

HELSINGIN NIEMEN KADUNVARSIPYSÄKÖINTI-
SELVITYS

OSA II: TOIMENPITEET

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsinki 30.8.1978

S I S Ä L L Y S L U E T T E L O

Sivu

ESIPUHE

IV

TAULUKKOLUETTELO

V

KUVALUETTELO

VI

YHTEENVETO

VII

1

NIEMEN PYSÄKÖINNIN NYKYTILANNE

1

1.1

Yhteenveto niemen pysäköinnin nykytilan-
teesta osa-alueittain

1

2

KADUNVARSIPYSÄKÖINTIPOLITIIKKA NIEMELLÄ

5

2.1

Lähtökohdat

5

2.2

Ehdotus Helsingin niemen kadunvarsipysäköinti-
politiikaksi 1979 - 1985

7

3

KADUNVARSIPYSÄKÖINTIPOLITIIKAN TOTEUTTAMISKEINOT

8

3.1

Yleistä

8

3.2

Liikennemerkkit

11

3.3

Pysäköintimittarit

13

3.3.1

Historiaa

13

3.3.2

Tavoitteita ja seurausvaikutuksia

14

3.4

Erikoislupajärjestelmä asukaspysäköintimahdol-
lisuuksien parantamiseksi

15

3.4.1

Yleistä

15

3.4.2

Lupa-alue

16

3.4.3	
Luvansaaja	16
3.4.4	
Liikennemerkkijärjestelyt	18
3.4.5	
Muita käytännön järjestelyjä	18
4	
EHDOTUS NIEMEN KADUNVARSIPYSÄKÖINTIJÄRJESTELYIKSI	19
4.1	
Asukaspysäköintijärjestelmä	19
4.2	
Muutokset kadunvarsipysäköintijärjestelyissä	21
4.3	
Lisäkilpien kellonaikojen tarkistaminen	22
4.4	
Pysäköintimittarijärjestelyt	27
4.5	
Pysäköintijärjestelyjen toteuttamisaikataulusta	27
5	
ARVIO EHDOTETTUJEN TOIMENPITEIDEN VAIKUTUKSISTA NIEMEN KADUNVARSIPYSÄKÖINTITILANTEeseen	28

ESIPUHE

Kaupunkisuunnittelulautakunta kehotti 7.10.1976 pysäköintimittareiden hankintaa koskevan päätöksen yhteydessä kaupunkisuunnitteluvirastoa selvittämään kysymystä kaupungin harjoittamasta pysäköintipolitiikasta. Tehtävän laajuuden vuoksi kaupungin alue päätettiin jakaa omiksi erillisiksi selvitysalueiksi. Tämä raportti käsittelee Helsingin niemen aluetta.

Niemen alueella sovellettavan pysäköintipolitiikan määrittämiseksi nimetty työryhmä asetti tavoitteeseen selvittää seuraavaa

- pysäköinnin nykytilanne ja ongelmat niemen eri osa-alueilla
- kaduilla ja pysäköintialueilla noudatettavan pysäköintipolitiikan tavoitteet ja määrittely
- pysäköintipolitiikan toteuttamiskeinot
- pysäköintipolitiikan sovellutusohjeet alueittain.

Tavoite rajattiin koskemaan pelkästään kadunvarsipysäköintipolitiikkaa, koska kaupungin välittömät vaikutusmahdollisuudet rajoittuvat lähinnä kadunvarsipysäköintiin.

Työryhmän työn tulokset on raportoitu kahdessa osassa

Osa I: Tutkimustulokset

Osa II: Toimenpiteet

Tutkimusosassa on kartoitettu niemen eri osa-alueilla vallitsevia pysäköintiolosuhteita ja -ongelmia. Esiityksen loppuun on koottu suuntaa antavia toimenpidesuosituksia alueellisten pysäköintiolosuhteiden parantamiseksi. Käsillä olevassa toimenpideraportissa on tehty yksityiskohtainen ehdotus niemen kadunvarsipysäköintipolitiikasta, toteuttamiskeinoista ja toteuttavista järjestelyistä.

Työtä valvovan ja suorittavan työryhmän jäseninä ovat olleet:

Ins. Reijo Joki (puh.joht.)	Ksv:n liik.suunn.os.
Valt.kand. Kalevi Rovaniemi	Ksv:n liik.suunn.os.
Dipl.ins. Paavo Suhonen	Ksv:n liik.suunn.os.
Arkkitehti. Märten Bondestam	Ksv:n yleisk.os.
Dipl.ins. Olli-Pekka Poutanen (siht.)	Ksv:n liik.suunn.os.

Toimenpideraportin on kirjoittanut dipl.ins. Olli-Pekka Poutanen

TAULUKKOLUETTELO

Sivu

Taulukko 1

Kadunvarsipysäköinnin käyttäjäryhmät.

9

KUALUETTELO

	Sivu
Kuva 1. Kadunvarsipysäköintirajoitusten soveltaminen eri käyttäjäryhmille.	10
Kuva 2. Toimenpide-ehdotusten ja tutkimusten osaluueiden rajat.	20
Kuva 3. Liikekeskusta-alueen kadunvarsipysäköinti- paikat nykyisin ja ehdotettujen järjeste- lyjen jälkeen.	23
Kuva 4. Asukaspysäköintijärjestelmän lupa-alueen kadunvarsipaikat nykyisin ja ehdotettujen järjestelyjen jälkeen.	24
Kuva 5. Niemen muiden asuntoalueiden kadunvarsi- paikat nykyisin ja ehdotettujen järjeste- lyjen jälkeen.	25

YHTEENVETO

Suoritettujen tutkimusten sekä lähtökohtina pidettyjen kantakaupungin yleiskaavan ja kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston ehdotuksen PTS-79 perusteella on päädytty ehdottamaan niemellä harjoitettavaksi kadunvarsipysäköintipolitiikaksi lähivuosina seuraavaa:

Niemen kadunvarsipaikat varataan pääasiassa kolmelle käyttäjäryhmälle:

- Asukkaat
- Asioivat, ostajat ja vierailijat
- Jakelu- ja huoltoliikenne

*onko nä
sille
ord. lausunto*

Koska näiden ryhmien yhteenlaskettu kysyntä ylittää pysäköintipaikkatarjonnan (tonttipaikatkin mukaanlukien) suurimmalla osalla niemellä, pyritään kadunvarsitila käyttämään mahdollisimman tehokkaasti palvelemaan em. käyttäjäryhmiä ottaen kuitenkin huomioon liikkuvan liikenteen kannalta tarpeelliset pysäköinti- ja pysähtymisrajoitukset.

Eri käyttäjäryhmille varataan pysäköintitilaa seuraavassa järjestyksessä:

- Liikekeskustassa
 - 1 jakelu- ja huoltoliikenteelle varataan tyydyttävät tilat
 - 2 loput paikat varataan asiointipysäköintiin
- Liikekeskustan ympäristössä
 - 1 jakelu- ja huoltoliikenteelle varataan tyydyttävät tilat
 - 2 loput kadunvarsipaikat varataan pääasiassa asiointipysäköintiin
 - 3 runsaasti asuntoja sisältävien kortteleiden edustoilta varataan tilaa asukaspysäköintiin
- Asuntoalueilla
 - 1 jakelu- ja huoltoliikenteelle varataan tyydyttävät tilat
 - 2 loput kadunvarsipaikat varataan pääasiassa asukaspysäköintiin
 - 3 runsaasti liike- ja toimistotiloja¹⁾ sisältävien kortteleiden edustoilta varataan tilaa asiointipysäköintiin

1) Asemakaavan mukaisia tai maistraatin luvalla toimivia.

Koko päivän asiointipysäköintiin varatut pysäköinti-
paikat varustetaan pysäköintimittarein. Asiointi-
pysäköintipaikkojen varustaminen pysäköintimittarein
aloitetaan liikekeskustasta.

Pitkäaikaiselle työmatkapysäköinnille ei erikseen
varata kadunvarsipaikkoja. Sitä ei kuitenkaan pyritä
erityisesti estämään alueilla, joilla kadunvarsi-
paikkoja on yli muiden käyttäjäryhmien tarpeen.

Ehdotettua kadunvarsipysäköintipolitiikkaa voidaan
soveltaa useimmilla niemen osa-alueilla perinteisin
liikennemerkki- ja pysäköintimittarijärjestelyin.
Asukaspysäköinnin vaikeimmalla alueella Kampin
länsiosassa, Punavuoren ja Ullanlinnan pohjoisosassa
sekä muutamissa Kaartin länsiosan kortteleissa on
asukkaiden kadunvarsipysäköintimahdollisuuksien
parantamiseksi kuitenkin ehdotettu erityisen lupa-
järjestelmän toteuttamista.

Osa lupa-alueen kadunvarsipaikoista merkittäisiin
liikennemerkkein lyhytaikaisiksi siten, että rajoi-
tus ei koskisi asukaspysäköintiluvan haltijoita.

Luvan voisivat hankkia lupa-alueella asuvat kaupun-
kilaiset, joilla on ajokortti ja jotka ilmoittavat
käyttävänsä sen ja sen rekisterinumerosta henkilö-
autoa. *Ennen muut autoa*

Ehdotetun kadunvarsipysäköintipolitiikan havainnol-
listamiseksi on laadittu suunnitelma niemen kadun-
varsipysäköintijärjestelyistä, joihin päädytään
sovellettaessa ehdotuksen mukaista politiikkaa.
Suunnitelman mukaiset muutokset nykytilanteeseen
ovat seuraavat:

Liikekeskustassa

- liikkuvan liikenteen johdosta asetetut
pysähtymis- ja pysäköintikiellot vähenevät
- jakelu- ja huoltoliikenteelle varatut
purkaus- ja lastauspaikat lisääntyvät
- koko päivän asiointipysäköintiin varatut
pysäköintipaikat lisääntyvät ja ne varus-
tetaan pysäköintimittarein.

Asukaspysäköinnin lupa-alueella

- liikkuvan liikenteen johdosta asetetut
pysähtymis- ja pysäköintikiellot vähenevät
- jakelu- ja huoltoliikenteelle varatut
purkaus- ja lastauspaikat lisääntyvät

- asukaspysäköintiin soveltuvien kadunvarsipaikkojen (lupapaikkojen ja rajoittamattomien) kokonaismäärä kasvaa
- koko päivän asiointipysäköintiin varattujen pysäköintipaikkojen määrä vähenee ja ne varustetaan pysäköintimittarein (asukaspysäköinnin lupapaikat palvelevat kuitenkin myös lyhytaikaista asiointipysäköintiä niinä aikoina, kun eivät ole asukkaiden käytössä)

Muilla asuntoalueilla

- jakelu- ja huoltoliikenteelle varatut purkaus- ja lastauspaikat lisääntyvät
- asukaspysäköintiin soveltuvat (rajoittamattomat) kadunvarsipaikat lisääntyvät
- koko päivän asiointipysäköintiin varattujen pysäköintipaikkojen määrä vähenee; asiointipysäköintipaikat sijoitetaan runsaasti liike- ja toimistotiloja sisältävien korttelien edustoille ja varustetaan pysäköintimittarein.

Liikennemerkeissä käytettävät kellonajat ehdotetaan yhtenäistettäväksi.

muuttok
Pysäköintimittarien voimassaoloajoiksi ehdotetaan liikekeskustassa (ma - pe) klo 8 - 17 ja (la) klo 9 - 15. Asuntoalueilla olisivat pysäköintimittarit voimassa vain maanantaista perjantaihin klo 8 - 17.

MIK
Pysäköintimaksun määrittelyperusteiden tulisi olla yksinomaan liikennepoliittisia. Maksun korotuksen tarvetta ehdotetaan mitattavaksi pysäköintimittareiden käyttöasteella. Mikäli käyttöaste kysynnän huipputunteina nousee määrättyä raja-arvoa suuremmaksi, on liikenteellisesti perusteltua esittää pysäköintimaksun korottamista.

Ehdotetut järjestelyt ovat toteutettavissa vuoden 1979 aikana lukuunottamatta kaikkien koko päivän asiointipysäköintiin varattujen kadunvarsipaikkojen varustamista pysäköintimittarein.

1 NIEMEN PYSÄKÖINNIN NYKYTILANNE

1.1 Yhteenveto niemen pysäköinnin nykytilanteesta osa-alueittain

Liikekeskusta

Liikekeskustassa on kaikkiaan 7 800 autopaikkaa, joista 5 000 paikkaa on tonteilla ja 2 800 paikkaa kaduilla ja toreilla. Kadunvarsipaikat ovat lähes kaikki lyhytaikaispaikkoja. Lyhytaikaispaikkojen yleisin voimassaoloaika on klo 8-17.

Liikekeskustan pysäköintiongelmät koskevat pääosaltaan toimipaikkoihin suuntautuvaa tavara- ja asiointiliikennettä.

Koska pysähtymiset jalkakäytävillä, rinnakkain ja pysäköintikieltoalueilla ovat yleisimpiä liikekeskustassa ja lyhytaikaispaikkojen keskimääräinen etsimisaika on pisin ko. alueella, nämä seikat viittaavat siihen, että lyhytaikaispaikkojen määrä ei riitä tyydyttämään nykyistä kysyntää.

Kruununhaka

Kokonaisuutena katsoen pysäköintiongelmät Kruununhaassa ovat melko vähäisiä. Autollisista asukkaista 62 % säilyttää autoaan yöllä kadulla. Asukaspysäköintiin soveltuvien rajoittamattomien kadunvarsipaikkojen määrä riittää nykytilanteessa tyydyttämään asukkaiden tarpeen. Kadulla autoaan säilyttävistä asukkaista 17 % pysäköi yöksi lyhytaikaispaikalle, josta auto pitää aamulla siirtää pois. Asukaskysely osoitti, että klo 18 jälkeen 50 % asukkaista löytää autolleen paikan aina samalta katuosalta. Sen sijaan 20 % autollisista asukkaista joutuu yleensä etsimään kadunvarsipaikkaa useilta lähikaduilta.

Toimipaikoissa asioivien autojen pysäköintiolosuhteet alueella ovat tyydyttävät johtuen osittain tonttipaikkojen runsaudesta. Kadunvarsipaikkojen ja pysäköintikieltopaikkojen käyttö tavaran lastauksessa ja purkamisessa on keskimääräistä vähäisempää.

Katajanokka

Pääosa Katajanokan liikenteestä on sataman tai alueen toimipaikkojen synnyttämää liikennettä. Katajanokan sillalla vuorokausiliikenne on noin 12 000 ajoneuvoa, josta asukasliikenteen osuus on korkeintaan 15 %. Asukkaille kuuluvien autojen osuus alueella pysäköivistä autoista jää vastaavasti pieneksi. Autollisista asukkaista autoaan säilyttää tontilla vain 14 %.

Näin ollen tonttipaikat ovat lähes täysin toimipaikkojen käytössä. Sama on tilanne kadunvarsipaikoilla, joilla asukkaille kuulumattomien autojen osuus päivällä on 80-90 % ja yöllä noin 50 %. Huolimatta toimipaikka- ja terminaaliliikenteen suhteellisen suuresta pysäköintitilan tarpeesta, on rajoittamatonta kadunvarsitilaa vapaana lähes kaikkina vuorokaudenaikoina. Kokonaisuudessaan asukkaiden pysäköintiolosuhteet alueella ovat tyydyttävät.

Kaivopuisto

Pysäköintiolosuhteet kadulla poikkeavat täysin muista niemen osa-alueista. Pysäköintitilannetta kuvaa hyvin se, että kuormitetuimpanakin ajankohtana, päivällä, puolet rajoittamattomista kadunvarsipaikoista on vapaana. Asukkaista vain 29 % säilyttää autoaan kadulla. Kadunvarsipaikkoja käyttävät lähinnä ulkopuoliset autot. Asukaspysäköinnin vähäisyydestä johtuu, että keskimääräinen pysäköintiaika rajoittamattomilla paikoilla on vain 3.5 h kun se koko niemellä on keskimäärin 7.7 h.

Ullanlinna

Kadunvarsitilan rakenne poikkeaa muista niemen osa-alueista siinä, että lyhytaikaispaikkojen määrä alueella on suhteellisen vähäinen. Tämä huonontaa tuntuvasti tavaraliikenteen ja toimipaikkaliikenteen pysäköintiolosuhteita alueella. Pysäköintikieltopaikkojen käyttö ja rinnakkain pysähtyminen on em. syystä yleisempää kuin useimmilla muilla niemen osa-alueilla.

Asukaspysäköinnin olosuhteet Ullanlinnassa vastaavat niemen keskimääräisiä pysäköintiolosuhteita.

Tilanteeseen vaikuttaa ennen kaikkea se, että rajoittamattomia kadunvarsipaikkoja on osittain lyhytaikaispaikkojen kustannuksella saatu alueelle suhteellisen paljon.

Rajoittamattomilla kadunvarsipaikoilla pysäköivien asukkaiden olosuhteita huonontaa se, että verrattain suuri osa, noin 29 %, näillä paikoilla yöllä pysäköivistä autoista on muita kuin asukkaiden autoja.

Punavuori - Eira

Punavuori - Eiran pysäköintiolosuhteet muistuttavat ongelmakentältään ja pysäköinnin rakenteeltaan paljon Ullanlinnaa. Kadunvarsipaikoista valtaosa eli noin 78 % on rajoittamattomia paikkoja ja 22 % lyhytaikaispaikkoja (päivällä), kun muilla niemen asunto-alueilla lyhytaikaispaikkojen osuus oli keskimäärin

27 %. Tämän vastapainoksi ehdottomat pysäköintikiellot vievät kadunvarsitilasta suuremman osan kuin millään muulla niemen osa-alueella. Lyhytaikaispaikkojen niukkuudesta johtuen pysähtyminen pysäköintikiellon vaikutuksen alaisilla katuosilla ja rinnakkain pysähtyminen on Punavuori - Eirassa yhtä yleistä kuin liikekeskustassa.

Asukkaista 40 % säilyttää autoaan tontilla ja 60 % kadulla. Asukaspysäköinnin olosuhteet alueella ovat keskimääräistä huonommat. Tähän vaikuttaa ennen kaikkea se, että ulkopuoliset autot vievät alueen rajoittamattomista paikoista päivällä 52 % ja yöllä 38 %. Lisäksi rajoittamattomien kadunvarsipaikkojen käyttötehokkuutta vähentää se, että 35 % paikoista on samojen autojen kokovuorokautisessa käytössä.

Kamppi

Asukaspysäköintiolosuhteet ovat Kampissa huonoimmat koko niemen alueella. Asukkaiden pysäköintimahdollisuuksia kadunvarressa rajoittaa mm. se, että 40 % rajoittamattomista paikoista on samojen autojen ympärivuorokautisessa käytössä, kun vastaava osuus koko niemellä yhteensä on 22 %. Lisäksi pysäköintiä rajoittavat liikennemerkit ja asetukseen perustuvat kiellot vievät koko kadunvarsitilasta 40 %, mikä on enemmän kuin muilla niemen asuntoalueilla.

Tavaraliikenteen ja toimipaikkaliikenteen pysäköintiolosuhteet Kampin alueella ovat muihin niemen osa-alueisiin verrattuna keskimääräistä paremmat. Tilanteeseen vaikuttaa ensiksikin se, että Kampin alueella liikkeillä ja toimipaikoilla on käytettävissään noin 2 200 tonttipaikkaa, mitä voidaan tonttipaikkojen kokonaismäärään verrattuna pitää suurena määränä. Toiseksi noin puolet alueen kadunvarsipaikoista on lyhytaikaispaikkoja, jotka mahdollistavat lyhytaikaisen lastaus-, purkaus- ja asiointitapahtuman. Edellä mainituista syistä pysäköintikielltopaikkojen käyttö ja rinnakkainpysähtyminen on vähäisempää kuin muilla osa-alueilla.

Etu-Töölö

Asukkaiden pysäköintimahdollisuudet alueella ovat keskimäärin tyydyttävät. Rajoittamattomien kadunvarsipaikkojen määrä riittää nykytilanteessa juuri tyydyttämään asukkaiden yöpysäköintitarpeen. Yöpysäköintiolosuhteita parantaa huomattavasti se, että ulkopuoliset autot vievät rajoittamattomista kadunvarsipaikoista vain 12 % kun vastaava osuus niemellä keskimäärin on 32 %. Samoin pitkäaikaispysäköintiä helpottaa se, että suhteellisen vähän, tässä tapauksessa 11 %, rajoittamattomista paikoista on samojen autojen ympärivuorokautisessa käytössä.

Päiväsaikaan kadunvarsipysäköinnissä esiintyy samansuuruisia vaikeuksia kuin muillakin niemen asunto-alueilla. Työpaikkaliikenne täyttää klo 8-16 välisenä aikana vapaana olevat kadunvarsipaikat täysin. Rinnakkainpysähtymistä esiintyy suhteellisen vähän, mikä viittaa siihen, että lyhytaikaiset lastaus- ja purkaustapahtumat voidaan suorittaa tonteilla ja olemassa olevilla p-kieltoalueilla.

KADUNVARSIPYSÄKÖINTIPOLITIIKKA NIEMELLÄ

2.1

Lähtökohdat

Kadunvarsipysäköintipolitiikan tulee tukea koko pysäköintipolitiikkaa ja edelleen liikenne- ja kaupunkisuunnittelupolitiikkaa. Helsingin niemellä, poisluettuna satama-alueet, on noin 33 000 pysäköintipaikkaa. Näistä noin 46 % sijaitsee kadunvarsilla ja yleisillä alueilla. Täten kadunvarsipysäköintipolitiikan merkitys koko pysäköintijärjestelmän ohjaamisessa on suuri.

Helsingin niemen kaupunkisuunnittelu-, liikennesuunnittelu- sekä pysäköintipoliittiset tavoitteet on määriteltä kantakaupungin yleiskaavassa.

Kadunvarsipysäköinnistä on yleiskaavassa sanottu seuraavaa:

"Kantakaupungin katuverkkoa jäseneltäessä vähennetään kadunvarsipysäköintiä varsinkin keskusta-alueella. Kadunvarsipaikat, jotka liikekeskusta-alueelle jäävät, tulisi suositusten mukaan käyttää lyhytaikaiseen pysäköintiin.

Asuntoalueiden tonttikatujen kadunvarsipaikat tulisi suosituksen mukaan varata asukkaiden autopaikoiksi".

Toisaalta yleiskaavassa on määriteltä tonttien autopaikkanormi, jota ei ehkä pitkään aikaan pystytä täyttämään. Täten normin perusteita joudutaan tukemaan kadunvarsipysäköintipolitiikalla. Nämä perusteet ovat:

- Asukkaiden tarvitsemat autopaikat voidaan rakentaa.
- Lyhytaikaisen ostos- ja asiointiliikenteen tarvitsemat autopaikat voidaan rakentaa.
- Huolto- ja jakeluliikenteen tarvitsemat kuormaus- ja purkaustilat voidaan rakentaa.
- Pitempiaikaisen työmatkaliikenteen tarvitsemien autopaikkojen rakentamiseen ei varauduta.

Niemellä harjoitettava pysäköintipolitiikka vaikuttaa luonnollisesti niemelle tulevaan liikennemäärään. Kantakaupungin yleiskaavassa on eräänä keskeisenä liikenteellisenä tavoitteena:

- "Henkilöliikenteen määrän kasvua rajoitetaan kantakaupungin keskeisillä alueilla. Pysäköintipoliittisin toimenpitein ohjaillaan niemelle tulevan ja sieltä lähtevän henkilöautoliikenteen määrää. Tavoitteena pidetään, että niemelle saapuva henkilöautoliikenne v. 1985 olisi enintään nykyisen suuruinen. Kantakaupungin rajalla kasvun määrä olisi enintään 25 %".

Niemellä harjoitettavan pysäköintipolitiikan perusteiden tulee määräytyä sen mukaan, millaisia tavoitteita kaupunkisuunnittelulle on asetettu pääkeskuksen, alue- ja paikalliskeskusten sekä asuntoalueiden kehittämisessä. Kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston ehdotuksessa PTS-78 esitetään maankäyttöpoliittikan yleisissä tavoitteissa mm., että kaupungin

- "Kehittämisessä otetaan huomioon sekä kaupungin asema valtakunnassa ja seudulla että sen sisäinen toimivuus ja ympäristön parantamisen asettamat vaatimukset".

Keskusten kehittämistavoitteista todetaan mm., että

- "Helsingin keskuksia kehitetään osana seudullista keskusjärjestelmää. Keskuksien rakentamisella pyritään palvelutason nostamiseen ja työpaikkojen sijoittamisen edistämiseen esikaupunkialueilla...
- Esikaupunkikeskusten toteutumista varmistetaan säätelemällä pääkeskuksen mitoitusta...
- Korkean tason kaupallisten palvelujen kasvu suunnataan alue- ja paikalliskeskuksiin ja uudet tavaratalot sijoitetaan aluekeskuksiin, joiden tehtävänä on nostaa palvelutasoa siten, että ne muodostavat toisen vaihtoehdon pääkeskukselle myös harvemmin ostettavien hyödykkeiden ja palvelusten osalta..."

Liikenteen ongelmana todetaan mm.

- "Kantakaupungin asukkaiden sekä asiointi- ja tavaraliikenteen pysäköintivaikkeudet".

Liikennejärjestelmän kehittämisen päälinjoina esitetään mm., että

- "Liikenteen kehittämisen yleisenä tavoitteena on liikennetarpeen vähentäminen yhdyskuntarakenteeseen kohdistuneiden toimenpiteiden avulla sekä liikenteen kuormitushuippujen taasaaminen.

- Kulikutapajakautuman tavoitteena on niemelle saapuvassa ja sieltä lähtevässä henkilöliikenteessä joukkoliikenteen osuuden nostaminen kaikilla suunnilla vähintään 70 %:iin. Tämä merkitsee erityisesti länsisuunnan osalta muutosta kulikutapajakautumassa.
- Asukkaiden tarvitsemat pysäköintipaikat pyritään osoittamaan. Ostos- ja asiointiliikenteen sekä huolto- ja jakeluliikenteen pysäköintipaikkojen määrää ei pyritä rajoittamaan. Työmatkaliikenteen tarvitsemien pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan..."

2.2

Ehdotus Helsingin niemen kadunvarsipysäköintipolitiikaksi 1979 - 1985

Niemen kadunvarsipaikat varataan pääasiassa kolmelle käyttäjäryhmälle:

- Asukkaat
- Asioivat, ostajat ja vierailijat
- Jakelu- ja huoltoliikenne.

Koska näiden ryhmien yhteenlaskettu kysyntä ylittää pysäköintipaikkatarjonnan (tonttipaikatkin mukaanlukien) suurimmalla osalla niemeä, pyritään kadunvarsitila käyttämään mahdollisimman tehokkaasti palvelemaan em. käyttäjäryhmiä ottaen kuitenkin huomioon liikkuvan liikenteen kannalta tarpeelliset pysäköinti- ja pysähtymisrajoitukset.

Eri käyttäjäryhmille varataan pysäköintitilaa seuraavassa järjestyksessä:

- Liikekeskustassa
 - 1 jakelu- ja huoltoliikenteelle varataan tyydyttävät tilat
 - 2 loput paikat varataan asiointipysäköintiin.
- Liikekeskustan ympäristössä
 - 1 jakelu- ja huoltoliikenteelle varataan tyydyttävät tilat
 - 2 loput kadunvarsipaikat varataan pääasiassa asiointipysäköintiin
 - 3 runsaasti asuntoja sisältävien kortteleiden edustoilta varataan tilaa asukas-pysäköintiin.

Asuntoalueilla

- 1 jakelu- ja huoltoliikenteelle varataan tyydyttävät tilat
- 2 loput kadunvarsipaikat varataan pääasiassa asukaspysäköintiin
- 3 runsaasti liike- ja toimistotiloja¹⁾ sisältävien kortteleiden edustoilta varataan tilaa asiointipysäköintiin.

Koko päivän asiointipysäköintiin varatut pysäköintipaikat varustetaan pysäköintimittarein. Asiointipysäköintipaikkojen varustaminen pysäköintimittarein aloitetaan liikekeskustasta.

Pitkäaikaiselle työmatkapysäköinnille ei erikseen varata kadunvarsipaikkoja. Sitä ei kuitenkaan pyritä erityisesti estämään alueilla, joilla kadunvarsipaikkoja on yli muiden käyttäjäryhmien tarpeen.

3

KADUNVARSIPYSÄKÖINTIPOLITIIKAN TOTEUTTAMISKEINOT

3.1
Yleistä

Kadunvarret ja pysäköintialueet muodostavat merkittävän osan kaikista pysäköintipaikoista niemellä (46 %) ja ovat siten tärkeä osa niemen pysäköintijärjestelmässä.

Kadunvarsi- ja pysäköintialuepaikkojen ollessa kaupungin järjesteltävissä on niiden avulla mahdollisuus välittömästi toteuttaa valittua pysäköintipolitiikkaa. Pysäköintikysynnän ohjaaminen ja paikkojen osoittaminen eri käyttäjäryhmille (taulukko 1) on tapahtunut perinteisesti pysäköintiaikaa rajoittamalla sekä järjestämällä pysäköintiä maksulliseksi. Keinona ovat olleet liikennemerkit, niiden lisäkilvet sekä pysäköintimittarit (kuva 1).

Pysäköintipaikkojen osoittamiseen tekstillisellä lisäkilvellä jollekin määrätylle ryhmälle on suhtauduttu erittäin kriittisesti katujen ja pysäköintialueiden yleisen luonteen säilyttämiseksi (poikkeuksena CD-autot, poliisiautot, valtioneuvoston ja kaupungin virka-autot ym.).

Viime vuosina on usein esitetty, että pysäköintitilanne on mennyt kantakaupungissa niin kireäksi, että perinteiset keinot eivät enää riitä tarkoituksenmukaisen pysäköintipolitiikan harjoittamiseksi, vaan olisi kehitettävä erikoislupajärjestelmiä. Näin on esitetty erityisesti niemen asukkaita ajatellen.

1) Asemakaavan tai maistraatin luvan mukaisia.

Taulukko 1. Kadunvarsipysäköinnin käyttäjäryhmät

A. ASUKKAAT	
A.1.	Asukkaat, jotka pysäköivät kadunvarressa pitempiä aikoja ; ts. asukkaat joilla ei ole autotallia eikä pihapaikkaa ja jotka eivät käytä autoaan joka päivä.
A.2.	Asukkaat, jotka pysäköivät kadunvarressa öisin ja viikonloppuisin; ts. asukkaat, joilla ei ole autotallia eikä pihapaikkaa ja jotka käyttävät autoaan päivisin.
A.3.	Asukkaat, jotka pysäköivät kadunvarressa tilapäisesti lyhyitä aikoja; ts. asukkaat, joilla on autotalli tai pihapaikka.
B. ASIOIVAT, OSTAJAT JA VIERAILIJAT	
B.1.	Vierailijat, jotka pysäköivät yleensä 1...4 tuntia pääosin iltaisin ja viikonloppuisin.
B.2.	Asioivat ja ostajat, jotka pysäköivät yleensä 15 min...4 h pääosin arkisin päiväaikaan.
C. JAKELU-, HUOLTO- JA SAATTOLIIKENNE	
C.1.	Jakelu- ja huoltoliikenne, joka lastaa ja purkaa tonteilla ja kadunvarressa. Kesto vaihtelee muutamasta minuutista useaan tuntiin, mutta on tavallisimmin kuitenkin alle 15 min.
C.2.	Saattoliikenteellä tarkoitetaan tässä henkilöiden poisjättämistä ja mukaanottamista.
D. TYÖMATKAPYSÄKÖIJÄT	
D.1.	Työmatkapysäköinti, joka kestää koko päivän; ts. autoa ei käytetä työaikana.
D.2.	Työmatkapysäköinti, joka kestää osan päivää; ts. autoa käytetään työaikana pysäköintiajan vaihdellessa yleensä puolesta tunnista puoleen päivään (toiminnallisesti sama kuin B.2.).
E. LIIKKEET JA YRITYKSET	
Pysäköinti saattaa tapahtua minkä tahansa edellä mainitun käyttäjäryhmän tapaan.	
F. MUUT PITKÄAIKAISET PYSÄKÖIJÄT	
Autojen "säilytys" (autokauppa, romuautot jne).	

⊗	⊗ Sall. taks.	TONTTI- LIITTYMÄ	LA RV	⊘ CD	⊘	⊘ 15 min	⊘ 30 min	⊘ 60 min	⊘ 2 h	⊘ 4 h	EI RAJOI- TUKSIA	EI RAJOI- TUKSIA ÖISIN
											A.1.	
											A.2.	
											A.3.	
											B.1.	
											B.2.	
											C.1.	
											C.2.	
											D.1.	
											D.2.	
											F	

Kuva 1. Kadunvarsipysäköintirajoitusten soveltuminen eri käyttäjäryhmille (vrt. taulukko 1)

Seuraavassa on tarkasteltu liikennemerkkejä ja pysäköintimittareita pysäköintipolitiikan toteuttamiskeinoina sekä erikoislupajärjestelmän kehittelyä asukkaiden kadunvarsipysäköintimahdollisuuksien parantamiseksi.

3.2 Liikennemerkit

Pysähtymiskieltomerkki (II A j a) osoittaa, että ajoneuvon pysäyttäminen muusta syystä kuin pakollisen liikenne-esteen takia on kielletty ajoradan sillä puolella, jolle merkki on asetettu merkistä seuraavaan yleisen tien tai kadun risteykseen, jollei lyhyempää vaikutusaluetta ole osoitettu.

Merkkiä voidaan pienoiskoossa käyttää pysäköintimittareiden peitoksi asetetuissa suojuksissa, milloin mittarein varustetun pysäköintipaikan käyttöä on rajoitettu.

Pysähtymiskieltomerkkiä käytetään yleensä turvaamaan riittävä välityskyky pääkaduilla ja liittymissä. Useimmilla katuleveyksillä pysähtymiskiellolla saadaan yksi lisäkaista liikkuvalla liikenteelle.

Tavallisimpia voimassaoloaikoja ovat koko vuorokausi, koko päivä tai ruuhka-ajat.

Viime vuosina on pysähtymiskieltomerkkiä alettu käyttää uudessa merkityksessä: taksi- ja jakeluruutujen päämerkkinä lisäkilvin varustettuna (esim. Sallittu takseille).

Pysäköintikieltomerkki (II A j) osoittaa, että ajoneuvon pysäköinti on kielletty ajoradan sillä puolella, jolle merkki on asetettu, merkistä seuraavan yleisen tien tai kadun risteykseen, jollei lyhyempää vaikutusaluetta ole osoitettu. Merkin yhteydessä voidaan sallittu pysäköintiaika ilmaista lisäkilvellä.

Rakennuksen seinään, sisäänkäytävän kohdalle asetettava merkki osoittaa, että käytävän eteen on jätettävä riittävä tila siinä pysäytettävien ajoneuvojen kulkua varten. Tällöin voidaan merkkiä käyttää myöskin 400 mm:n läpimittaiseksi pienennettynä.

Merkkiä voidaan pienoiskoossa käyttää pysäköintimittareiden peitoksi asetetuissa suojuksissa, milloin mittarein varustetun pysäköintipaikan käyttöä on rajoitettu.

Pysäköintikieltomerkkiä käytetään kolmessa päätarkoituksessa

- välityskyvyn turvaamiseksi
- henkilö- ja tavaraliikenteen pysähtymistilan varaamiseksi

- päämerkinä pysäköintiaikaa rajoitettaessa.

Kaduille, joilla pysähtymiskysyntä on pieni ja mahdollisesta pysähtymisestä aiheutuva haitta on pieni, voidaan raunekaista varata liikkuvalla liikenteelle pysäköintikieltomerkkiä käyttäen. Useimmilla katuleveyksillä saadaan tällöin yksi lisäkaista liikkuvalla liikenteelle. Tässä tarkoituksessa käytetty pysäköintikielto on yleensä voimassa joko koko vuorokauden päiväjän tai ruuhka-aikoina.

Haluttaessa varata kadunvarsitilaa henkilö- ja/tai tavaraliikenteen pysähtymistä varten käytetään yleensä pysäköintikieltomerkkiä. Kielto on tavallisimmin voimassa joko koko vuorokauden tai koko päivän.

Pysäköintikieltomerkkiä päämerkinä käyttäen rajoitetaan pysäköintiä nykyisin yleensä 30 min - 2 h. Tarkoituksena on tavallisimmin pysäköintitilan varaaaminen asiointiliikenteelle joko koko vuorokauden tai koko päivän.

Edellisten lisäksi käytetään pysäköintikieltomerkkiä päämerkinä varattaessa katutilaa jonkin erityisryhmän käyttöön (CD-autot, poliisiautot, valtioneuvoston ja kaupungin virka-autot ym.).

Edelleen, haluttaessa sallia pysähtyminen paikassa, jossa se on tieliikenneasetuksen mukaan kielletty (esim. T-liittymän suora sivu) on pysäköintikieltoa käytetty välillisesti ilmoittamaan, että pysähtyminen kuitenkin halutaan sallia.

Pysäköintipaikka- (III A f) merkillä osoitetaan ajoradan ulkopuolella olevaa tai ajoradasta ajoratamerkinin erotettua ajoneuvojen pysäköintiin varattua aluetta. Pysäköintiä koskevat rajoitukset on ilmaista lisäkilvellä.

Pysäköintimittarein varustettujen pysäköintipaikkojen yhteydessä merkkiä käytetään vain, jos se on alueen havaitsemisen kannalta tarpeen. Merkin tulee kuitenkin olla pienoiskoossa pysäköintimittarissa tai sitä kannattavassa pylväässä. Pysäköintiä koskevat ehdot tai rajoitukset ilmaistaan mittariin tai pylvääseen kiinnitetyssä merkissä.

Pysäköintipaikka-merkin yhteydessä käytetään tavallisesti lisäkilpeä, joka osoittaa pysäköintipaikkojen sijainnin alueella. Tämä on tarpeen erityisesti talviolosuhteita ajatellen, koska ajoratamerkinin eivät tällöin näy.

Rajoitettaessa pysäköinnin kestoa käytetään pysäköintipaikka-merkin lisäkilvessä sanamuotoa esim. "8-17 enintään 2 h.

3.3 Pysäköintimittarit

Kunta voi määrätä pysäköinnin kadunvarressa ja pysäköintialueilla maksulliseksi. Helsingissä maksulliset pysäköintipaikat on varustettu pysäköintimittarein.

3.3.1 Historiaa

Helsinkiin asennettiin ensimmäiset pysäköintimittarit vuonna 1955. Mittareita alettiin asentaa pysäköinninvalvonnan tehostamiseksi ja maksu määrättiin siten, että aiheutuneet kustannukset saatiin katettua (40 p/h).

Pysäköintimittareiden yleistyessä todettiin, että paikkojen käyttöön vaikutti paikan sijainti aivan oleellisesti. Käytön tasaamiseksi päätti kaupunginhallitus vuonna 1964, että keskeisimmille alueille asennetaan 1/2 h mittareita. Vaihtoehtoisena toimenpiteenä oli tällöin esillä myös maksun korotus kysytyimmillä alueilla, mutta korotusmenettelyä pidettiin liian hitaana ja kankeana.

Vuonna 1965 päätettiin hankkia myös 1 tunnin mittareita käytön tasaamiseksi entistä paremmin.

Vuonna 1966 päätettiin edelleen hankkia 4 tunnin mittareita matkailijoiden ja pitempään asioivien palvelemiseksi.

Pysäköintimaksua päätettiin nostaa vuonna 1970 siten, että maksuksi keskustan alueella tuli 1 mk/h. Muualla kaupungin alueella pysyi maksu entisen suuruisena (40 p/h). Kaupunginvaltuuston esityslistalla perusteltiin korotusta mm. seuraavilla seikoilla:

- inflaatio
- maksun suuruus vaikuttaa pysäköintipaikkojen kysyntään
- erisuuruisilla maksuilla voidaan jonkin verran ohjata pysäköintiä eri alueille
- yleensä pidetään tarkoituksenmukaisena, että pysäköintimaksu on korkein varsinaisessa keskustassa, missä kysyntä on suurin
- pisimmän mahdollisen pysäköintiajan säätely vaikuttaa kysyntää tasaavasti, mutta on osoittautunut riittämättömäksi
- korkeampi maksu keskustassa lisää kiertoa ja täten mahdollistaa useamman autoilijan pysäköinnin päivän aikana.

Vuonna 1973 päätettiin lisätä pysäköintimaksuvyöhykeitä sekä korottaa maksuja siten, että maksuksi I vyöhykkeellä tuli 2 mk/h, II vyöhykkeellä 1 mk/h ja III vyöhykkeellä 40 p/h.

lyhyt 0 PP:stä onko hinnoissa tyhjä,
mutt vain 78 / myyjä, jäs näin o
olisi alkuperäisen perustella käyttö-
arkisto tyhjästä muuttu syys-
K, Skee Pysäköintimaksun korotuksen perusteluina esitti kau-
punkisuunnittelulautakunta seuraavaa:

- inflaatio
- liikennepoliittiset syyt
- uudet maksut vastaisivat likimain useiden yksityisten pysäköintilaitosten perimiä maksuja (periaatteena tuli olla, että kadulle pysäköiminen olisi kalliimpaa kuin kadun ulkopuolella pysäköintilaitoksessa).

Kaupunginhallitus esitti lisäperusteluina seuraavaa:

- pysäköintimaksun korotuksella voidaan ohjata pysäköintipaikkojen kysyntää
- jotta keskustaan kohdistuvan pysäköintitarpeen tyydyttäminen voitaisiin autokannan jatkuvasti kasvaessa hoitaa siten, että pysäköintipaikkoja tarvittaessa olisi saatavissa kohtuullisen matkan päässä keskustasta, on maksun korottamista sekä I vyöhykkeen laajentamista pidettävä aiheellisena.

2.0.1978
Viimeisin pysäköintimaksun korotus (Kvsto 21.6.1978) koskee III vyöhykkeen maksun korottamisesta 1 mk:aan)h. Samalla päätettiin III vyöhyke liittää II vyöhykkeeseen. Maksun korotuksen perusteina olivat inflaatio ja kalustotekniset syyt. Sisäasiainministeriö vahvisti korotuspäätöksen 4.8.1978. *osalla*

3.3.2

Tavoitteita ja seurausvaikutuksia

Maksullista pysäköintiä järjestelemällä pyritään pysäköintipaikkakysynnän ja -tarjonnan alueelliseen säätelyyn. Maksullisuus antaa helpomman ja tehokkaamman valvonnan kautta mahdollisuuden pysäköintikiertoa lisäämällä säädellä lähinnä tarjontaa ja väiillisesti myös kysyntää.

Säätelemällä pysäköintimittarien kokonaismäärää, pysäköintimaksua vyöhykkeittäin ja pisintä mahdollista aikaa, joka mittariin voidaan maksaa, pyritään pysäköintikysynnän ja -tarjonnan tasaamiseen siten, että keskusta-alueen katuvarsilta löytyisi mahdollisimman usein pysäköintipaikka lyhytaikaista asiointia varten ja että pitempiaikainen asiointipysäköintikysyntä ohjautuisi keskustan reuna-alueille.

Jotta kadunvarsilta löytyisi pysäköintipaikka asiointia varten mahdollisimman usein, ei pysäköintimittarien käyttöaste saa nousta suuremmaksi kuin 80 %. Mikäli näin käy jollain alueella, on siellä joko lisättävä pysäköintimittaripaikkoja, nostettava pysäköintimaksua tai lyhennettävä pisintä mahdollista aikaa, joka mittariin voidaan kerralla maksaa.

Ellei pitempiaikainen asiointipysäköintikysyntä suuntaudu keskustan reuna-alueille olisi keskustan pysäköintijärjestelmän toiminnan kannalta edullista, että se hakeutuisi pysäköintilaitoksiin. Koska pitempiaikainen asiointipysäköinti on pysäköintilaitoksissa helppompaa, se hakeutuneekin pääasiassa laitoksiin ellei kadunvarsipysäköinti ole merkittävästi halvempaa.

Koska pysäköintimaksut säätelevät pysäköintikysyntää, on paikallaan tarkastella, miten säätely kohdistuu eri käyttäjäryhmiin. Pysäköintimaksun noustessa voidaan olettaa, että "tarpeettomat" henkilöautolla suoritettut asiointimatkat vähenevät. Tarpeellisuus jää tässä tapauksessa asianomaisen itsensä harkittavaksi. Kuitenkin voidaan olettaa, että maksun noustessa todella suureksi jäävät henkilöautomatkoista jäljelle vain matkan suorittajien kannalta ehdottoman tarpeellisenä pidetyt asiointimatkat.

Keskustan pysäköintitilanne - ja siten myös pysäköintimaksun suuruus - vaikuttaa myös siihen, miten pääkaupunkiseudun asukkaat suuntaavat asiointi- ja etenkin ostosmatkansa toisaalta Helsingin keskustaan ja toisaalta Helsingin esikaupunkien ja muun seudun asiointi- ja ostoskeskuksiin. Ottaen huomioon keskustan korkean palvelutason sekä edullisen joukkoliikennejärjestelmän, voitaneen olettaa, että pysäköintimaksun vaikutus keskustaan suuntautuvien ostos- ja asiointimatkojen kokonaismäärään on vähäinen.

Pysäköintimittarit tuottavat kaupungille voittoa. Tämä ei kuitenkaan saisi olla vaikuttavana tekijänä pysäköintimaksun suuruutta määriteltäessä, vaan perusteiden tulisi olla yksinomaan liikennepoliittisia.

3.4

Erikoislupajärjestelmä asukaspysäköintimahdollisuuksien parantamiseksi

3.4.1

Yleistä

Jotta asukkaiden pysäköinti kohtuullisella etäisyydellä asunnoista turvattaisiin, on esitetty, että kadunvarsipaikat lähes yksinomaan varattaisiin asukkaiden käyttöön. Tämä olisi mahdollista esim. siten, että kadunvarsilla sallittaisiin ainoastaan lyhytaikainen pysäköinti ja asukkaat olisivat oikeutettuja pitkäaikaiseen pysäköintiin erityisellä luvalla.

Kadulla tarkoitetaan asemakaavan mukaisella katualueella olevaa liikenneväylää, joka kaduksi rakennettuna on luovutettu yleiseen käyttöön. Kadun osalta yleinen käyttö merkitsee sitä, että kuka tahansa saa käyttää sitä liikenteeseen. Liikennettä ei voida rajoittaa esim. siten, että vain tietyt henkilöt tai vain kadunvarrella olevissa kiinteistöissä asioivat saavat käyttää katua (Österman, SKL 1/76 s. 4).

Koska katualueen omistaa kaupunki, se voi määrätä katualueesta tietyissä määrin. Rajoituksena on kuitenkin se, ettei yleinen liikenne (yleinen käyttö) esty. Kadun yleisen luonteen voidaan katsoa säilyvän, jos liikennemerkkein osoitetaan määrätyn alueen asukkaalle katua (tässä tapauksessa ajorataa) yksityiseen pysäköintiin yksilöimättä autopaikkaa tietyn henkilön käyttöön. Sen sijaan kadunvarsipaikan osoittaminen määrätyn henkilön käyttöön edellyttäneen asemakaavan muutosta, jossa kysymyksessä oleva katualue muutetaan Ap-tontiksi.

3.4.2

Lupa-alue

Erikoisjärjestelyjen kohteeksi ei riitä esim. yksi kortteli, vaan alueen tulee olla suhteellisen laaja, esim. yksi kaupunginosa. Päinvastaista menettelyä voidaan hyvällä syyllä väittää kadun yleisen käsitteen vastaisuuden lisäksi myös yhdenvertaisuusperiaatteen vastaiseksi, koska tällöin asetetaan aivan liian pieni määrä asukkaita muita kaupungin asukkaita ja erityisesti lähistön samassa asemassa olevia asukkaita suositumpaan asemaan. Mikäli niemi jaetaan eri lupa-alueiksi, täytyisi yhdenvertaisuusperiaatteen mukaan lupa-alueiden olla pysäköintiolosuhteiltaan keskenään suurinpiirtein samanlaisia. Toisaalta tällainen alue ei saisi olla niin suuri, että asukkaat käyttäisivät autoa alueen sisällä työmatkoihin.

3.4.3

Luvansaaja

Kenelle annettaisiin oikeus pysäköidä lupa-alueella? Koska kysymyksessä on alueen asukkaan pysäköinti, voidaan lähtökohtana pitää henkilön asumista alueella. Luvanhakijan tulisi osoittaa asuvansa alueella.

(Kysymykseen tulisi esim. isännöitsijän antama todistus. Hakijan asunto-osoite voitaisiin tarvittaessa tarkistaa poliisilaitoksen väestörekisteriosaston osoitetoimistosta. Helsingin kaupungin yleisen järjestyssäännön 78 §:n perusteella pitäisi osoitetiedot olla saatavissa poliisilaitokselta kolmen päivän kuluessa muuttamisesta).

Määrätyn ajan kuluessa, esim. neljännesvuosittain, tarkistettaisiin, ketkä luvanhaltijat eivät enää asu alueella.

Lupa myönnettäisiin määrätty ehdot täyttävälle hakijalle. Kysymykseen tulisivat esimerkiksi seuraavat vaihtoehdot:

I vaihtoehto:

Lupa voitaisiin antaa asukkaalle, jolla on ajokortti ja

- a joka ilmoittaa käyttävänsä sen ja sen rekisterinumerosta autoa tai
- b joka osoittaa olevansa määrätyn auton omistaja tai haltija.

(Tämä käy parhaiten siten, että henkilö osoittaa todistettavasti ottaneensa autovakuutuksen. Autorekisterikeskukselta saatavien tietojen käyttäminen tässä tapauksessa ei ole tarkoituksenmukaista, sillä tiedot saattavat olla n. 3 kuukautta vanhoja. Onkin arvioitu, että n. 20 % autorekisterikeskuksen tiedoista on em. syystä virheellisiä).

II vaihtoehto:

Lupa annettaisiin asukkaalle, joka osoittaa olevansa määrätyn auton omistaja tai haltija.

Vaihtoehtojen vertailuVaihtoehto I a

Etu: asukkaalla on mahdollisuus käyttää autoa tilapäisestikin, ei tarvitse olla omistaja tai haltija,

ajokortin voidaan katsoa osoittavan, että luvansaajalla on todella mahdollisuus käyttää autoa.

Haitta: keinottelumahdollisuudet luvalla ilmeisemmät kuin I b:ssä ja II:ssa.

Vaihtoehto I b

Etu: keinottelumahdollisuudet luvalla vähäiset,

ajokortin voidaan katsoa osoittavan, että luvansaajalla on todella mahdollisuus käyttää autoa.

Haitta: asukkaalla ei ole mahdollisuutta käyttää autoa tilapäisesti,

lupamenettely aiheuttaa tarpeettomia autojen hallinnan siirtoja, jotka voivat aiheuttaa vakuutusmaksujen nousua.

(Esim. kun autonomistaja on ajokortiton henkilö, täytyy auton käyttäjän luvan saamiseksi siirtää auto nimiinsä. Tällöin käyttäjällä saattaa olla ns. bonuksia vähemmän ja auton vakuutusmaksu tulee korkeammaksi kuin jos auto olisi omistajan nimissä. Henkilöt, joilla on käyttöoikeus firman autoon, eivät saa myöskään pysäköintilupaa).

Vaihtoehto II

Etu: ei tarpeettomia auton hallinnan siirtoja. (Kuitenkaan firman autojen käyttöoikeuden saaneet henkilöt eivät saa pysäköintilupaa).

Haitta: koska ajokortitonkin henkilö voi saada pysäköintiluvan, voidaan lähistön katuvarsipaikoilla ilmeisemmin kuin I a:ssa ja I b:ssä säilyttää (pitää varastossa) autoja, jotka voitaisiin pysäköidä kauemmaksikin,

keinottelumahdollisuudet ilmeiset.

Henkilöä kohti myönnettäisiin ainoastaan yksi lupa. Tämä menettely on tarkoituksenmukaisempaa kuin jos yhdelle henkilölle annettaisiin useampia lupia. Jos henkilö saisi useampia lupia, voisivat esim. autokauppiat varastoida autojaan kadunvarsilla. Useamman luvan haltija voisi lisäksi keinotella luvilla. Eräissä tapauksissa menettely voi aiheuttaa tarpeettomia siirtoja autojen hallinnassa (useamman auton omistajat). Kutakin autoa kohti myönnettäisiin yksi lupa.

Kaiken kattavaa lupajärjestelmää on mahdoton toteuttaa.

I a vaihtoehtoa voitaneen pitää tasapuolisuusnäkökohdat huomioonottaen suositeltavimpana.

3.4.4

Liikennemerkkijärjestelyt

Asukkaiden erikoislupajärjestelmän piiriin kuuluvat paikat osoitettaisiin liikennemerkein. Pysäköintikielto- tai -rajoitusmerkkiin lisättäisiin lisäkilpi "ei koske asukasluvan haltijoita".

3.4.5

Muita käytännön järjestelyjä

Luvasta perittäisiin luvan myöntämisestä aiheutuneet kulut peittävä maksu. Lupamaksu ei voine olla ainoastaan ns. omakustannushintaa suurempi, koska pysäköintipaikkoja tulee mahdollisesti olemaan vähemmän kuin lupia. Luvalla ei siis välttämättä taattaisi pysäköintipalkkaa, vaan annettaisiin mahdollisuus pysäköidä alueella.

Jos lupajärjestelmään mennään, olisi ratkaistava, mikä viranomainen myöntää em. luvan.

Poliisin ajoneuvo- ja ajokorttitoimistossa on työssä n. 12 henkilöä. Toimistossa on rekisteröity v. 1975 n. 18 000 uutta autoa. Henkilökuntaa po. lupatoimistossa voisi olla esim. em. suhteessa.

Lupa olisi uusittava vuosittain, jotta lupien määrä vastaisi todellista tarvetta ja lupien väärinkäyttömahdollisuudet vähenisivät. Pysäköintivalvonnan helpottamiseksi annettaisiin asukkaille autopaikan käyttöön oikeuttava autoon kiinnitettävä tunnus.

4

EHDOTUS NIEMEN KADUNVARSIPYSÄKÖINTIJÄRJESTELYIKSI

4.1

Asukaspysäköintijärjestelmä

Suoritettujen tutkimusten perusteella on päädytty siihen, että asukkaiden pysäköintiongelmat niemellä ovat suurimpia Kampin länsiosassa, Punavuoren ja Ullanlinnan pohjoisosassa sekä muutamissa Kaartin länsiosan korttelissa (kuva 2). Näillä alueilla on kadunvarsien pysäköinti suureksi osaksi päivisin rajoitettua. Alueella asuu nykyisin noin 12 000 asukasta ja heillä on noin 1 800 autoa. Alueen asukasluku on ollut viime vuosina voimakkaassa laskussa. Koska yleiskaavan tavoitteen mukaisesti tulee kaupunkisuunnittelun eri keinoin pyrkiä alueen asukasluvun laskun pysäyttämiseen, on selvityksessä tarkasteltu keinoja alueen asukkaiden pysäköintimahdollisuuksien parantamiseksi kadunvarsilla.

Tilanteen korjaaminen siten, että alueelle järjestettäisiin nykyistä tuntuvasti enemmän rajoittamatonta pysäköintiä, olisi periaatteessa mahdollista. Tästä olisi kuitenkin seurauksena myös pitkäaikaisen työmatkapysäköinnin lisääntyminen liikekeskustan välittömässä läheisyydessä sekä asiointipysäköinnin vaikeutuminen. Ratkaisu, joka parantaisi asukaspysäköintiä, estäisi pitkäaikaisen työmatkapysäköinnin sekä säilyttäisi tyydyttävät asiointipysäköintimahdollisuudet, on luvussa 3.4 kuvattu lupajärjestelmä.

Lupajärjestelmä asukaspysäköintimahdollisuuksien parantamiseksi ehdotetaan toteutettavaksi seuraavalla tavalla:

Kuvassa 2 esitetyllä asukaspysäköinnin lupa-alueella järjestetään osa kadunvarsipaikoista liikennemerkein lyhytaikaisiksi pysäköintipaikoiksi kuitenkin siten, että rajoitus ei koske asukaspysäköintiluvan haltijoita.

Asukaspysäköintiluvan voisivat hankkia lupa-alueella asuvat kaupunkilaiset, joilla on ajokortti ja jotka



ETU-TÖÖLÖ

KRUUNUNHAKA

LIIKEKESKUSTA

KATAJANOKKA

ASUKASPYSÄKÖINTIIN
LUPA-ALUE

KAMPPI

ULLANLINNA

PUNAVUORI

VEIRA

KAIVOPUISTO

20

KUVA 2

NIEMEN KADUNVARSIPYSÄKÖINTI- TISELVITYS			1:10000
Toimenpide-ehdotusten osa-alueiden rajat			1:10000
Tutkimusten osa-alueiden rajat			1:10000
1:10000	1:10000	1:10000	1:10000
KSV/LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO			

ilmoittavat käyttävänsä sen ja sen rekisterinumerois- ta henkilöautoa. Henkilöä kohti myönnettäisiin aino- astaan yksi lupa. Samaa autoa kohti myönnettäisiin ainoastaan yksi lupa.

Luvasta perittäisiin luvan myöntämisestä aiheutuneet kulut peittävä maksu. Alustavien arvioiden mukaan kustannukset lupaa kohti vuodessa olisivat 50-100 mk/v.

Luvan myöntävä viranomainen voisi olla esimerkiksi kiinteistöviraston pysäköinninvalvontatoimisto. Lupien myöntämisyjärjestelmän hoitaminen veisi 2-3 toi- mistohenkilön ajan.

Lupa olisi uusittava vuosittain, jotta lupien määrä vastaisi todellista tarvetta ja lupien väärinkäyttö- mahdollisuudet vähenisivät. Pysäköinninvalvonnan hel- pottamiseksi annettaisiin asukkaille autopaikan käyt- töön oikeuttava autoon kiinnitettävä tunnus.

Kadunvarsipysäköinti niemen muilla asuntoalueilla on nykyisin pääasiassa rajoittamatonta eli asukaspysä- köintiin soveltuvaa. Niillä asukkailla, jotka käyttä- vät autoaan arkipäivisin saattaa olla vaikeuksia pa- latessaan varsinkin ennen klo 18 löytää vapaata pysä- köintipaikkaa välittömästi samalta katuosalta, jolta lähtivät. Tällaisia vaikeuksia ei kuitenkaan tässä vaiheessa ole pidetty niin suurina, että olisi katsot- tu tarpeelliseksi ulottaa erikoislupajärjestelmä esi- tettyä laajemmalle. Asukaspysäköinnin lupajärjestel- mään kuulumattomilla niemen asuntoalueilla on kuiten- kin esitetty parannettavaksi asukkaiden kadunvarsi- pysäköintimahdollisuuksia lisäämällä rajoittamatto- mia kadunvarsipaikkoja.

4.2

Muutokset kadunvarsipysäköintijärjestelyissä

Ehdotetun kadunvarsipysäköintipolitiikan havainnol- listamiseksi on laadittu suunnitelma niemen kadun- varsipysäköintijärjestelyistä, joihin päädytään sovel- lettaessa ehdotuksen mukaista politiikkaa. Suunnitel- man mukaiset muutokset nykytilanteeseen ovat seuraav- vat:

Liikekeskustassa

- liikkuvan liikenteen johdosta asetetut py- sähtymis- ja pysäköintikiellot vähenevät
- jakelu- ja huoltoliikenteelle varatut pur- kaus- ja lastauspaikat lisääntyvät
- koko päivän asiointipysäköintiin varatut pysäköintipaikat lisääntyvät ja ne varuste- taan pysäköintimittarein.

Asukaspysäköinnin lupa-alueella

- liikkuvan liikenteen johdosta asetetut pysähtymis- ja pysäköintikiellot vähenevät
- jakelu- ja huoltoliikenteelle varatut purkaus- ja lastauspaikat lisääntyvät
- asukaspysäköintiin soveltuvien kadunvarsipaikkojen (lupapaikkojen ja rajoittamattomien) kokonaismäärä kasvaa
- koko päivän asiointipysäköintiin varattujen pysäköintipaikkojen määrä vähenee ja ne varustetaan pysäköintimittarein (asukaspysäköinnin lupapaikat palvelevat kuitenkin myös lyhytaikaista asiointipysäköintiä niinä aikoina, kun eivät ole asukkaiden käytössä).

Muilla asuntoalueilla

- jakelu- ja huoltoliikenteelle varatut purkaus- ja lastauspaikat lisääntyvät
- asukaspysäköintiin soveltuvat (rajoittamattomat) kadunvarsipaikat lisääntyvät
- koko päivän asiointipysäköintiin varattujen pysäköintipaikkojen määrä vähenee; asiointipysäköintipaikat sijoitetaan runsaasti liike- ja toimistotiloja sisältävien korttelien edustoille ja varustetaan pysäköintimittarein.

Suunnitelman aiheuttamia muutoksia on havainnollistettu kuvissa 3, 4 ja 5.

4.3

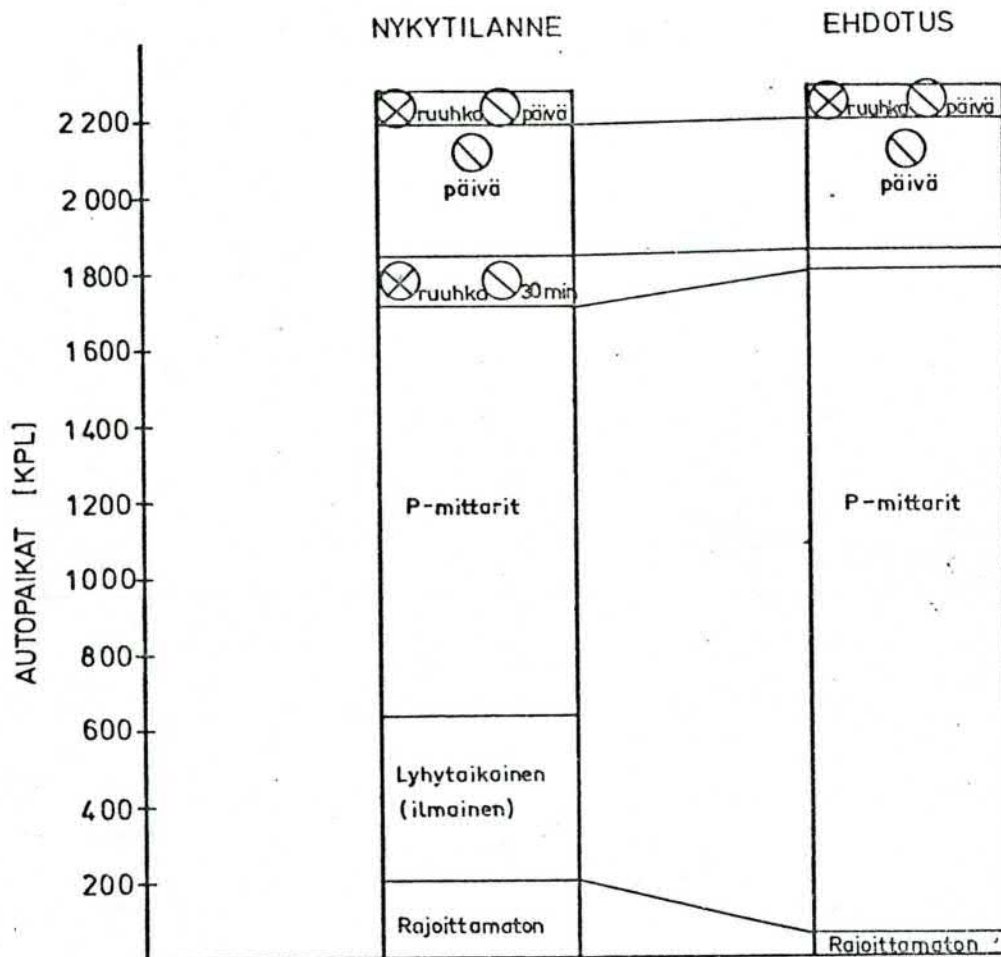
Lisäkilpien kellonaikojen tarkistaminen

Pysähtymis- ja pysäköintikieltojen ja rajoitusten lisäksi käytetyt, voimassaoloa ilmaisevat, kellonajat perustuvat pääosin liikkuvan liikenteen määrän vaihteluihin ja liikkeiden, toimipaikkojen yms. aukioloaikoihin.

Nykyisin on arkisin maanantaista perjantaihin aamuruuhkaliikenteen johdosta asetettujen pysähtymis- ja pysäköintikieltojen alkamisaikoina käytetty klo 7 ja 8 päiväliikenteen alkamisaikana klo 9, iltaruuhkaliikenteen alkamisaikana klo 15 ja iltaruuhkan loppumisaikoina klo 17 ja 18.

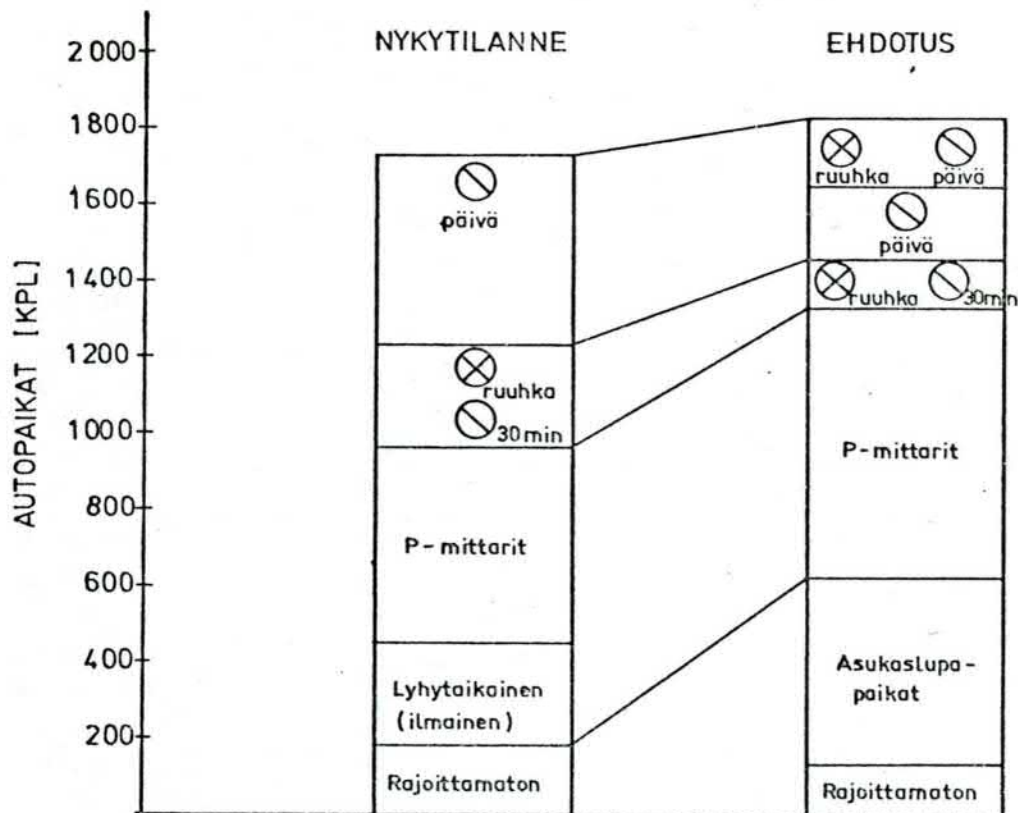
Asiointipysäköintipaikat on maanantaista perjantaihin varattu klo 7 tai 8 alkaen ja päättyen klo 17 tai 18.

Jakelu- ja huoltoliikenteen lastaus- ja purkauspaikkojen voimassaoloajat ovat maanantaista perjantaihin



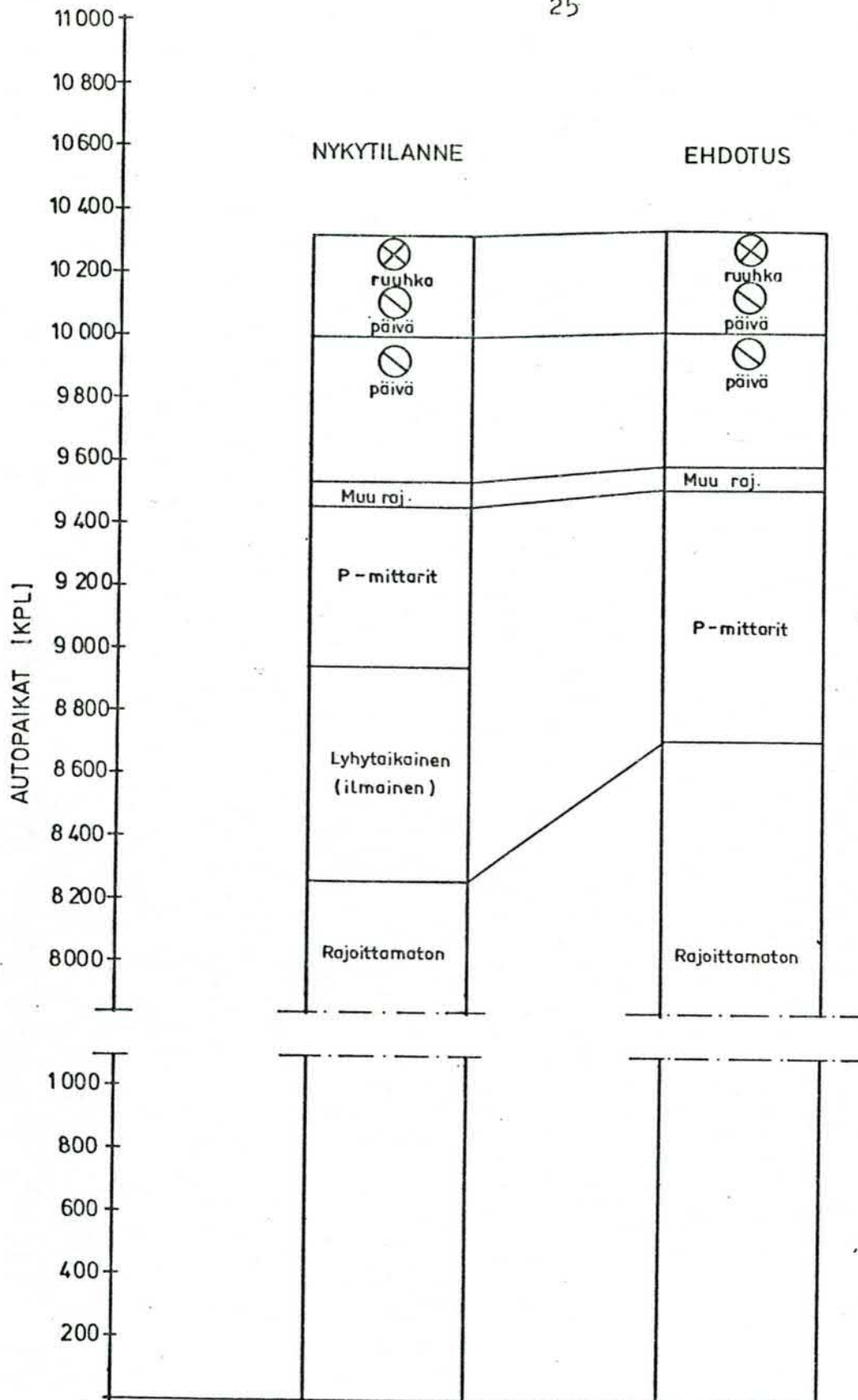
KUVA 3

LIIKEKESKUSTA-ALUEEN KADUNVARSHIPYSÄKÖINTIPAIKAT
 NYKYISIN JA EHDOTETTUIEN JÄRJESTELYJEN JÄLKEEN



KUVA 4

ASUKASPYSÄKÖINTIJÄRJESTELMÄN LUPA-ALUEEN KADUNVARSI-
PYSÄKÖINTIPAIKAT NYKYISIN JA EHDOTETTUJEN JÄRJESTE-
LYJEN JÄLKEEN



KUVA 5

NIEMEN MUIDEN ASUNTOALUEIDEN KADUNVARSIPYSÄKÖINTI-
PAIKAT NYKYISIN JA EHDOTETTujen JÄRJESTELYJEN JÄLKEEN

alkaen joko klo 7 tai 8 ja päättyen joko klo 17 tai 18.

Lauantaipäivien osalta alkavat liikkuvan liikenteen johdosta asetetut pysähtymis- ja pysäköintikiellot aamulla klo 7, 8 tai 9, päättyvät aamupäivällä osittain klo 11, alkavat osittain aamupäivällä klo 11 sekä päättyvät iltapäivällä yleensä klo 15.

Asiointipysäköintipaikat on lauantaisin varattu alkaen klo 7, 8 tai 9 ja päättyen klo 14, 15 tai 16.

Jakelu- ja tavaraliikenteen lastaus- ja purkauspaikat ovat osittain voimassa myös lauantaisin alkaen klo 7, 8 tai 9 ja päättyen klo 14 tai 15.

Lisäkilpien kellonaikojen tulisi täyttää kaksi vaatimusta:

- niiden tulisi vastata mahdollisimman tarkasti tarvetta; ts. liikkuvan liikenteen, asiointipysäköintikysynnän sekä jakelu- ja huoltoliikenteen muutoksia
- toisaalta niiden tulisi niemen alueella olla mahdollisimman yhtenäisiä, ts. eri käyttäjäryhmiä varten asetetuissa kielloissa ja rajoituksissa tulisi esiintyä ryhmittäin samat kellonajat.

Vaatimukset ovat osittain ristiriitaisia.

Ehdotus uusiksi kellonajoiksi on seuraava:

- liikenteen johdosta asetetuissa rajoituksissa käytetään arkisin maanantaista perjantaihin kellonaikoja 7, 9, 15 ja 18; lauantaisin klo 9-15
- asiointipysäköintipaikat varataan arkisin maanantaista perjantaihin klo 8-17; siltä osin kuin ne ovat lauantaisin voimassa käytetään kellonaikoina 9-15
- jakelu- ja huoltoliikenteen lastaus- ja purkauspaikat varataan arkisin maanantaista perjantaihin klo 8-17; lauantaisin käytetään voimassaoloaikoina liikekeskustassa klo 9-15, koska ne palvelevat myös muun liikenteen pysähtymispaikkoina; muualla niemellä eivät jakelu- ja huoltoliikenteen paikat ole voimassa lauantaisin.

4.4

Pysäköintimittarijärjestelyt

Ehdotetun pysäköintipolitiikan mukaisesti varustetaan koko päivän asiointipysäköintiin varatut pysäköinti-paikat pysäköintimittarein. Pysäköintimittarien asentaminen aloitetaan liikekeskustasta.

Pysäköintimittarien voimassaoloaika on nykyisin arkisin maanantaista perjantaihin klo 8-17 ja lauantaisin klo 8-15 (Rautatieasemalla kaikkina päivinä klo 8-23, Kauppatorilla Suomenlinnan lauttalaiturilla ma-pe klo 8-16, la 8-13).

Ehdotus pysäköintimittarien voimassaoloajoiksi ilmenee seuraavasta taulukosta:

	nykyisin	ehdotus
Liikekeskusta	ma-pe 8-17 la 8-15	ma-pe 8-17 la 9-15
Asuntoalueet	ma-pe 8-17 la 8-15	ma-pe 8-17 la ei voimassa

Erityiskohteissa, kuten nykyisin Rautatieasemalla ja Kauppatorilla, voitaisiin edelleen käyttää poikkeavia voimassaoloaikoja.

Pisimpinä mahdollisina aikoina, jotka mittareihin voidaan kerralla maksaa, käytettäisiin edelleen 1/2, 1, 2 ja 4 h. Eri mittarityyppejä sijoitettaisiin siten, että ydinkeskustassa olisi pääosa 1/2 h mittareita. Siirryttäessä kauemmas ydinkeskustasta lisääntyisivät 1 h ja 2 h mittareiden osuudet. 4 h mittareita käytettäisiin pysäköintialueilla ja katuosuuksilla, jotka halutaan varata pitempiaikaiseen asiointiin tai esim. matkailijoita varten.

Pysäköintimaksun määrittelyperusteiden tulisi olla yksinomaan liikennepoliittisia. Koska pysäköintimittareiden asentamisen tavoitteena on tilanne, jossa kadunvarsilla löytyisi mahdollisimman usein pysäköintipaikka lyhytaikaista asiointia varten, ei pysäköintimittareiden käyttöaste kysynnän huipputunteina saa nousta määrättyä raja-arvoa suuremmaksi. Mikäli näin kuitenkin käy, on liikenteellisesti perusteltua esittää pysäköintimaksun korottamista.

4.5

Pysäköintijärjestelyjen toteuttamisaikataulusta

Ehdotetut muutokset kadunvarsipysäköintijärjestelyissä ovat toteutettavissa vuoden 1979 aikana pysäköintimittarijärjestelyjä lukuun ottamatta.

Liikennemerkkijärjestelyiden toteuttamisen edellytyksenä on yksityiskohtaisten liikennemerkkisuunnitelmien

laatiminen eri osa-alueilta, mikä voidaan suorittaa vuoden 1979 aikana.

Ehdotettuihin toimenpiteisiin sisältyy pysäköintimittareiden kokonaismäärän lisääminen niemellä nykyisestä noin 2 200 mittarista noin 3 400 mittariin. Vuosittain on pysäköintimittareiden hankintaan varatulla määrärahalla pystytty hankkimaan noin 200-250 uutta pysäköintimittaria. Näistä osa on käytetty vanhojen mittareiden korvaamiseen uusilla. Mikäli pysäköintimittareihin varattu määräraha säilyy entisen suuruisena, kestää 1 200 mittarin lisääminen noin 10 vuotta.

Asukaspysäköintijärjestelmän perustamisen edellyttämät toimenpiteet sekä tarvittavat päätökset lienevät tehtävissä vuoden 1979 loppuun mennessä.

5

ARVIO EHDOTETTUIJEN TOIMENPITEIDEN VAIKUTUKSISTA NIEMEN KADUNVARSIPYSÄKÖINTITILANTEeseen

Liikekeskustassa

- jakelu- ja huoltoliikenteen purkaus- ja lausausmahdollisuudet paranevat
- asiointipysäköintimahdollisuudet paranevat
- pitkäaikaisen työmatkapysäköinnin mahdollisuudet huononevat.

Asukaspysäköinnin lupa-alueella

- jakelu- ja huoltoliikenteen purkaus- ja lausausmahdollisuudet paranevat
- asiointipysäköintimahdollisuudet säilyvät suunnilleen ennallaan
- pitkäaikaisen työmatkapysäköinnin mahdollisuudet huononevat.

Muilla asuntoalueilla

- jakelu- ja huoltoliikenteen purkaus- ja lausausmahdollisuudet paranevat
- asiointipysäköintimahdollisuudet säilyvät suunnilleen ennallaan
- asukkaiden pysäköintimahdollisuudet paranevat
- pitkäaikaisen työmatkapysäköinnin mahdollisuudet paranevat siltä osin, kuin hieman lisääntyviä rajoittamattomia pysäköintipaikkoja vapautuu asukkailta aamuisin.