaikkojen käyttöastelaskennat Nikkilässä ja Söderkullassa sekä pysäköintikysely asukkaille. Nykytilan analyysin lopuksi tunnistettiin pysäköinnin nykyiset kipupisteet. Syksyllä 2018 laadittiin pysäköintiskenaariot ja pysäköinnin alustavat tavoitteet.

Keväällä 2019 järjestettiin päättäjille tilannekatsaus ja keskustelutilaisuus nykytilanteen analyysiin perustuen sekä työpaja virkamiehille. Näissä tilaisuuksissa muodostettiin lähtökohdat pysäköintilinjausten laadinnalle. Alustavat pysäköintilinjaukset ja toimenpide-ehdotukset määritettiin kesällä 2019. Alustavia pysäköintilinjauksia ja toimenpide-ehdotuksia työstettiin päättäjien kanssa valtuustoseminaarissa keväällä 2020, jonka jälkeen linjaukset viimeisteltiin.



Sisällys

Tiivistelmä

Sammandrag

1. Johdanto

2. Pysäköintilinjausten laadinnan vaiheet

3. Pysäköinnin nykytilanne

3.1 Lähtökohtia

3.2 Pysäköintipaikkojen käyttö

3.3 Nykyiset suunnitteluperiaatteet

3.4 Miten muualla – vertailu muihin kuntiin

3.5 Sidosryhmien näkökulmia Sipoon pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista

4. Tunnistetut kehittämistarpeet

4.1 Tunnistetut kehittämistarpeet

4.2 Pysäköintiskenaariot

4.3 Pysäköintiin vaikuttavia trendejä

5. Pysäköinnin kehittämisen tavoitteet

5.1 Sipoon strategia 2018–2021

5.2 MAL 2019 -suunnitelman tavoitteet

5.3 Pysäköinnin kehittämisen tavoitteet

6. Pysäköintilinjaukset ja kehittämistoimenpiteet

6.1 Pysäköinnin kehittämiskokonaisuudet

6.2 Pysäköinnin alueelliset suunnitteluratkaisut ja pysäköintinormit

6.3 Liityntäpysäköinnin kehittäminen

6.4 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

6.5 Pysäköinti-informaation kehittäminen

6.6 Pysäköinninvalvonta

6.7 Sähköautot, yhteiskäyttöautot ja -pyörät

6.8 Keskitetyn, rakenteellisen pysäköinnin edistäminen

7. Toimenpiteiden priorisointi ja tavoitteellinen aikataulus

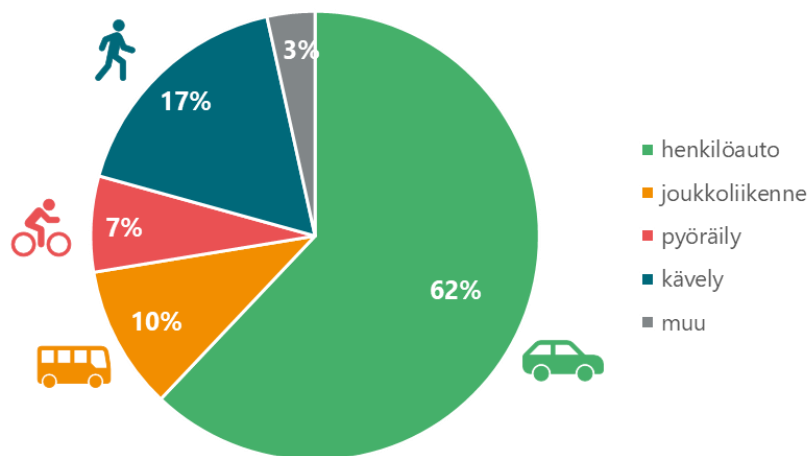
Liitteet

3. Pysäköinnin nykytilanne

3.1 Lähtökohtia

Sipoo on noin 21 000 asukkaan kunta, joka sijaitsee Helsingin seudulla Vantaan ja Keravan itäpuolella. Sipoossa on kaksi selkeää keskusta (asutus- ja palvelukeskittymää) Nikkilä ja Söderkulla. Hieman yli 50 % asukkaista asuu kolmen kilometrin säteellä näistä keskuksista. Kunnan tavoitteena on edelleen kehittää Nikkilää ja Söderkulla ja panostaa niiden kasvuun.

Sipoossa liikutaan paljon henkilöautolla. Vuonna 2018 tehdyn liikkumistutkimuksen (HSL 2018) mukaan 62 % kaikista matkoista tehdään henkilöautolla, 17 % kävelen, 10 % joukkoliikenteellä ja 7 % polkupyörällä. Vuoden 2012 liikkumistutkimukseen verrattuna matkojen kokonaismäärä on pysynyt Sipoossa samana. Henkilöautolla liikkuminen on vähentynyt hieman ja joukkoliikenne kasvanut. Kävely ja pyöräily ovat pysyneet samoina.



Kuljetusmuotojen käyttö Sipoossa 2018 (matkoja/henkilö/arkivuorokausi)

Sipoossa yli puolet asukkaista pendelöi Sipoon kunnan ulkopuolelle. Yleisimmin nämä matkat tehdään autolla. Työmatkoista noin 35 % suuntautuu Helsinkiin ja noin 15 % Vantaalle. Espooseen, Tuusulaan, Keravalle, Järvenpään ja Porvooseen suuntautuu yhteensä noin 15 % työmatkoista.

Henkilöauton kulkutapaosuus näkyy myös autonomistuksessa. Esimerkiksi Nikkilässä kolmen kilometrin säteellä keskustasta noin 40 %:lla talouksista on 2 tai useampi auto, noin 30 %:lla on yksi auto ja noin 23 % talouksista on autottomia.

Julkisessa käytössä olevat pysäköintipaikat sijoittuvat pääosin Nikkilän ja Söderkullan keskuksiin. Yhteensä keskuksissa sijaitsee noin 1 400 julkisessa käytössä olevaa autojen pysäköintipaikkaa (tilanne vuonna 2018). Näistä noin 1 070 pysäköintipaikkaa sijaitsee Nikkilässä ja 350 pysäköintipaikkaa Söderkullassa. Nikkilässä viidesosa paikoista on rajoittamatonta pysäköintiä ja muut aikarajoitettuja. Söderkullassa kaikki julkisista pysäköintipaikoista ovat aikarajoitettuja.

Suuri osa julkisessa käytössä olevista pysäköintipaikoista on yksityisessä omistuksessa. Maksullisia pysäköintipaikkoja on Sipoossa muun muassa Pilvijärven uimarannan ja Kalkkirannan sataman (yksityisen tahon järjestämä) yhteydessä. Yksityisessä omistuksessa olevien pysäköintipaikkojen valvonnasta vastaa yksityinen pysäköinninvalvonta. Sipoon kunnalla ei omaa pysäköinninvalvontaa ole. Sipoon kunnanvaltuusto päätti kesällä 2020 järjestää Kalkkirantaan pysäköinninvalvonnan yhteistyössä Keravan kaupungin kanssa.

Nikkilän ja Söderkullan keskustan pysäköintipaikat vuonna 2018.

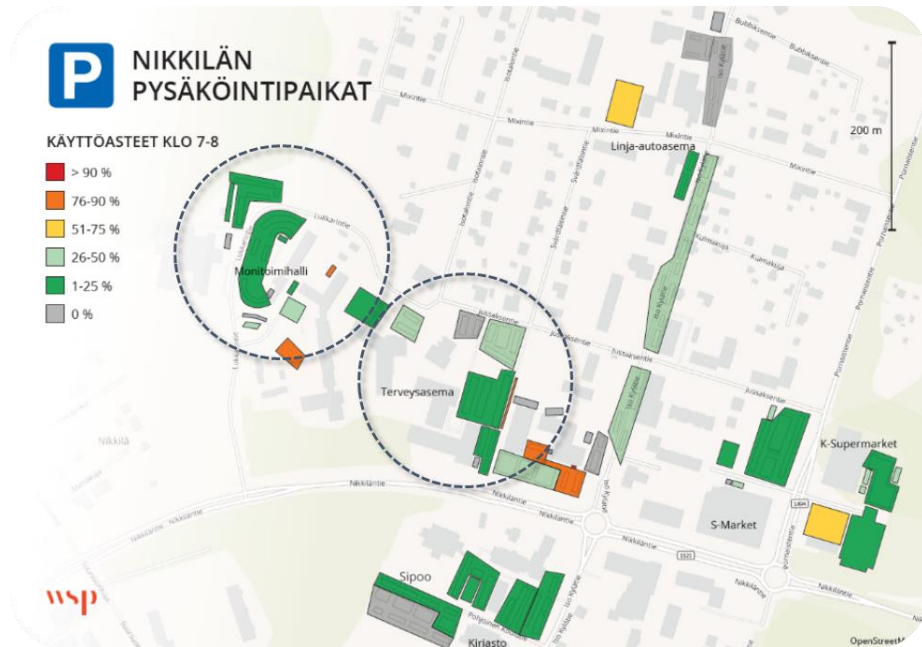


3.2 Pysäköintipaikkojen käyttö

Nikkilän keskuksessa on noin 1 070 julkisessa käytössä olevaa pysäköintipaikkaa. Pysäköintipaikkojen käyttöasteita on laskettu yhtenä arkipäivänä syyskuussa 2018 (laskennat suoritettiin 12.-13.9.2018 klo 7-8, klo 12-13 ja klo 16-17).

Liitteessä 1 on esitetty laskentatulokset.

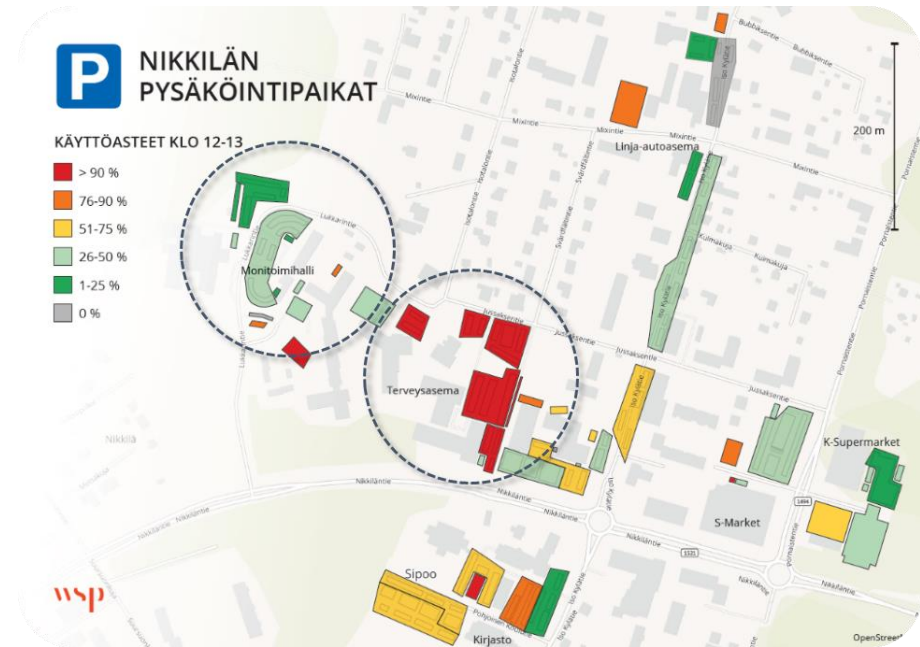
Laskennan perusteella pysäköintipaikkojen käyttö vaihtelee Nikkilän eri osissa.



Julkisessa käytössä olevien pysäköintipaikkojen kuormitusasteet Nikkilässä syksyn 2018 laskennoissa klo 7-8.

Esimerkiksi Nikkilässä terveysaseman läheisyydessä olevat paikat ovat erityisesti päiväaikaan kovalla käytöllä, kun taas lyhyen kävelymatkan päässä monitoimihallin vierestä vapaata pysäköintitilaa löytyy koko päivän ajan.

Iltaa kohti mentäessä pysäköintipaikkojen käyttö vähenee ja myöhään illalla paikkoja on hyvin tarjolla.



Julkisessa käytössä olevien pysäköintipaikkojen kuormitusasteet Nikkilässä syksyn 2018 laskennoissa klo 12-13.

Söderkullan keskuksessa on noin 350 julkisessa käytössä olevaa pysäköintipaikkaa. Pysäköintipaikkojen käyttöasteita on laskettu yhtenä arkipäivänä syyskuussa 2018 (laskennat suoritettiin 12.-13.9.2018 klo 7-8, klo 12-13 ja klo 16-17).

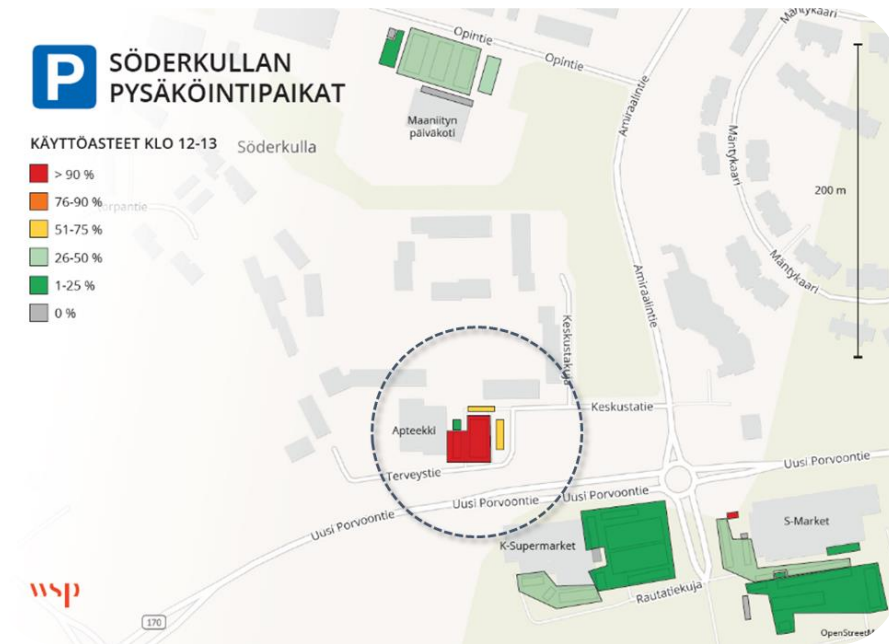
Liitteessä 1 on esitetty laskentatulokset.



Julkisessa käytössä olevien pysäköintipaikkojen kuormitusasteet Söderkullassa syksyn 2018 laskennoissa klo 7-8.

Laskennan perusteella pysäköintipaikkojen käyttö vaihtelee Söderkullan eri osissa.

Palveluiden yhteydessä olevat paikat Terveystien varrella ovat suosituimpia. Kuten Nikkilässä, myös Söderkullassa iltaa kohti mentäessä pysäköintipaikkojen käyttö vähenee ja myöhään illalla paikkoja on hyvin tarjolla.



Julkisessa käytössä olevien pysäköintipaikkojen kuormitusasteet Söderkullassa syksyn 2018 laskennoissa klo 12-13.

3.3 Nykyiset pysäköinnin suunnitteluperiaatteet

Sipoolla ei ole aiemmin ollut kokonaisvaltaisia pysäköinnin linjauksia tai yleisesti määriteltyjä pysäköintinormeja.

Pysäköinnin mitoitusvaatimukset on määritetty asemakaava-kohtaisesti. Alla esimerkkejä on Nikkilän Jokilaakson (asemakaava vuodelta 2015), Söderkullan Kalliomäen (2015) ja Pähkinälehdon (2011) asemakaavoissa käytetyistä pysäköintinormeista. Asumisen normit ovat kyseisissä kaavoissa vaihdelleet 1 ap / 70 –100 k-m² välillä. Vieraspaiikkojen mitoituksena on käytetty 1 ap / enintään 10 tai 5 asuntoa.

Etenkin Jokilaakson ja Pähkinälehdon uusilla asuinalueilla on havaittu olevan liian vähän autopaikkoja asukkaiden ja vieraiden tarpeisiin. Ongelman on arvioitu ainakin osittain johtuvan siitä, että alueelle toteutettiin alkuperäisestä suunnitelmasta poiketen paljon pieniä asuntoja, jolloin kerrosneliömetripohjainen pysäköintinormi ei tuottanut riittävästi autopaikkoja asuntoa kohden. Myös laadukkaista pyöräpysäköintipaikoista on alueilla pulaa.

Nikkilän Jokilaakson, Söderkullan Kalliomäen ja Pähkinälehdon asemakaavoissa käytettyjä pysäköintinormeja.

	 Asuminen	 Toimisto- ja liiketilat	
Nykyiset suunnittelukäytännöt **	1/70 - 100 k-m ²	1/50 - 60 k-m ²	1/30 k-m ² (vain asuminen)

3.4 Miten muualla – vertailu muihin kuntiin

Monissa kunnissa on tehty tai tehdään linjauksia pysäköinnin kehittämiseksi sekä erillisselvityksiä muun muassa pysäköinninvalvonnan ja pysäköintiyhtiöiden perustamiseksi.

Uudellamaalla kunnallinen pysäköinninvalvonta on käytössä Keravalla, Järvenpäässä, Hyvinkäällä, Porvoossa ja Lohjalla sekä Espoossa, Vantaalla ja Helsingissä. Lisäksi vuoden 2020 aikana Tuusula (39 000 asukasta) on ottamassa käyttöön kunnallisen pysäköinninvalvonnan yhteistyössä Keravan kanssa ja Kauniainen (10 000 asukasta) yhteistyössä Espoon kanssa. Kirkkonummella (38 000 asukasta) on puolestaan tekeillä selvitys kunnalliseen pysäköinninvalvontaan siirtymisestä.

Sipoon kunnanvaltuusto päätti kesällä 2020 järjestää Kalkkirantaan pysäköinninvalvonnan yhteistyössä Keravan kaupungin kanssa.

Keravalla on suunnitteilla kunnan omistaman pysäköintiyhtiön perustaminen aseman maankäytön ja pysäköinnin kehittämisen yhteydessä.

Lisäksi useat kunnat ovat hiljattain päivittäneet pysäköintipaikkojen mitoitusohjeensa (ns. pysäköintinormit).

Liitteeseen 3 on kerätty muiden kuntien pysäköinnin mitoituksessa käytettäviä normeja. Liitteessä on esitetty myös kuvaus Tuusulan pysäköinninvalvonnasta.

3.5 Sidosryhmien näkökulmia Sipoon pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista

Asukkaat – pysäköintikyselyn tulokset

Syksyllä 2018 toteutettiin asukaskysely sipoolaisille pysäköinnin nykytilasta ja kehittämistarpeista. Kyselyyn vastasi 480 henkilöä.

Asukaskyselyn perusteella suurimmat pysäköinnin kehittämistarpeet liittyvät liityntäpysäköintiin. Hieman yli 70 % vastaajista piti nykyistä liityntäpysäköintipaikkamäärää riittämättömänä niin autoille kuin pyörille.

Muu pysäköinnin kehittäminen jakoi mielipiteitä. Osa toivoi lisää pysäköintipaikkoja, jotta vapaa paikka olisi aina mahdollista löytää helposti. Osa taas toivoi kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamista, jotta liikkuminen muutoin kuin autolla olisi mahdollista.

Myös tarve pyöräpysäköintipaikoille erityisesti palveluiden yhteydessä nousi kyselyssä esille. Ongelmaksi koettiin myös se, että taloyhtiöiden käytössä on liian vähän pysäköintipaikkoja, myös liian vähän vieraspaikkoja.

Liitteessä 2 on esitetty tarkemmin asukaskyselyn tulokset.



55 %

Sipoossa **ei ole riittävästi** pysäköintipaikkoja autoille asiointia varten.



55 %

Pysäköintipaikan löytäminen autolla **on helppoa**.



60 %

Olisi valmis pysäköimään auton pysäköintilaitokseen, jos tarvitsisi pidempiaikaista pysäköintipaikkaa.



75 %

Liityntäpysäköintipaikkoja **on liian vähän**.



30 %

Sipoossa **on riittävästi** pyörien pysäköintipaikkoja.

Valtuutetut – valtuustoseminaarin evästykset

Helmikuussa 2020 järjestetyn valtuustoseminaarin yhtenä aiheena oli Sipoon pysäköintilinjat. Seminaarissa työstettiin alustavia linjauksia ja toimenpide-ehdotuksia.

Pysäköinnin kehittämisen toimenpide-ehdotuksia pidettiin hyvinä ja tarpeellisina. Keskusteluissa nousi esille erityisesti seuraavat teemat:

- Nykyiset pysäköintihaasteet Nikkilässä ja Söderkullassa. Esille nousivat kokemukset haastavasta pysäköintitilanteesta Nikkilän kirjaston ja sotetalon sekä Söderkullan lyhytaikaisten (2 h) pysäköintipaikkojen osalta. Todettiin, että paikkojen käyttöön liittyy myös pysäköinnin aikarajoitusten noudattamattomuutta, jolloin paikat eivät ole niitä tarvitsevien ja kyseisessä kohteessa asioivien käytettävissä.
- Uusien asuinalueiden asukas- ja vieraspaikkojen riittävyys. Haasteeksi todettiin etenkin se, että joillekin uusille alueille on toteutunut suunniteltua enemmän pieniä asuntoja eikä käytössä ollut kerrosneliömetripohjainen pysäköintinormi huomioon otettuna suhteutettuna asuntokohtaista autopaikkatarvetta. Kerrosneliömetreihin perustuvan normin lisäksi esitettiin asuntojen määrään suhteutettua normia, joka huomioisi paremmin asuntokohtaisen autopaikkatarpeen. Myös vieraspaikoista on pulaa.
- Liityntäpysäköinnin kehittämisen tärkeydestä valtuutetut olivat yksimielisiä. Sekä autojen että pyörien liityntäpysäköintiä tulee kehittää myös jatkossa.
- Erityiskohteiden kuten satamien, luontokohteiden ja uimarantojen pysäköintijärjestelyihin tulee kiinnittää huomiota.
- Rakenteellinen pysäköinti nähtiin selvittämisen arvoisena asiana ja mahdollisena tulevaisuuden vaihtoehtona myös Sipoossa.



4. Tunnistetut kehittämistarpeet

4.1 Tunnistetut kehittämistarpeet

Pysäköintikapasiteetti tehottomassa käytössä

Pysäköintipaikkojen käyttö jakautuu epätasaisesti, mikä tekee pysäköinnistä tehotonta. Nikkilän ja Söderkullan keskustoissa erityisesti palveluiden läheisyydessä sijaitsevat paikat (Nikkilässä terveysaseman ympäristö ja Söderkullassa Terveystien pysäköintialue) ruuhkautuvat päivisin.

- *Kuntalan muutto on lisännyt pysäköintikapasiteettia Nikkilän keskustassa*

Pysäköinti vie paljon tilaa

Pysäköintikentät ovat tilaa vieviä ja vaikuttavat taajamakuvaan.



Liityntäpysäköintipaikkoja liian vähän

Liityntäpysäköintipaikkojen määrä on paikoin riittämätön ja niitä toivottiin lisää muun muassa asukaskyselyssä.

- *Uudet liityntäpysäköintialueet otettu käyttöön vuosina 2018 - 2019:*
 - *Susympyrän liityntäpysäköintialue, Nikkilä*
 - *Erottajan liityntäpysäköintialue, Nikkilä*
 - *Miilin liityntäpysäköintialue, Söderkulla*



Pysäköintirajoitukset eivät toimi valvonnan pääosin puuttuessa

Autoja pysäköidään myös usein sääntöjen vastaisesti, mikä saattaa hankaloittaa muuta liikennettä.

Pysäköintiä on rajoitettu niin Nikkilässä kuin Söderkullassa aikarajoituksilla. Pysäköinninvalvonnan puuttumisen takia aikarajoituksia ei aina noudateta. Näin ollen erityisesti asiointipysäköintipaikkaa on päiväaikaan hankala löytää.



Joillain uusilla asuinalueilla pulaa asukas- ja vieraspysäköintipaikoista

Esimerkiksi Jokilaakson ja Pähkinälehdon uusilla asuinalueilla on havaittu olevan liian vähän autopaikkoja asukkaiden ja vieraiden tarpeisiin.

Ongelman on arvioitu ainakin osittain johtuvan siitä, että alueelle toteutettiin alkuperäisestä suunnitelmasta poiketen paljon pieniä asuntoja, jolloin kerrosneliömetripohjainen pysäköintinormi ei tuottanut riittävästi autopaikkoja asuntoa kohden.

Myös laadukkaista pyöräpysäköintipaikoista on alueilla pulaa.



Pyöräpysäköinnissä puutteita

Pyörien pysäköintipaikkoja on palveluiden yhteydessä niin Nikkilässä kuin Söderkullassa vähän ja niiden laatu on heikko.

Pyörien liityntäpysäköintiä toivottiin lisää myös asukaskyselyssä.



Pysäköinnin mitoitussuhteet ja linjaukset puuttuvat

Sipoolla ei ole linjauksia tai ohjeita pysäköinnin kehittämiseen ja suunnitteluun liittyen. Näin ollen selkeitä tavoitteita ei ole määritelty.

Pysäköintipaikkojen määrät on määritetty aina hankekohtaisesti. Pysäköinnistä ja sen kehittämisestä puuttuu kokonaiskuva.



4.2 Pysäköintiskenaariot

Työn aikana määritettiin kunnan pysäköintiskenaariot. Skenaariotyön tavoitteena oli lisätä ymmärrystä pysäköinnin taustalla vaikuttavista tekijöistä, jotka tässä työssä jaettiin viiteen ryhmään (ns. PESTE): poliittiset, taloudelliset, ekologiset, teknologiset ja sosiaaliset tekijät.

Skenaariotyön kautta tunnistettiin koko liikennejärjestelmään ja sitä kautta pysäköintiin vaikuttavia tekijöitä ja trendejä. Näiden kautta pysäköintiä on mahdollista suunnitella kokonaisvaltaisesti ja tulevaisuuteen varautuen. Seuraavassa on kuvattu edellä mainittujen viiden teeman mukaiset skenaariot, jotka kuvaavat yhdessä määritettyä tavoitetilaa tulevaisuudelle.

Skenaariotyön tulokset on esitelty tarkemmin liitteessä 4.

Poliittiset tekijät

Skenaarion kuvaus

Tavoitetilan mukaisessa skenaarioissa poliittiset linjaukset tukevat ja ohjaavat kestävästä liikkumista. Asukkaiden on edelleen mahdollisuus liikkua autolla, mutta kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytykset ovat kasvaneet merkittävästi lähijunaliikenteen toteutumisen, matkaketjujen sujuvuuden sekä taajamarakenteen eheytyksen myötä. Sipoossa viimeisen kilometrin ongelmaan on kehitetty useita Mobility as a Service -palveluita. Uudet alueet suunnitellaan kestävä saavutettavuus edellä. Kuntastrategiaa toteutetaan laajasti ja päätöksenteko on strategiassa asetettujen tavoitteiden mukaista. Ekologinen kestävyys on päätöksenteon lähtökohta ja uusia kokeiluja otetaan käyttöön rohkeasti.

Vaikutukset pysäköintiin:

- Sujuva vaihtaminen joukkoliikenteeseen laadukkailla liityntäpysäköintiratkaisuilla niin autoille kuin pyörille.
- Keskitetyt pysäköintiratkaisut mahdollistavat tilankäytön uudella tavalla.
- Pysäköinnin vaiheittainen toteuttaminen.
- Pysäköinnin tarkastelu vyöhykkeittäin eri alueiden erityistarpeet huomioiden.

Sosiaaliset tekijät

Skenaarion kuvaus

Tavoitetilanteen skenaariossa ympäristötietoisuus ja kestävät valinnat ovat tärkeitä kaikille sipoolaisille ja he tekevät liikkumiseen liittyvät päätökset huomioiden kestävän kehityksen valinnat. Verkkokaupan suosio tulee tulevaisuudessa kasvamaan, mutta tavoitetilanteessa sillä on vain lieviä vaikutuksia keskustassa asiointiin. Jakamistalouden voimistuessa yhä harvempi omistaa omaa autoa. Yhteiskäyttöautoilu ja kestävien kulkumuotojen edistäminen mahdollistavat autottoman elämäntyylin myös Sipoossa. Väestö tulee tavoitteellisen skenaarion mukaan jatkossakin keskittymään kunnan keskeisille kehittämisalueille ja taajamiin: Nikkilään ja Söderkullaan sekä Talmaan ja pitkällä aikavälillä Majvikiin.

Vaikutukset pysäköintiin:

- Pysäköinnin kapasiteettia ei kasvateta, mutta olemassa olevat paikat tulee saada joustavammin eri toimintojen käyttöön.
- Liittyminen joukkoliikenteeseen niin pyörällä kuin autolla taataan.
- Asiointipysäköinnin mahdollistaminen keskuksissa ja paikkojen tehokas käyttö valvonnan avulla.
- Esteettömät ratkaisut ja liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja riittävyys ja sijoittuminen palveluiden välittömään läheisyyteen.
- Myös kasvava etätyön määrä vähentää päivittäisen autoilun tarvetta.

Ekologiset, taloudelliset ja teknologiset tekijät

Skenaarion kuvaus

Tavoitetilan mukaisessa skenaariossa liikenneympäristö mahdollistaa sujuvan arjen ilmastonmuutoksesta huolimatta. 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. Liikenteen automatisaatio lähtee todennäköisesti liikkeelle suuremmista kunnista ja sen vaikutus Sipooseen näkyy hyvin pitkällä aikavälillä. Digitalisaation ja avointen rajapintojen myötä tavoitetilan skenaariossa syntyy pienin investoinnein uusia palveluita ja innovaatiota. Kunta tarjoaa laadukasta, avointa ja päivitettyä dataa kaikkien käyttöön. Käyttäjä maksaa -periaate toteutuu tavoitetilanteessa laajasti erityisesti asuntorakentamisessa.

Vaikutukset pysäköintiin

- Ilmastonmuutoksen myötä mm. hulevesien hallinta otetaan paremmin huomioon erityisesti maantasaisten pysäköintikenttien suunnittelussa.
- Sähköautojen latausinfrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon vastuiden määrittäminen.
- Palveluiden digitalisaatio ja avoimet rajapinnat mahdollistavat uusien innovaatioiden syntymisen ja esim. pysäköintipaikkojen hallinnan ja opastuksen täysin uudella tavalla.
- Käyttäjä maksaa -periaatteen laajempi noudattaminen ja pysäköinnin kustannustenjaon uudelleenjärjestely.

4.3 Pysäköintiin vaikuttavia trendejä

Liikenteen toimintaympäristössä ja yhteiskunnassa on tapahtumassa muutoksia, joiden arvioidaan vaikuttavan merkittävästi liikkumiseen sekä auton käyttöön ja omistukseen. Vaikutukset heijastuvat myös pysäköintiin. Tällaisia muutoksia ovat muun muassa muuttoliike kaupunkeihin ja taajamiin, ilmastonmuutoksen hillintä sekä digitalisoituvat palvelut. Nämä megatrendit ovat jo nyt havaittavissa, mutta vielä ei ole tiedossa, miten laajasti ne vaikuttavat pysäköintiin ja milloin vaikutukset realisoituvat. Vaikka pysäköintiä tulee suunnitella tämän päivän tarpeisiin, tulevaisuuden mahdollisiin kehitysuuntiin on hyvä jo nyt varautua.

Aiemmin on ajateltu, että käyttäytymismuutokset tapahtuvat melko hitaasti. Poikkeuksellinen kevät 2020 on kuitenkin osoittanut, että poikkeukselliset olosuhteet voivat muuttaa yllättävän nopeastikin liikkumiseen tai esimerkiksi asiointiin liittyviä tottumuksia. Kevään pandemiatilanteen myötä muun muassa autokauppa hidastui, etätyö lisääntyi ja kotiinkuljetuspalvelut kasvattivat suosiotaan. Liikkumis- ja asiointikäyttäytymisen muutosten pysyvyyttä ja vaikutuksia pysäköintiin tulee seurata.

Lisäksi Sipoossa palvelutarjonnan kehittyminen keskustoissa voi tulevaisuudessa niin ikään vaikuttaa liikkumisvalintoihin ja pysäköintiin, kun useimmat palvelut helposti saavutettavissa.



Pysäköintiin vaikuttavia trendejä (lähde: Pysäköinti 2.0 – Pysäköinti osana kaupunkikehitystä, 2019)

5. Pysäköinnin kehittämisen tavoitteet

5.1 Sipoon strategia 2018–2021

Sipoon strategiaan päätavoitteeksi on kirjattu, että kunta toimii ja kehittyy kestäväällä tavalla. Strategian kohta 5 ”Asuminen, yrittäminen ja liikkuminen” sisältää muun muassa kokonaisuudet ”Vehreä Sipoo houkuttelee ja kasvaa” sekä ”Liikkumismahdollisuudet helpottuvat ja kehittyvät ja lisääntyvät”. Nämä kohdat kytkeytyvät erityisen vahvasti pysäköintiin. Lisäksi viihtyisyys ja kestävyys on mainittu strategiassa.

Vehreä Sipoo houkuttelee ja kasvaa

Sipoo tähtää siihen, että kunta kasvaa 600-800 asukkaalla vuosittain. Tavoitteena on, että kasvu lisää kaupallisia palveluita, kehittää julkista liikennettä ja Sipoon seudullista merkitystä.

Keskustojen osalta Sipoo panostaa lähivuosina Nikkilän ja Söderkullan kasvuun sekä strategiakauden loppupuolella myös Talman kasvuun.

Sipoo tavoittelee monipuolista asuntotarjontaa sekä pientalojen että kerrostalojen muodossa.

Liikkumismahdollisuudet helpottuvat, kehittyvät ja lisääntyvät.

Sipoo panostaa sekä keskustojen että kylien ja keskustojen väliseen liikenteeseen.

HSL:n linjoja ja vuoroja pyritään lisäämään ja järkevöittämään, jotta liikkuminen nopeutuu.

Julkisen liikenteen käytön helpottamiseksi ja kasvattamiseksi Sipoo lisää liityntäpysäköintiä. Valtuustokauden aikana tavoitteena on rakentaa vähintään yksi liityntäpysäköintialue lisää Nikkilään ja yksi Söderkullaan.

Riittävä pysäköinnin tarve huomioidaan kaavojen valmistelussa uusilla alueilla ja keskuksissa.

Helsinki-Kerava-Nikkilä-junayhteys on Sipoon strateginen prioriteetti, jota edistetään voimakkaasti.

Myös kevyen liikenteen väylien lisääminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen ovat keskeisessä asemassa strategiakaudella.

5.2 MAL 2019 –suunnitelman tavoitteet

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma.

Suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

HSL:n hallitus hyväksyi osaltaan MAL 2019 -suunnitelman kokouksessaan 26.3.2019. Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK hyväksyi suunnitelman osaltaan 28.3.2019 ja KUUMA-johtokunta hyväksyi sen niin ikään osaltaan 23.5.2019. MAL 2019 -sopimuksesta saavutettiin neuvottelutulos 2.6.2020. Sopimus tulee voimaan, kun seutu ja valtioneuvosto ovat hyväksyneet sen.

MAL 2019 -tavoitteille on määritetty niitä indikoivat tärkeimmät mittarit tavoitetasoineen, joista määrävänä tavoitetasona on: Liikenteen kasviuonekaasupäästöt [CO₂] vähenevät vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Kärkikeinona on vahvat panostukset raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen. Myös liityntäpysäköinti kirjattu osaksi joukkoliikenteen käytön vahvistamista (mm. liikenneinfran pienet parantamishankkeet KUHA). Toisena kärkikeinona on päästöjen vähentäminen ajoneuvokantaa uudistaen ja liikennesuoritetta pienentäen tiemaksuin. Tässä myös pysäköintipolitiikka on merkittävä ohjauskeino kestävään liikkumiseen ja toimenpiteinä on esitetty: seudun kunnat laativat yhtenäiset pysäköintiperiaatteet ja sitoutuvat niihin, vaikutetaan työpaikkapysäköintiin ja työmatkaliikkumiseen.



Vähäpäästöinen

Seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti



Houkutteleva

Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita



Elinvoimainen

Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden



Hyvinvoiva

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

5.3 Pysäköinnin kehittämisen tavoitteet Sipoossa

Työssä laaditut pysäköinnin kehittämisen tavoitteet perustuvat Sipoon strategiaan 2018–2021 ja Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman tavoitteisiin. Lisäksi taustalla on muun muassa pysäköinnin tilantarve, pysäköinnin rakentamiskustannukset sekä kunnan pysäköinnin järjestämisvelvoite.

Vaikka joukkoliikenteen käyttö on kasvanut etenkin pendelöinti-matkoilla, yli 60 % sipoolaisten päivittäisistä matkoista tehdään henkilöautolla. Siten Sipoossa on edelleen tavoitteena sujuva henkilöautoilu ja toimiva pysäköinti, mutta näiden lisäksi tärkeänä tavoitteena on kestävä liikunnan edistäminen.

Tavoitteena on, että **Sipoossa pysäköintiratkaisut tukevat kestävää liikuntaa ja eheän taajamaympäristön toteutumista.**

Eheän taajamarakenteen sekä viihtyisän taajamakuva ja ympäristön toteuttaminen

- Pysäköinnin määrittäminen vyöhykkeittäin huomioiden alueiden erilaisuus. Pysäköintivyöhykkeiden tarkoituksena on, että pysäköintiä suunnitellaan ja mitoitetaan eri periaattein eri alueilla johtuen alueen ominaisuuksista, esimerkiksi keskusta-alueilla, taajamamaisen asumisen alueilla, erityisalueilla sekä tulevaisuuden asemien lähiympäristössä.
- Turvallisuuden ja terveellisuuden edistäminen

Pysäköintipolitiikan ja normien joustavuus ja vaiheisuus

- Huomioiden laajat yhteiskunnalliset muutokset ja trendit
- Päivittäminen liikennejärjestelmän muutosten (esim. raideliikenne) myötä

Kestävän liikunnan edistäminen monipuolisella keinovalikoimalla

- Saavutettavuuden parantaminen eri kulkumuodoilla, kuten:
 - Joukkoliikenteen ja liityntäpysäköinnin kehittäminen
 - Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen
 - Lyhytaikaisen asiointi- ja vieraspysäköinnin kehittäminen
- Liikunnan ohjaus/liikuntavaihtoehtoihin vaikuttaminen, kuten liikuntamahdollisuuksista tiedottaminen ja markkinointi

Yhteistyön edistäminen

- Rakennuttajien ja kaupan toimijoiden suuntaan kustannustehokkaiden ja yhteiskäyttöisten ratkaisujen kehittämiseksi
- Kumppanuuskaavoitus
- Ymmärryksen lisääminen päätöksenteossa ja asukkaiden keskuudessa

Rohkeus kokeilla erilaisia vaihtoehtoja

- Sipoossa vallitsee avoin yrityksen ja erehdyksen salliva ilmapiiri

Paikallisten, alueellisten, valtakunnallisten ja kansainvälisten tavoitteiden huomioiminen

- Muun muassa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakuntakaavoitus ja liikennejärjestelmäsuunnitelma, ilmastotavoitteet, kuntastrategia

6. Pysäköintilinjat ja kehittämistoimenpiteet

6.1 Pysäköinnin kehittämiskokonaisuudet

Pysäköinnin kehittämistoimenpiteet on koottu seitsemän kehittämiskokonaisuuden alle seuraavasti:

Pysäköinnin alueelliset suunnittelu- periaatteet ja pysäköintinormit

Huomioidaan alueiden erityispiirteet pysäköinnin suunnittelussa. Neljä pysäköintivöhykettä

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköintiratkaisut palvelevat sujuvien matkaketjujen muodostumista ja joukkoliikenteen saavutettavuutta.

Pyöräpysäköinti

Kunta toteuttaa riittävästi laadukasta pyöräpysäköintiä yleisillä alueilla ja ohjaa yksityisiä kiinteistöjä samaan tavoitteeseen. Pyöräpysäköintinormi, paikkamäärän lisääminen ja laadun parantaminen

Pysäköinti-informaatio

Pysäköinnin saavutettavuutta parannetaan opastuksen ja informaation avulla. Kunta kerää ja pitää yllä tietoja pysäköintipaikkamäärästä sekä seuraa pysäköintiolojen kehittymistä. Kehitetään yhteistyömalleja pysäköinnin tehostamiseksi.



Pysäköinninvalvonta

Sipoon kunnanvaltuusto päätti kesällä 2020 järjestää Kalkkirantaan pysäköinninvalvonnan yhteistyössä Keravan kaupungin kanssa. Selvitetään tarpeiden mukaan myöhemmin muiden ongelmallisten alueiden pysäköinninvalvontaa Sipoossa. Edesauttaa muiden toimenpiteiden toteutumista.

Sähköautot, yhteiskäyttöautot ja -pyörät

Määritetään kunnan toimintamalli latauspisteinfan toteutumisen edistämiseksi. Yhteiskäyttöpalveluiden toteuttamisen edistäminen esimerkiksi kokeilujen kautta.

Keskitetyn, rakenteellisen pysäköinnin edistäminen

Edistetään keskitetyn, rakenteellisen pysäköinnin toteutumista vaiheittain rakentamalla Tarpeen mukaan selvitetään kunnallisen pysäköintiyhtiön perustamisen edellytyksiä

6.2 Pysäköinnin alueelliset suunnitteluperiaatteet ja pysäköintinormit

Pysäköintiä suunnitellaan joustavasti eri alueiden ominaispiirteet ja käyttäjien tarpeet huomioiden.

Keskustoissa pysäköintiratkaisut tukevat keskustan kehittämistä, laajentamista ja tiivistämistä sekä saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta. Olemassa olevaa pysäköinti-infrastruktuuria käytetään tehokkaasti. Pysäköinnin tehokkuutta parannetaan tavoittelemalla pysäköinti-paikkojen korkeaa käyttöastetta, lisäämällä vuorottaispysäköintiä, tehostamalla pysäköintikiertoa aikarajoituksilla sekä osoittamalla erikseen paikat lyhyt- ja pitkäaikaiselle pysäköinnille. Palveluiden läheisyydessä suositetaan lyhytaikaista asiointia palvelevaa pysäköintiä. Pidempi kestoiselle pysäköinnille varatut paikat voivat sijaita hieman etäämmällä keskustan ytimestä.

Yleinen pysäköinti mitoitetaan kestävästi huomioiden maan arvo ja tilan vaihtoehtoinen käyttö. Ennen uusien pysäköintipaikkojen rakentamista selvitetään keinot tehostaa olemassa olevien paikkojen käyttöä. Pysäköintiratkaisujen tulee olla myös taajamakuvaan sopivia.

Yleisten pysäköintialueiden kehittämisestä laaditaan alueelliset suunnitelmat, joissa tarkastellaan pysäköinnin aika- ja muita rajoituksia, mahdollisia lisäpaikkatarpeita, opastusta jne.

Sipooseen on määritetty neljä pysäköintivyöhykettä, joilla on erilaiset periaatteet pysäköinnin mitoitukselle ja suunnitteluratkaisuille johtuen alueiden erilaisista ominaisuuksista.

Pysäköintivyöhykkeet ovat:

- Tiiviin rakentamisen, palveluiden ja tehokkaan joukkoliikenteen vyöhyke
 - Pysäköintipaikkojen tehokas käyttö: kadunvarsilla lyhytaikainen asiointipysäköinti, pidempiaikaiselle pysäköinnille osoitettu paikat erikseen
 - Laadukas riittävä pyöräpysäköinti
 - Rakenteellista asukas-pysäköintiä mahdollisuuksien mukaan
- Taajamamaisen asumisen vyöhyke
 - Kadunvarsilla lyhytaikainen asiointipysäköinti
 - Asukas- ja vieraspysäköinti tonteilla tai keskitetysti
- Tulevaisuuden tehokkaan joukkoliikenteen vyöhyke
 - Kadunvarsilla lyhytaikainen asiointipysäköinti, pidempiaikaiselle pysäköinnille (esim. liityntäpysäköinti) osoitettu paikat erikseen
 - Keskitetyt, rakenteelliset ja vuorottaiskäyttöiset pysäköintiratkaisut, toteutus vaiheittain
 - Laadukas riittävä pyöräpysäköinti
- Erityisalueet
 - Pysäköintiratkaisut määritetään tapauskohtaisesti

Pysäköintivyöhykkeet

Sipooseen on määritetty neljä pysäköintivyöhykettä, joilla on erilaiset tarpeet pysäköintiratkaisujen suhteen. Siten niillä on tarkoituksenmukaista käyttää erilaisia pysäköintinormeja ja järjestämistapoja.

Kunkin pysäköintivyöhykkeen osalta on kuvattu, millaisella alueella vyöhykkeen mukaisia ratkaisuja on tarkoitus soveltaa. On esitetty myös muutama esimerkki Sipoossa sijaitsevasta alueesta kuvaamaan, minkä tyyppistä aluetta vyöhykkeellä tarkoitetaan.

Kunkin vyöhykkeen osalta on myös määritetty sillä noudatettava pysäköintinormi autojen ja pyörien pysäköintipaikoille sekä kuvattu pysäköinnin järjestämisessä ensisijaisesti käytettävät ratkaisut.

Kun alueen suunnitteluhanke käynnistyy, määritetään, millaiselle vyöhykkeelle alue sijoittuu ja minkä vyöhykkeen normia ja pysäköinnin järjestämisperiaatteita sillä noudatetaan.

Kaikilla pysäköintivyöhykkeillä lähtökohtana on, ettei kunta vastaa asukas pysäköinnin järjestämisestä, vaan asukkaiden ja heidän vieraittensa pysäköinti järjestetään tontilla tai kaavassa määritetyillä LPA-alueilla ja taloyhtiö vastaa paikkojen järjestämisestä.

Pysäköintinormin tavoitteena on tuottaa tarvetta paremmin vastaava määrä pysäköintipaikkoja (kerrosneliömetripohjaisen normin lisäksi asuntoperusteinen normi), tarjota joustavuutta kohteissa, joissa tehokkaat ja kestävään liikkumisen kannustavat ratkaisut ovat mahdollisia, sekä mahdollistaa paremmin keskustojen tiivistäminen ja tulevien aseman ympäristöjen tehokas maankäyttö. Pysäköintinormin toteutumista ja toimivuutta tulee seurata, minkä perusteella normiin tulee voida tehdä tarvittaessa tarkistuksia.

Pysäköintivyöhykkeillä on esitetty käytettävän muun muassa seuraavia pysäköintinormiin liittyviä periaatteita:

Pysäköintinormista poikkeaminen, vähennykset ja joustot

Esitetystä pysäköintinormista voidaan poiketa tietyin periaattein. Pysäköintinormista on mahdollista saada vähennys, jos pysäköintipaikat toteutetaan keskitetysti, nimeämättöminä ja vuorottaiskäyttöön tai jos kohteessa otetaan käyttöön yhteiskäyttöautopalvelu tai pyöräpysäköinnin määrään ja laatuun panostetaan huomattavasti vähimmäisvaatimuksia enemmän.

Vähennyksen suuruus arvioidaan aina tapauskohtaisesti rakennusluvan myöntämisen yhteydessä erillisten selvitysten perusteella. Vähennykset lisäävät pysäköintinormin joustavuutta ja tapauskohtaista harkintaa. Muualla käytettyjä vähennysperusteita on koottu liitteeseen 3, jossa on esitetty muiden kuntien pysäköinnin mitoitusohjeita.

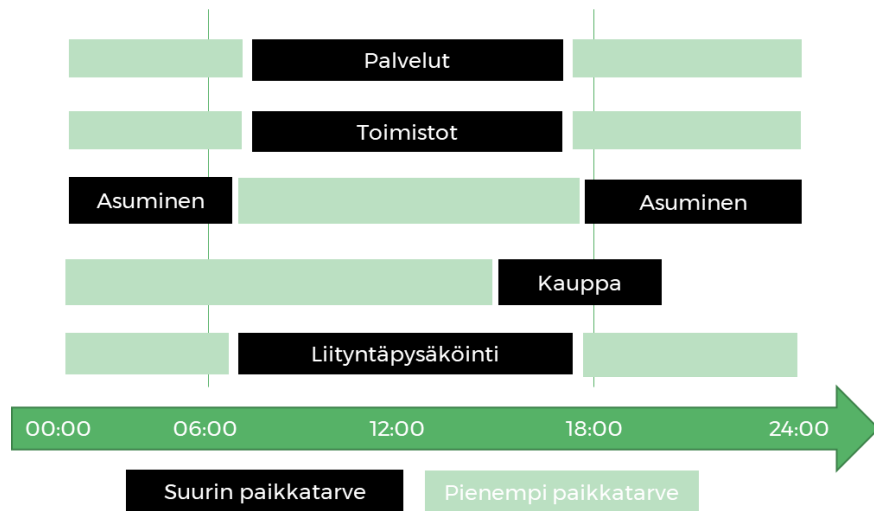
Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytöllä tarkoitetaan sitä, että eri toiminnot hyödyntävät samoja pysäköintipaikkoja vuorokauden eri aikoina. Toisin sanoen eri toimintojen käyttäjät pysäköivät samoilla paikoilla eri aikaan, esimerkiksi öisin asukkaat ja päivällä toimistojen työntekijät, palvelujen asiakkaat tai liityntäpysäköijät. Sitä suurempi osa paikoista voi olla yhteiskäytössä, mitä älykkäämpi varaus- ja ohjausjärjestelmä on käytössä.

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö edellyttää sekoittunutta maankäyttöä, jossa eri toiminnot sijoittuvat lähelle toisiaan. Tämä tulee varmistaa alueiden kaavoituksella.

Vuorottaiskäyttö edellyttää myös pysäköintipaikkojen nimeämättömyyttä. Lisäksi pysäköintipaikkojen keskittäminen luo paremmat edellytykset vuorottaiskäytölle.

Vuorottaiskäyttö tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä ja vähentää kokonaispysäköintipaikkatarvetta. Asumisen pysäköinnin kanssa ajallisesti limittyvät varsin hyvin palveluiden ja toimistojen pysäköinti sekä liityntäpysäköinti. Vaikka päivittäistavarakaupan ja liityntäpysäköinnin pysäköintipaikkatarve on osin päällekkäinen, paikkojen vuorottaiskäyttö on mahdollista, koska päivittäistavarakaupan pysäköinnin suurin kysyntä ei ajoitu arkiailkuiltaan. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön kannalta haastavimmat ajankohdat ovat klo 6-9 ja klo 15-18.



Pysäköintipaikkojen vuorottain käytön potentiaali: eri toimintojen pysäköinnin ajoittuminen vuorokauden eri aikoina.

Yhteiskäyttöautopalvelu

Yhteiskäyttöautojen on arvioitu vähentävän tarvetta omistaa oma

auto. Yhteiskäyttöautopalvelu voi tarjota vaihtoehdon esimerkiksi kakkosautolle tai auton autottomalle silloin, kun sitä tarvitsee.

Asuinrakentamisen yhteydessä pysäköintinormista on mahdollista saada vähennystä tarjoamalla asukkaille yhteiskäyttöautojäsenyyttä taloyhtiön yhteiskäyttöautopalveluun. Yhteiskäyttöautopalvelun autolle varataan paikka tontilta. Yhteiskäyttöautopalvelun myötä yhteiskäyttöauto/-autot ovat asukkaiden käytettävissä ja helposti käyttöön otettavissa. Taloyhtiön tulee sitoutua yhteiskäyttöautopalvelun käyttöön vähintään viideksi vuodeksi. Yksi yhteiskäyttöauto korvaa enintään 5 autopaikkaa ja vähennys pysäköintinormiin voi olla enintään 10 %. Vähennys arvioidaan tapauskohtaisesti rakentajan erillisiin selvityksiin ja yhteiskäyttöautopalvelun sopimukseen perustuen rakennusluvan yhteydessä. Lisäksi taloyhtiön tulee olla varautunut toteuttamaan pysäköintinormin mukaiset paikat, mikäli se jossain vaiheessa luopuu yhteiskäyttöautopalvelusta.

Pyöräpysäköintinormi

Vyöhykekohtaiset pysäköintilinjatukset sisältävät oman normin pyöräpysäköinnille. Kerrosneliömetripohjaisen määrällisen pyöräpysäköinti-paikkavaatimuksen lisäksi normi sisältää laadullisen vaatimuksen. Asumisen yhteydessä vähintään 75 % pyöräpysäköintipaikoista tulee sijoittaa helposti saavutettavaan, säältä suojattuun ja lukittuun tilaan. Loput paikoista tulee toteuttaa runkolukittavina. Pyöräpaikat tulee sijoittaa kulkureittien varrelle ja sisäänkäyntien läheisyyteen.

Vieraspysäköinnin sijoittuminen

Lähtökohtaisesti vieraspysäköinti hoidetaan tonteilla. Tontille sijoitettavien vieraspaikkojen määrästä voidaan poiketa, jos kohteen läheisyydessä on vieraspysäköintiin soveltuvia yleisiä pysäköinti-paikkoja joko kadunvarressa tai yleisellä pysäköintialueella. Vähennys arvioidaan tapauskohtaisesti.

Tiiviin rakentamisen, palveluiden ja tehokkaan joukkoliikenteen vyöhyke

Tiiviin rakentamisen, palveluiden ja tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeellä sijaitsee kattavasti erilaisia toimintoja asumisesta työpaikkoihin ja palveluihin. Palvelutarjonta on monipuolista sisältäen sekä kaupallisia että kunnallisia palveluita. Lisäksi vyöhykkeen rakenne on tiivis.

Tiivis rakenne mahdollistaa sujuvien pyöräily- ja joukkoliikenne-yhteyksien tarjoamisen, jolloin ne muodostavat kilpailukyisiä vaihtoehtoja autoilulle. Joukkoliikenteen pysäkille on lyhyet kävely-yhteydet.

Esimerkkialueita Sipoosta: Nikkilän keskusta, Söderkullan keskusta



Autojen pysäköintinormi

- Asuminen (AK) 1 ap / 90 k-m², tai vähintään 0,8 ap / asunto
- Vieraspaidat 1 ap / enintään 10 asuntoa
- Liike- ja toimitilat 1 ap / 75 k-m²
- Liikuntaesteisten pysäköinti 1 ap / pysäköintialueen 50 ap, (paikat sisältyvät pysäköintinormin mukaiseen paikkamäärään)

Autojen pysäköintinormista on mahdollista poiketa, jos

- Pysäköintipaikat toteutetaan keskitetysti, nimettöminä ja vuorottaiskäyttöön; vähennys enintään 20 %
- Taloyhtiö liittyy yhteiskäyttöautojärjestelmään; 1 yhteiskäyttöauto voi vähentää pysäköintivelvoitetta 5 autopaikalla, vähennys enintään 5 %
- Pyöräpysäköinnin laatuun ja määrään panostetaan minimivelvoitetta huomattavasti enemmän; vähennys enintään 10 %
- Alueella on vieraspysäköintiin soveltuvaa yleistä kadunvarsi-pysäköintiä, tontille toteutettavien vieraspaidkojen määrästä voidaan tapauskohtaisesti poiketa.

Vähennykset arvioidaan tapauskohtaisesti.

Pyörien pysäköintinormi

- Asuminen (AK) 1 pp / 30 k-m²
- Liike- ja toimitilat 1 pp / 40 k-m²

Pysäköinnin järjestämistapa

Kadunvarsi-paikat on tarkoitettu pääsääntöisesti lyhytaikaiseen asiointi- ja vieraspysäköintiin. Aikarajoituksilla mahdollistetaan pysäköinti-paikkojen tehokas kierto. Pidempiaikainen pysäköinti on osoitettu pysäköintialueille tai -laitoksiin sekä mahdollisesti etäämmälle vyöhykkeen ytimestä. Tulevaisuudessa pysäköinninvalvonnalla voidaan varmistaa pysäköinti-paikkojen tarkoituksenmukainen käyttö.

Asukaspysäköinnissä suositetaan keskitettyjä ja vuorottaiskäyttöisiä ratkaisuja. Asukas- ja vieraspaidat toteutetaan tontille tai keskitetysti. Pysäköintiratkaisuja toteutetaan mahdollisuuksien mukaan vaiheittain.

Taajamamaisen asumisen vyöhyke

Taajamamaisen asumisen vyöhykkeellä on pääsääntöisesti asumista, mutta myös kunnallisia palveluita, kuten kouluja ja päiväkoteja. Kaupallisia palveluita on selvästi vähemmän, kuin tiiviin rakentamisen, palveluiden ja tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeellä. Joukkoliikenne palvelee erityisesti ruuhka-aikaan kouluille ja työpaikoille suuntautuvaa liikennettä. Kävely- ja pyöräily-yhteydet erityisesti palveluihin ja joukkoliikennepysäkeille ovat laadukkaita.

Esimerkkialueita Sipoosta: Nikkilän ja Söderkullan keskustojen reuna-alueet, Talman reuna-alueet



Autojen pysäköintinormi

- Asuminen (AK) 1 ap / 75 k-m², tai vähintään 1 ap / asunto
- Asuminen (AP) 1,5 ap / asunto
- Asuminen (AO) 2 ap / asunto
- Vieraspysäköinti (AK, AP) 1 ap / enintään 10 asuntoa
- Liike- ja toimitilat 1 ap / 60 k-m²
- Liikuntaesteisten pysäköinti 1 ap / pysäköintialueen 50 ap (paikat sisältyvät pysäköintinormin mukaisesti paikkoihin)

Autojen pysäköintinormista on mahdollista poiketa, jos

- *Pysäköintipaikat toteutetaan keskitetysti, nimettöminä ja vuorottaiskäyttöön; vähennys enintään 20 %*
- *Taloyhtiö liittyy yhteiskäyttöautojärjestelmään; 1 yhteiskäyttöauto voi vähentää pysäköintivelvoitetta 5 autopaikalla, vähennys enintään 5 %*
- *Pyöräpysäköinnin laatuun ja määrään panostetaan minimivelvoitetta huomattavasti enemmän; vähennys enintään 10 %*

Vähennykset arvioidaan tapauskohtaisesti.

Pyörien pysäköintinormi

- Asuminen (AK, AP) 1 pp / 30 k-m²
- Liike- ja toimitilat 1 pp / 40 k-m²

Pysäköinnin järjestämistapa

Kadunvarsipaikat on tarkoitettu pääsääntöisesti lyhytaikaiseen asiointi-pysäköintiin. Aikarajoituksilla mahdollistetaan pysäköintipaikkojen tehokas kierto. Pidempiaikainen pysäköinti on osoitettu pysäköinti-alueille tai -laitoksiin.

Asukaspysäköinnissä suositetaan keskitettyjä ja mahdollisuuksien mukaan vuorottaiskäyttöisiä (esim. asuminen ja koulut) ratkaisuja.

Tulevaisuuden tehokkaan joukkoliikenteen vyöhyke

Sipooseen on suunniteltu toteutettavan tulevaisuudessa mittavia joukkoliikenteen edistämishankkeita, kuten Kerava-Nikkilä-raideyhteys. Tulevaisuuden tehokkaan joukkoliikenteen vyöhyke sijoittuu etenkin raskaan raideliikenteen asemien ympäristöön. Raideyhteys mahdollistaa erityisesti tiiviin rakenteen ja uusien liikkumispalveluiden toteuttamisen. Myös muut tehokkaat joukkoliikenteen ratkaisut voivat muuttaa taajamarakennetta ja mahdollistaa uudenlaisia pysäköintiperiaatteita.

Vyöhykkeen mukainen pysäköintinormi voidaan ottaa käyttöön vasta, kun liikennöinti Kerava-Nikkilä-radalla on käynnistynyt. Asemaympäristöt tulee toteuttaa vaiheittain siten, että lähimpänä asemaa sijaitsevat alueet viimeisimpinä, jotta vyöhykkeen mukaisia pysäköintinormeja ja suunnitteluperiaatteita voidaan soveltaa aseman lähiympäristössä. Lisäksi tulee huomioida, että ennen liikennöinnin alkua alueelle muuttaneiden liikkumiskäyttäytyminen ja autonomistus muuttuvat viiveellä junaliikenteen käynnistyttyä.

Esimerkkialueita Sipoosta: Nikkilän aseman ympäristö, Talman asema



Autojen pysäköintinormi

- Asuminen (AK) 1 ap / 120 k-m², tai vähintään 0,6 ap / asunto
- Vieraspaiikat 1 ap / enintään 10 asuntoa
- Liike- ja toimistotilat 1 ap / 85 k-m²
- Liikuntaesteisten pysäköinti 1 ap / pysäköintialueen 50 ap (paikat sisältyvät pysäköintinormin mukaisiin paikkoihin)

Autojen pysäköintinormista on mahdollista poiketa, jos

- *Pysäköintipaikat toteutetaan keskitetysti, nimettöminä ja vuorottaiskäyttöön; vähennys enintään 20 %*
- *Taloyhtiö liittyy yhteiskäyttöautojärjestelmään; 1 yhteiskäyttöauto voi vähentää pysäköintivelvoitetta 5 autopaikalla, vähennys enintään 5 %*
- *Pyöräpysäköinnin laatuun ja määrään panostetaan minimivelvoitetta huomattavasti enemmän; vähennys enintään 10 %*
- *Alueella on vieraspysäköintiin soveltuvaa yleistä kadunvarsi-pysäköintiä, tontille toteutettavien vieraspaikkojen määrästä voidaan tapauskohtaisesti poiketa.*

Vähennykset arvioidaan tapauskohtaisesti.

Pyörien pysäköintinormi

- Asuminen (AK) 1 pp / 30 k-m²
- Liike- ja toimistotilat 1 pp / 40 k-m²

Pysäköinnin järjestämistapa

Kadunvarsi- ja vieraspysäköintipaikat on tarkoitettu lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin. Aikarajoituksilla mahdollistetaan pysäköintipaikkojen tehokas kierto. Pidempiaikainen pysäköinti on osoitettu pysäköintialueille tai -laitoksiin. Tulevaisuudessa pysäköintipaikat voivat olla myös maksullisia ja pysäköinninvalvonnalla voidaan varmistaa pysäköintipaikkojen tarkoituksenmukainen käyttö.

Pysäköinnissä suositaan keskitettyjä, rakenteellisia ja vuorottaiskäyttöisiä ratkaisuja. Autojen ja pyörien liityntäpysäköintiratkaisut ovat laadukkaita. Pysäköintiratkaisuja toteutetaan mahdollisuuksien mukaan vaiheittain.

Erityisalueet ja muut erityiskohteet

Erityisalueet ovat alueita, joilla ei voida hyödyntää muiden pysäköintivyöhykkeiden suunnitteluperiaatteita ja pysäköintinormeja. Niiden pysäköinti edellyttää kuitenkin suunnittelua tai erityisiä pysäköintiratkaisuja. Erityisalueet ovat tyypillisesti asemakaavan ulkopuolisia alueita. Erityisalueiden pysäköintipaikkatarve saattaa vaihdella suuresti vuodenajan mukaan. Suunnittelussa huomioidaan sekä autojen että pyörien pysäköintitarpeet.

Esimerkkialueita Sipoosta: venesatamat (esim. Kalkkiranta, Gumbostrand), uimarannat



Erityisalueiden pysäköintinormi ja pysäköinnin järjestämistapa

- Ei erikseen määritettyä pysäköintinormia, vaan pysäköintipaikkamäärä ratkaistaan tapauskohtaisesti.
- Ei tiettyä pysäköinnin järjestämistapaa, vaan pysäköintiratkaisut määritetään tapauskohtaisesti.
- Alueilla noudatetaan pysäköintilinjausten mukaisia yleisiä suunnitteluperiaatteita ja tavoitteita.

Muut erityiskohteet

Erityiskohteilla puolestaan tarkoitetaan eri pysäköintivyöhykkeillä sijaitsevia kohteita/toimintoja, joille ei ole pysäköintivyöhykkeen yhteydessä määritetty erillistä pysäköintinormia. Kohteiden pysäköinti edellyttää kuitenkin suunnittelua. Tällaisia kohteita ovat esimerkiksi erilaiset vapaa-ajan kohteet kuten urheilukentät, leikkipuistot, kirjastot, uimahallit jne. sekä koulut ja oppilaitokset, terveyskeskukset ja päivittäistavarakauppa. Erityiskohteissa riippumatta siitä, millä pysäköintivyöhykkeellä ne sijaitsevat noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Päivittäistavarakauppa (alle 2 000 k-m²)
 - Pyöräpaikat: 1 pp / 40 k-m²
 - Autopaikat: 1 ap / 70 k-m² (tiiviin rakentamisen, palveluiden ja tehokkaan joukkoliikenteen sekä tulevaisuuden tehokkaan joukkoliikenteen vyöhyke) ja 1 ap / 50 k-m² (taajamaisen asumisen vyöhyke)
- Ulkoliikuntapaikat 1 pp / 40 kävijää (vrk), autopaikkatarve arvioitava erikseen
- Uimahallit 1 pp / 150 k-m², autopaikkatarve arvioitava erikseen
- Kirjastot 1 pp / 70 k-m², autopaikkatarve arvioitava erikseen
- Pyöräpysäköinnin suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota pyöräpysäköinnin laatuun (runkolukitus ja toiminnosta riippuen säänsuoja) ja sijaintiin (lähellä kohdetta).



SIPOO

TUUSULA

Vyöhykkeet

Asuminen

Toimisto- ja liiketilat

Vyöhykkeet	Asuminen	Toimisto- ja liiketilat	
Tiiviin rakentamisen, palveluiden ja tehokkaan joukkoliikenteen vyöhyke	1 ap / 90 k-m ² , tai väh. 0,8 ap / asunto	1 ap / 75 k-m ²	1 pp / 30 k-m ²
Taajamamaisen asumisen vyöhyke	1 ap / 75 k-m ² , tai väh. 1 ap / asunto	1 ap / 60 k-m ²	1 pp / 30 k-m ²
Tulevaisuuden tehokkaan joukkoliikenteen vyöhyke *	1 ap / 120 k-m ² , tai väh. 0,6 ap / asunto	1 ap / 85 k-m ²	1 pp / 30 k-m ²
Muut erityisalueet	Ei erityistä pysäköintinormia, ratkaistaan tapauskohtaisesti.		
Nykyiset suunnittelukäytännöt **	1 ap / 70 - 100 k-m ²	1 ap / 50 - 60 k-m ²	1 pp / 30 k-m ² (vain asuminen)
a) Tiiviin ydinkeskustan alue (0,5 km^{***})	1 ap / 100 k-m ² tai väh. 0,8 ap / asunto (1)	1/50 k-m ² (2) 1/100 k-m ² (3)	-
b) Tiivistä muuta keskusta-aluetta (vaihtelee 0,8 - 1,2 km taajamittain^{***})	1 ap / 90 k-m ² tai väh. 1 ap / asunto (1)	1/50 k-m ² (2) 1/100 k-m ² (3)	-
c) Keskustan reunavyöhyke (2 km^{***})	1 ap / 90 k-m ² tai väh. 1 ap / asunto (1)	1/50 k-m ² (2) 1/100 k-m ² (3)	-
d) Taajaman laidoilla oleva, usein pientalovaltaisempi alue	1 ap / 75 k-m ² tai väh. 1,2 ap / asunto (1)	1/50 k-m ² (2) 1/100 k-m ² (3)	-

* Asemien lähiympäristö
junaliikenteen käynnistyttyä

** Seuraavissa kaavoissa:
Nikkilän Jokilaakso (2015),
Söderkullan Kalliomäki (2015)
ja Pähkinälehto (2011)

*** Säteittäinen etäisyys taajaman keskipisteeksi oletetusta kohdasta.

(1) Asuinkerrostalot: tiiviin ydinkeskustan alueella lisäksi yksiöissä 0,6 ap / asunto

Yhtiömuotoiset pientaloalueet (AR ja AP) vyöhykkeillä a-c 1 ap / 90 k-m² tai väh. 1,2 ap / asunto ja vyöhykkeellä d 1 ap / 75 k-m² tai väh. 1,5 ap / asunto, omakotitaloalueet (AO) kaikilla vyöhykkeillä 2 ap / asunto

(2) Toimistotilat, (3) Työpaikka-alueiden rakentaminen

6.3 Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Sipooseen on viime vuosien aikana rakennettu reilusti lisää liityntäpysäköintipaikkoja. Nykyisin varsinaisia liityntäpysäköintipaikkoja on autoille 60 kpl ja pyörille 159 kpl. Lisäksi tällä hetkellä on useampia pitkäaikaispysäköintiin tarkoitettuja alueita, jotka soveltuvat liityntäpysäköintiin. Liityntäpysäköinti palvelee sujuvia matkaketjuja ja kestävien kulkutapojen käyttöä. Liityntäpysäköinnin kehittäminen kytkeytyy kestävästä liikennejärjestelmästä kehittämiseen, erityisesti joukkoliikenteen saavutettavuuden parantamiseen.

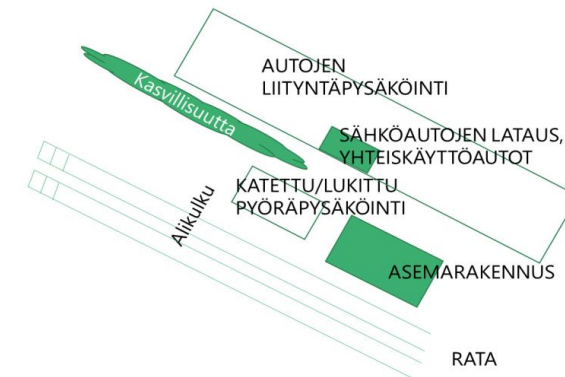
Keskustojen tiiviissä rakenteessa suositaan etenkin pyörien liityntäpysäköintiratkaisuja. Pyörien liityntäpysäköintiä toteutetaan keskeisille pysäkeille.

Autojen liityntäpysäköinti sijoittuu keskustoissa hieman kauemmaksi ytimeä ja siinä suositaan mahdollisuuksien mukaan vuorottaiskäyttöisiä ratkaisuja. Päivittäistavarakaupan ja liityntäpysäköinnin vuorottaiskäytössä on paljon potentiaalia, vaikka pysäköintipaikkatarve on osin päällekkäinen. Vuorottaiskäyttöisten ja kaikkia hyödyttävien ratkaisujen löytämiseksi tehdään aktiivisesti yhteistyötä kaupan toimijoiden kanssa. Esimerkiksi Nurmijärvellä kunta ja paikallinen kaupan toimija ovat sopineet olemassa olevien pysäköintipaikkojen käytöstä liityntäpysäköintiin. Kirkkonummella pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö on huomioitu kaavoituksessa.

Tulevaisuudessa autojen liityntäpysäköintiä rakennetaan erityisesti raideliikenteen yhteyteen. Nikkilän asemalla tavoitteena on rakenteellinen pysäköinti etenkin palveluiden sijoituessa aseman yhteyteen. Ensivaiheessa liityntäpysäköinti toteutunee maantasossa. Talmassa autojen liityntäpysäköinnin rooli on Nikkilää vähäisempi ja pysäköinti säilynee pitkään maantasossa. Talman asema palvelee pääosin lähialuetta, ja siellä tulee panostaa laadukkaaseen pyörien liityntäpysäköintiin. Liityntäpysäköinnin sijoittamisella pyritään edistämään kestävien kulkutapojen käyttöä myös liityntämatkoilla.

Tulevilla asemilla liityntäpysäköinnin sijoittamisen periaate on seuraava: turvallinen ja laadukas pyöräpysäköinti sijaitsee lähimpänä laitureita, asemarakennusta ja palveluita, sitten yhteiskäyttö- ja sähköautojen paikat ja kauimpana muiden henkilöautojen liityntäpysäköinti.

Pyöräpysäköinti joukkoliikenteen solmukohdissa on pitkäaikaista pysäköintiä, jolle ensisijaista on turvallisuus, luotettavuus ja säänsuoja. Pyöräpysäköinnin tulee sijaita pysäkin välittömässä läheisyydessä, helposti saavutettavissa ja löydettävissä tulosuunnasta riippumatta. Muita huomioitavia asioita ovat koettu turvallisuus (valaistus, sosiaalinen kontrolli) ja hyvä kunnossapito. Lisäksi sähköpyörien latauspisteet, pumput ja muu lisävarustus asemalla luovat pyöräilyä edistävää positiivista ilmapiiriä. Suositeltava telinetyyppi on säältä suojattu, runkolukittava teline. Kaksikerrostelineitä suositellaan vain erityisen paljon pysäköintipaikkoja vaativiin tai ahtaisiin kohteisiin. Muita vaihtoehtoja ovat lukittavat, tunnistautumisen vaativat pyöräpysäköintitilat ja -kaapit.



Periaatekuva liityntäpysäköinnin järjestämisestä esim. Nikkilän asemalla (autojen liityntäpysäköinti maantasossa).

Liityntäpysäköinnin kehittämiseksi laaditaan kehittämissuunnitelma, joka sisältää sekä autojen että pyörien liityntäpysäköinnin. Kehittämissuunnitelma sisältää myös investointiohjelman. Vuonna 2018 laadittu matkaketjujen edistämissuunnitelma toimii liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelman lähtökohdalla ja ennen kehittämissuunnitelman valmistumista liityntäpysäköintiä kehitetään matkaketjujen edistämissuunnitelman mukaisesti.

Sekä autojen että pyörien liityntäpysäköinti paikkojen toteuttamista jatketaan investointiohjelman mukaisesti.

Liityntäpysäköintiä kehitetään yhdessä kaupantekijöiden kanssa. Käynnistetään keskustelut vuorottaiskäyttöisten ratkaisujen löytämiseksi.

Liityntäpysäköinti-informaatiota ja opastusta kehitetään. Liityntäpysäköinti paikoista viestitään kunnan verkkosivulla ja muissa kanavissa.

Lisäksi liityntäpysäköinti paikkojen käyttöä seurataan vuosittain ja seurannan perusteella nostetaan investointiohjelman myös kohteita, joiden paikkamäärässä ja laatuolosuhteissa havaitaan kehittämistarpeita.

Uusia liityntäpysäköinti alueita toteutettaessa arvioidaan sähköautojen latauspaikkoihin varautuminen tapauskohtaisesti.

Viereisen kuvan selitteet:

* Sipoon matkaketjujen edistämissuunnitelma

** Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvitys

*** Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpidesuunnitelmassa esitetty lisäys vuoteen 2025 mennessä: Sipoonlahden ETL 100 ap ja 50 pp, Nikkilä 50 ap ja 50 pp

**** Talman aseman tarveselvitys

	Nykyinen paikkamäärä	Tavoite vuoteen 2025 mennessä*	Tavoite vuoteen 2040 mennessä*
Nikkilä			
Mixintie	- / 20 pp	0 ap / 0 pp, poistuu	
Nikkilän linja-autoasema ***	39 ap / -	0 ap / 0 pp, poistuu	
Nikkilän terminaali, laiturit 1 ja 5	- / yht. 24 pp		
Erottaja	94 ap / -		
Susiympyrä	24 ap / 32 pp		
Nikkilän asema			250-300 +180 ap **, 125-200 pp
Söderkulla			
Miilin terminaali	46 ap / 16 pp	50 ap / 100 pp	
Söderkullan keskusta (Keskustatie, Opintie, Terveystie)	95 ap / 27 pp	60 ap, 100 pp yhteistyö kaupallisten toimijoiden kanssa	100-300 ap, 80 pp
Muut			
Grönkullantie, Box	- / 10 pp		
Johanneberg, Jokivarrentie	- / 10 pp		
Nybacka, Jokivarrentie	- / 10 pp		
Svartböle, Jokivarrentie	- / 10 pp		
Sipoonlahden ETL ***		noin 175 ap (liipy + asiointi)	
Tärkeät pysäkit		yht. 95-170 ap, 180-340 pp	
Talman asema ****			200 ap / 200 pp
Majvikin metroasema			150 ap, 300 pp

ap = autopaikka; pp = pyöräpaikka



Katettu liityntäpyöräpysäköinti Hampurissa.



Kaksikerroksiset pyörätelineet Birminghamissa.



Pyöräpysäköintiä Umeåssa.



Pyöräpysäköintikatoks Huddersfieldin rautatieasemalla.



Pyöräpysäköinti Puotilan metroasemalla.



Pyöräpysäköintivarasto rautatieasemalla Hampurissa.

Lukittava pyöräkaappi



Pyörän pesupaikka pyöräpysäköintiyhteydessä Ulmeässä.

Sähköpyörän latauspiste.

Sähköautojen latauspiste aseman liittätäpysäköinnissä

6.4 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Sipoossa pyöräily on varteen otettava vaihtoehto etenkin lyhyillä asiointimatkoilla keskustoissa ja liityntämatkoilla joukkoliikennepysäkeille.

Pyöräpysäköinnin laatu on kriittinen tekijä. Pyöräpysäköinnin laatuun vaikuttavat seuraavat tekijät:

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

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

Sipoossa pyöräpysäköintiä kehitetään lisäämällä yleisiä pyöräpysäköintipaikkoja ja pyörien liityntäpysäköintipaikkoja sekä parantamalla nykyisen pyöräpysäköinnin laatutasoa (muun muassa runkolukittavuus, katokset, julkinen pumppu- ja huoltopiste).

Lisäksi pyöräpysäköinnin määrää ja laatutasoa parannetaan uusissa rakennuksissa pysäköintinormilla, joka sisältää sekä määrällisen pysäköintipaikkamääräveloitteen että laadulliset vähimmäisvaatimukset pyöräpysäköinnille. Tavoitteena on tuottaa riittävästi pyöräpaikkoja asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja liiketilöiden yhteyteen ja taata tietty vähimmäislaatu. Asumisen osalta pyöräpaikat tulee pääosin sijoittaa lukittuihin tiloihin tai toteuttaa runkolukittavina. Kaikilla pysäköintivyöhykkeillä asumisen pyöräpysäköintinormi on 1 pp / 30 k-m² ja liike- ja toimitilojen 1 pp / 40 k-m².

Autojen pysäköintipaikkannormista on mahdollista saada vähennys, mikäli pyöräpysäköintiä toteutetaan huomattavasti enemmän ja laadukkaampana kuin normi velvoittaa. Lisälaatua voivat olla esimerkiksi suuremman osan pysäköintipaikkojen toteuttamisesta lukittuihin tiloihin, erilliset säilytystilat erityispyörille tai vaikka pyörähuoltotila.

Mikäli pyöräpysäköinti sijoitetaan ensin liiketiloiksi myöhemmin muutettaviin tiloihin, tulee korvaavalle tilalle varata tilaa tontilta.

Pyöräpysäköinnin kehittämisen tueksi laaditaan pyöräpysäköinnin kehittämisohjelma, joka sisältää pyöräpysäköinnin vuosittaisen investointiohjelman.

Pyöräpysäköinti asuinrakennuksissa

Suosittelava mitoitus on vähintään yksi pyöräpaikka asukasta kohden. Pyörävarastoja käytetään sekä toistuvaan pysäköintiin että kausisäilytykseen. Pysäköinnissä on huomioitava helppous. Seinäkoukut ja muut fyysistä voimaa vaativat telineet sopivat vain pitkäaikaiseen kausisäilytykseen. Myös kulun pyörävarastoon tulee olla sujuva: ei rappuja, ahtaita kulmia tai raskaita ovia. Pihan kulkuväylien tulee jatkaa pyörävarastolle saakka ja kunnossapidon oltava ympärivuotista. Erikoispyörille tulee varata oma tila, joka on rajattu esim. lattiamaalauksin. Tila voidaan varata myös autojen pysäköintihallista, jos liikkumisturvallisuudesta huolehditaan. Pyörien huolto vaatii oman tilan, jossa on vesipiste.

Ulkona oleva pyöräkatos sopii lyhytaikaiseen pysäköintiin. Sääsuojausvuoksi suosituksena on kolmeseinäinen katos. Runkolukittavat telineet, valaistus ja näkyvillä oleva sijainti parantavat turvallisuutta. Ulkotiloissa voi käyttää myös erilaisia pyöräkaappiratkaisuja, joita asukkaat voivat vuokrata perustasoa parempana palveluna.

Sähköpyörien akut on suositeltavinta ladata omassa huoneistossa ja valvottuna. Mikäli pyörävarastoihin asennetaan latauspisteitä, on suunnittelussa otettava huomioon paloturvallisuus.



Pyöräpysäköintiratkaisu Linköpingissä.



Pyöräpysäköinti sisäänkäynnin vieressä.



Yhteiskäyttösähköpyöriä Linköpingissä.



Pyöräpysäköintiä säänsuojassa.



Korkealaatuinen pyöräpysäköintitalo sisäpihalla Upsalassa.

6.5 Pysäköinti-informaation kehittäminen

Pysäköinnin opastusta ja viestintää kehittämällä on mahdollista ohjata yleisten pysäköintipaikkojen käyttöä palvelemaan julkisten palvelujen asiakkaita, tehostaa paikkojen käyttöä ja vähentää lisäpaikkojen rakentamistarvetta. Nykyisten yleisten pysäköintipaikkojen saavutettavuutta parannetaan opastusta ja informaatiota kehittämällä.

Liikkujat kaipaavat pysäköinnistä ensisijaisesti seuraavia tietoja:

- missä pysäköintipaikat sijaitsevat? missä liityntäpysäköinti?
- mitkä ovat pysäköinnin aikarajoitukset?
- onko alueilla vapaita paikkoja nyt ja/tai lähitulevaisuudessa?
- missä erityisryhmien pysäköintipaikat sijaitsevat?

Sähköisen pysäköinti-informaation lisäksi etenkin satunnaisesti alueella liikkuvat kaipaavat opastusta pysäköintipaikoille.

Pysäköinti-informaatiota kehitetään Sipoon verkkosivuilla, joille kootaan tiedot yleisistä pysäköintipaikoista ja niiden aikarajoituksista. Tärkeintä on varmistaa, että esitettävät tiedot ovat oikeita ja ajan-
tasalla. Pysäköintitieto kannattaa tulevaisuudessa koota sähköiseen muotoon, jossa sitä on helppo ylläpitää, yhdistää muihin tietolähteisiin ja jakaa.

Lisäksi lisätään viestintää ja tiedottamista pysäköintiin liittyen kunnan viestintäkanavissa. Viestinnässä ohjeistetaan kunnan pysäköintikäytännöistä kuten missä on yleisiä paikkoja, joihin auton voi jättää pidemmäksi aikaa ja mitkä pysäköintipaikat ovat varattuja lyhytaikaiseen asiointiin.

Kunta edistää muiden toimijoiden kanssa yhteistyömallien kehittämistä pysäköinnin tehostamiseksi ja kustannustehokkaiden pysäköintiratkaisujen toteuttamiseksi.

Kunta kerää ja ylläpitää tietoja pysäköintipaikkamääristä sekä seuraa pysäköintiolojen kehittymistä.

Kunta pyrkii vaikuttamaan liikkumisvalintoihin ja lisäämään kestävien kulkumuotojen käyttöä viestinnän ja liikkumisen ohjauksen keinoin tavoitteena vähentää yksin omalla autolla tehtäviä matkoja. Kestävän liikkumisen edistäminen kytkeytyy vahvasti joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantamisen, liityntäpysäköinnin ja pyöräpysäköinnin kehittämiseen. Työpaikkojen liikkumisen ohjauksella vaikutetaan erityisesti työmatkaliikkumiseen tiedollisella ohjauksella ja kannustamisella esim. joukkoliikenteen matkalippuetuudella, työpaikan laadukkailla pyöräpysäköinnillä ja sosiaalituloilla sekä kampanjoilla ja leikkimielisillä kilpailuilla.

6.6 Pysäköinninvalvonta

Väärinpysäköidyt autot vaikeuttavat kunnossapitoa ja voivat aiheuttaa vakavia vaaratilanteita. Lisäksi pysäköintirajoitusten noudattamattomuus heikentää vapaan pysäköintipaikan löytymistä ja liikennejärjestelmän toimivuutta.

Pysäköinninvalvonnan keskeisin tehtävä on edistää pysäköintiin varattujen paikkojen mahdollisimman tehokasta käyttöä. Pysäköinninvalvonta huolehtii muun muassa siitä, että pysäköinti tapahtuu vain pysäköintiin varatuilla paikoilla, pysäköintipaikkakohtaisia pysäköintirajoituksia noudatetaan ja pysäköintipaikat ovat siinä käytössä, johon ne on tarkoitettu. Pysäköinninvalvonta edistää toimivan, turvallisen ja viihtyisän liikennenympäristön ylläpitoa. Pysäköinninvalvonta on myös edellytys monen pysäköinnin kehittämistavoitteen toteutumiselle. Näkyvä valvonta ehkäisee jo ennalta virheellistä pysäköintiä sekä parantaa pysäköintipaikkojen saatavuutta ja kunnossapidon toimivuutta.

Kunta voi alueellaan poliisin ohella valvoa pysäköintiä koskevien kieltojen ja rajoitusten noudattamista sekä huolehtia pysäköintivirhemaksujen määräämisestä. Muun muassa Porvoossa, Keravalla, Järvenpäässä, Hyvinkäällä ja Vantaalla on käytössä kunnallinen pysäköinninvalvonta. Lisäksi Tuusula on ottamassa käyttöön kunnallisen pysäköinninvalvonnan yhteistyössä Keravan kanssa, samoin Kauniainen yhteistyössä Espoon kanssa. Liitteessä 3 on tarkasteltu pysäköinninvalvonnan tilannetta muissa kunnissa sekä kirjattu Tuusulan pysäköinninvalvonnan käyttöönoton periaatteita.

Sipoossa yleisten alueiden pysäköintiä valvoo nykyisin poliisi. Sipoon pysäköintivirhemaksun suuruudeksi on kirjattu sisäministeriön asetuksessa (1.5.2016) 40 €.

Pysäköinninvalvonnan tarve on tunnistettu Sipoossa.

Sipoon kunnanvaltuusto päätti kesällä 2020 järjestää Kalkkirantaan pysäköinninvalvonnan yhteistyössä Keravan kaupungin kanssa. Ensivaiheessa pysäköinninvalvontaa pilotoidaan erityiskohteissa. Piloteilla halutaan kerätä kokemuksia mahdollista myöhempää laajennusta varten.

Lisäksi myöhemmin selvitetään tarpeiden mukaan muiden ongelmallisten alueiden pysäköinninvalvontaa ja mahdollista laajempaa pysäköinninvalvonnan käyttöönottoa Sipoossa.

Samalla tarkistetaan pysäköinnin nykyiset rajoitukset ja tarvittaessa yhtenäistetään niitä Nikkilän ja Söderkullan keskustoissa. Aikarajoitukset suunnitellaan tarvittaessa uudelleen ja liikennemerkit päivitetään maastoon ennen mahdollisen pysäköinninvalvonnan käyttöönottoa. Suunnittelu sisältyy ensimmäisen kokonaisuuden alueellisiin pysäköintisuunnitelmiin.



6.7 Sähköautot, yhteiskäyttöautot ja -pyörät

Sähköautojen lataus

Sähköautojen latauspisteitä voidaan toteuttaa eri toimintojen kuten työpaikkojen, palveluiden ja liityntäpysäköinnin yhteyteen tai kadunvarsille, pysäköintialueille ja -laitoksiin. Sähköautojen lataus tapahtuu kuitenkin pääsääntöisesti kotona öisin, ja latauspisteen puuttuminen kodin yhteydestä nostaa sähköauton hankintakynnystä. Uuden lakiesityksen myötä uusiin ja laajasti korjattaviin asuinrakennuksiin tulee toteuttaa valmius sähköautojen lataukseen. Tämä helpottaa latauspisteiden käyttöönotto on myöhemmin.

Kunnan rooli ei lähtökohtaisesti ole toteuttaa julkisia sähköautojen latauspisteitä, vaan niiden tulisi toteutua markkinaehtoisesti palveluiden yhteyteen. Kunnan rooli on toimia mahdollistajana, ja kunta voi viestiä kunnan alueella sijaitsevista latauspisteistä. Lisäksi esimerkiksi liityntäpysäköinnin osalta kunta voi varmistaa paikkojen suunnittelussa sähköautojen latauspistevalmiudet. Latauspisteiden toteuttaminen kadunvarteen on haastavaa eikä erityisen suositeltavaa, sillä tällöin kadunvarsipaikat ovat vain tietyn käyttäjäryhmän käytössä vieden pysäköintipaikkakapasiteettia muun muassa lyhytaikaiselta pysäköinniltä. Yleisillä alueilla latauspisteitä tulisi toteuttaa lähtökohtaisesti sinne, missä aikarajoitus vastaa latausaikaa.

Uusi lakiesitys tuo myös kunnalle velvoitteita sähköautojen latauspisteiden toteuttamisesta kunnan omien rakennusten yhteyteen. Latauspisteiden toteuttamisen lisäksi kunnan tulee määrittää periaatteet latauspisteiden käytölle, eli ovatko latauspisteet vain rakennuksensa työskentelevien, siellä asioivien vai kaikkien käytettävissä.

Sähköautojen ja muiden sähköisten ajoneuvojen edistämiseksi laaditaan edistämisstrategia ja kunnan toimintamalli, jossa määritellään tarkemmin tavoitteet, kunnan rooli ja keinot edistää latauspisteinfran toteutumista.

Lakiesitys sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä rakennuksissa

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin muutoksen (2018/44/EU) kansalliseen toimeenpanoon liittyen on valmisteilla uusi laki sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä rakennuksissa. Hallituksen esityksen mukaan laissa säädettäisiin seuraavasti:

Kaikkiin uusiin ja laajasti korjattaviin asuinrakennuksiin, joissa on yli 4 pysäköintipaikkaa, täytyisi tehdä jokaiselle paikalle sähköautojen latauspistevalmius. Lisäksi uusiin ja laajasti korjattaviin pysäköintitaloihin, jotka on tarkoitettu yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen, tulisi asentaa latauspistevalmius kaikille pysäköintipaikoille. Asuinrakennuksille ei esitetä velvoitteita varsinaisten latauspisteiden asentamiseen, vaan siitä päättäisi taloyhtiö tai rakennuksen tai pysäköintipaikkojen omistaja. Velvoitteet tulisivat sovellettavaksi vuodesta 2021 lähtien.

Uusiin tai laajasti korjattaviin, muussa kuin asuinkäytössä oleviin rakennuksiin, joissa on yli 10 pysäköintipaikka, olisi asennettava:

- vähintään yksi normaalitehoinen (3,7-22 kW) tai suuritehoinen (yli 22 kW) latauspiste, kun pysäköintipaikkoja on 11–50,
- vähintään yksi suuritehoinen tai kaksi normaalitehoista latauspistettä, kun pysäköintipaikkoja on 51–100 tai
- vähintään yksi suuritehoinen tai kolme normaalitehoista latauspistettä, kun pysäköintipaikkoja on yli 100.

Lisäksi näihin tulisi asentaa latauspistevalmius seuraavasti: Kun pysäköintipaikkoja on 11-30, latauspistevalmius tulee asentaa vähintään 50 %:iin pysäköintipaikoista. Kun pysäköintipaikkoja on yli 30, latauspistevalmius tulee asentaa vähintään 20 %:iin pysäköintipaikoista kuitenkin niin, että latauspistevalmiuden vähimmäismäärä ei saa olla pienempi kuin 15. Olemassa olevissa, muussa kuin asuinkäytössä olevissa rakennuksissa, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa, tulisi olla 31.12.2024 mennessä asennettuna vähintään yksi latauspiste.

Yhteiskäyttöautot ja -pyörät

Yhteiskäyttöautojen on arvioitu vähentävän tarvetta omistaa oma auto. Yhteiskäyttöautopalvelu voi tarjota vaihtoehdon esimerkiksi kakkosautolle tai auton autottomalle silloin, kun sitä tarvitsee. Yhteiskäyttöautot voidaan toteuttaa kelluvana järjestelmänä, jolloin auton voi ottaa käyttöön ja palauttaa toiminta-alueella mille tahansa pysäköintipaikalle, jolle yhteiskäyttöauton pysäköinti on sallittua, tai asemaperusteisena järjestelmänä, jolloin auto tulee palauttaa tiettyyn paikkaan. Taloyhtiöiden yhteiskäyttöautot ovat asemaperusteisia.

Sipoon kunnalla on nykyisin yhteiskäytössä sähköpyöriä sekä kaksi henkilöautoa, jotka ovat kunnan työntekijöiden varattavissa. Sipoon nykyiset yhteiskäyttöautot ovat asemaperusteisia.

Kunta edistää yhteiskäyttöauto- ja pyöräpalveluiden toteutumista kokeilujen kautta. Yhteiskäyttöautoilua edistetään Sipoossa tarjoamalla palveluntarjoajille mahdollisuus yhteiskäyttöautojen ja -pyörien pysäköintipaikkoihin kunnan katuverkolla. Yhteiskäyttöpyöräilyä voidaan edistää esimerkiksi pilotilla, jossa pyöriä olisi hyödynnettävissä keskeisten liikenteen solmupisteiden välillä kahteen tai kolmeen asemaan tukeutuen.

Asuinrakentamisen yhteydessä pysäköintinormista on mahdollista saada vähennystä tarjoamalla asukkaalle yhteiskäyttöautojäsenyyttä taloyhtiön yhteiskäyttöautopalveluun vähintään viideksi vuodeksi. Yksi yhteiskäyttöauto korvaa enintään 5 autopaikkaa ja vähennys pysäköintinormiin voi olla enintään 10 %. Vähennys arvioidaan tapauskohtaisesti rakentajan erillisiin selvityksiin ja yhteiskäyttöautopalvelun sopimukseen perustuen rakennusluvan yhteydessä.



Yhteiskäyttöauto Malmössä.



Yhteiskäyttöautopalvelu käyttää aurinkovoimaa hybridien latauksessa Malmössä.



Sähköauton latauspaikka pysäköintilaitoksessa Linköpingissä.



Sähköauton latauspaikka Sipoossa.

6.8 Keskitetyn, rakenteellisen pysäköinnin edistäminen

Sipoosakin keskustoja tiivistettäessä ja tulevaisuuden ratayhteyden asemien lähiympäristöjä suunniteltaessa nousee väkisin esille kysymys tilan käytöstä, mille toiminnoille tilaa varataan ja kuinka paljon. Keskustojen rakennetta tiivistetään ja maankäyttöä tehostetaan. Pysäköinti vie maantasossa paljon tilaa ja siten muun rakenteen tiivistyessä myös pysäköinnin tilankäyttöä tulee tehostaa. Pysäköintiä voidaan tehostaa aikarajoituksilla ja paikkojen vuorottaiskäytöllä. Uusien toimintojen rakentaminen edellyttää kuitenkin yleensä myös uusien pysäköintipaikkojen rakentamista, mikä tiiviissä rakenteessa tarkoittaa tilankäytöllisesti tehokkaita ratkaisuja ja rakenteellista pysäköintiä maantasopaikkojen sijaan.

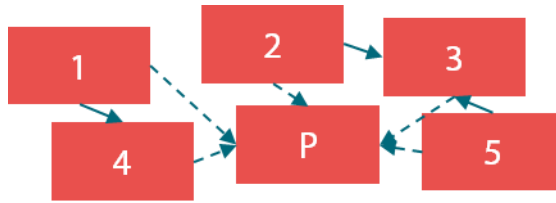
Rakenteellista pysäköintiä voidaan toteuttaa usealla eri tavalla muun muassa rakennuksen alle kellaripysäköintinä, pysäköintikannelle, pysäköintitaloon tai kallioon louhittuun pysäköintiluolaan. Pysäköinnin rakentamiskustannuksia on koottu alla olevaan taulukkoon.

Pysäköintiratkaisu	Rakentamiskustannus
Maantasopaikka	noin 5 000 €/paikka
Pysäköintikansi	noin 15 000 €/paikka
Pysäköintitalo	20 000 – 25 000 €/paikka
Kellaripysäköinti	35 000 – 45 000 €/paikka
Pysäköintiluola, robottiparkki	> 50 000 €/paikka

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

Keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin toteutuksen haasteena on monesti ollut se, ettei yksittäinen rakennuttaja ole halunnut ottaa etupainotteisesti vastuuta pysäköinnin toteutuksesta, kun muiden kohteiden toteutuksen ajoittumisesta ei ole ollut varmuutta. Monessa kunnassa ratkaisua on haettu esimerkiksi kunnallisesta pysäköinti-yhtiöstä, joka on voinut tehdä alkuinvestoinnin ja ottaa riskin etupainotteisesti keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin toteutuksesta. Kunnan tekemä alkuinvestointi on kerätty kohteilta joko pysäköintilaitosakkuuksien tai ns. vapaaksioston kautta. Toteutusmalleja on useita.

Vaiheittain rakentamisen mallissa pysäköintiratkaisut toteutetaan vaiheittain muun maankäytön rakentamisen tahdissa. Samalla rakentamaton maa-ala on mahdollista hyödyntää tilapäisinä pysäköintialueina. Tämä tarjoaa mahdollisuuden seurata pysäköintipaikkojen kysynnän kehittymistä. Myös muissa myöhemmin kuvattavissa malleissa vaiheittain rakentaminen on mahdollista, mutta tässä vaiheittain rakentamisen mallilla tarkoitetaan ratkaisua, jossa etupainotteisen pysäköintilaitosinvestoinnin sijaan aluksi hyödynnetään rakentamattomia tontteja tai yleisiä alueita tilapäisinä pysäköintialueina ja viimeisten kohteiden rakentamisen yhteydessä toteutetaan myös pysäköintilaitos. Mallissa tontinluovutusehtoihin kirjataan sitoutuminen tulevaan pysäköintilaitosinvestointiin osallistumisesta. Lisäksi malli edellyttää tarkkaa suunnittelua tonttien sijoittelun, vaiheittaisen rakentamisen ja pysäköintiratsujen osalta. Vaiheittain toteuttamisen tulee olla koordinoitua ja tässä kunnalla voi olla keskeinen rooli.



Yksinkertaistetussa vaiheittain rakentamisen mallissa ensin rakentuvien kohteiden 1 ja 2 pysäköinti tapahtuu tilapäisesti myöhemmin rakentuvien kohteiden 3 ja 4 tonteilla. Seuraavaksi rakentuvan kohteen 5 pysäköinti voidaan edelleen sijoittaa kohteiden 3 ja 4 tonteille. Kun viimeisten kohteiden 3 ja 4 rakentaminen käynnistyy, toteutetaan myös keskitetty pysäköintilaitos kaikkien kohteiden 1-5 pysäköintiä varten.

Myös itse pysäköintilaitos on mahdollista toteuttaa vaiheittain, mutta kustannustehokkuuden näkökulmasta pysäköintilaitosta kannattaa laajentaa vain kertaalleen.

Vaiheittain rakentamisen mallin soveltuvuutta esimerkiksi Talman ja Nikkilän kartanon alueille tutkitaan tarkemmin näiden alueiden suunnittelun yhteydessä. Lisäksi selvitetään kunnallisen pysäköintiyhtiön perustamis- ja toimintamahdollisuuksia ja -malleja tarpeen mukaan.

Kunnallisen pysäköintiyhtiön mallissa pysäköintiyhtiö on kokonaan kunnan omistama ja pysäköintilaitokset ja -paikat jäävät pysäköintiyhtiön hallintaan kohteiden valmistuttuakin. Pysäköintiyhtiö vuokraa paikat suoraan käyttäjille kuukausimaksua vastaan. Kun pysäköintipaikkojen hallinta jää kunnalle, se voi suoraan vaikuttaa paikkojen hinnoitteluun ja pysäköintiperiaatteisiin kuten paikkojen nimeämättömyyteen.

Kunnallinen pysäköintiyhtiö kerää kiinteistöiltä pysäköintilaitoksen rakentamiskustannukset joko pysäköintilaitososakkuuksia vastaan tai ns. vapaaksiostokäytännöllä. Vapaaksiostolla tarkoitetaan sitä, että kiinteistönomistaja ostaa itsensä vapaaksi kaavan määräämien pysäköintipaikkojen toteutusveloitteesta, mikäli asemakaava sen mahdollistaa. Tällöin kunta osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat pysäköintipaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Kiinteistönomistajalta peritään pysäköintipaikkojen järjestämisestä vapautumista

vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan. Asemakaavassa kiinteistöt voidaan velvoittaa liittymään pysäköintiyhtiöön ja niiden kaavan mukaiset veloittepaikat sijoitettavaksi osittain tai kokonaan pysäköintiyhtiön hallinnoimaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen.

Kunnallinen pysäköintiyhtiö tekee kunnasta strategisen pysäköinti-toimijan, jolla on vahva ote kunnan pysäköinnistä ja joka edistää kunnan tavoitteita. Omistamansa pysäköintiyhtiön kautta kunta voi toteuttaa muuntojoustavaa ja keskitettyä pysäköintiä sekä ottaa pysäköintilaitoksen alkuinvestoinnin taloudellisen riskin itselleen, millä on suuri merkitys keskitettyjen pysäköintilaitosten toteutumiselle. Kunnan omistamia pysäköintiyhtiöitä on muun muassa Tampereella, Jyväskylässä, Lappeenrannassa ja Seinäjoella. Lisäksi moni kunta selvittää kunnallisen pysäköintiyhtiön toimintaedellytyksiä. Liitteessä 3 on esitetty esimerkkejä kunnallisista pysäköintiyhtiöistä Suomessa.

Kunnallinen pysäköintiyhtiö edellyttää lisäksi huomattavia kunta-investointeja sekä yhtiön henkilökunnan joko ostopalveluina tai työsuhdeperusteisena osakeyhtiölain veloitteiden mukaisesti.

Kunnan pysäköintilaitososakkuuden mallissa kunta on osakkaana mukana taloyhtiöiden yhteisessä pysäköintiyhtiössä, mutta luopuu yleensä osakkuudesta kaikkien kohteiden valmistuttua. Näin ollen pysäköintilaitoksen hallinta siirtyy taloyhtiöille, jotka tyypillisesti vuokraavat pysäköintipaikat asukkailleen. Kunta ottaa myös tässä mallissa alkuinvestoinnin taloudellisen riskin. Osakkuudet siirtyvät kunnalta investointikustannuksia vastaan taloyhtiöille. Malli on varsin yleinen ja usein käytetty LPA-alueiden pysäköintilaitosten toteutuksessa. Pysäköintilaitososakkuudet ovat yksittäisiä ja hallinnollisesti toisistaan riippumattomia. Kunnalla saattaa olla osakkuuksia lukuisissa eri pysäköintilaitoksissa. Tämä malli on käytössä monissa kunnissa muun muassa Helsingissä ja Vantaalla.

7. Toimenpiteiden priorisointi ja tavoitteellinen aikataulutus

7.1 Jatkotoimenpiteet

Pysäköinnin kehittämistoimien priorisointi ja edistämisen tavoitteellinen aikataulutus on esitetty seuraavan sivun taulukossa.

Kehittämiskokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta	Vastuutaho
Pysäköinnin alueelliset suunnitteluperiaatteet ja pysäköintinormit	Alueelliset suunnitelmat yleisten pysäköintialueiden kehittämisestä (mm. rajoitukset, lisäpaikat, opastus)	Kori 1	KEKE, TEKY
	Uuden pysäköintinormin käyttöönotto kaavoituksessa	Kori 1, jatkuva	KEKE
Liityntäpysäköinti	Liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma ja investointiohjelma	Kori 2	KEKE, TEKY
	Autojen ja pyörien liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen	Kori 1	TEKY
	Liityntäpysäköinnin kehittäminen yhteistyössä kaupallisten toimijoiden kanssa	Kori 1	KEKE, TEKY
	Liityntäpysäköinti-informaation ja opastuksen kehittäminen	Kori 2	KEKE, TEKY
	Liityntäpysäköinnin seuranta	Jatkuva, vuosittain	KEKE
Pyöräpysäköinti	Pyöräpysäköinnin kehittämisohjelma ja investointiohjelma	Kori 1	KEKE, TEKY
	Yleisten pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen ja olemassa olevan pyöräpysäköinnin laatutason parantaminen	Kori 1	TEKY
Pysäköinti-informaatio	Pysäköinti-informaation kehittäminen Sipoon verkkosivuilla	Kori 1	KEKE, TEKY
	Viestinnän ja tiedottamisen lisääminen pysäköintiasioista kunnan kanavissa	Kori 1	KEKE, TEKY
	Pysäköintitiedon keruu ja ylläpito sähköisessä muodossa	Kori 2	KEKE, TEKY
Pysäköinninvalvonta	Pysäköinninvalvonnan pilotointi erityiskohteissa	Kori 1	KEKE, TEKY
	Selvitys pysäköinninvalvonnan toteuttamisesta yhteistyössä naapurikuntien kanssa	Kori 1	KEKE, TEKY
Sähköautot, yhteiskäyttöautot ja -pyörät	Suunnitelma uuden lakiesityksen mukaisten sähköautojen latauspisteiden toteuttamisesta kunnan omien rakennusten yhteyteen ja periaatteet latauspisteiden käytölle	Kori 1	TEKY
	Sähköautojen ja muiden sähköisten ajoneuvojen edistämisstrategia ja kunnan toimintamalli	Kori 2	KEKE, TEKY
	Kokeilut yhteiskäyttöauto- ja -pyöräpalveluiden edistämiseksi	Kori 2	KEKE
Keskitetyn, rakenteellisen pysäköinnin edistäminen	Vaiheittain rakentamisen mallin tutkiminen mm. Talman ja Nikkilän kartanon suunnittelun yhteydessä	Kori 1	KEKE
	Selvitys kunnallisen pysäköinti-yhtiön perustamisesta ja toimintamahdollisuuksista	Kori 2	KEKE, TEKY
Muuta	Pysäköintilinjausten päivittäminen	5 vuoden kuluttua	KEKE, TEKY

Kori 1 = noin vuodet 2021–2022, Kori 2 = noin vuodet 2023–2025

Sipoon kunnan osastot: KEKE = Kehitys- ja kaavoituskeskus, TEKY = Tekniikka- ja ympäristöosasto

Liitteet

Liite 1. Julkiset pysäköintipaikat ja niiden käyttöasteet Nikkilässä ja Söderkullassa

Liite 2. Asukaskyselyn tulokset

Liite 3. Pysäköinti muissa kunnissa

Liite 4. Pysäköintiskenaariot vuodelle 2030

Liite 1

Julkiset pysäköintipaikat ja niiden
käyttöasteet Nikkilässä ja Söderkullassa

Sipoon pysäköintilinjaukset

Julkiset pysäköintipaikat ja niiden käyttöasteet
Nikkilässä ja Söderkullassa

Julkisia pysäköintipaikkoja yhteensä yli 1 400

Sipoon pysäköintilinjausten laadinnan yhteydessä kartoitettiin Nikkilän ja Söderkullan keskusten julkisessa käytössä olevien pysäköintipaikkojen määrä ja rajoitustyyppi. Nikkilän alueella on noin 1070 pysäköintipaikkaa, joista viidesosa on rajoittamatonta pysäköintiä ja muut aikarajoitettuja pysäköintipaikkoja. Söderkullassa julkisia pysäköintipaikkoja on yhteensä noin 350 ja niistä kaikki ovat aikarajoitettuja. Osa julkisessa käytössä olevista pysäköintipaikosta on yksityisessä omistuksessa ja niiden valvonnasta vastaa yksityinen pysäköinninvalvonta. Sipoon kunnan pysäköintipaikoilla ei pysäköinninvalvontaa ole. Tarkempi kuvaus paikkojen sijainnista ja rajoitustyypeistä on esitetty seuraavilla sivuilla.

Pysäköintipaikkojen käyttö

Nikkilän ja Söderkullan keskuksissa toteutettiin julkisessa käytössä olevilla pysäköintipaikoilla käyttöastelaskennat kahtena arkipäivänä keskiviikkona 12.9.2018 ja torstaina 13.9.2018. Laskennat suoritettiin kolmena kellonaikana klo 8-9, 12-13 ja 16-17.

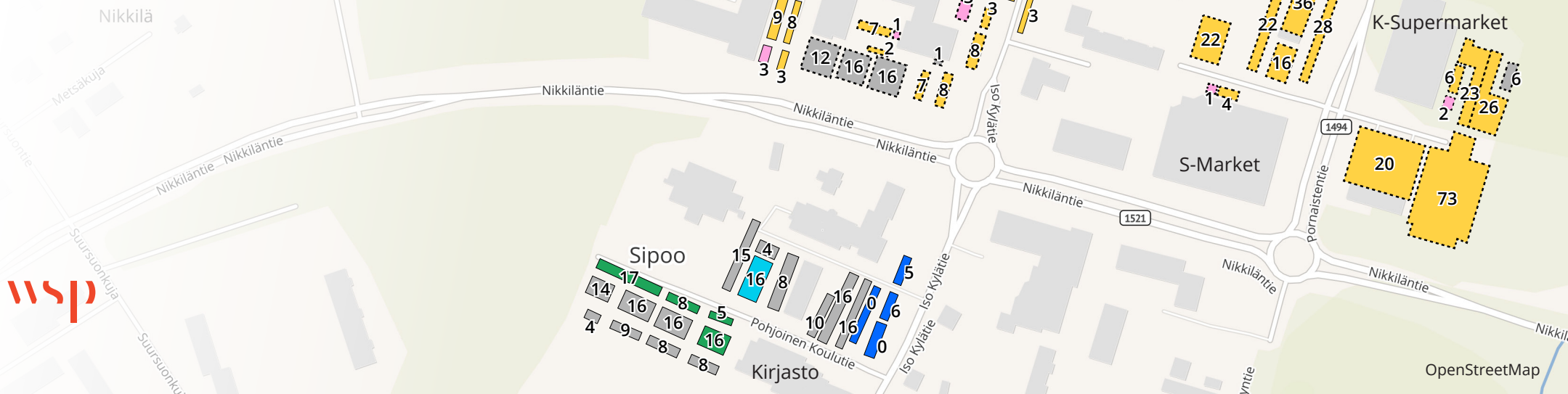
Suurimmassa osassa paikoista käyttöasteet ovat suurimmillaan keskellä päivää, mutta laskevat selvästi iltaa kohden. Suurimmalla käytöllä ovat Nikkilän terveysaseman läheisyydessä olevat paikat, joissa käyttöasteet ovat puolen päivän aikaan yli 90 %. Toisaalta lyhyen kävely-etäisyyden päästä monitoimihallin vierestä löytyy rajoittamattomia pysäköintipaikkoja, joiden käyttöasteet ovat koko päivän alle 50 %. Söderkullassa käytetyimmät paikat sijaitsevat palveluiden yhteydessä Terveystien varrella. Näillä paikoilla käyttöasteet ovat keskellä päivää yli 90 %, mutta laskevat iltaa kohden. Aikaisin aamulla käyttöasteet ovat molemmissa keskuksissa melko alhaiset.



NIKKILÄN PYSÄKÖINTIPAIKAT

RAJOITUKSET



- 5 MIN
- 30 MIN
- 1-2 H
- 3-4 H
- 8 H
- INVAPAIKAT
- RAJOITTAMATTOMAT
PAIKAT
- NIMETYT PAIKAT
- YKSITYISET PAIKAT



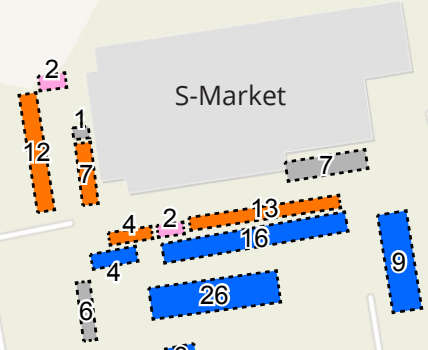
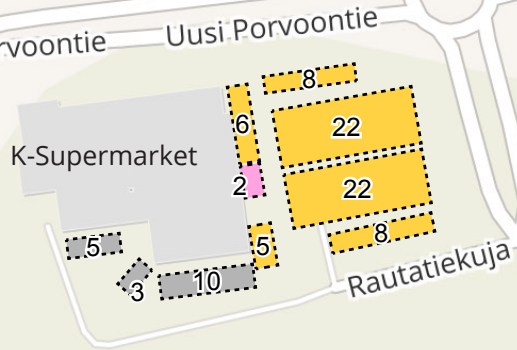
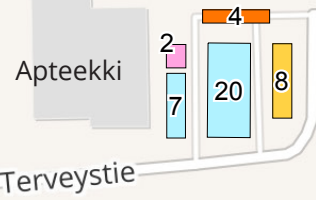
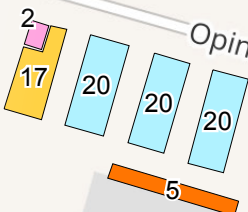


SÖDERKULLAN PYSÄKÖINTIPAIKAT

RAJOITUKSET

-  30 MIN
-  1-2 H
-  3-4 H
-  12 H
-  INVAPAIKAT
-  NIMETYT PAIKAT
-  YKSITYISET PAIKAT

Söderkulla



200 m



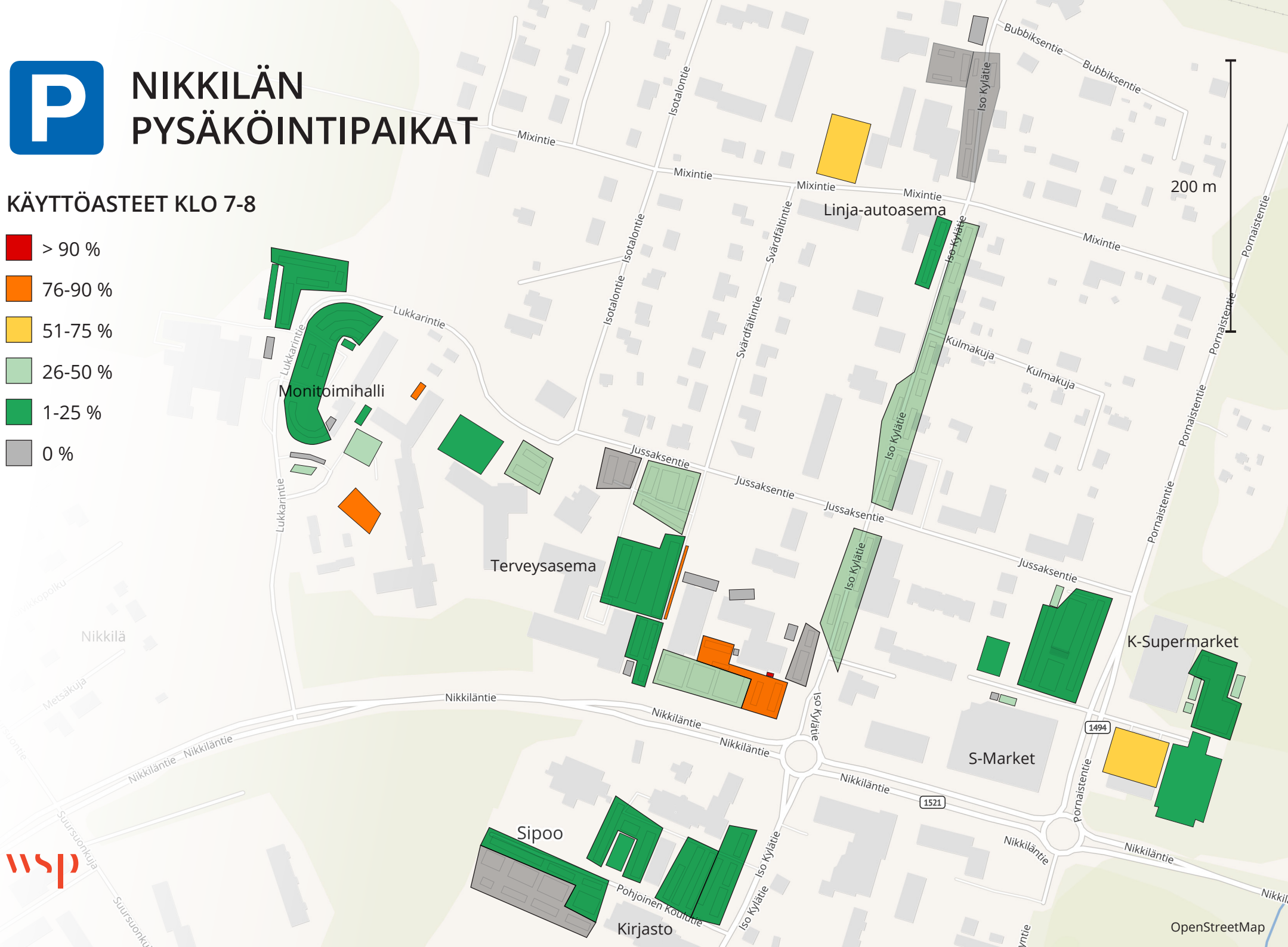
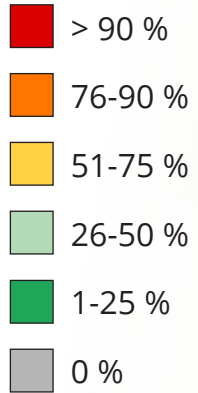
170

OpenStreetMap



NIKKILÄN PYSÄKÖINTIPAIKAT

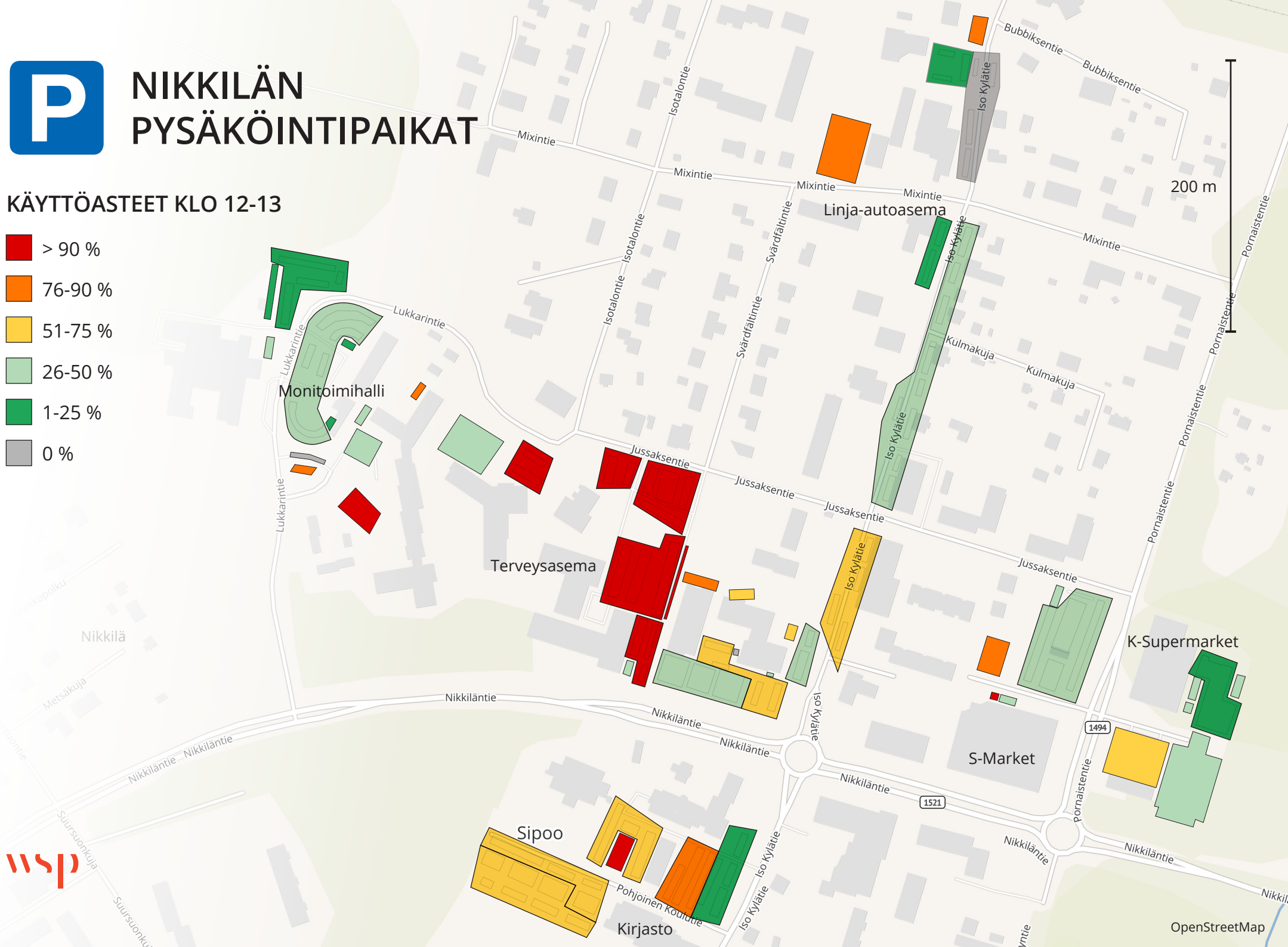
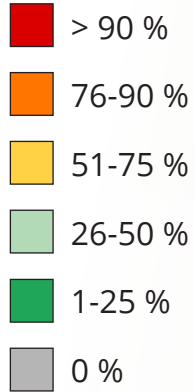
KÄYTTÖASTEET KLO 7-8





NIKKILÄN PYSÄKÖINTIPAIKAT

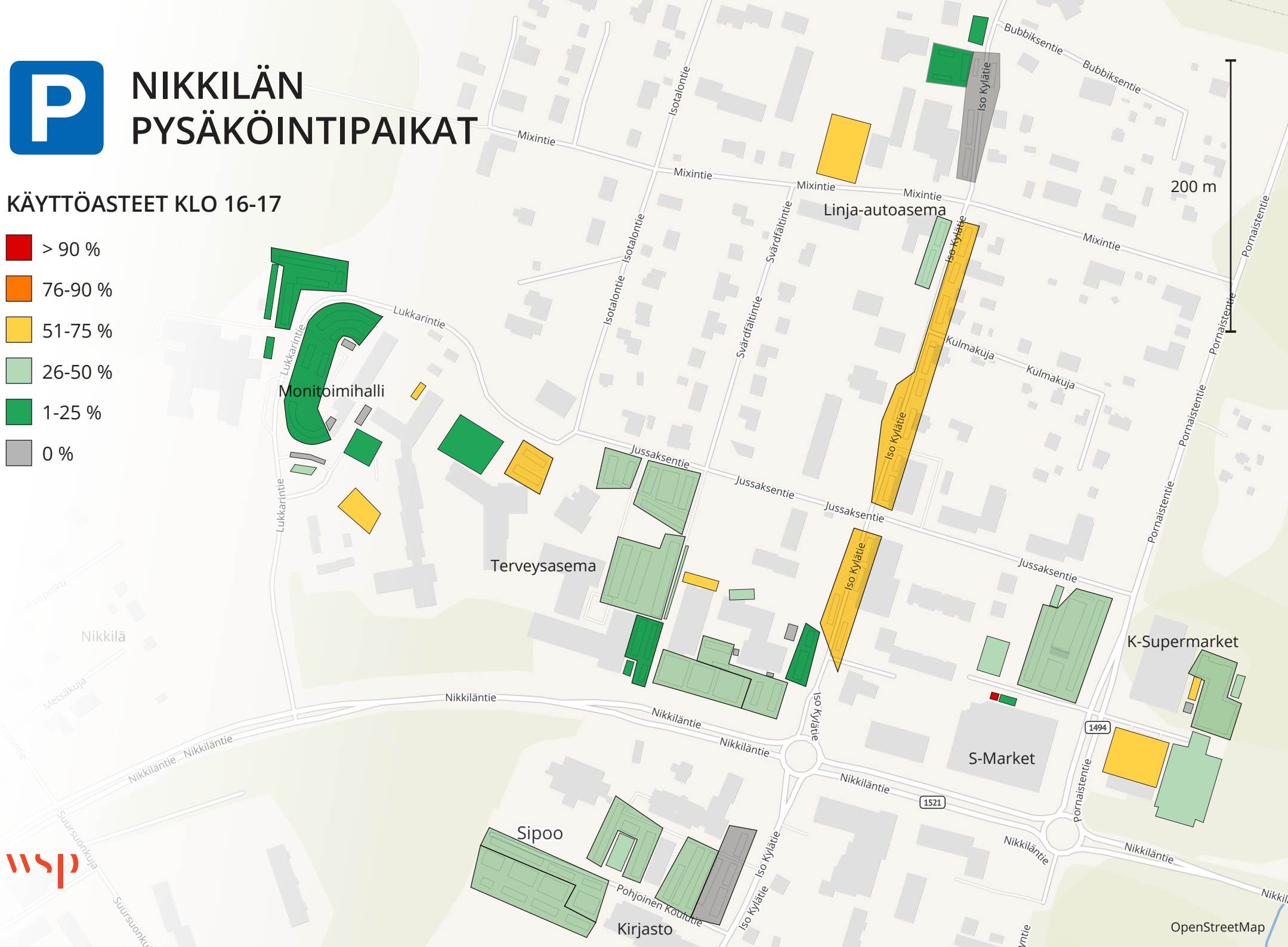
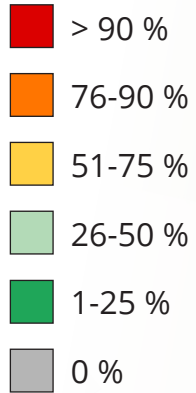
KÄYTTÖASTEET KLO 12-13





NIKKILÄN PYSÄKÖINTIPAIKAT







KÄYTTÖASTEET KLO 16-17





SÖDERKULLAN PYSÄKÖINTIPAIKAT

KÄYTTÖASTEET KLO 7-8

-  > 90 %
-  76-90 %
-  51-75 %
-  26-50 %
-  1-25 %
-  0 %

Söderkulla

Maaniityn päiväkoti

Apteekki

K-Supermarket

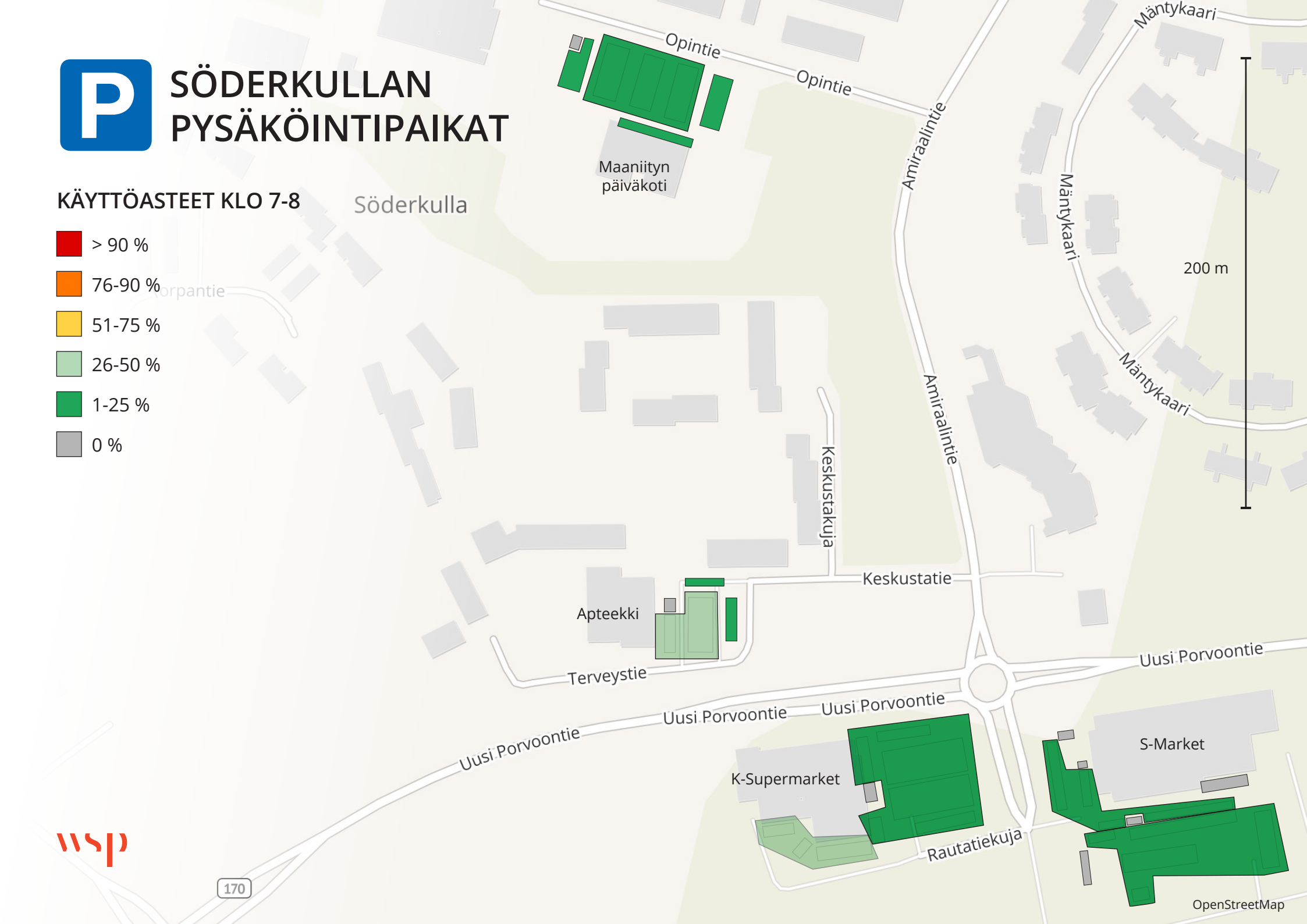
S-Market

200 m

wsp

170

OpenStreetMap

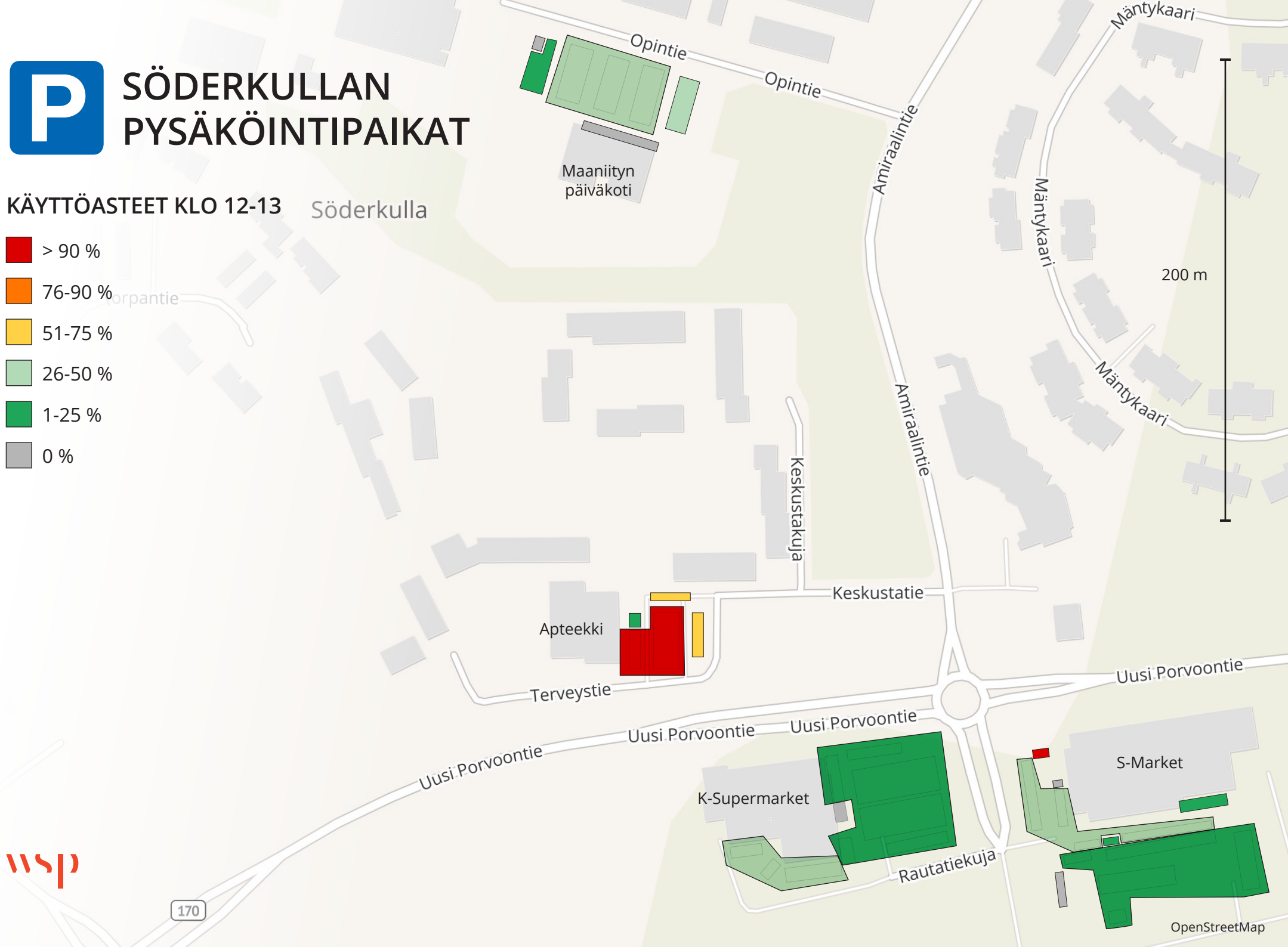




SÖDERKULLAN PYSÄKÖINTIPAIKAT

KÄYTTÖASTEET KLO 12-13 Söderkulla

- > 90 %
- 76-90 %
- 51-75 %
- 26-50 %
- 1-25 %
- 0 %

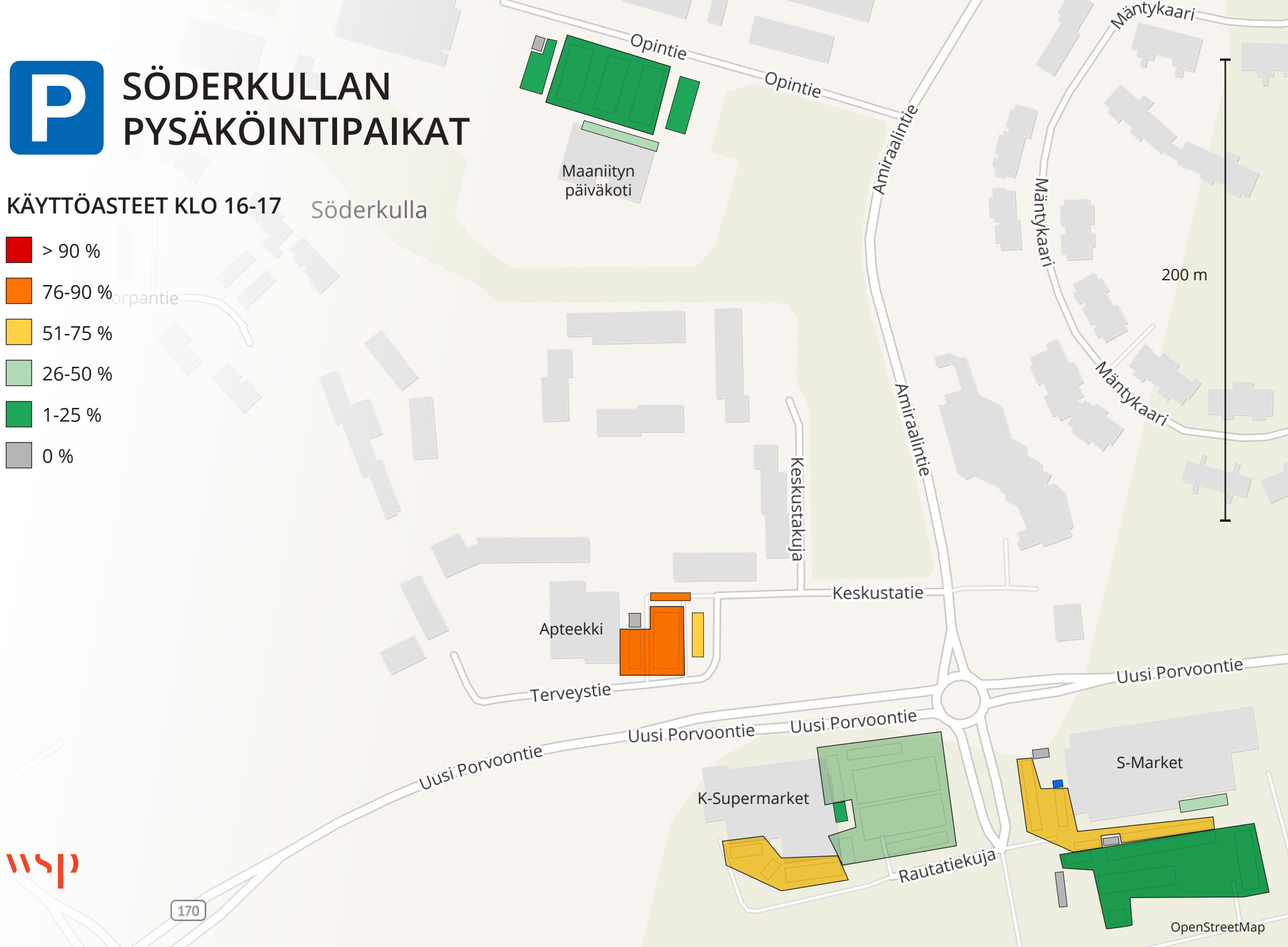




SÖDERKULLAN PYSÄKÖINTIPAIKAT

KÄYTTÖASTEET KLO 16-17 Söderkulla

- > 90 %
- 76-90 %
- 51-75 %
- 26-50 %
- 1-25 %
- 0 %



Liite 2

Asukaskyselyn tulokset

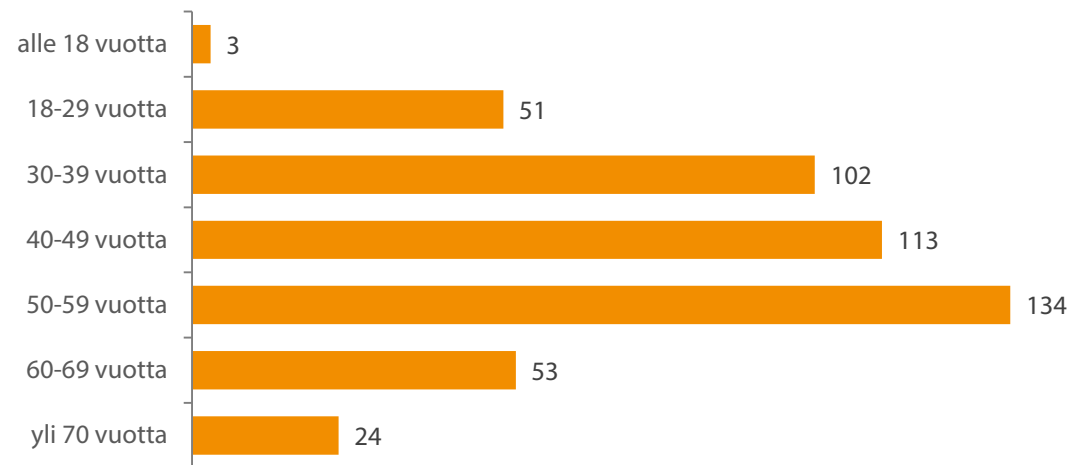
Asukaskyselyn tulokset

Sipoon pysäköintilinjat

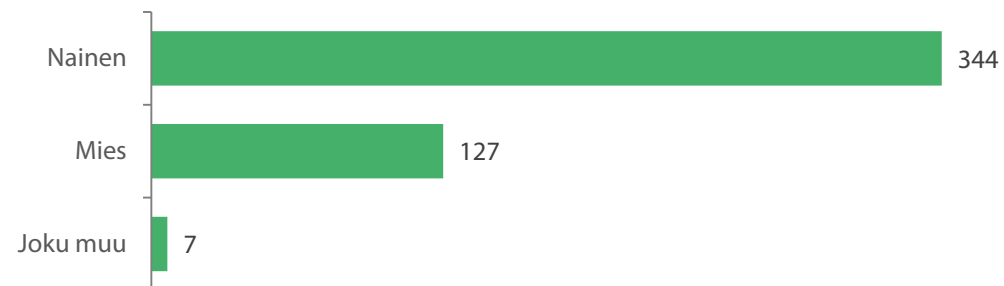
Asukaskysely

- Kysely liittyi Sipoon pysäköintilinjausten laadintaan ja sen tavoitteena oli selvittää sipoolaisten näkemyksiä pysäköinnin nykytilaan sekä kehittämistarpeisiin.
- Asukaskysely oli auki 18.9.-30.9.2018.
- Kysely toteutettiin sekä suomeksi että ruotsiksi. Yhteensä kyselyyn vastasi 480 asukasta, joista suomeksi kyselyyn vastasi 344 vastaajaa ja ruotsiksi 136 vastaajaa.
- Vastaajista enemmistö oli naisia (72 % vastaajista).

Vastaajien ikäjakauma
(N=480)

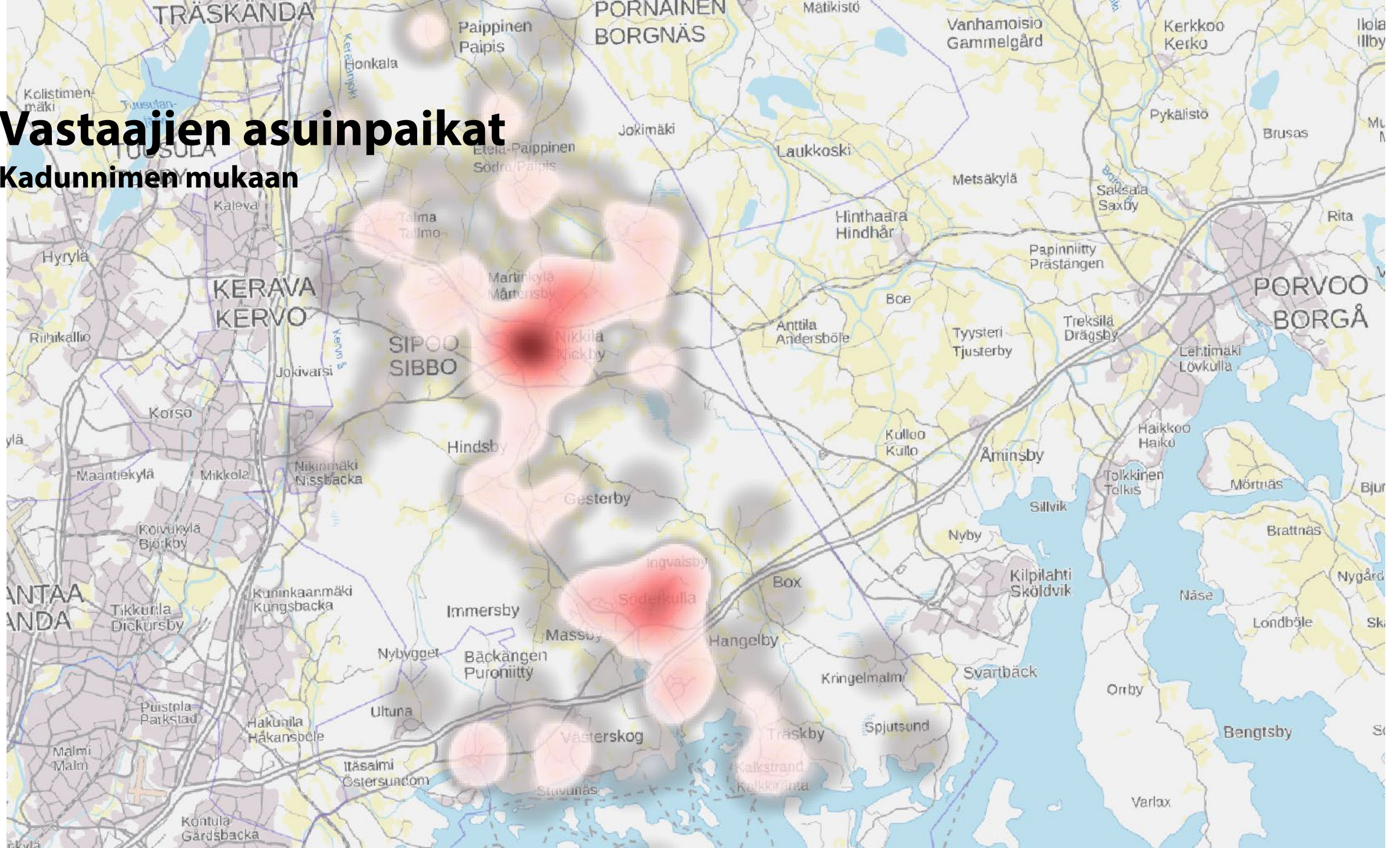


Vastaajien sukupuolijakauma
(N=478)

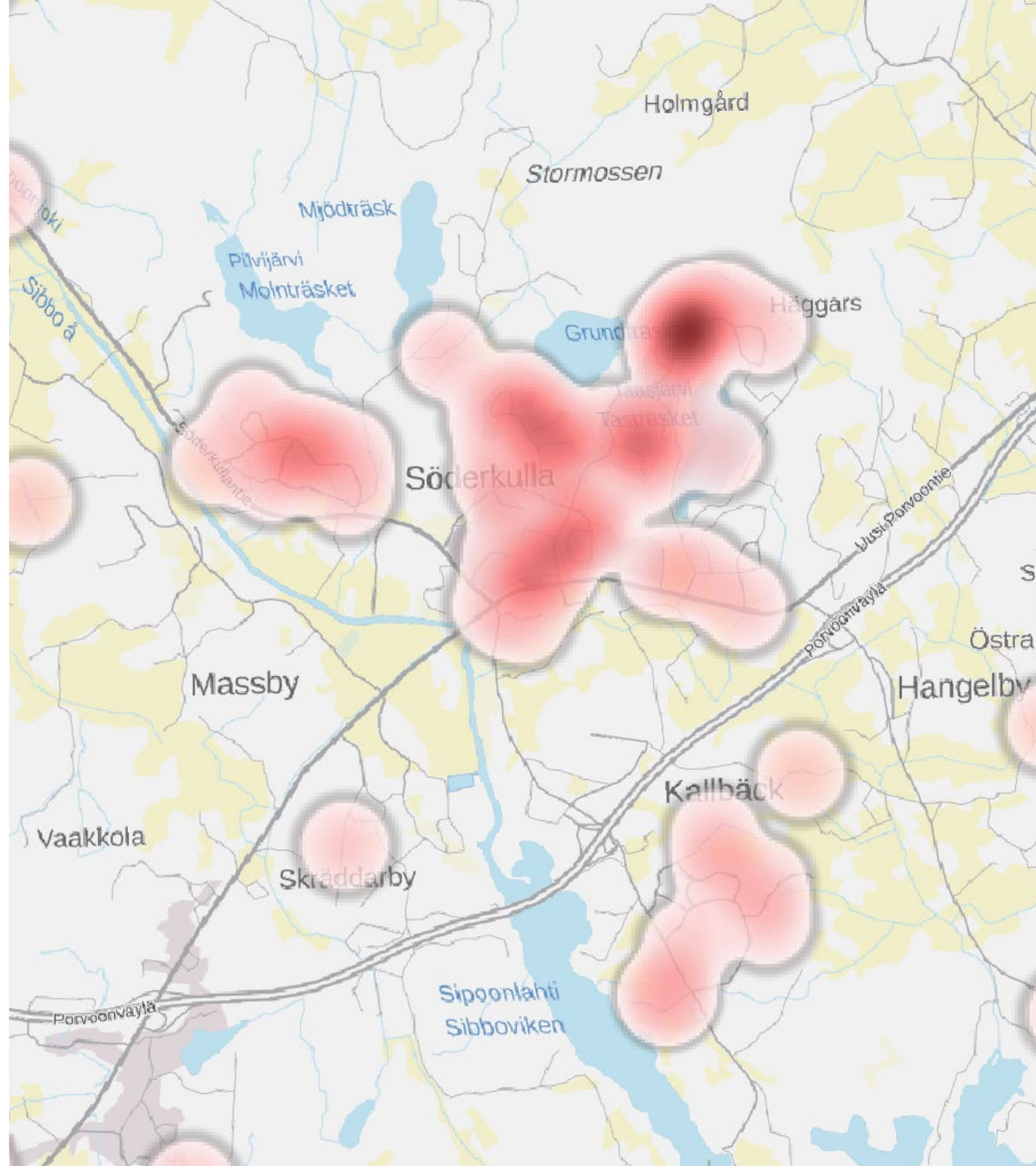
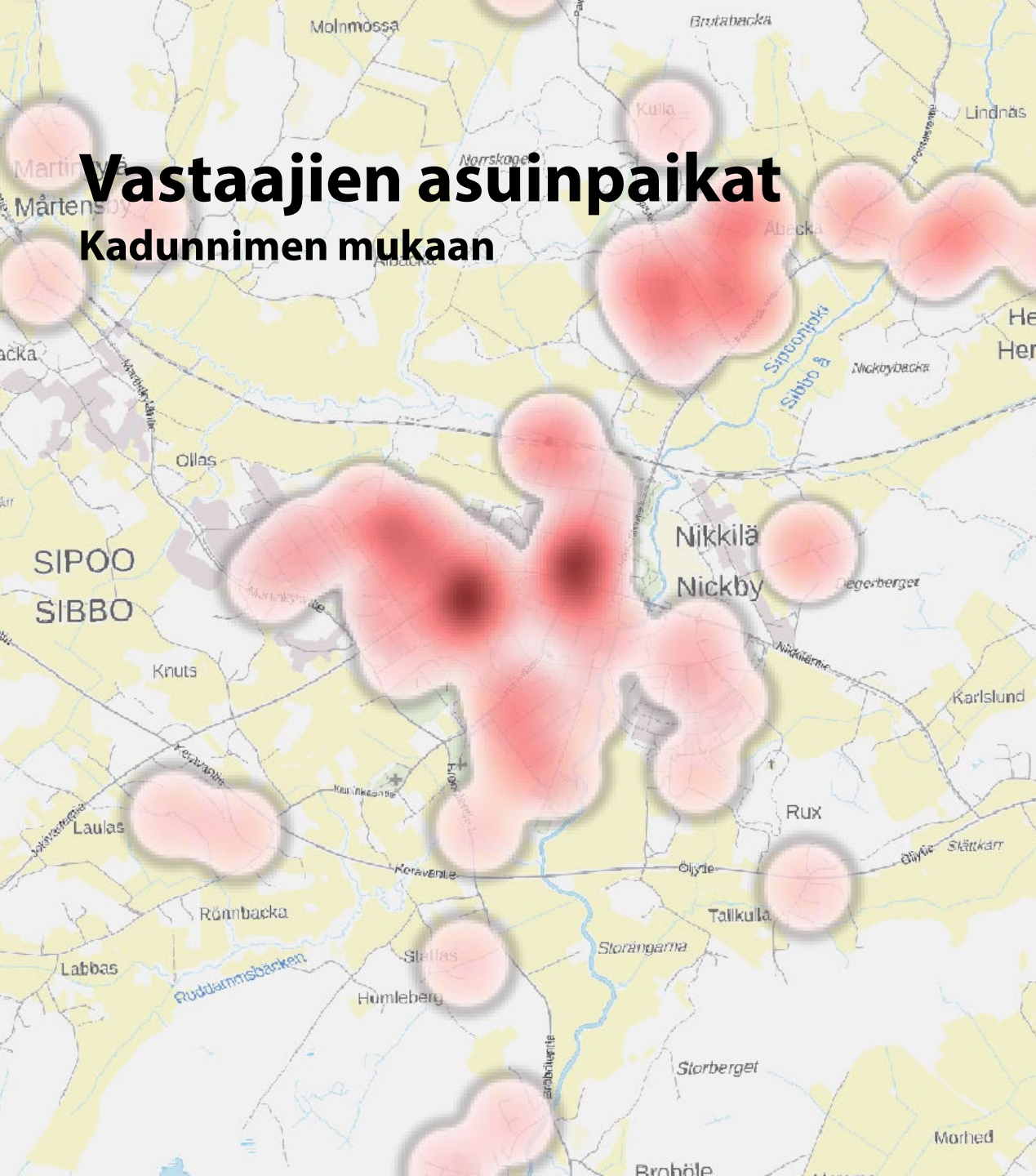


Vastaajien asuinpaikat

Kadunnimen mukaan

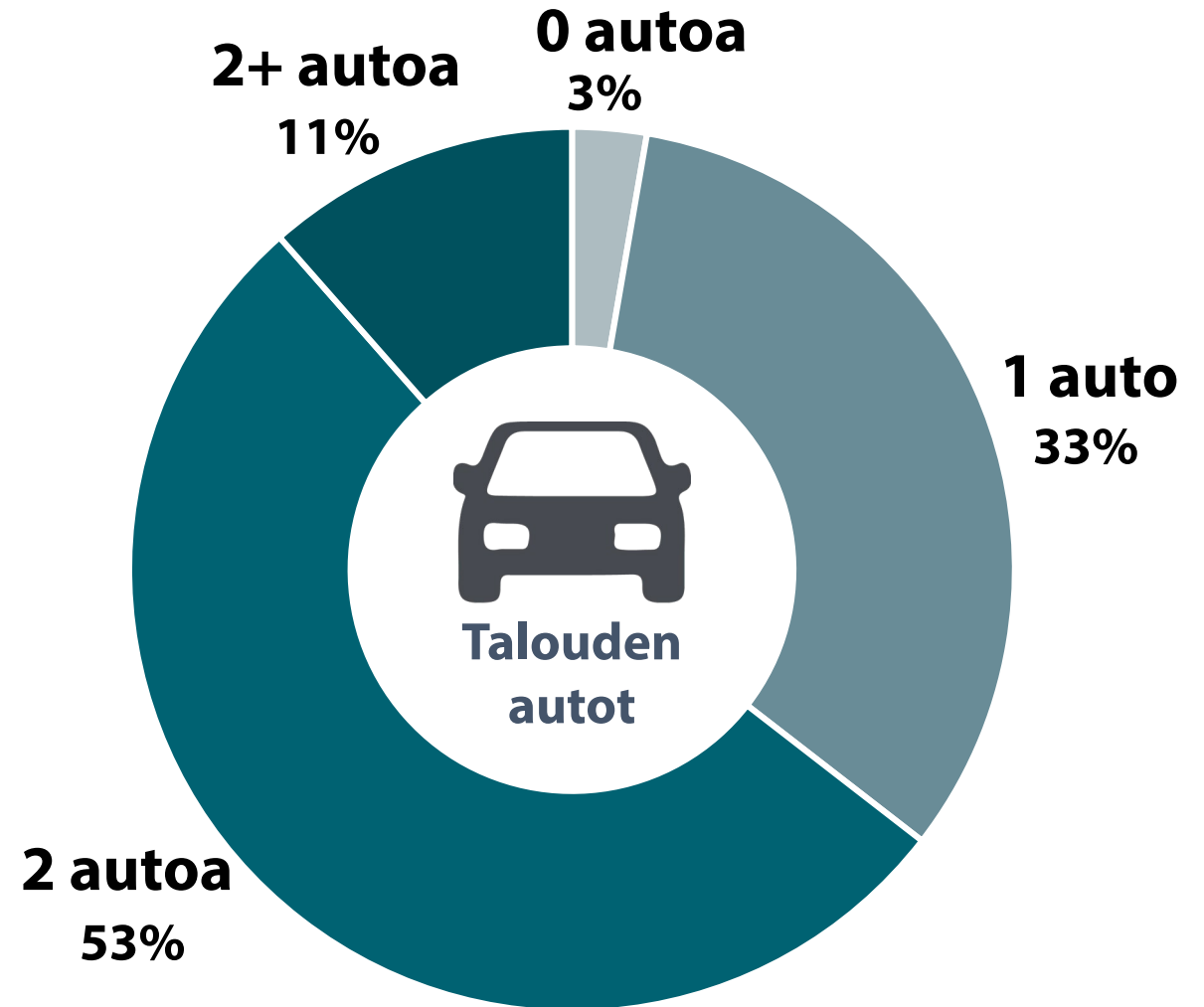


Vastaajien asuinpaikat Kadunnimen mukaan



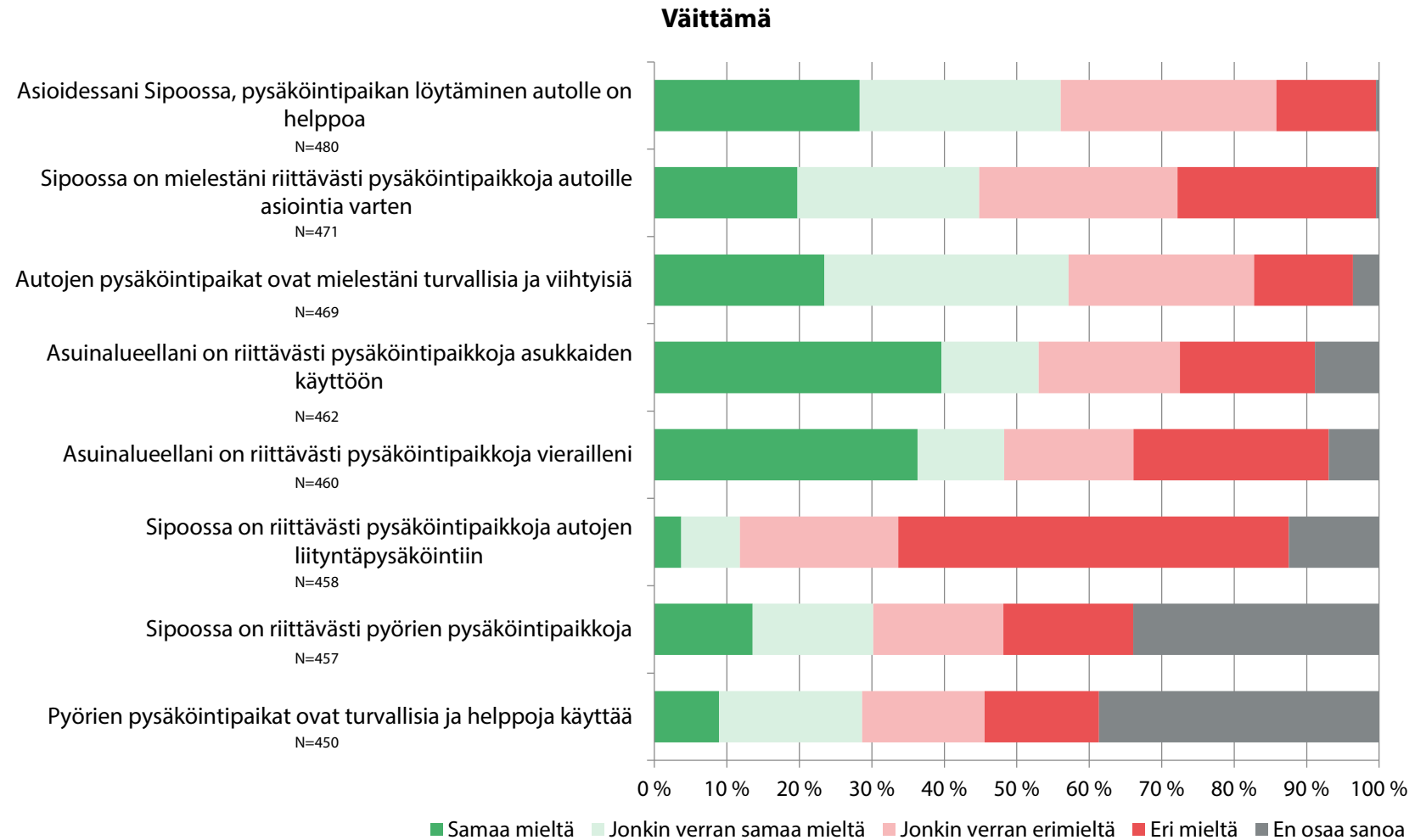
Autojen määrä kotitalouksissa Sipoossa

N=479



Pysäköinnin nykytila

- Yli 70 % vastaajista oli sitä mieltä, että Sipoossa on liian vähän autojen liityntäpysäköintipaikkoja
- Yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että pysäköintipaikan löytäminen autolle on helppoa Sipoossa asioidessa

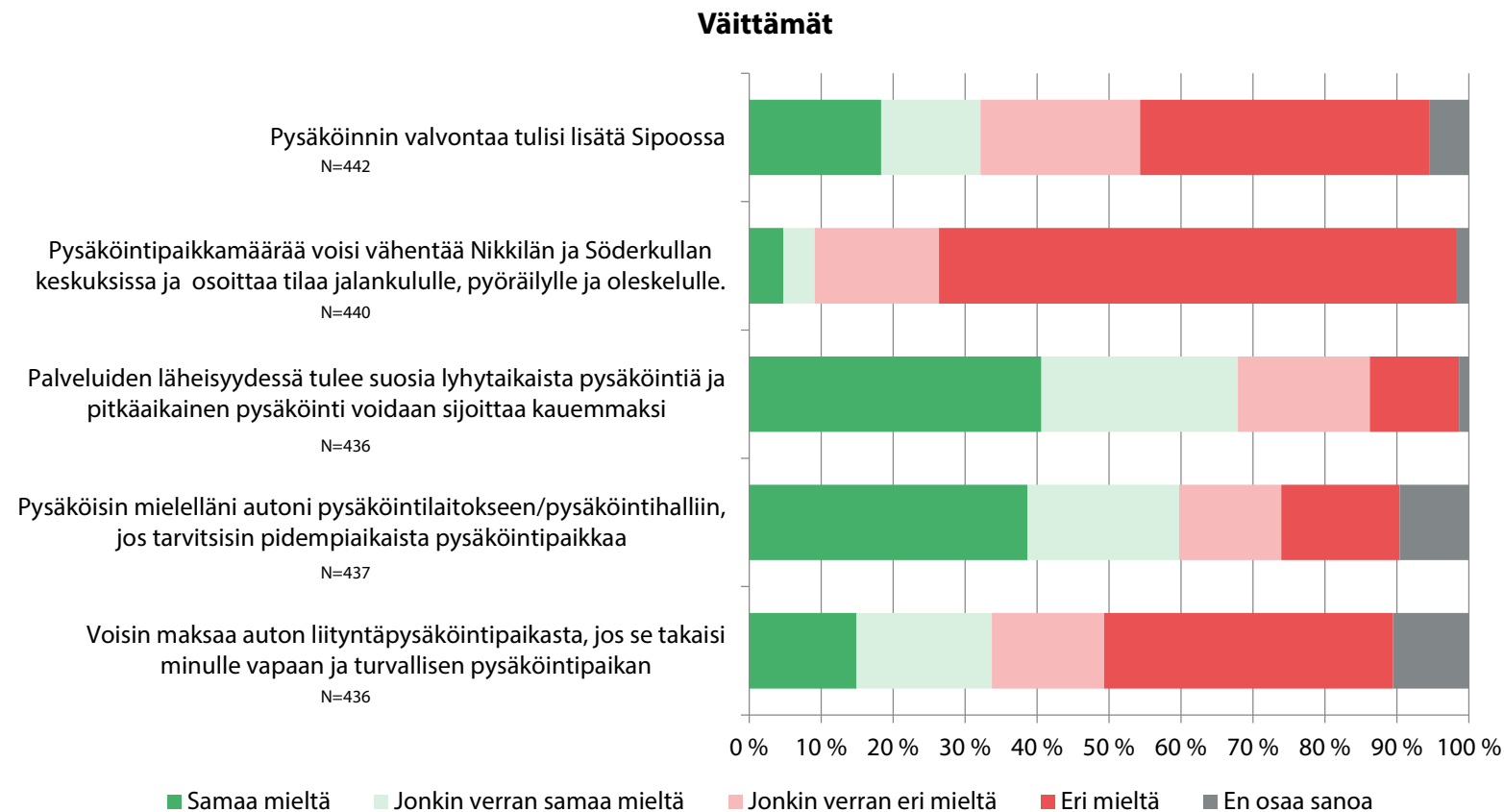


Täsmennyksiä väittämiin

- Merkittävimminkin esiin nousi toive liityntäpysäköintipaikoista, jotka soveltuvat pitkäaikaispysäköintiin. Niitä tulisi sijoittaa mm.
 - Nikkilän ja Söderkullan keskuksiin
 - Bussipysäkkien yhteyteen, esimerkiksi Linnanpellon kierrätyspisteen viereen
 - Uuden Porvoontien pysäkkien läheisyyteen, erityisesti Söderkullantien ja Uuden Porvoontien risteyksen luona
 - Nikkilän länsipuolelle
 - Martinkyläntien ja Nikkiläntien risteykseen, myös polkupyörille
- Usean vastaajien mielestä Sipoossa ei ole kunnan pyöräpysäköintiä, erityisesti bussipysäkkien ja palveluiden yhteyteen toivottiin turvallisia pyörätelineitä
- Kohteita, joissa liian vähän pysäköintipaikkoja:
 - Apteekki
 - Terveysasema
 - Nikkilän jäähalli/urheilukenttä
 - Söderkullan ja Nikkilän keskusta
 - Isokylätiellä
 - Kuntala
 - ”Parkkipaikkoja aivan liian vähän kuntalan, nikkilän sydämen, nikkilän päiväkodin sekä uuden bussiterminaalin tarpeisiin.”
- Ongelmaksi koettiin se, että taloyhtiöiden käytössä on liian vähän pysäköintipaikkoja, myös liian vähän vieraspaikkoja
 - Omakotitaloasujilla ei ongelmia pysäköintipaikkojen suhteen, mutta kerros- ja rivitaloissa usein vain yksi autopaikka asuntoa kohden, joka vastaajien mielestä on liian vähän Sipoossa, jossa taloudessa usein on kaksi autoa.
- Useassa vastauksessa esille nousi, että pysäköintipaikkoja on Sipoossa liian vähän. Erityisesti pitkäaikaispysäköintiin toivottiin enemmän paikkoja esim. Sipooseen töihin tuleville sekä joukkoliikenteen käyttäjille
 - Pitkäaikaispysäköinnin puuttuminen johtaa siihen että autoja jätetään mm. Terveysaseman ja apteekin edessä olevalle parkkipaikalle siten, että joskus on ollut vaikeaa saada autoa parkkiin apteekkiasioinnin ajaksi.
 - ”Pysäköintipaikkoja on aivan riittävästi kaupoissa ym. asiointiin, mutta aivan liian vähän kaikista tärkeimmissä kohteissa, kuten terveyskeskus ja liityntäpysäköinti.”
 - ”Pysäköintikieltoa vaativilta pysäköintipaikoilta esim. Iso-Kylätiellä on aivan liian vähän pysäköintiä.”

Pysäköinnin kehittäminen

- Lähes 60 % vastaajista voisi jättää auton pysäköintilaitokseen, kun tarvitsee pidempiaikaista pysäköintiä
- Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, ettei pysäköintipaikkojen määrää tulisi vähentää, jotta voitaisiin osoittaa tilaa jalankululle, pyöräilylle ja oleskelulle.



Täsmennyksiä väittämiin

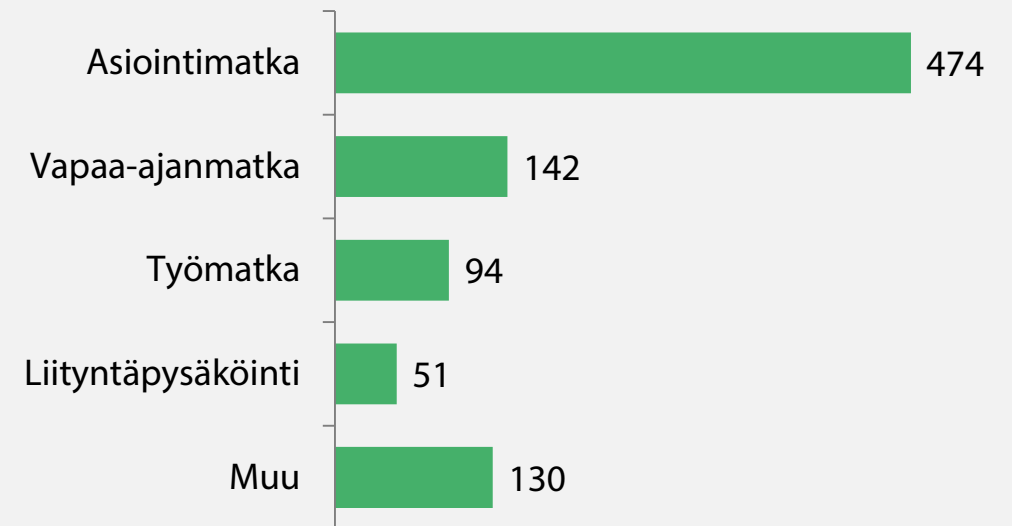
- Pysäköinnin kehittämisen suunta jakoi mielipiteitä: Osa vastaajista oli sitä mieltä, ettei pysäköintipaikkoja tule lisätä keskuksissa ja että nykyiselläänkin kesukset ovat liian täynnä pysäköintipaikkoja, kun taas (suurempi) osa sitä mieltä, että Sipoossa ihmisten tarvitsee päästä autolla perille asti ja ilmaista pysäköintitilaa olla riittävästi.
- Siitä oltiin kuitenkin vahvasti samaa mieltä, että liityntäpysäköintipaikkoja on saatava lisää ja liityntäpysäköinnin tulee olla maksutonta tai ainakin olla käytettävissä joukkoliikennelipun hinnalla.
- Pysäköintikiekollisilla paikoilla tulisi vastaajien mukaan olla pidemmät pysäköintiajat (2 h liian vähän)
- Usea vastaaja oli sitä mieltä, ettei Sipooseen tarvita maksullista pysäköintiä. Osa oli kuitenkin valmis maksamaan jotain omasta p-paikasta työpaikan yhteydessä
- Valvonta jakaa mielipiteitä. Toiset ovat sitä mieltä, ettei valvontaa tarvita, toisten mielestä sitä on liian vähän. Pysäköinnin valvontaa toivottiinkin erityisesti alueille, joissa pysäköintiä tapahtuu liikennemerkkien vastaisesti. Valvonnan kannalta esille nousivat erityisesti Kalkkirannan ja Taasjärven alueet, joissa pysäköinti nykyisellään on villiä
 - ”Koska Sipoossa on myös vapaa-ajanasuntoja, mistä moni sijaitsee saarissa, tulee heidänkin autoilleen osoittaa kohtuuhintaisia pysäköintipaikkoja läheltä paikkaa, mistä laiva-, tai veneliikenne saaristoon lähtee, nykyinen käytäntö esimerkiksi Kalkkirannan satamassa on kestävä, autot on pysäköity kevyenliikenteen väylälle ja tien reunaan, estäen tai hidastaen muuta liikennettä, mutta samaan aikaan yksityinen pysäköintialue seisoo tyhjänä.”

- "Älkää herrantähden missään tapauksessa aloittako sellaista meininkiä kuin Hgissä. Parkkipaikkoja pitää olla runsaasti ja niiden pitää olla ehdottomasti ilmaisia. Sipoo on niin syrjässä ja täällä on pakko olla auto jo pelkästään kaupassa käydäkseen, joten olisi erittäin typerää rajoittaa vapaata liikkumista pysäköintimaksuin ja -kieltoin."
- "Älkää nyt enää pilatko Nikkilään näillä valtavilla parkkialueilla, jotka paistavat tyhjyyttään iltaisin. Kannustakaa ihmisiä kevyen liikenteen käyttöön ja kävelyyn tekemällä niille turvalliset reitit. Lisäksi on aivan hullua pakottaa syrjäkylien sipoolaiset parkkeeraamaan keskelle Nikkilää, että voivat hypätä bussiin ja jatkaa matkaansa. Satakertaisesti enemmän liityntäparkkeja tarvitaan, kuin mitä on suunnitteilla."
- "Hienoa, että kyselyssä on huomioitu myös toinen näkökulma, eli että pysäköintipaikkoja voitaisiin myös vähentää. Kiitos kyselyn tekijöille!"
- "Nikkilän ja Söderkullan keskeiset alueet ovat epäviihtyisiä, kun laajoille pysäköintialueille on annettu niin keskeinen sija. Söderkullastahan sanotaan, että se on neljä parkkikenttää kiertoliittymän ympärillä."

Vastaajien useimmiten käyttämät pysäköintipaikat

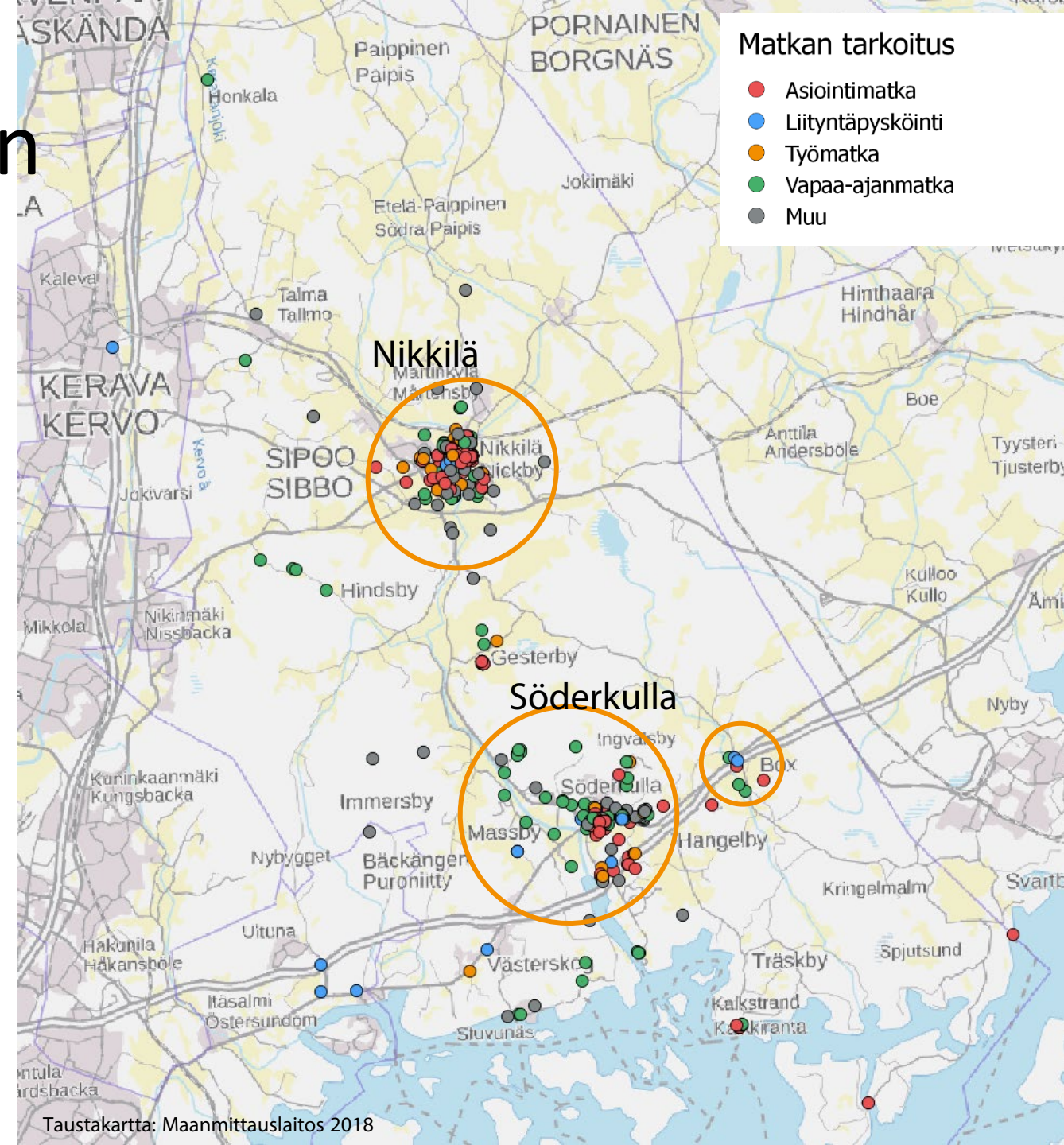
- 261 vastajaa merkitsi kartalle yhteensä **891 kohdetta**, joissa he pysäköivät useimmiten Sipoossa
- Reilu puolet merkityistä pysäköintipaikoista (**53 %**) **liittyivät asiointimatkoihin**
- Muita matkoja ovat mm. lasten päiväkotiin, kouluun tai harrastuksiin kuljettaminen ja työpäivän aikaiseen liikkumiseen liittyvät matkat.

Vastaajien kartalle merkitsemät pysäköintipaikat matkan tarkoituksen mukaan
(N = 261)

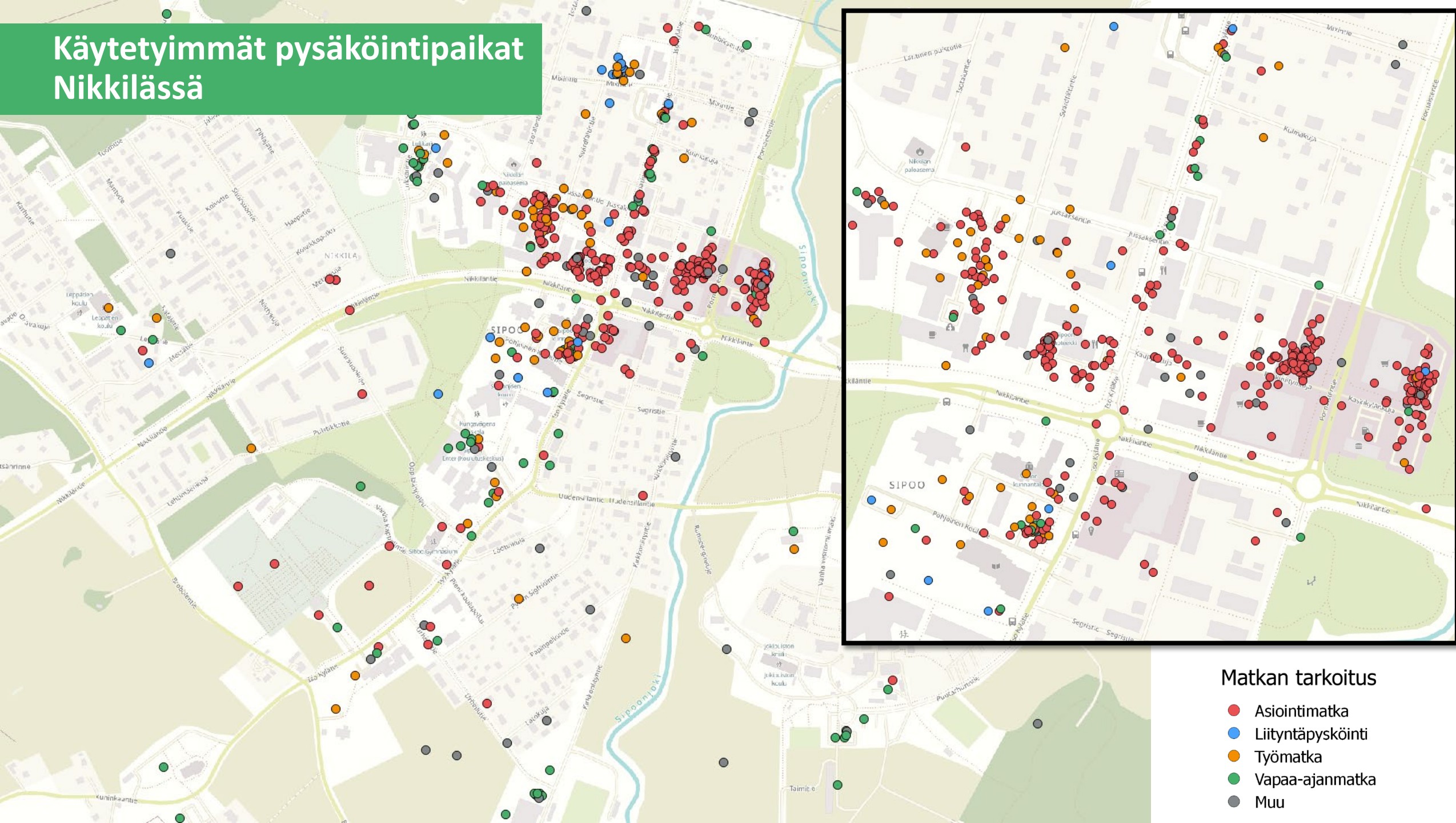


Vastaajien useimmiten käyttämät pysäköintipaikat

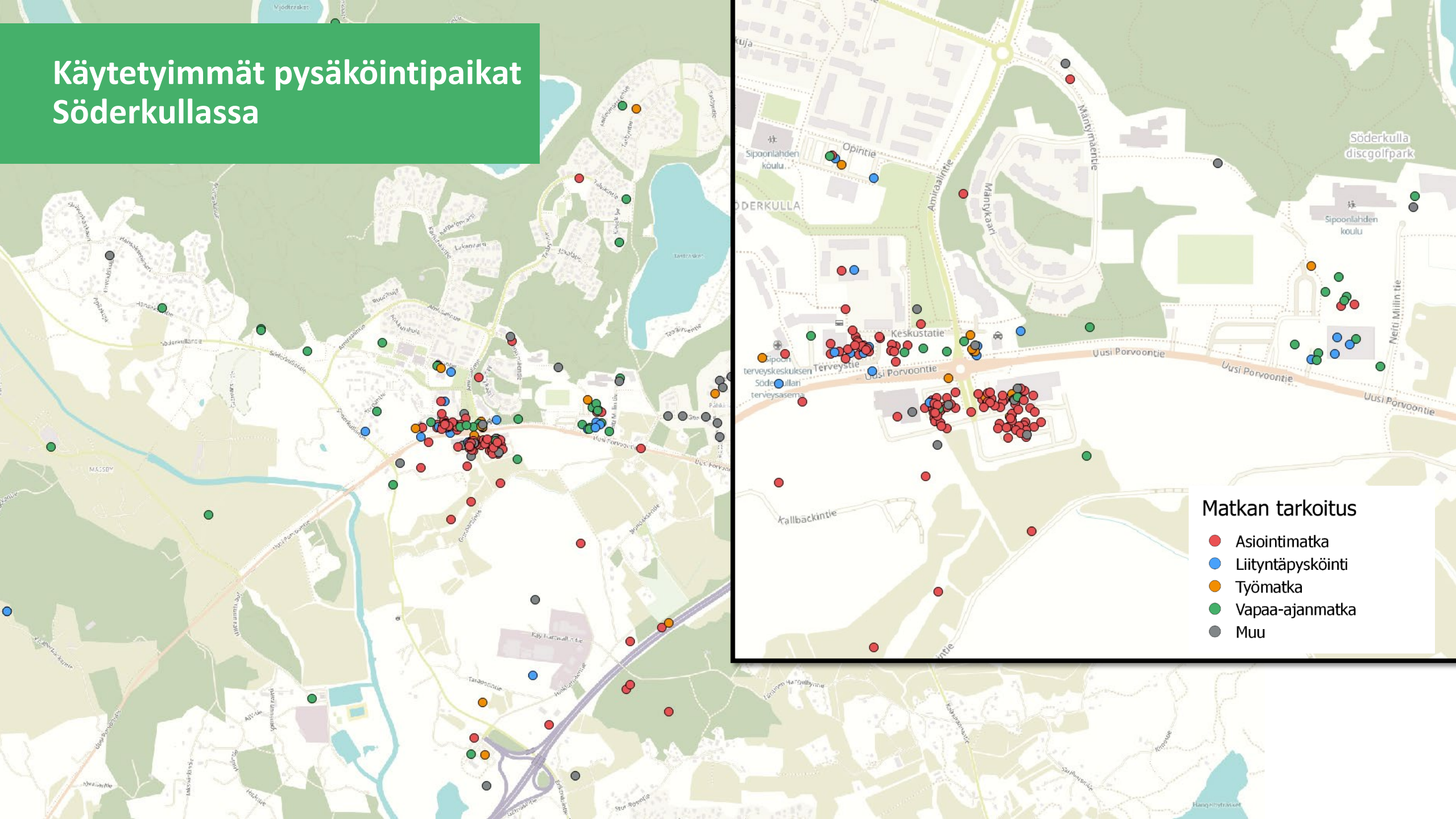
- Pysäköintitarve kohdistuu pääasiassa Nikkilään ja Söderkullaan



Käytetyimmät pysäköintipaikat Nikkilässä



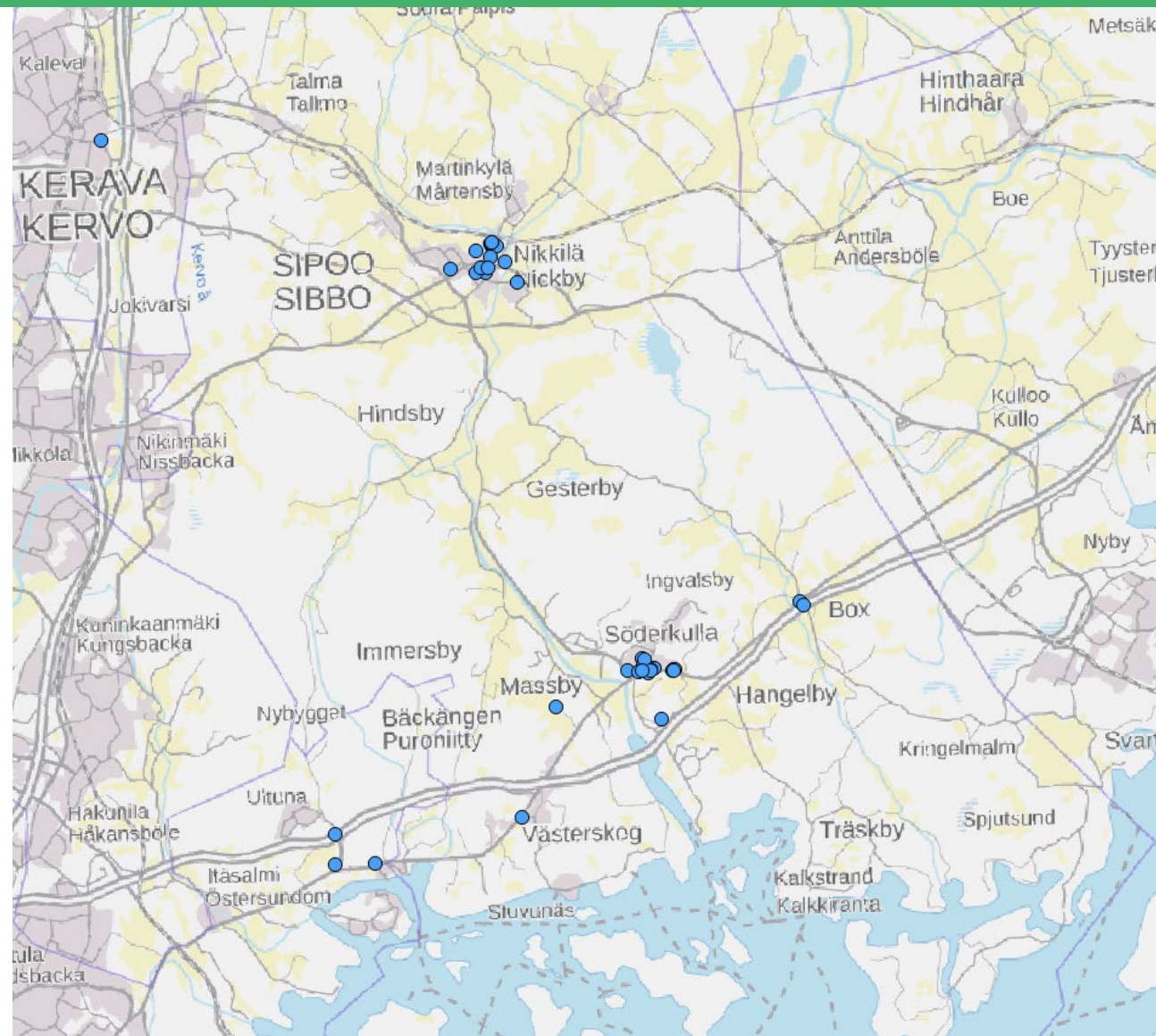
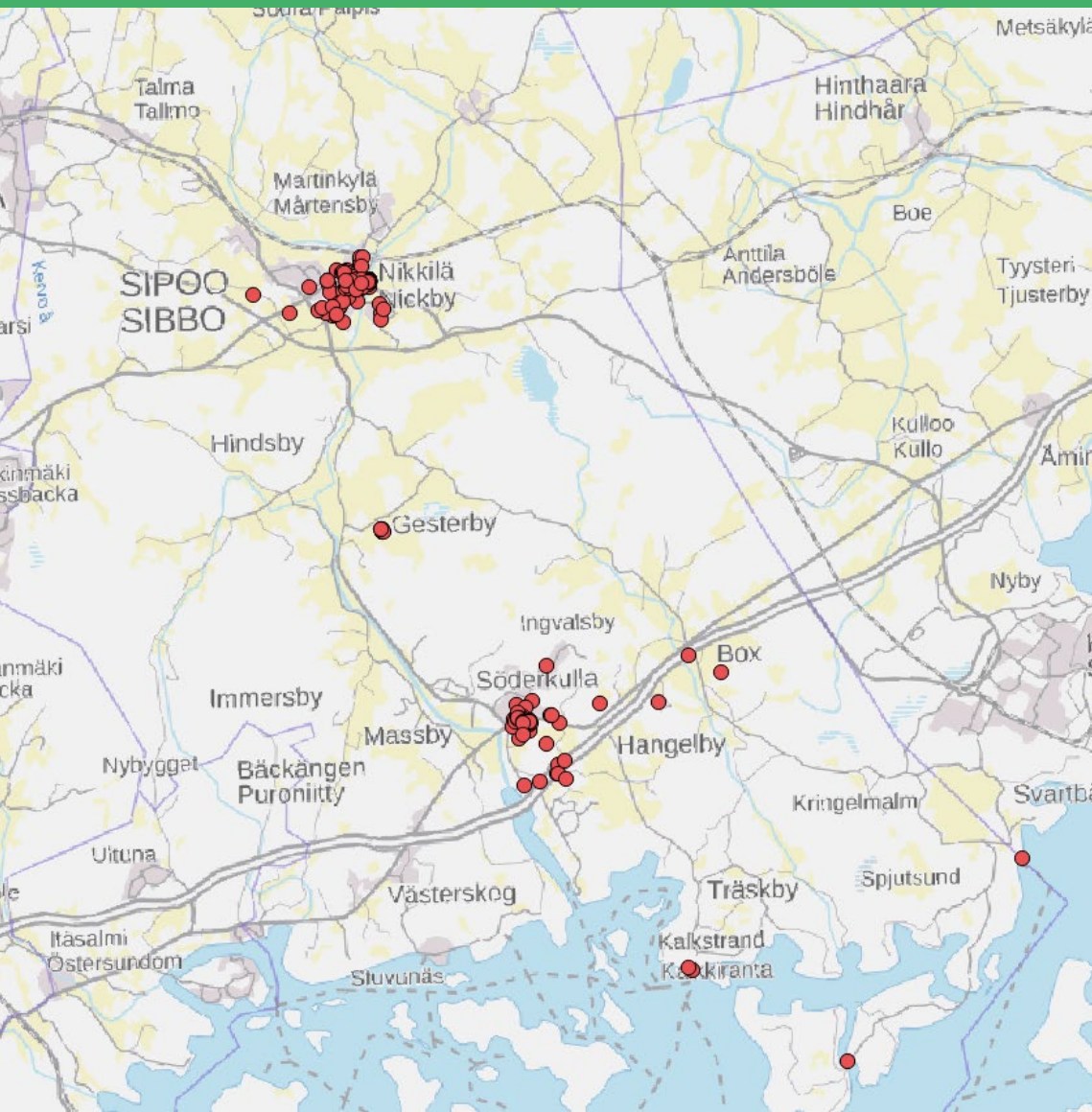
Käytetyimmät pysäköintipaikat Söderkullassa



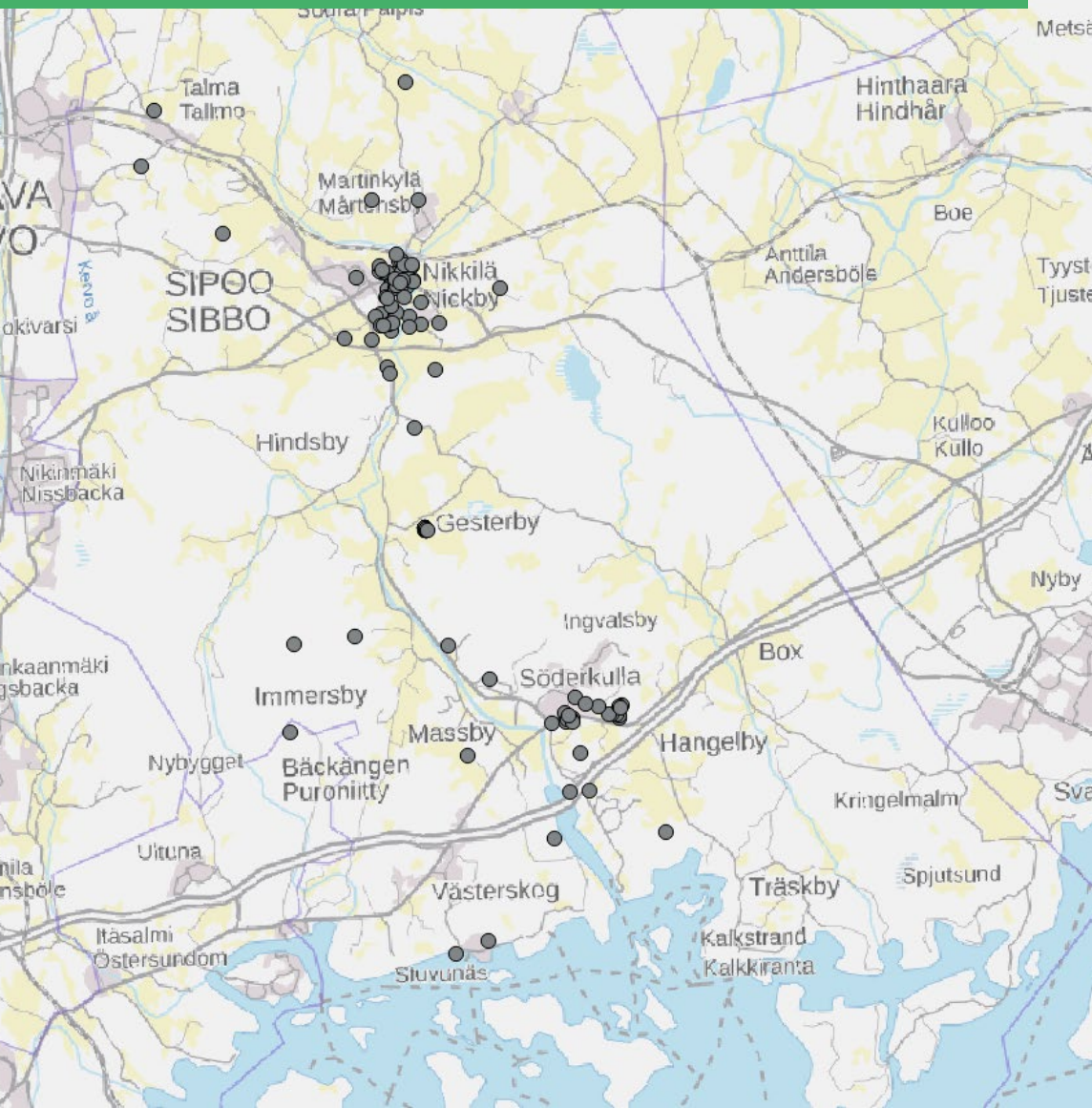


Asiointimatkat

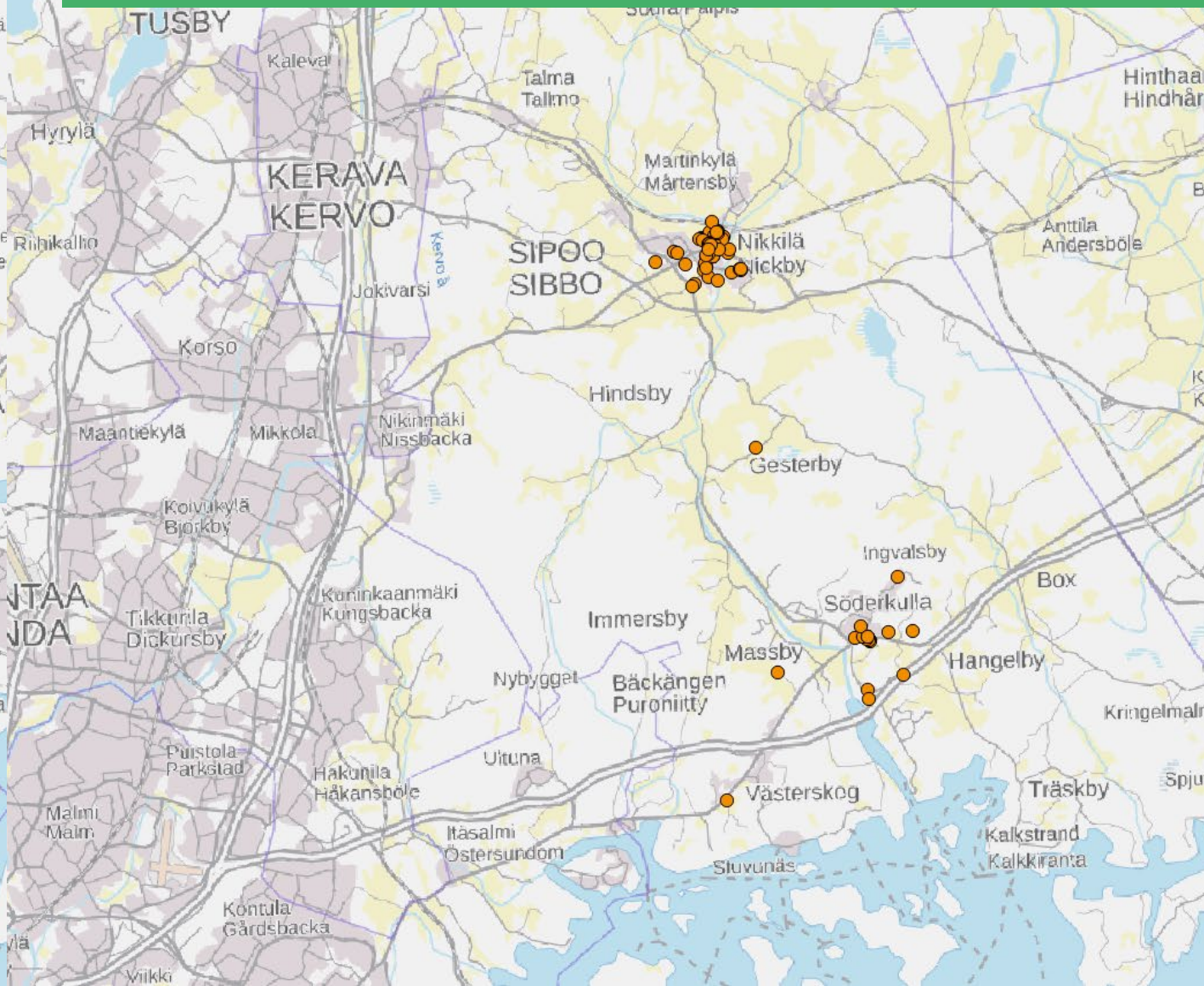
Liityntäpysköinti



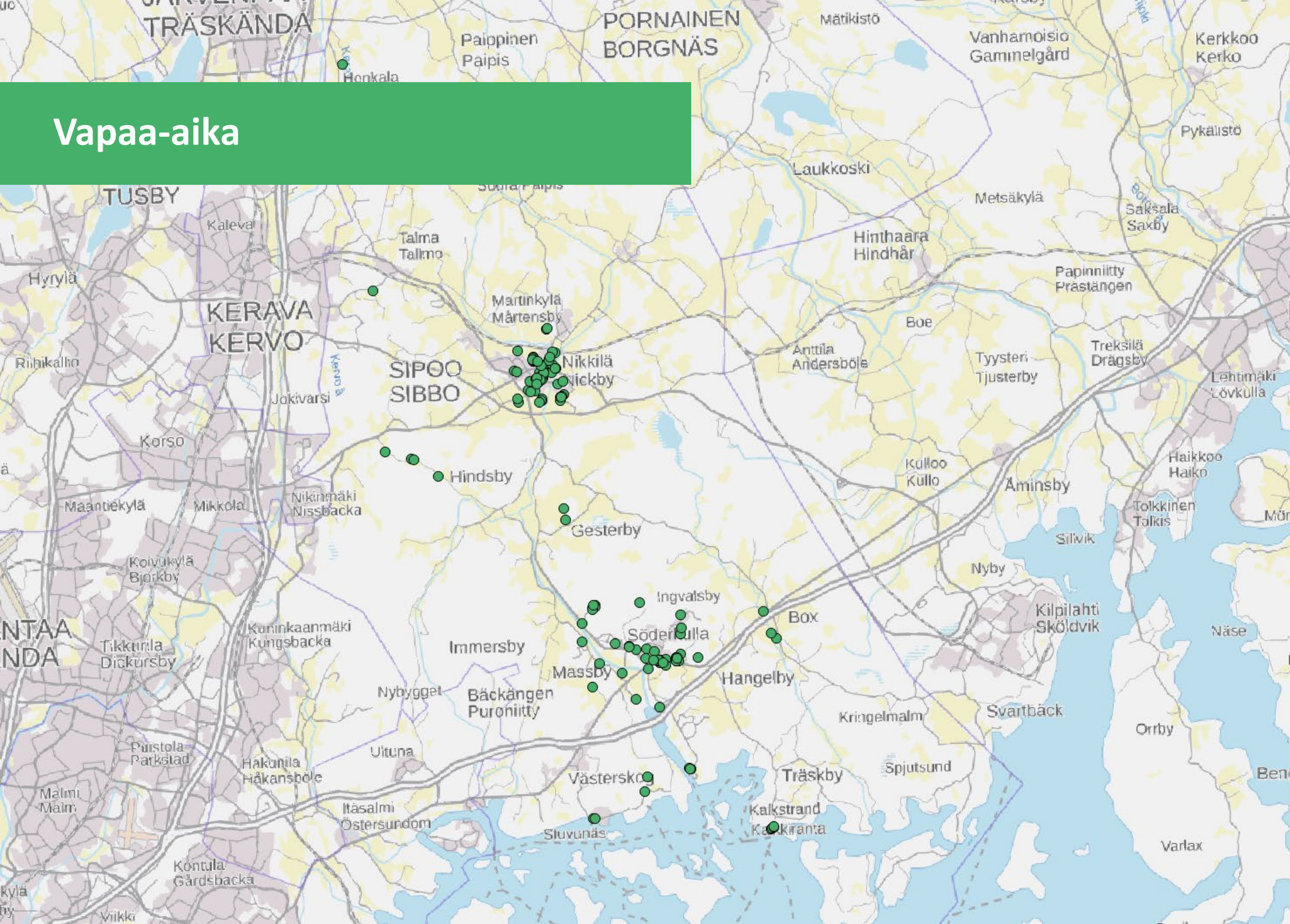
Muu



Työmatka



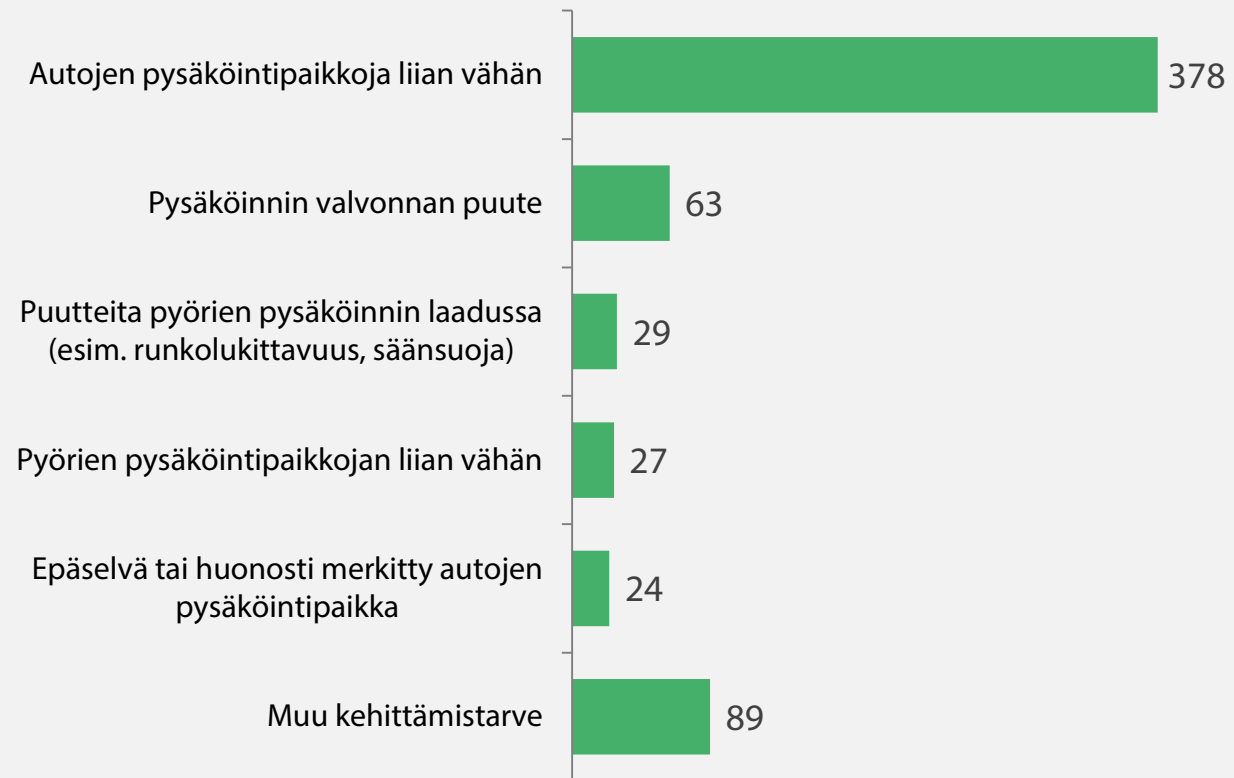
Vapaa-aika



Pysäköinnin kehittämistoiveet

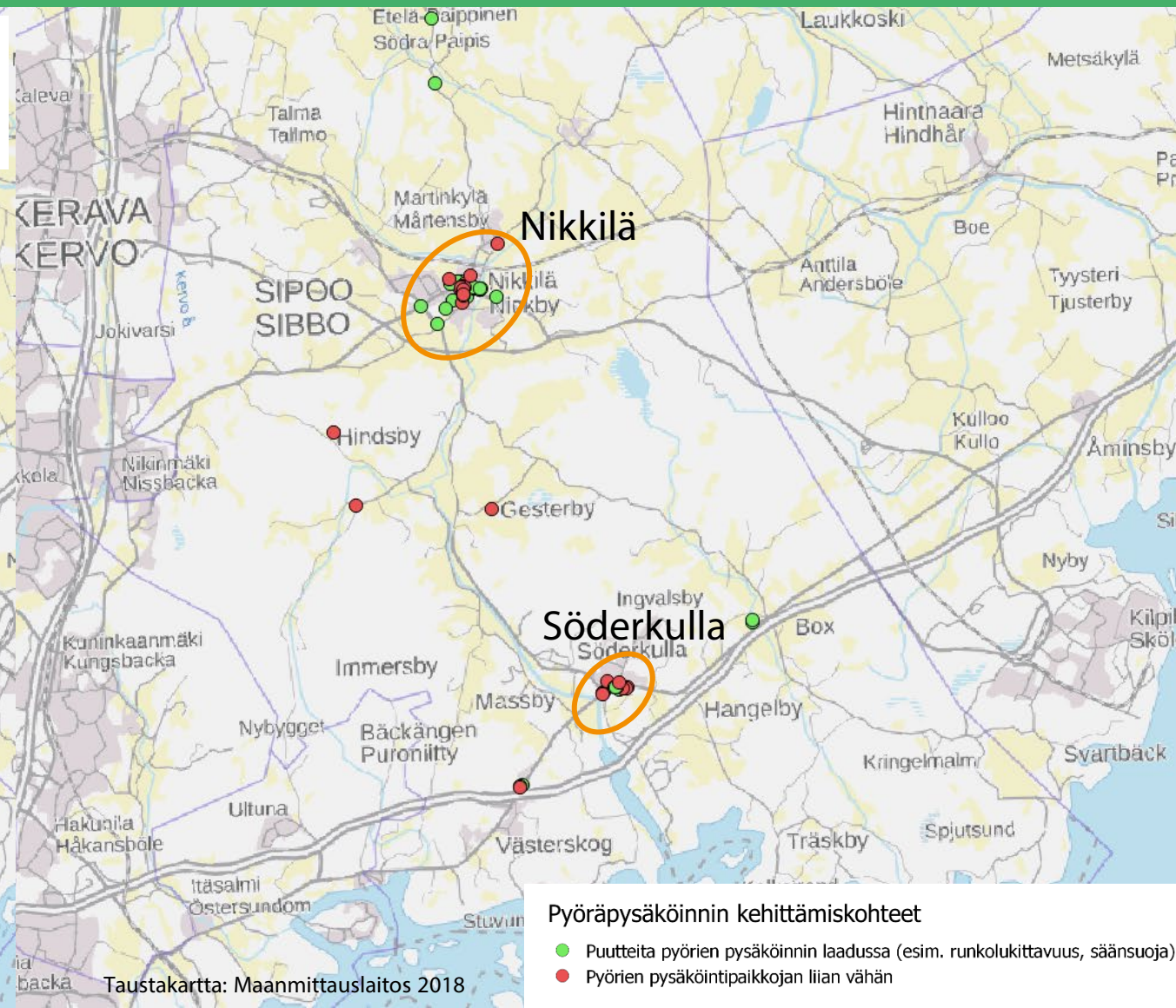
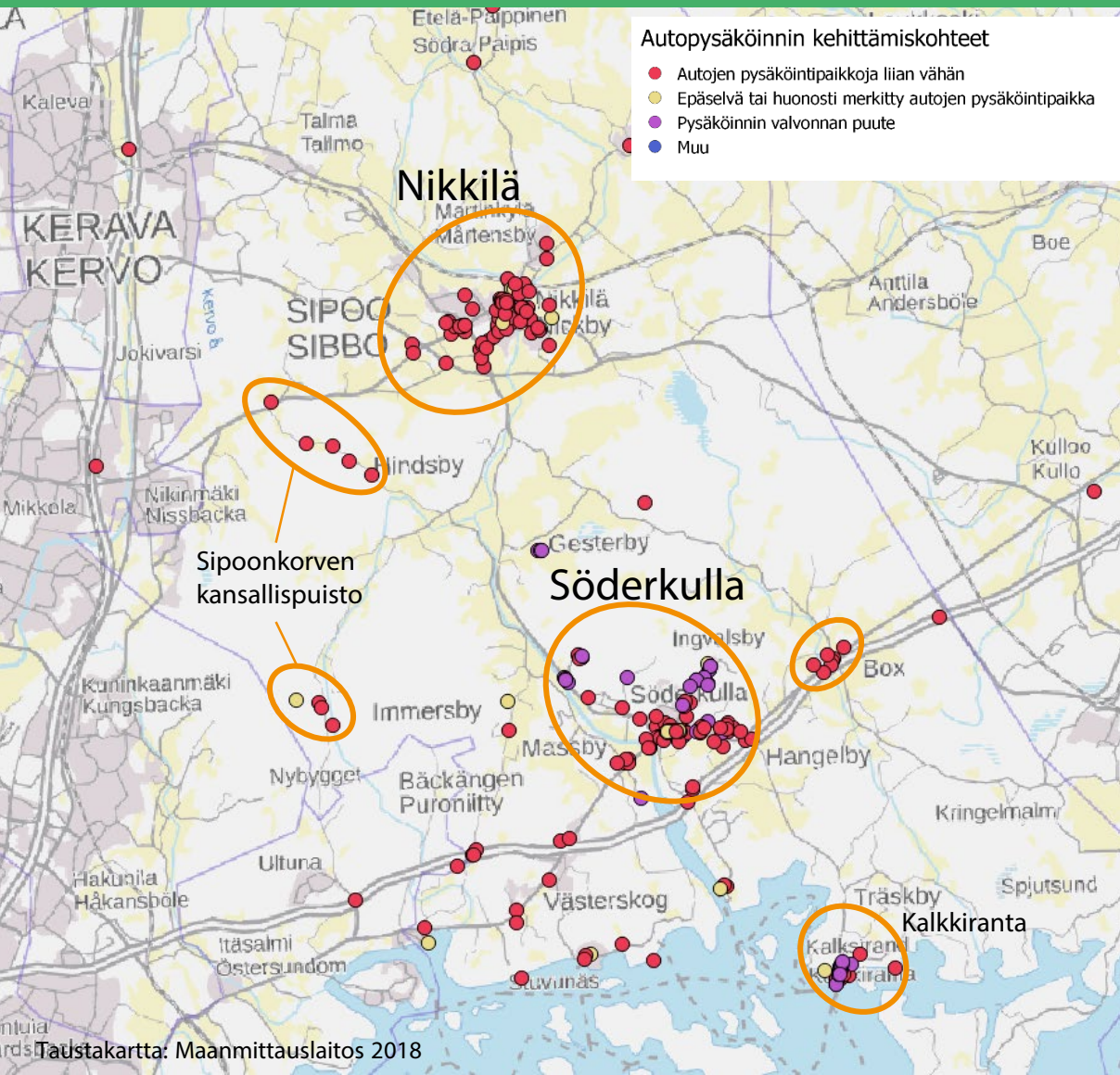
- 249 vastajaa merkitsi kartalle yhteensä **610 kehittämiskohdetta**, joissa joko auton tai pyörän pysäköintiä Sipoon alueella tulisi kehittää
- Suurin osa **kehittämistarpeista (62 %) liittyi autojen pysäköintipaikkojen määrään**
- Muina kehittämistarpeina esiin nousi mm. **liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen**. Lisäksi esille nousi kansallispuiston ja Kalkkirannan pysäköintipaikkojen vähäisyys ja väärin pysäköidyt autot

Pysäköinnin kehittämistoiveet aiheen mukaan
(N= 249)

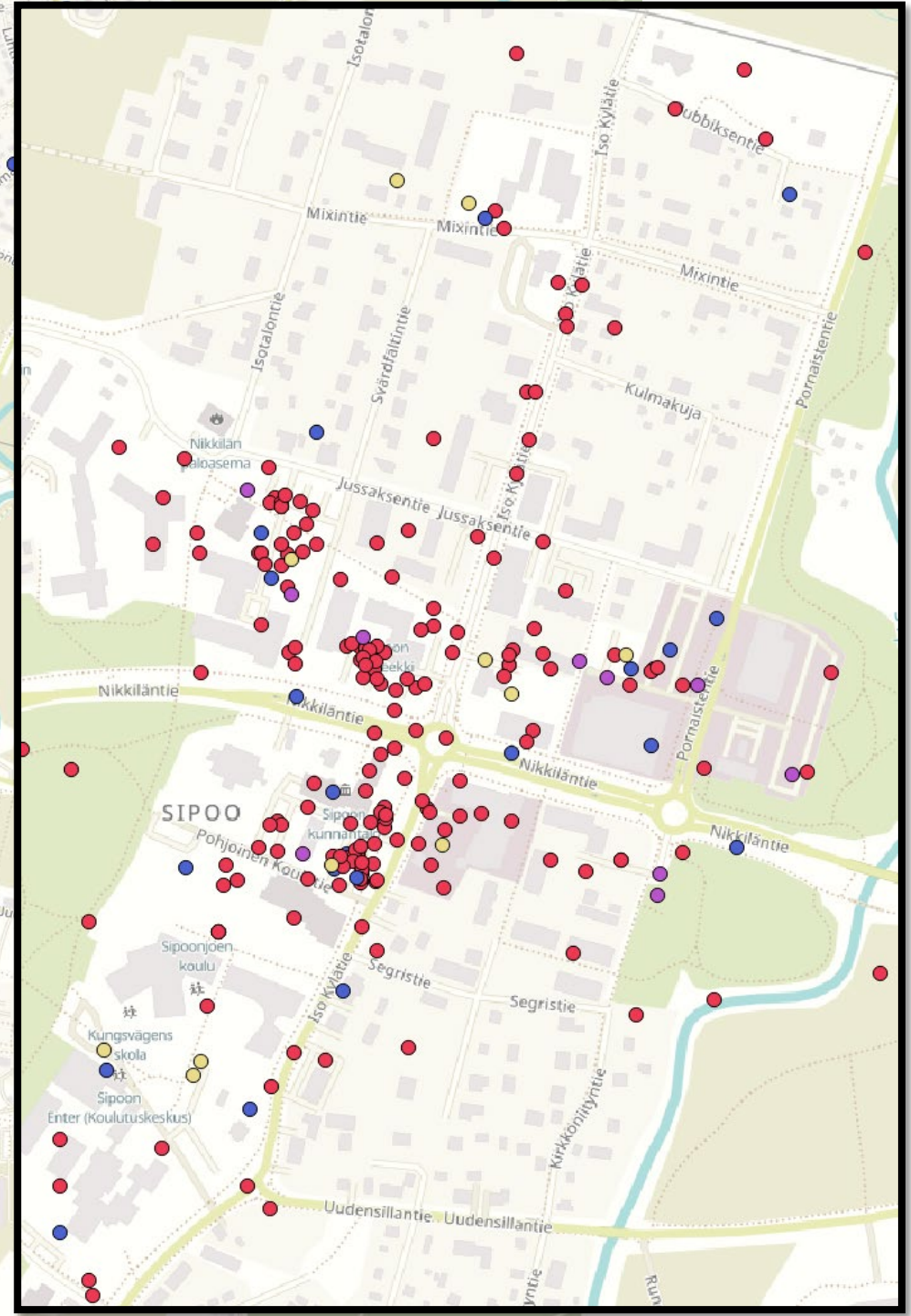
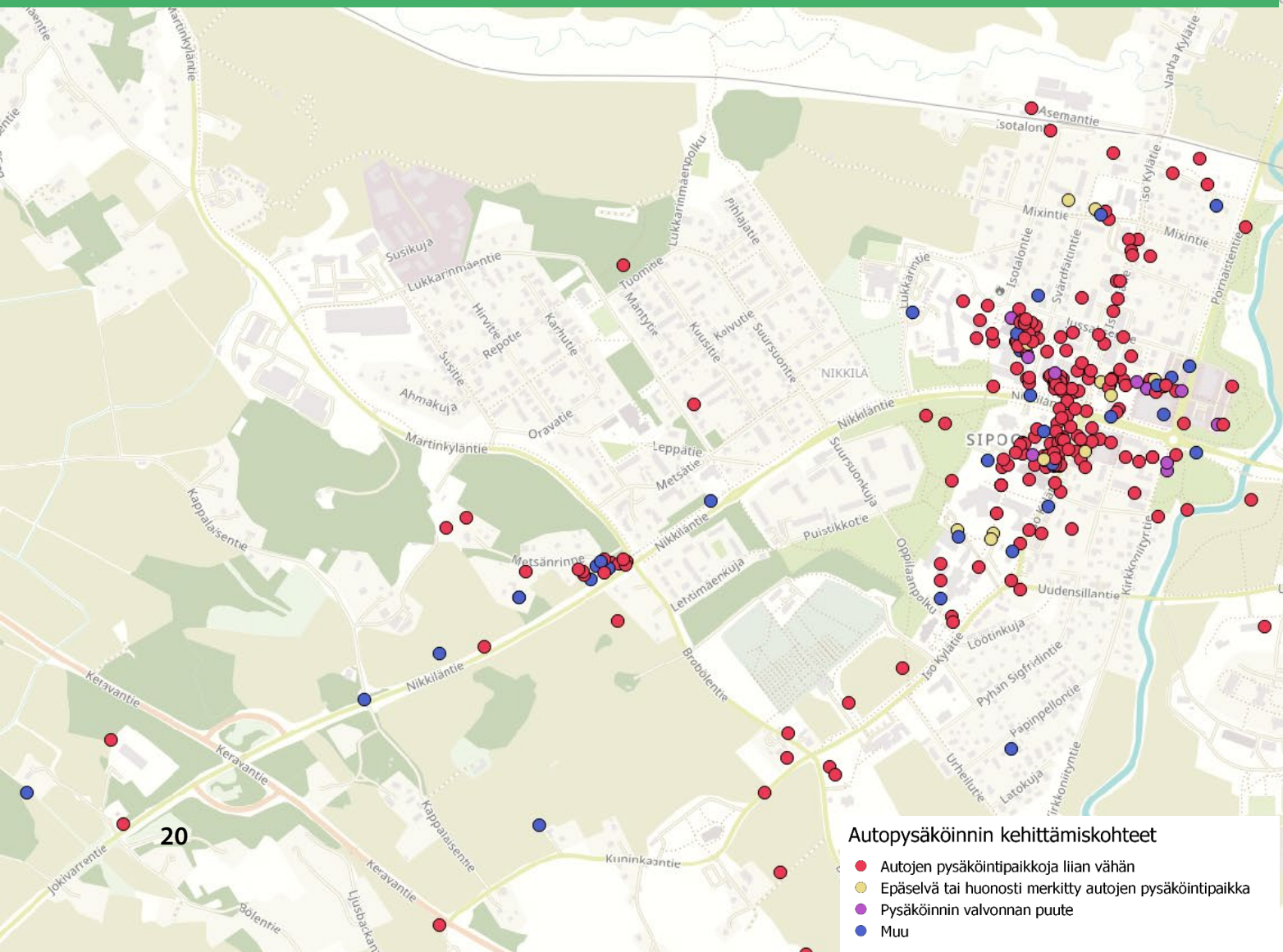


Autopysäköinnin kehittämistoiveet

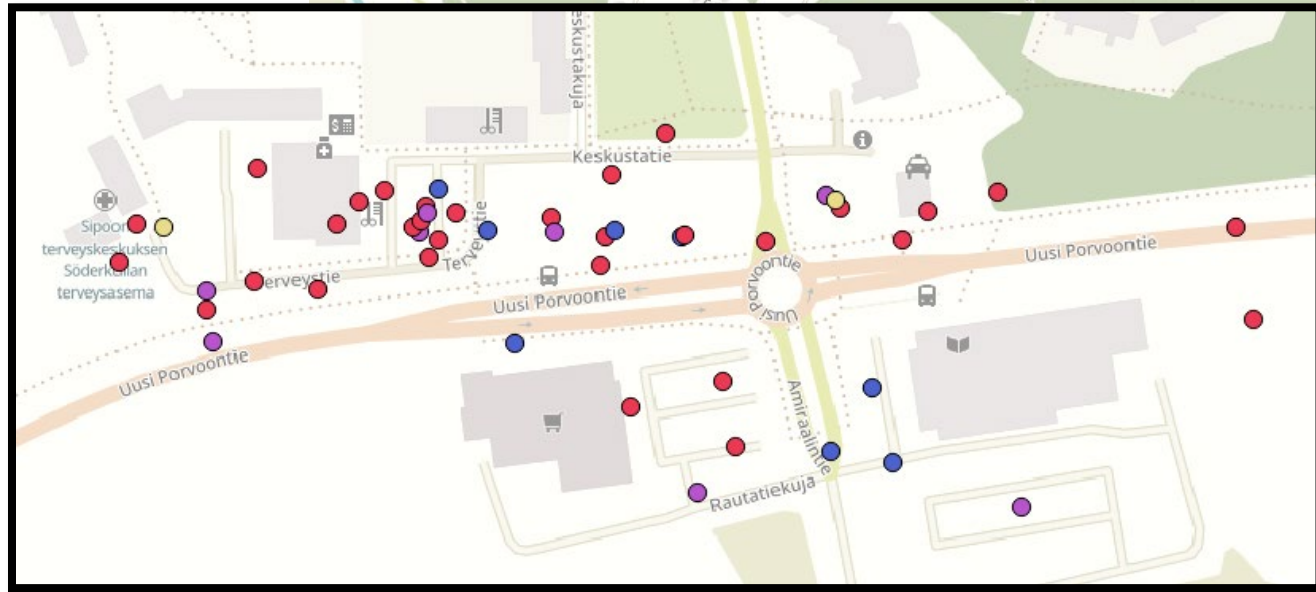
Pyöräpysäköinnin kehittämistoiveet



Autopysäköinnin kehittämistoiveet Nikkilässä



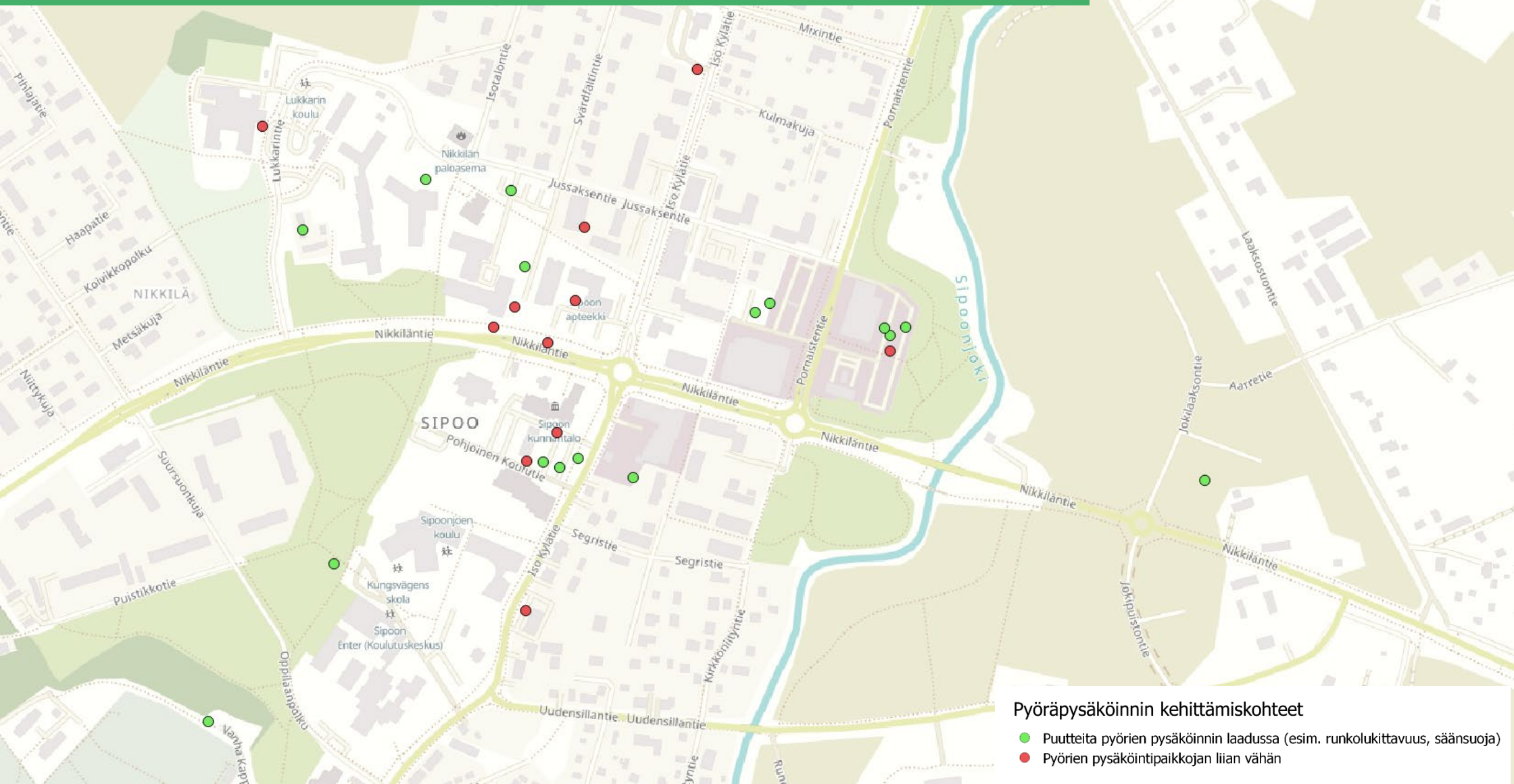
Autopysäköinnin kehittämiskohteet Söderkullassa



Autopysäköinnin kehittämiskohteet

- Autojen pysäköintipaikkoja liian vähän
- Epäselvä tai huonosti merkitty autojen pysäköintipaikka
- Pysäköinnin valvonnan puute
- Muu

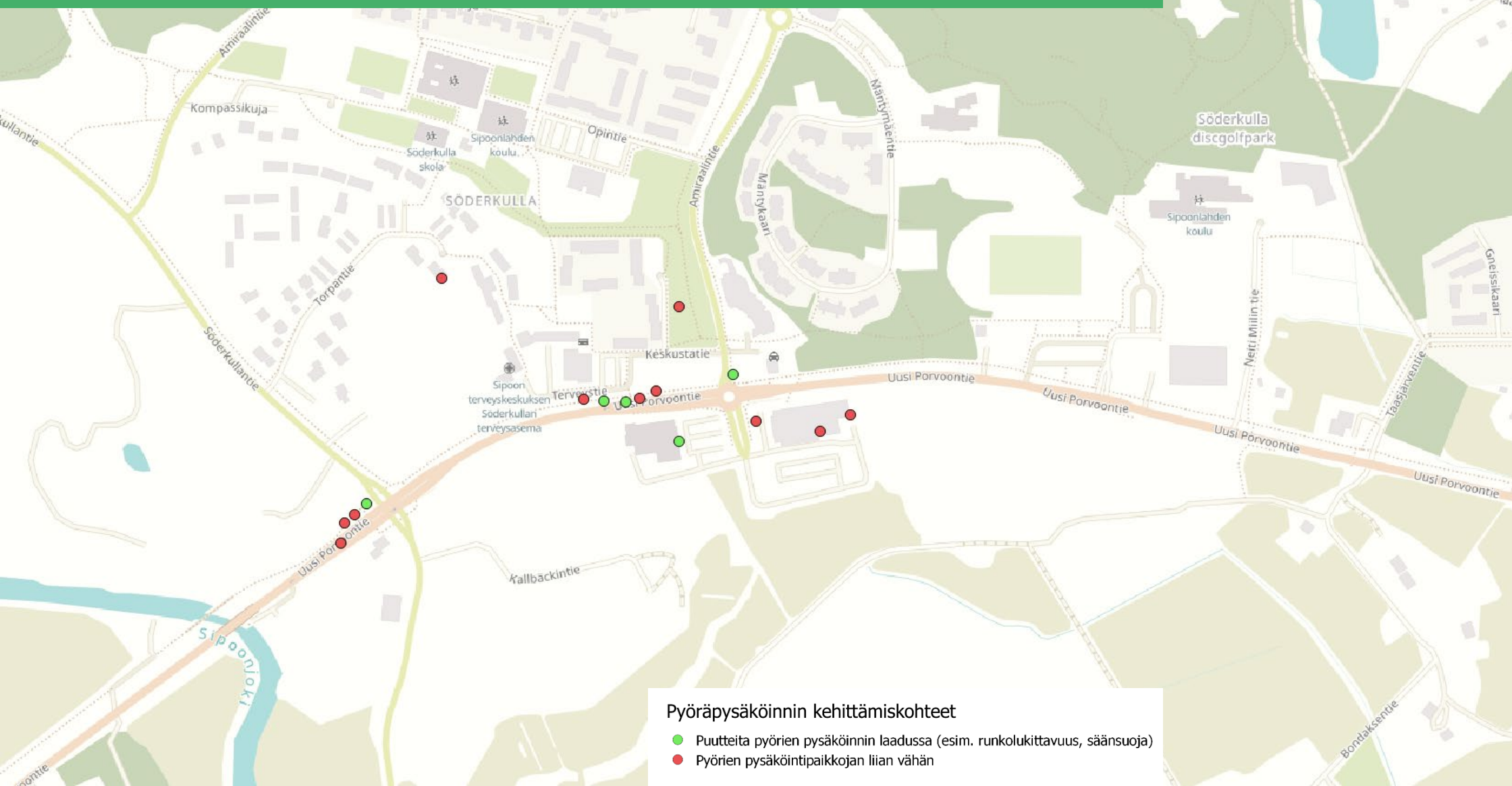
Pyöräpysäköinnin kehittämistoiveet Nikkilässä



Pyöräpysäköinnin kehittämiskohteet

- Puutteita pyörien pysäköinnin laadussa (esim. runkolukittavuus, säänsuoja)
- Pyörien pysäköintipaikkojen liian vähän

Pyöräpysäköinnin kehittämistoiveet Söderkullassa

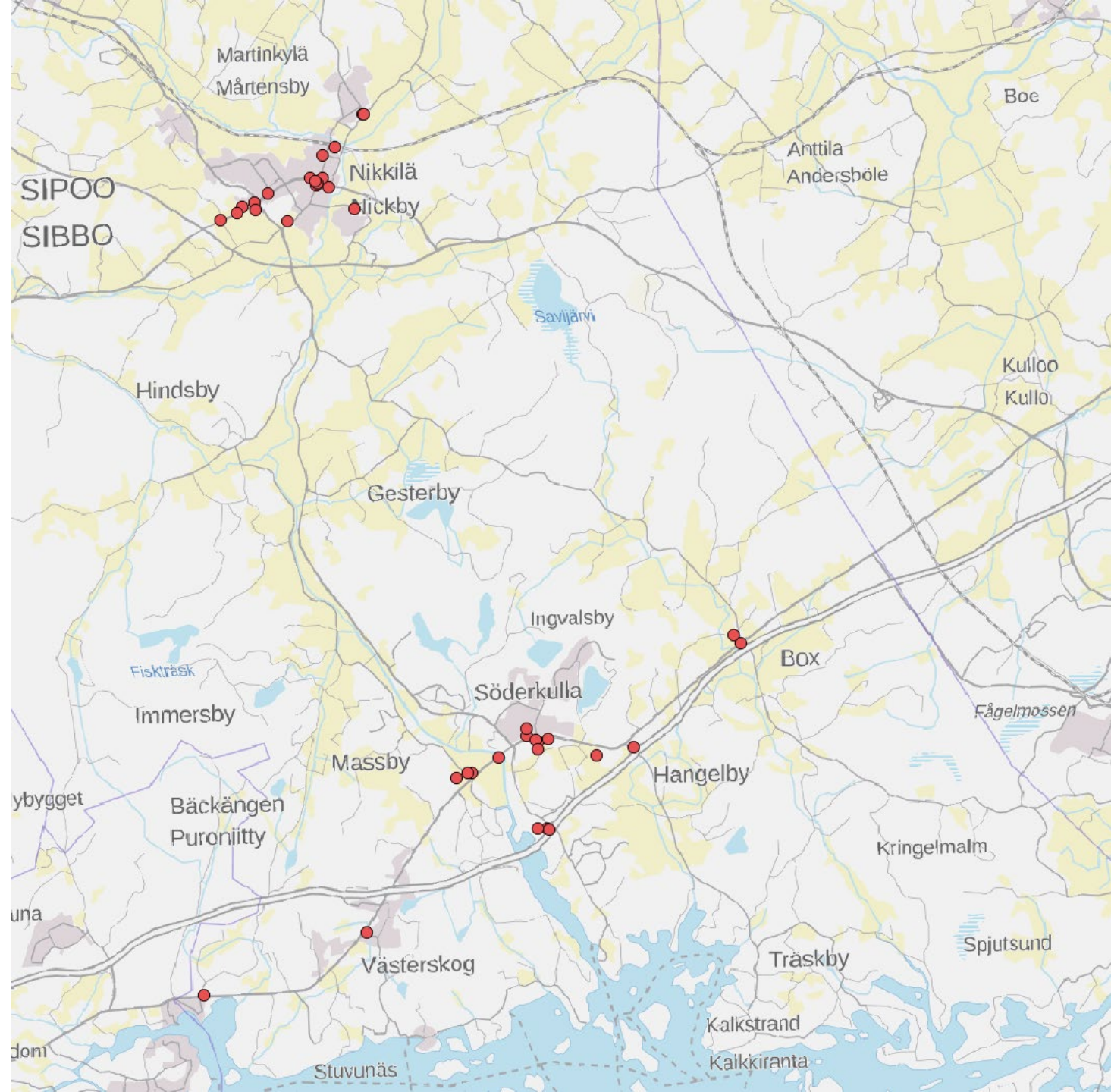


Pyöräpysäköinnin kehittämiskohteet

- Puutteita pyörien pysäköinnin laadussa (esim. runkolukittavuus, säänsuoja)
- Pyörien pysäköintipaikkojen liian vähän

Liityntäpysäköinti

- Kyselyssä ei erikseen kysytty toiveita liityntäpysäköintipaikoista. Avoimissa vastauksissa kuitenkin nousi selkeästi esiin toive liityntäpysäköinnin kehittämisestä Sipoon kunnan alueella.
- Oheiseen karttaan on merkitty kyselyssä esiin nousseet toiveet liityntäpysäköintipaikoista. Liityntäpysäköintipaikkoihin liittyviä toiveita olisi todennäköisesti ollut enemmänkin, jos sitä olisi kysytty erikseen.



Avointa palautetta

- "Asiointipysäköintiin tulisi olla paikkoja myös pidemmäksi aikaa kuin 2t"
- "Yleisesti ottaen luulen, että Nikkilässä parkkipaikat täyttyvät virastojen työntekijöiden, sekä muualla työskentelevien ihmisten autoista. Monet tuo autonsa aamulla parkkiin ja hakee vasta työpäivän jälkeen. Terveyskeskuksen, hammaslääkärin, kuntalan/kirjaston, sekä kauppojen, ainakin S-Marketin parkkipaikka on aina täynnä!"
- "Kalkkirannan laiturilla kulkee päivittäin yhteysvene, joka kuljettaa ihmisiä ja jotka pysäköivät autonsa rannassa oleville luvallisille paikoille. Kesäaikaan loma- ja viikonloppupysäköitsijöitä on minimissään 50 autoa, ja jopa 80 autoa peräkärryineen ja venetrailereineen. Nämä autot on pysäköity molemmin puolin tietä niin, että kevytliikennetietä (joka kulkee rantaan asti) ei voi käyttää edes jalankulkijat, pyöräilijöistä puhumattakaan. Jalankulkijankin täytyy koukata välillä ojan kautta."
- "Vierailijoille enemmän vapaata pysäköintiä tai vieraspaikkoja ilman aikarajaa."
- "Yhteenvetona pysäköintipaikkoja on liian vähän, kuitenkin erittäin hyvä asia on ettei pysäköinnin valvontaa ole"
- "Yksityisautoilua saataisiin vähennettyä, jos liikennesuunnittelussa ja liityntäpysäköinnin suunnittelussa siihen panostettaisiin urakalla. Pyöräilyn lisääminen (lisää pyöräteitä ja pyöräparkkeja!) ajaisi samaa asiaa. Sipoon imago on omakotitalot ja yksityisautolla töihin, se ei tulevaisuudessa enää ole mahdollista. Brandiä pitäisi muuttaa suuntaan tiivis ja matala pyöräilykunta."
- "Liityntäpysäköintipaikkoja lisää"
- "Nikkilässä on liian vähän parkkipaikkoja muualla kuin kaupan pihassa eikä pitkäaikaisempia paikkoja ole."
- "Tasbyntie on murheenkryyni. Rivitalojen pysäköintipaikat eivät riitä. Kadunvarsipysäköinti vaikeuttaa talvikunnossapitoa, on näköhaitta ja turvallisuusrisi."
- "Tarvittaessa pidempi aikainen pysäköinti on Nikkilän keskustassa haasteellista"
- "Söderkullan torin pysäköinti. Olisi syytä miettiä jo parkkipirkon hommaamista sinne. Parkkeeraus on vain 2 tunnin ajan, mutta siinä ne autot seisoo 24 /7. Hankaloittaa asiointia ärrällä, apteekissa ja muissa paikoissa."
- "mikä estäisi Sipoota laittamasta useimpia parkkeja esim. 4h parkiksi. Liityntä parkeissa 10-12h hyvä."
- "Pysäköinninvalvonnan lisääminen muualla kuin ongelmakohtissa (joissa pysäköinti häiritsee liikennettä) on tällaisella alueella aivan turhaa resurssien haaskausta ja pahan mielen herättämistä. Ongelmakohtiin tulee saada riittävästi helposti käytettävää pysäköintitilaa ja valvonta liikennettä vaarantavaan/ häiritsevään pysäköintiin."

Liite 3

Pysäköinti muissa kunnissa

1 Pysäköintinormit muissa kunnissa

1.1 Pysäköintivyöhykkeet

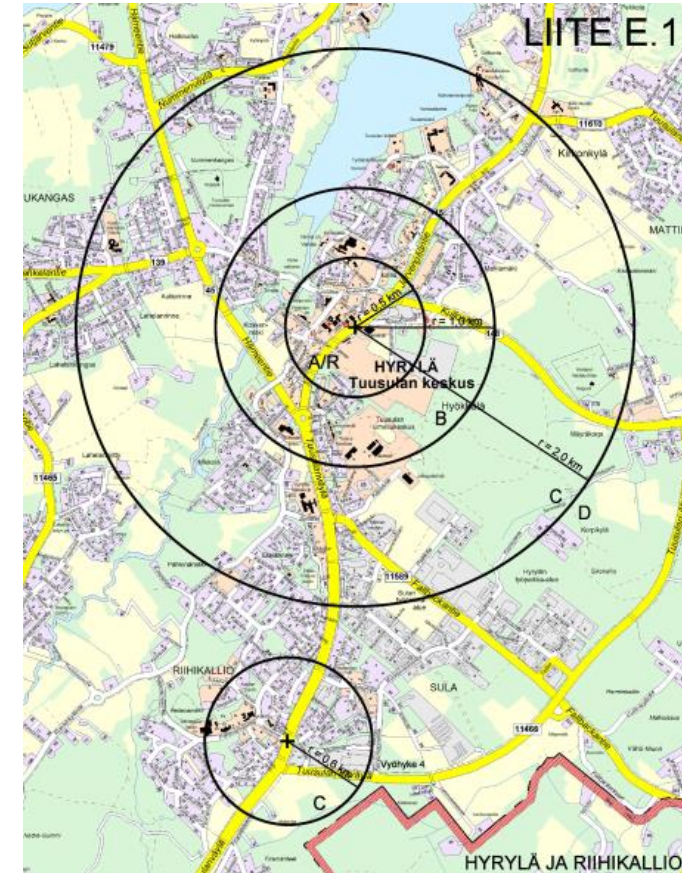
Pysäköintinormivyöhykkeille ei ole yleisesti määritetty kunnissa selkeitä kriteereitä. Esimerkiksi Tuusulassa ne perustuvat etäisyyteen kunta- tai aluekeskuksesta. Tarkemmin vyöhykkeet on määritetty Jyväskylässä, jossa taajama on jaettu ydinkeskustaan sekä jalankulku-, pyöräily-, joukkoliikenne- ja autoiluvyöhykkeisiin.

Tuusulassa pysäköintivyöhykkeiden luokituksena on käytetty seuraavaa:

- A-luokan alue on tiiviin ydinkeskustan alue (säde 0,5 km)
- B-luokan alue on tiivistä muuta keskusta-aluetta (säde 0,5–1 km)
- C-luokan alue on keskustan reunavyöhykettä (säde 1–2 km)
- D-luokan alue on taajaman laidoilla olevaa, usein pientalovaltaisempaa aluetta (säde > 2 km)

Vyöhykkeiden suuruudet on mitoitettu taajamien koon perusteella. Riihikallioon on merkitty oma alakeskuksensa.

Lisäksi karttaan on merkitty alueena R, ydinkeskustan A kanssa joltain osin yhtenevä, mutta erillinen alue, jolla edellytetään kaupunkirakenteellisin perustein rakenteellista pysäköintiä.



Tuusulan pysäköintivyöhykkeet.

Riihimäen pysäköintivyöhykkeiksi on määritelty keskustan kävelyvyöhyke ja keskustan reunavyöhyke. Vyöhykkeiden määrittelyssä on huomioitu joukkoliikenne, yhdyskuntarakenne ja tulevat maankäytön suunnitelmat.

Keskustan kävelyvyöhyke

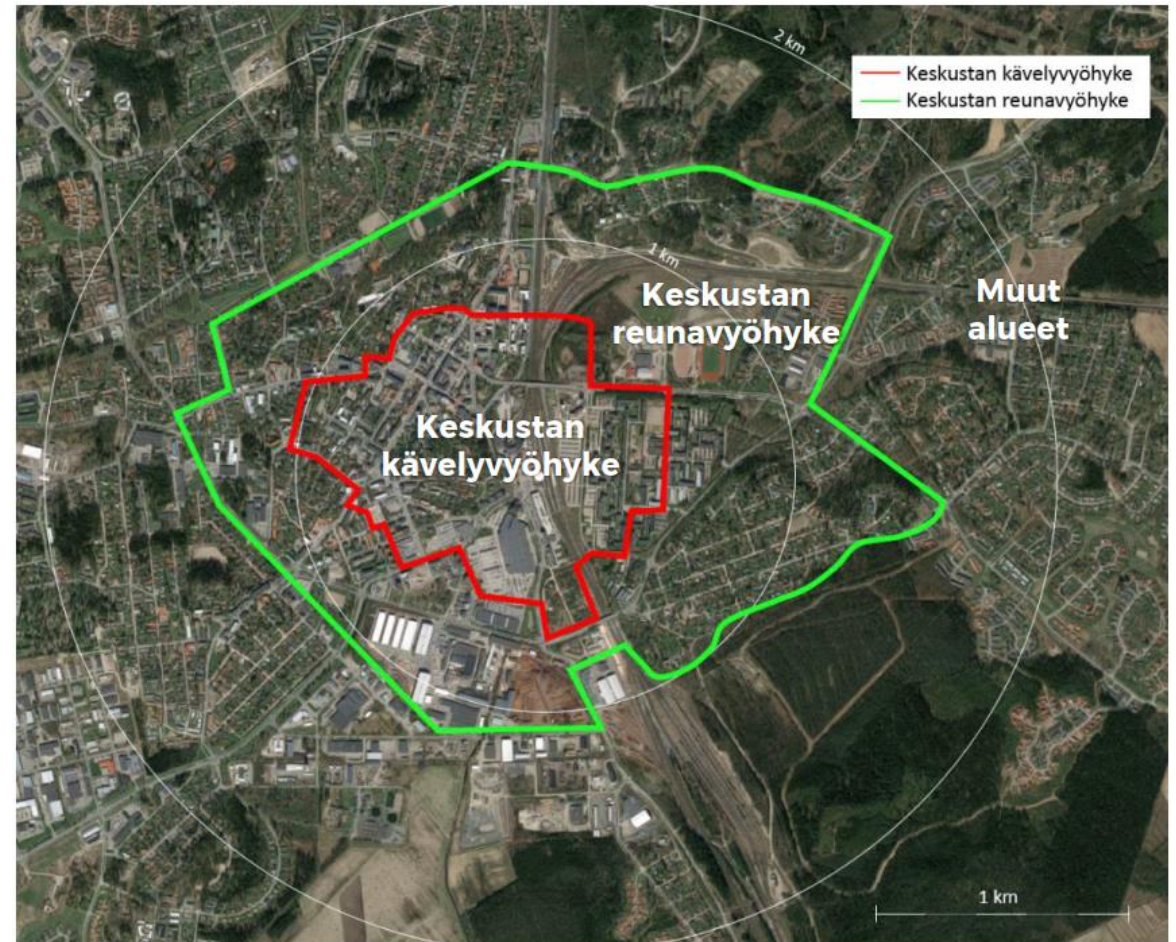
- Edellytyksen sujuvaan arkeen ilman omaa autoa. Vyöhykkeen sisällä kaikki palvelut ovat kävelyetäisyydellä, ja joukkoliikenteellä pääsee hyvin kulkemaan: bussilla ympäri Riihimäkeä ja junalla pääkaupunkiseudulle.

Keskustan reunavyöhyke

- Helppo tulla keskustaan ilman henkilöautoa joko joukkoliikenteellä tai polkupyörällä.

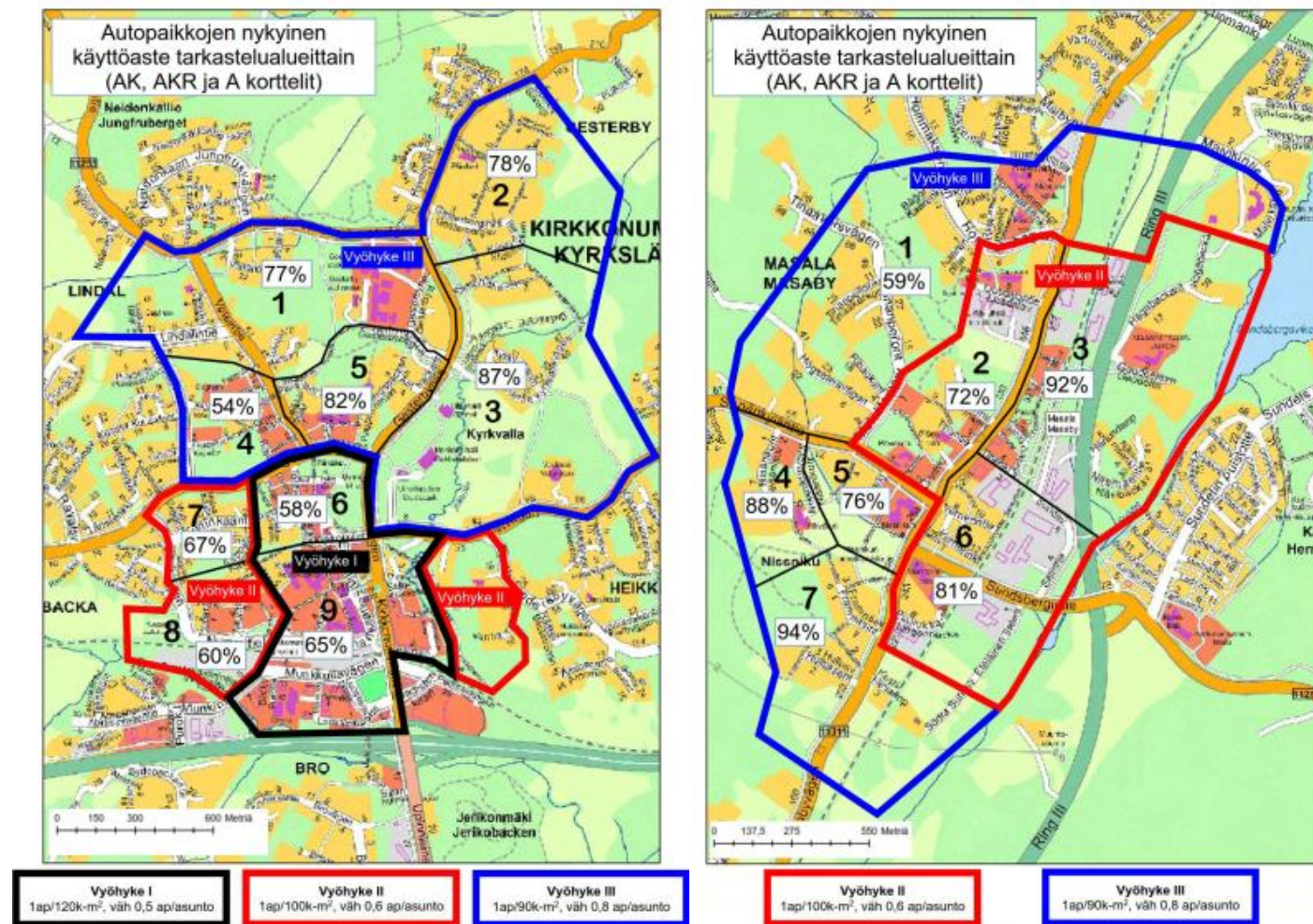
Muut alueet

- Vyöhykkeiden ulkopuolella henkilöauton käyttö voi olla tarpeen.



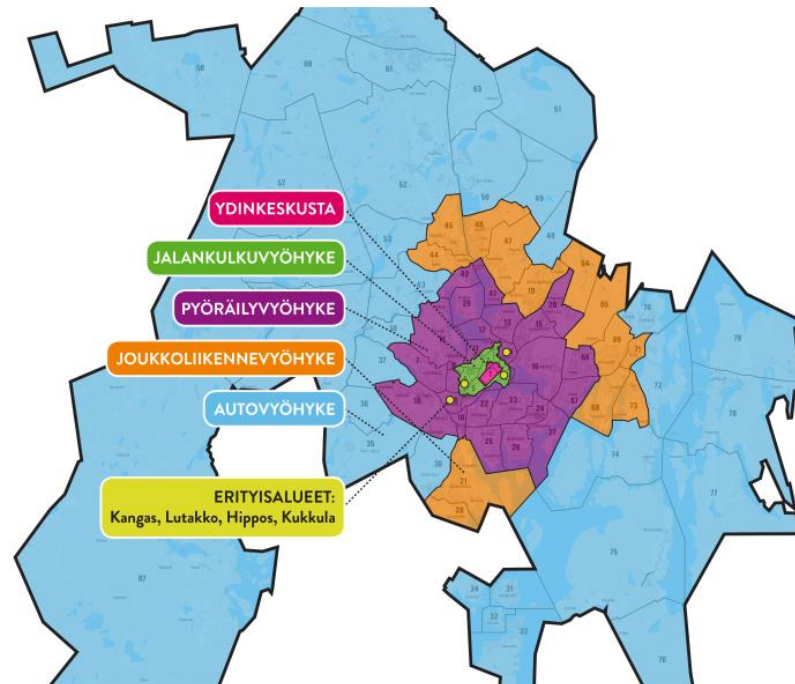
Riihimäen pysäköintivyöhykkeet.

Kirkkonummella pysäköintipaikkamitoitukset on määritetty kolmen vyöhykkeen mukaan.



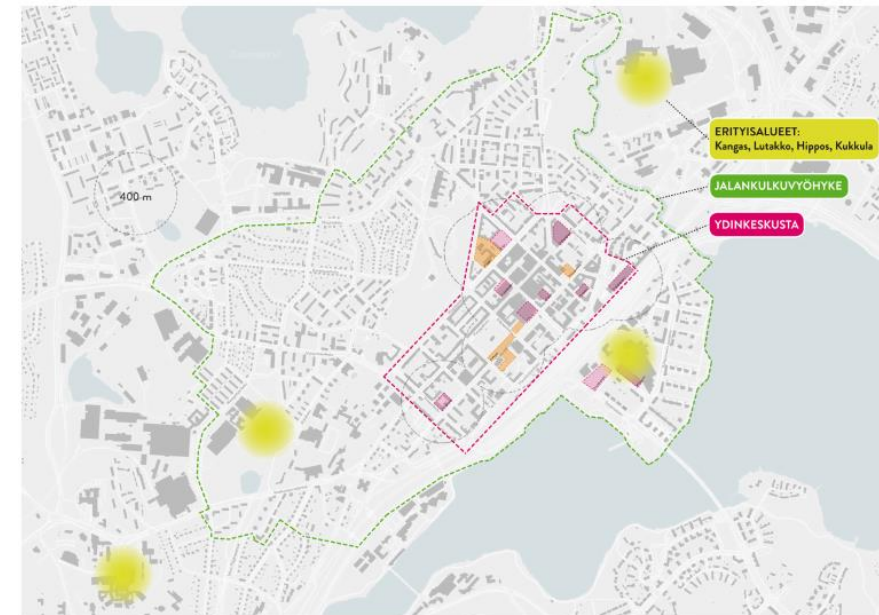
Kirkkonummen ja Masalan pysäköintivyöhykkeet.

Jyväskylässä pysäköintinormit on määritelty viiden vyöhykkeen ja neljän erillisalueen perusteella. Taajama on jaettu ydinkeskustaan, jalankulkuvyöhykkeeseen, pyöräilyvyöhykkeeseen, joukkoliikennevyöhykkeeseen sekä autovyöhykkeeseen.



Jyväskylän pysäköintinormien vyöhykejako.

Ydinkeskustan aluerajaus on määrävä eli ydinkeskustan pysäköintinormia sovelletaan vain aluerajauksen sisäpuolella. Ydinkeskustan aluerajausta lukuun ottamatta vyöhykkeiden rajat ovat ohjeellisia. Vyöhykkeiden reuna-alueilla (ohjeelliset rajaukset) kussakin tapauksessa sovellettavaa pysäköintinormia määriteltäessä otetaan huomioon alueen ominaisuudet muun muassa joukkoliikenteen palvelutason ja kevyen liikenteen yhteyksien toimivuuden osalta.



Jyväskylän pysäköintinormien vyöhykejako, ydinkeskusta ja jalankulkuvyöhyke.

1.2 Asumisen pysäköintinormit Uudellamaalla

Asumisen pysäköintinormit Uudenmaan keskisuurissa kunnissa.

Kunta Väkiluku	Lohja 47 000	Järvenpää 42 000	Kerava 35 500	Tuusula 38 600	Riihimäki 29 900	Vihti 29 100	Porvoo 50 200
Asuminen, kerrostalo (1 ap/k-m2 tai ap/asunto)	<ul style="list-style-type: none"> Ydinkeskusta: 1 / 100 Muu keskusta ja joukkoliikennealueet: 1 / 90 Muut taajama-alueet: 1 / 85 	<ul style="list-style-type: none"> 0,5–0,8 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> 1 / 85 Keskustatoimintojen alueella 1 / 120 	<ul style="list-style-type: none"> A: 1 / 100 tai 0,8 / asunto B ja C: 1 / 90 tai 1 / asunto D: 1 / 75 tai 1,2 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> Keskustan kävelyvyöhyke: 1 / 120 ja 1 vieraspaikka / 1000 Keskustan reunavyöhyke: 1 / 100 ja 1 vieraspaikka / 1000 Muut alueet: 1 / 85 tai 1 / asunto ja 1 vieraspaikka / 1000 	<ul style="list-style-type: none"> 1 / 75 tai 1 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> 1 / 80–100 tai 1–1,2 / asunto
Asuminen, rivitalo (1 ap/k-m2 tai ap/asunto)	<ul style="list-style-type: none"> 1,5 / asunto ja 1 vieraspaikka / 5 asuntoa 	<ul style="list-style-type: none"> 1,5 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> 1,5 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> A, B ja C: 1 / 90 tai 1,2 / asunto D: 1 / 75 tai 1,5 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> Keskustan kävelyvyöhyke: 1 / 90 Keskustan reunavyöhyke ja muut alueet: 1 / 80 + 1 ap jokaista alkavaa 4 asuntoa kohti tai vähintään 1 ap / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> 1,5 / asunto 	
Asuminen, pientaloalue (ap/asunto)	<ul style="list-style-type: none"> 2 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> 2 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> 1,5-2 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> 2 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> Keskustan reunavyöhyke: 1,5 / asunto Muut alueet: 2 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> 2 / asunto 	<ul style="list-style-type: none"> 1–2 / asunto

1.3 Pysäköintinormeista poikkeaminen (vähennykset & joustot)

Kunnilla on käytössään erilaisia toimenpiteitä ja kriteerejä, joiden toteutuessa pysäköintipaikkannormia voidaan lieventää. Toimenpiteestä riippuen pysäköintinormista voidaan joustaa 5-30 %.

Yleisimmin käytössä oleva toimenpide on pysäköintipaikkojen sijoittaminen yleiseen pysäköintilaitokseen tai taloyhtiöiden keskitettyyn pysäköintilaitokseen. Myös autopaikkojen nimeämättömyys vähentää autopaikkojen tarvetta asuinalueella, jos vakioautopaikan sijaan asukkaille myydään pysäköintipaikkojen käyttöoikeus.

Asumisen pysäköintinormista poikkeamisen toimenpiteet ja maksimijoustot suomalaisissa kunnissa.

Toimenpide	Maksimijousto (- %)	Esimerkkikaupunkeja ja kuntia
Paikkojen sijoittaminen yleiseen pysäköintilaitokseen / taloyhtiöiden keskitettyyn pysäköintilaitokseen	10-30 %	Tampere, Jyväskylä, Kuopio, Oulu, Lahti, Lappeenranta, Hämeenlinna, Mikkeli, Vaasa, Rovaniemi, Joensuu, Seinäjoki, Kempele, Järvenpää, Kokkola, Nurmijärvi, Riihimäki
Yhteiskäyttöautojärjestelmään liittyminen	10-30 %	Helsinki, Tampere, Jyväskylä, Kuopio, Oulu, Kokkola, Rovaniemi, Kempele, Porvoo, Nurmijärvi, Riihimäki
Nimikoimattomuus / vuorottaispysäköinti	10-30 %	Vantaa, Espoo, Tampere, Kuopio, Turku, Oulu, Rovaniemi, Nurmijärvi, Riihimäki
Tuettu asuntotuotanto / vuokratalokohde	10-30 %	Vantaa, Espoo, Turku, Oulu, Kokkola, Tuusula, Kempele, Nurmijärvi
Laadukas pyöräpysäköinti / pyöräpysäköinti-paikkoja enemmän kuin normi vaatii	5-15 %	Kuopio, Turku, Oulu, Rovaniemi, Kempele
Suojelurakennukset	(10 % / harkinnan mukaan)	Kuopio, Mikkeli, Kokkola
Autottomuus (esim. senioritalot)	15-25 %	Rovaniemi, Järvenpää
Liikkumisen apuvälinetila	5 %	Porvoo

1.4 Lievennysperiaatteet keskisuurissa kaupungeissa ja kehyskunnissa

Tuusula:

Pysäköintinormi annetaan käyttötarkoituksittain ja vyöhykkeittäin, ja siihen vaikuttaa mm. joukkoliikenteen edellytykset. Mikäli riittäviä joukkoliikenne-edellytyksiä ei pystytä osoittamaan alueella, käytetään uloimman alueen normia. Asuinkortteleiden toteutuessa vuokratuotantomuotoisina pysäköintipaikkoja edellytetään 10 % vähemmän. ARA-kohteissa ei edellytetä rakenteellista pysäköintiä.

Kempele:

Tapauskohtaiset joustomahdollisuudet asuinkerrostalorakentamisessa (maksimi-%):

- Vuokratalokohde -10 %
- Laadukas pyöräpysäköinti >75 % paikoista (paikkojen tulee sijaita esteettömässä, lukittavassa ja katetussa tilassa), -10 %
- Pyöräpysäköintipaikkoja toteutetaan enemmän kuin normi edellyttää; 10pp korvaa 1ap (lisäpaikkojen tulee sijaita esteettömässä, lukittavassa ja katetussa tilassa) -10 %
- Keskitetty P-laitos/halli/alue (vähennys nimikoimattomiksi osoitettavasta paikkamäärästä):
 - *Nimikoimattomuus tai -10 %*
 - *Vuorottaispysäköinti -20 %*
 - *Yhteiskäyttöautot, 1 yhteiskäyttöauto korvaa 5 ap -10 %*

Porvoo:

Autopaikkavaatimuksesta saa vähentää 5 % asuinrakennusta kohti toteuttamalla asuinrakennuksen maantasokerrokseen erillisen liikkumisen apuvälinetilan. Autopaikkavaatimuksesta saa vähentää 15 % kutakin asuinrakennusta kohden varatusta yhteiskäyttöautosta.

Järvenpää:

Kaikista pysäköintinormeista voi tehdä 10 % vähennyksen, mikäli kiinteistön autopaikat sijoitetaan velvoitepaikkoina tai vapaaksiostopaikkoina keskitettyyn yli 100 auton pysäköintilaitokseen, jossa autopaikkoja ei nimetä käyttäjäkohtaisesti. Keskustan osayleiskaava 2030:n pysäköintinormitusperiaatteet: Yhtiöjärjestyksessä senioriasumiseen varatussa asuntorakentamisessa voidaan sallia 15 % vähennys.

Nurmijärvi (Nurmijärven ja Klaukkalan kirkonkylät):

Normiin on mahdollista saada harkinnanvaraisia lievennyksiä erityisin perustein autopaikkojen nimeämättömyydestä ja keskitetystä rakenteellisesta pysäköinnistä (enintään 10 %), vuorottaiskäytöstä (enintään 25 %) sekä yhteiskäyttöautojen tarjoamisesta taloyhtiön käyttöön (enintään 15 %). Vuokratuotantomuotoiselle alueelle lievennystä voi saada lisäksi enintään 10 % normin mukaisesta paikkamäärästä. Lievennykset arvioidaan aina tapauskohtaisesti.

Hämeenlinna:

Pysäköintipaikkojen kokonaismäärävelvoitteesta voidaan vähentää 25-30 %, jos 50 % uuden liike- ja toimistorakennusoikeuden edellyttämistä autopaikoista tai vähintään 30 % uuden asuntorakennusoikeuden edellyttämistä autopaikoista osoitetaan pysäköintilaitoksesta.

Vaasa:

Kun autopaikkoja vapaaksioston kautta sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen, mitoitusalennuksena käytetään -20 %.

Rovaniemi:

Maksimijousto omalla tontilla tai pysäköintilaitoksessa -25 %. Joustoa normiin saa seuraavista: laadukas pyöräpysäköinti, keskitetty pysäköintilaitos, nimeämättömät paikat, yhteiskäyttöautot, autottomuus.

Riihimäki:

Paikkojen sijoittaminen P-laitoksiin (nimeämättömät paikat ja vuorottaispysäköinti) mahdollistaa 20 % vähennyksen. Yksi yhteiskäyttöauto voi vähentää autopaikkavelvoitetta viidellä autopaikalla.

Seinäjoki:

Asuntojen autopaikoista saa 25 % alennuksen kun ne sijoitetaan keskustan yleisiin pysäköintilaitoksiin.

Lappeenranta:

Jos autopaikkoja sijoitetaan nimeämättöminä läheiseen yleiseen pysäköintilaitokseen, voidaan niiden määrästä siltä osin vähentää 30%.

Mikkeli:

Kaupunki on sallinut vähentää 10 % pysäköintinormista jos kohteessa on suojeluarvoja ja vielä toiset 10 % jos taloyhtiöt yhdistävät pysäköintilaitokset yhtenäisiksi kokonaisuuksiksi. Ensisijaista toteutusta on edistetty antamalla ylimääräinen 25 % huojennus pysäköintinormiin.

Kokkola:

Asemakaavassa voidaan erityisasumis-, rakennussuojelu-, yhteisjärjestely-, yhteiskäyttö- tai muiden erityisten perusteiden mukaan antaa korkeintaan 20% kevennys em. autopaikkamääräykseen.

1.5 Lievennysperiaatteet suurissa kaupungeissa

Helsinki:

Jos tontin omistaja tai haltija osoittaa pysyvästi liittyvänsä yhteiskäyttöautojärjestelmään tai muulla tavalla varaavansa yhtiön asukkaille yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuuden, autopaikkojen vähimmäismäärästä voidaan vähentää 5 ap yhtä yhteiskäyttöautopaikkaa kohti, yhteensä kuitenkin enintään 10 %.

Vantaa:

Sijoittamalla pysäköinti nimeämättömille autopaikoille vähintään 100 autopaikan alueelle, voidaan normin mukaista autopaikkamäärää vähentää 10 %. Vuorottaiskäytölle voidaan antaa lievennetyt autopaikkavaatimukset tarkemman suunnitelman perusteella. Jos korttelialueelle sijoitetaan tuettua asuntotuotantoa, voidaan normin mukaista autopaikkamäärää vähentää 15 %.

Espoo:

Huojennuksia autopaikoista voi saada autopaikkojen nimeämättömyydestä ja Espoon kaupungin oman vuokratuotannon osalta kaavamääräyksen mukaisesti. Jos alueelle toteutetaan vähintään 50 autopaikkaa siten, että niitä ei nimetä kenellekään, voidaan normista antaa 10 % kevennys. Jos alueelle toteutetaan vähintään 50 autopaikkaa vuorottaiskäyttöön, voidaan normista antaa kevennys tarkemman suunnitelman ja ratkaisun perusteella.

Tampere:

Toteutettava autopaikkamäärä voi olla pysäköintinormia 20 prosenttia alempi, mikäli hankkeessa pystytään osoittamaan pysäköintipaikan käytön tehostamiseen käytetyt keinot, kuten paikkojen vuorottaiskäyttö, nimeämättömyys, keskitetty rakenteellinen pysäköinti tai yhteiskäyttöautot. Pysäköintiä tehostavilla toimenpiteillä tehtävien vähennysten kokonaismäärä on enintään 30 prosenttia laskentaohjeen määrittämästä kokonaispaikkamäärästä.

Jyväskylä:

Yleisiin pysäköintilaitoksiin tulee sijoittaa vähintään 50 % liike- ja toimistotilojen pysäköinnistä, tästä määrästä saa vähentää 30 % paikkoja normiin verraten. Pilottikaava 2018: Jos kiinteistö liittyy pysyvästi yhteiskäyttöautopalveluun, voidaan asemakaavan velvoittamasta autopaikkamäärästä vähentää korkeintaan viisi paikkaa yhtä yhteiskäyttöautopaikkaa kohti, yhteensä enintään 20 prosenttia paikkojen kokonaismäärästä.

Kuopio:

Autopaikkannormi on joustava ja tietyin perustein (laadukas pyöräpysäköinti, yhteiskäyttöautot, pysäköinnin keskittäminen ja tehostaminen) toteutettavien autopaikkojen määrää voidaan vähentää. Kaupallisella ydinvyöhykkeellä maksimivähennys on 30 % ja keskustavyöhykkeellä 20 % normin mukaisista paikoista.

1.6 Yhteiskäyttöautot pysäköintinormin joustoperusteena

Useassa kunnassa on osoitettu lievennyksiä pysäköintinormiin, jos yhteiskäyttöautoille on osoitettu kiinteistössä paikkoja. Esimerkiksi Helsingissä kiinteistöjen tontille sijoitettavien autopaikkojen määrää voidaan vähentää 5 ap yhtä yhteiskäyttöautopaikkaa kohti, yhteensä kuitenkin enintään 10 %.

Joensuussa asemankaavan kaavamääräyksissä on kirjattu yhteiskäyttöautojen osalta, että korttelikohtainen asukkaiden käytössä oleva yhteiskäyttöauto vähentää osoitettavien autopaikkojen määrää neljällä autopaikalla. Nämä autopaikat voidaan jättää rakennusvaiheessa toteuttamatta, mutta rakennuslupaa varten tehtävässä asemapiirroksessa on esitettävä autopaikkojen käyttökelpoinen sijainti. Autopaikoille varatulle alueelle ei saa toteuttaa muita rakennuksia tai merkittäviä rakenteita tai istuttaa suurikasvuisia puita, jotta autopaikkojen myöhempää käyttöönottoa ei estetä.

Tampereella hanke kytketään sopimuksin yhteiskäyttöautojärjestelmään vähintään 5 vuoden aikajänteellä, jolloin voidaan autopaikkavelvoitetta vähentää 5 ap yhtä yhteiskäyttöautopaikkaa kohden, yhteensä kuitenkin enintään 10 % normista. Jyväskylässä on sama periaate enintään 20 %:n osuudella kokonaisuudesta. Yhteiskäyttöautojen tulee olla rajattuna kunkin rakennuskohteen asukkaiden käyttöön. Kuopiossa Savilahdessa pohditaan huojennusta, mikäli kiinteistö liittyy pysyvästi yhteiskäyttöautopalveluun.

Tampereen toimintamallissa on esitelty kunnan vastuita yhteiskäyttöautojen käyttöönottossa. Rakennusluvan yhteydessä vaaditaan rakennuttajaa esittämään suunnitelma yhteiskäyttöautojärjestelmän toteutusmallista. Suunnitelman vaadittava sisältö koostuu esimerkiksi yhteiskäyttöautojen määrästä, tyypistä ja päästötasosta, pysäköintipaikkojen vähennystavoitteesta ja nimetystä operaattorista. Lopuksi kaupunki tarkistaa toimintamallin rakennusluvan käsittelyn yhteydessä ja joko hyväksyy sen sellaisenaan tai esittää siihen korjaus-/tarkennusvaatimuksia.

Kuopion Savilahdessa yhteiskäyttöautopalvelun pysyvyyden osoittamiseksi tontin omistajan tai haltijan (rakennuttaja/asunto-osakeyhtiö) tulee rakennuslupaa haettaessa esittää yhteiskäyttöautopalvelun hankinnasta sitova sopimus, joka on voimassa vähintään 10 vuotta autopaikkavähennykseen oikeuttavan tontin rakennusluvan myöntämispäivästä.

Tyypillisesti yhteiskäyttöautoista sovitaan operaattorin ja rakennuttajan/taloyhtiön välillä. Esimerkiksi vuokrayhtiö VVO:n taloyhtiöissä VVO maksaa operaattorille osan palvelumaksuista asukkaan puolesta. Sopimuksia on tehty Suomessa 5–10 vuoden aikajaksolle, jonka jälkeen toteutusvelvoite ainakin osin poistuu.

1.7 Asumisen pyöräpysäköinnin laatuvaatimuksia

Asumisen pyöräpysäköinnin laatuvaatimuksia suomalaisissa kunnissa.

Helsinki (2016)	Oulu (2018)	Kuopio (2017)	Jyväskylä (2016)	Riihimäki (2019)
<ul style="list-style-type: none"> • 1 pp / 30 k-m² • Väh. 75 % paikoista lukittavaan ja säältä suojattuun pyörävarastoon pihatasossa • Sisätiloissa 90 % paikoista telineellä, 10 % tilavarauksena erikoispyörille • Ulkopaikat runkolukituksella • Pyörävarastossa valaistua tilaa pyörien huoltoa ja pesua varten asianmukaisin varustein. 	<ul style="list-style-type: none"> • Asuinkerrostaloissa väh. 50 % pyöräpaikoista lukittavaan, lämpimään sisätilaan, joka on esteettömästi saavutettavissa. Osa sisäpaikoista runkolukittavia. • Muut paikat varustettava vähintään runkolukittavalla telineellä • Pyörävarastossa huomioitava erikoispyörien säilytykseen vaatima tila (1 erikoispyörä jokaista alkavaa 1000 k-m² kohti) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pyöräpaikat sijoitettava pääsisäänkäyntien läheisyyteen • Pyöräpaikoilta oltava sujuva yhteys liikenneväylille • Asuinkerrostaloissa väh. 50 % paikoista toteutetaan katetuissa ja lukituissa tiloissa, joihin on esteetön kulku • Katoksissa käytetään runkolukittavia telineitä 	<ul style="list-style-type: none"> • Asuinkiinteistöissä 2 pp / asunto • Nuorten asunnoissa 1 pp / asukas • Iäkkäiden asunnoissa 0,5 pp / asukas • Suosituksena puolet paikoista katettuja ja runkolukittavia • Huomiota tulee kiinnittää erityisesti säilytystilojen esteettömään kulkuun (maan tasossa, oven auki pysyminen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kerrostalo, rivitalo ja kytketty pientalo: 1 pp / 30 k-m² * • Opiskelija-asuminen: 1 pp / 25 k-m² * • Kaupungin oma/ARA vuokratuotanto: 1 pp / 30 k-m² * • Toimistot, liiketilat ja päivittäistavarakaupat alle 2000 k-m²: 1 pp / 50 k-m² ** <p>* Kuitenkin enintään 4 pp / asunto. Vähintään 50 % paikoista sijoitetaan lukittaviin ja katettuihin tiloihin, loput paikoista toteutetaan runkolukittavina. Pyöräpysäköintipaikkojen tulee olla helposti saavutettavia sekä sijaita kulkureittien varrella ja sisäänkäyntien läheisyydessä.</p> <p>** Vähintään 30 % paikoista sijoitetaan katettuihin tiloihin ja runkolukittavina. Pyöräpysäköintipaikkojen tulee olla helposti saavutettavia sekä sijaita kulkureittien varrella ja sisäänkäyntien läheisyydessä.</p>

1.8 Muiden toimintojen pysäköintinormit suomalaisissa kunnissa

Pysäköintinormisuositus on määritetty pienissä kunnissa tyypillisesti ainakin liiketiloille ja toimistoille, mutta usein myös erikseen esimerkiksi päivittäistavarakaupalle, julkisille palveluille, palveluasumiselle ja työpaikka-alueille.

Joissain kunnissa toimistojen ja liiketilojen pysäköintinormi on saatettu yhdistää. Toisissa kunnissa esimerkiksi liiketilojen pysäköintinormi on voitu määrittää erikseen päivittäistavarakaupan suuryksiköille tai marketeille.

Usein on määritetty vain yksi normi, mutta joissakin kunnissa pysäköintinormi vaihtelee vyöhykkeittäin (mm. Tuusula ja Riihimäki).

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

Pysäköintinormit Riihimäellä käyttötarkoituksen ja vyöhykkeen mukaan.

Muiden toimintojen pysäköintinormit Uudenmaan kunnissa.

Kaupunki	Väkiluku	Liiketilat	Toimistot	Päivittäistavarakauppa	Julkiset (lähi)palvelut	Opetuspalvelut	Palveluasuminen	Työpaikka-alueet, teollisuus- ja varastotilat
Lohja	46 000	1/30–65	1/70					
Järvenpää	43 000	1/50	1/70	1/30 *	1/85			Teollisuus- ja varastotilat 1/100
Kerava	36 000	1/50	1/50	1/30 (marketit)	1/100			Teollisuustilat 1/100, varastotilat 1/250
Tuusula	39 000	1/40–50	1/50	1/25–30	1/50	1/250		1/100
Riihimäki	29 000	1/75–85	1/75–85	1/80–90			1/100–140	
Kirkkonummi	38 000	1/40 (myymälät)	1/40	1/20 **			1/200	
Vihti	29 000	1/50	1/50					
Mäntsälä	21 000	1/30–50 (70)	1/50–70 (100)		1/100		1 ap + 1 vp / 130–200	Toimistotilat 1/70, teollisuus 1/100, logistiikka 1/350
Nurmijärvi	43 000	1/30 (1/40–50) *	1/50 (1/50–60) *		1/100		1/100	
Porvoo	50 000	1/50–60	1/50–60	1/25			1/100	
Huomioita		* Suluisa uusi normisuositus	* Suluisa uusi normisuositus	* Vähittäiskaupan suuryksiköt ** Vähittäiskaupan suuryksiköt ja elintarvikekauppa				

2 Kunnallinen pysäköinninvalvonta

Uudellamaalla kunnallinen pysäköinninvalvonta on käytössä Keravalla, Järvenpäässä, Hyvinkäällä, Porvoossa ja Lohjalla sekä Espoossa, Vantaalla ja Helsingissä.

Lisäksi Kauniainen (10 000 asukasta) on ottamassa käyttöön kunnallisen pysäköinninvalvonnan yhteistyössä Espoon kanssa vuonna 2020 ja Tuusula (39 000 asukasta) yhteistyössä Keravan kanssa.

Kirkkonummella (38 000 asukasta) on puolestaan tekeillä selvitys kunnalliseen pysäköinninvalvontaan siirtymisestä.

Muulla Suomessa alle 40 000 asukkaan kunnista kunnallinen pysäköinninvalvonta on käytössä mm. Forssassa (35 000), lisalmessa (21 000), Imatralla (27 000) ja Kouvolassa (31 000 asukasta).

2.1 Esimerkki: Pysäköinninvalvonta Tuusulassa

Tuusula on ottamassa käyttöön kunnallisen pysäköinninvalvonnan vuonna 2020. Pysäköinninvalvonnassa tehdään Keravan kanssa yhteistyötä siten, että pysäköinninvalvojan tehtävä ostetaan Keravan kaupungilta ja Tuusulan kunta palkkaa pysäköinnintarkastajat (1-2 henkilöä). Toinen vaihtoehto olisi ollut ostaa myös pysäköinnintarkastajaresurssit Keravalta. Aluehallintoviraston myöntämä lupa aloittaa kunnallinen pysäköinninvalvonta on määräaikainen ja voimassa vuoden 2022 loppuun. Pysäköinninvalvontalupaa koskee koko Tuusulan kunnan aluetta. Lupakäsittely vei noin kolme kuukautta.

Pysäköinninvalvojan tehtävän ostamisesta on laadittu sopimus Keravan kanssa. Sopimusmalli on käsitelty ja hyväksytty Keravan teknisessä lautakunnassa.

Kokemuksia kunnallisesta pysäköinninvalvonnasta Tuusulasta ei vielä ole, mutta valmisteluprosessissa keskeistä on määrittää pysäköinninvalvonnan toteutustapa, koska se esitetään lupahakemuksessa ja sen muuttaminen edellyttää uutta lupakäsittelyä.

Sopimusmallissa pysäköinnintarkastajat ovat Tuusulan palveluksessa ja heidän arvioitu työmäärä on 15 htt viikossa. Pysäköinninvalvontatuotto tulee Tuusulan kunnalle. Tuusulan kunta vastaa valvonnan edellyttämistä tietoteknisistä valmiuksista ja tietojärjestelmistä. Pysäköinninvalvojan tehtävästä maksetaan Keravalle kiinteä korvaus (430 €/kk), mikä sisältää 100 oikaisuvaatimusta vuodessa. Lisäoikaisuvaatimuksille on määritetty kappalehintaa.

Keravalla on käytössä Helgapark-asiakashallintajärjestelmä. Taustajärjestelmän käynnistyksen kertakorvaus on 1 000 € ja kuukausimaksu noin 925 €, kun virhemaksujen määrä on vuodessa 5000 tai alle (Keravalla vuotuinen kirjoitettujen virhemaksujen määrä on vaihdellut tasolla 2500-5000 kpl/vuosi). Tarkastajien tarvitsemat työpistepäätteet, älypuhelimet (väärinpysäköityjen ajoneuvojen valokuvaus) ja virhemaksukuitti-kirjoittimet kunta hankkii erikseen. Auto- ja laiteleasingit yhteensä kolmelta kuukaudelta kustantavat noin 15 500 €. Lisäksi tarvitaan liittymä ajoneuvorekisteriin. Trafi veloittaa tästä liittymästä kuukausimaksun sekä erillisen maksun rekisterikyselyistä niiden määrän mukaan. Ulosottoon menevistä virhemaksuista tulee ulosottomaksu ja kirjepostista tulee postimaksut.

2.2 Kunnalliset pysäköintiyhtiöt

Kunnan kokonaan omistamia pysäköintiyhtiöitä:

Tampere: Finnpark Oy

Finnpark on 100-prosenttisesti suomalainen, Tampereen kaupungin omistama konserni.

Lahti: Lahden Pysäköinti Oy

Lahden Pysäköinti Oy on vuonna 1990 perustettu kokonaan Lahden kaupungin omistama tytäryhtiö.

Jyväskylä: Jyvä-Parkki Oy

Kaupungin omistama yhtiö

Oulu: Oulun Pysäköinti Oy

Oulun kaupungin omistama Oulun Pysäköinti Oy on kaupungin suurin pysäköintioperaattori, joka on toiminut jo yli 25 vuotta.

Lappeenranta: Williparkki Oy

Williparkki Oy on maksulliseen pysäköintiin erikoistunut yritys. Williparkki on Lappeenrannan Toimitilat Oy:n tytäryhtiö (kaupungin omistama yhtiö) ja sen kokonaan omistama.

Hämeenlinna: Hämeenlinnan Pysäköinti Oy

Kaupungin omistama yhtiö

Seinäjoki: Seipark Oy

Seinäjoen kaupungin perustama ja kokonaan omistama pysäköintiyhtiö. Yhtiö perustettiin huhtikuussa 2010 ensisijaisesti Seinäjoen alueen pysäköintilaitosten toteuttajaksi. Lisäksi Seipark vastaa Seinäjoen kaupungin ydinkeskustan yleisen kadunvarsipysäköinnin järjestämisestä.

Hämeenlinna: Hämeenlinnan Pysäköinti Oy

Kaupungin omistama yhtiö

Kuopio: Kuopion Pysäköinti Oy

Kaupungin omistama yhtiö

Kerava:

Suunnitteilla kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön perustaminen aseman maankäytön/pysäköinnin kehittämisen yhteydessä.

Lisäksi monissa kaupungeissa on alueellisia pysäköintiyhtiöitä, joissa kaupunki on osakkaana. Alueellinen pysäköintiyhtiö voi kattaa alueella yhden tai useamman pysäköintilaitoksen/-alueen.

3 Muita esimerkkejä

3.1 Yhteiskäyttöpyöräpalvelut

Työntekijöille suunnattu yhteiskäyttöpyöräpalvelu on käytössä mm. Hyvinkäällä Konecranesin, HUS:n ja Keusoten työntekijöille ja Hämeenlinnassa Kanta-Hämeen sairaanhoitopiirin työntekijöille. Pyörän käyttö on työntekijöille maksutonta (24 h asti), eikä palvelu ole käytössä muille kuntalaisille. Toimittajana on Valpastin Donkey Republic pyörillä.

Kaakaun toimittamia Donkey Republic yhteiskäyttöpyöriä on otettu kokeilukäyttöön (kahden vuoden sopimus) monessa pienessä kunnassa kesällä 2019:

- Mäntsälässä 20 pyörää (21 000 asukasta)
- Iisalmessa 20 pyörää (21 000 asukasta)
- Haminassa 10 pyörää (20 000 asukasta)
- Imatralla 20 pyörää (27 000 asukasta) (kaupunkipyörät käyttöön jo kesällä 2018)
- Porvoossa 60 pyörää (50 000 asukasta)
- Kouvolassa ja Kotkassa 20+20 pyörää (31 000 ja 54 000 asukasta) (kaupunkipyörät käyttöön jo kesällä 2018)

Lisäksi Easybiken toimittamia yhteiskäyttöpyöriä on otettu kokeilukäyttöön kesällä 2019:

- Joensuussa 87 pyörää (77 000 asukasta)
- Raumalla 50 pyörää (39 000 asukasta)
- Porissa 20 pyörää (84 000 asukasta)

Liite 4

Pysäköintiskenaariot vuodelle 2030

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

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 SUUNNITTELUSSA

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, matkakettujen 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 matkakettujen 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 vaihteellinen 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 ilmastonmuutoksesta 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

Ilmastonmuutoksen 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.

