

HLJ-
katsaus
7/10

.....

1.9.2010



Helsingin seudun liikennejärjestelmä-
suunnitelma (HLJ 2011)

Pysäköintipolitiikkaselvitys



www.hsl.fi

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) valmistelun yhteydessä on laadittu seudullista pysäköintipolitiikkaa käsittelevä osaselvitys. Työn tavoitteena on ollut tunnistaa, mitkä pysäköintiin liittyvät asiat ovat strategisesti tärkeitä HLJ 2011:n kannalta. Työn tulokset perustuvat huhtikuussa 2010 järjestettyyn asiantuntijatyöpajaan.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) suunnataan seudullista liikennepolitiikkaa ja määritellään liikennejärjestelmän kehittämisen suuntaviivat. HLJ 2011:tä tehdään koko Helsingin seudun yhteisenä hankkeena. Suunnittelualue kattaa pääkaupunkiseudun kunnat, Kuuma-kunnat ja Kuntaryhmä Neloset. Suunnitelmassa tarkastellaan liikennejärjestelmän kehittämistä aina vuoteen 2050 saakka. Liikennejärjestelmäluonnos valmistuu syksyllä 2010 lausuntoja ja kannanottoja varten. Suunnitelma viimeistellään siten, että liikennejärjestelmäpäätös voidaan tehdä vuoden 2011 alussa.

Mitä on pysäköintipolitiikka?

Pysäköintipolitiikalla voidaan vaikuttaa auton käyttöön ja kulkumuodon valintaan. Tavoitteena on parantaa kaupunkiympäristön toimivuutta ja viihtyisyyttä sekä vähentää liikenteen haittavaikutuksia. Pysäköintipolitiikkaa toteutetaan pysäköintipaikkojen määrällä, hinnoittelulla ja sijainnilla. Tavoitteena on, että pysäköintipolitiikka ohjaa osaltaan ihmisiä kestävien kulkutapojen käyttöön siellä, missä joukkoliikenteelle, jalankululle ja pyöräilylle on parhaat edellytykset. Toimiva joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti kannustavat jättämään auton kauemmas keskuksista.

Pysäköintipolitiikassa ei tähän saakka ole ollut yhtenäisiä seudullisia linjauksia, vaan jokainen kunta on toiminut pysäköinnin suhteen parhaaksi katsomallaan tavalla. Asuin- ja työpaikka-alueiden asemakaavoituksessa käytettävät pysäköintinormit ovat Helsingin keskustaa lukuun ottamatta miniminormeja, jotka kertovat, kuinka paljon paikkoja vähintään pitää rakentaa.



Mette Granberg

Toimitilojen pysäköinti

Toimitilojen pysäköintipaikkojen määrää ei toistaiseksi ole rajoitettu kaavoituksessa Helsingin kantakaupunkia lukuun ottamatta. Tämä voi johtaa tilanteisiin, joissa liikenteellisesti epäedullisissa paikoissa sijaitsevat toimitilat saavat kilpailuetua tarjoamalla runsaasti pysäköintipaikkoja. Sijainniltaan ja palvelurakenteeltaan erilaisille alueille tulisivatkin määritellä omat toimitilojen pysäköintinormit (minimi ja maksimi) toiminnollain (toimistot, erilaiset myymälät jne.). Tämä edellyttää selvitystä siitä, millaiset normit sopivat erityyppisille toiminnoille ja alueille. Tarkasteluun tulee sisällyttää myös polkupyöräpysäköinti.

Asuinalueiden pysäköinti

Asuinalueiden pysäköintinormit saattavat rajoittaa alueen kehittämismahdollisuuksia. Autopaikkoja on rakennettava tontille vähintään asemakaavamääräysten mukaisesti, mikä voi johtaa kalliisiin ratkaisuihin tai viedä pihatilaa istutuksilta, leikki- ja oleskelupaikoilta. Suunnitteluperiaatteena tulisi olla, että kestävien kulkutapojen käytön edellytykset (etäisyydet, joukkoliikenneyhteydet ja palvelutarjonta) vaikuttavat asemakaavan autopaikkamääräyksiin.

Tonttikohtainen pysäköinti on usein tehotonta. Pysäköintipaikkojen käyttöastetta voidaan nostaa esimerkiksi paikkojen vuorottelulla ja nimeämättömyydellä tai alueellisilla pysäköintijärjestelyillä. Siten vähennetään autopaikkojen tarvetta ja tilaa säästyy muuhun käyttöön.

Lähiöiden täydennysrakentaminen ja pysäköinti

Vanhojen lähiöiden täydennysrakentamisella voidaan vahvistaa lähiön elinvoimaisuutta ja palveluita. Monissa lähiöissä ei ole rakennettu kaikkia kaavoissa määrättyjä autopaikkoja. Tämä ns. pysäköintipaikkavelka voi olla täydennysrakentamisen esteenä. Nykyiset pysäköintinormit saattavat edellyttää entistä enemmän autopaikkoja. Autopaikkojen rakentamisvastuu voi vähentää taloyhtiöiden halukkuutta täydennysrakentamiseen.

Lähiöiden täydennysrakentamisessa pysäköintinormia voidaan alentaa ja siirtyä tarpeen mukaan alueelliseen pysäköintiratkaisuun, mikä tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä.

Autopaikan rakentamiskustannukset

Autopaikan rakentamisen kustannukset sisällytetään yleensä asunnon hintaan. Tämä piilottaa autoilun todellisia kustannuksia ja aiheuttaa sen, että myös autottomat asukkaat maksavat autopaikoista.

Autopaikan ja asunnon kustannukset pitää voida erottaa toisistaan. Erityisesti tiiviillä, hyvien joukkoliikennepalveluiden alueilla on tarpeen kehittää ja kokeilla tällaisia ratkaisumalleja. Esimerkiksi uusissa aluerakentamiskohteissa voitaisiin kokeilla mallia, jossa autopaikka ei sisälly asunnon ostohintaan, vaan se hankitaan alueellisesta pysäköintilaitoksesta.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti tarjoaa autoilijoille ja pyöräilijöille mahdollisuuden joukkoliikenteen käyttöön. Sillä on merkitystä myös laajemmin liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta erityisesti ruuhkahuippujen tasoittajana. Liityntäpysäköinnille olisi kysyntää enemmän kuin paikkoja voidaan tarjota. Kehittämistä vaikeuttaa epäselvä vastuunjako. Nykyisin liityntäpysäköinnin rakentamisesta sovitaan tapauskohtaisesti tontinomistajien, väyläviranomaisten ja kunnan kesken.



Lauri Eriksson



Seudullisen pysäköintipolitiikan kytkeytyminen HLJ 2011:n kehittämistasoille.

Ehdotuksia HLJ 2011 -suunnitelmaa varten

- Kunnat ja HSL ryhtyvät valmistelemaan asuinalueiden ja toimitilojen seudullisia pysäköintinormeja. Niiden määrittelyssä otetaan huomioon, millaisella joukkoliikenteen palvelutasovyöhykkeellä alue sijaitsee ja missä määrin pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa.
- Kunnat kokeilevat ja ottavat käyttöön ratkaisuja, joilla pysäköintipaikan rakentamisen kustannukset erotetaan uusien asuntojen hinnasta esimerkiksi keskusta-alueilla ja aluerakentamiskohteissa.
- Tiiviiden kerrostaloalueiden uudisrakentamisessa sekä vanhojen alueiden täydennysrakentamisessa kokeillaan tonttikohtaisesta pysäköinnistä luopumista ja siirrytään keskitettyyn pysäköintiin ja nimeämättömiin paikkoihin. Pysäköintipaikkojen käyttöä tehostetaan vuorottaispysäköinnillä. Pysäköinnin suunnittelussa edistetään yhteiskäyttöautoilua varaamalla riittävästi paikkoja sitä varten.
- Helsingin seudun kunnat ja valtio sopivat liityntäpysäköintipaikkojen yhteisestä toteuttamisesta. Kustannusjako perustuu paikkojen käyttöön ja hyötyjen kohdentumiseen. Liityntäpysäköinnin hinnoittelussa käytetään tavoitteita tukevaa tariffipolitiikkaa. Liityntäpysäköintipaikkojen suunnittelussa edistetään vuorottaispysäköintiä esimerkiksi kaupan kanssa.

HLJ-katsauksia:

1/10 HLJ 2011 Valmistelun tilanne keväällä 2010
2/10 HLJ 2011 Laaja liikennetutkimus (LITU 2008) ja liikennemallien käyttö HLJ 2011:n laadinnassa
3/10 HLJ 2011 Joukkoliikennestrategia
4/10 HLJ 2011 Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla
5/10 HLJ 2011 Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus HLJ 2011:ssä
6/10 HLJ 2011 Tavaraliikenne Helsingin seudulla
7/10 HLJ 2011 Pysäköintipolitiikkaselvitys
8/10 HLJ 2011 Ajoneuvoliikenteen verkkoselvitys
9/10 HLJ 2011 Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys (MARA)
1/09 HLJ 2011 Puiteohjelma
2/09 HLJ 2011 Liikenteen nykytila
3/09 HLJ 2011 Tulevaisuustarkastelu
4/09 HLJ 2011 Visio ja strategiakehikko
5/09 HLJ 2011 Vuorovaikutus ja vaikutusten arviointi valmistelussa
6/09 HLJ 2011 Valmistelun tilanne syksyllä 2009

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi

HRT Helsingforsregionens trafik

Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100, 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternamn@hsl.fi

www.hsl.fi