

Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma



KUVA: WWW.VASTAVALO.FI

16.1.2017

ESIPUHE

Tässä työssä on uudistettu ja koottu yhteen pysäköinnin suunnitteluun liittyviä periaatteita.

Työn aikana pidettiin laaja sidosryhmäseminaari marraskuussa 2013. Toukokuussa 2014 pidettiin yhteisseminaari kaupunkisuunnittelu- lautakunnan, teknisen lautakunnan ja Kestävä kehitys -kehitysohjelman ohjausryhmän kanssa. Toukokuussa 2014 työtä esiteltiin Espoon kaupungin projektinjohtajille ja aluearkkitehteille. Marraskuussa 2014 pidettiin kaupunkisuunnittelu-, rakennus- ja teknisen lautakunnan yhteinen seminaari. Työn aikana haastateltiin rakennusliikkeitä, rakennuttajia, pysäköintipalvelujen tuottajia ja Espoon seurakuntayhtymää.

Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto hyväksyi maaliskuussa 2014 pysäköinnin periaatteet, joiden pohjalta on laadittu asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma. Kehittämisohjelma käsittää yhdeksän toimenpidekokonaisuutta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi raportista osion Asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje kokouksessaan 25.2.2016.

Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto käsitteli raporttia 19.12.2016 ja ehdotti, että kaupunginhallitus hyväksyy liitteenä olevan Pysäköinnin periaatteet ja Pysäköinnin kehittämisohjelman liitteistä ilmenevin korjauksin ja että kaupunginhallitus kehottaa teknistä toimialaa käynnistämään ohjelman mukaiset toimenpiteet.

Kaupunginhallitus hyväksyi 16.1.2017 Pysäköinnin periaatteet ja pysäköinnin kehittämisohjelma -raportin ja kehotti teknistä toimialaa käynnistämään kehittämisohjelman mukaiset toimenpiteet.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Torsti Hokkanen, pj.	Kaupunkisuunnittelukeskus
Ossi Keränen	Kaupunkisuunnittelukeskus
Markku Antinaja	Kaupunkisuunnittelukeskus
Petri Suominen	Kaupunkisuunnittelukeskus
Marno Hanttu	Kaupunkisuunnittelukeskus
Davy Beilinson	Kaupunkisuunnittelukeskus
Solja Mäkelä	Rakennusvalvontakeskus
Petteri Aumala	Tekninen keskus
Juhani Vuola	Tekninen keskus

Työn laatisesta ovat vastanneet Trafix Oy:ssä Juhani Bäckström, Armi Vilkmán, Essi Pohjalainen, Mikko Suhonen, Juha Maanselkä ja Niina Liuska sekä VALOR Partners Oy:ssä Pekka Pasi.

SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe.....	2
Tiivistelmä.....	4
1. Laskentaohjeen ja kehittämisohjelman soveltaminen	6
2. Pysäköinnin erityispiirteitä	8
3. Pysäköinnin periaatteet	16
4. Asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje	24
5. Kehittämisohjelma	30
6. Toimenpiteiden aikataulut ja vastuutahot.....	55
LIITE 1: Espoon kaupungin vuosina 2010-2013 saamat pysäköintiin liittyvät yhteydenotot	56
LIITE 2: Pysäköinnin maksullisuus muissa kaupungeissa	61
LIITE 3: Esimerkki kaupungin roolista pysäköinnin järjestämisessä	63
LIITE 4: SAVU-vyöhykkeet 2025 sekä joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet	69

TIIVISTELMÄ

KAUPUNGINHALLITUKSEN ELINKEINO- JA KILPAILUKYKYJAOSTO HYVÄKSYI 10.3.2014 SEURAAVAT PYSÄKÖINTIPERIAATTEET

1. Pysäköintiratkaisuilla tehostetaan maankäyttöä ja luodaan viihtyisää ja-lankulkuympäristöä keskusta-alueilla.
2. Pysäköintipaikkojen määrän mitoitus-ohjeesta tehdään joustava erilaisten alueiden ominaispiirteiden ja käyttäjä-ryhmien tarpeiden mukaisesti.
3. Vierailijat ja erityisryhmät löytävät pysäköintipaikan helposti.
4. Pysäköintiratkaisut ovat osa toimivaa, kestävää ja turvallista liikennejärjestelmää.
5. Pysäköinnin kustannukset kohdennetaan oikeudenmukaisesti. Pysäköinnin maksullisuutta tiiviillä keskusta-alueilla tutkitaan osana pysäköintijärjestelmää.
6. Pysäköintipaikkojen käyttöastetta tehostetaan ja paikat ovat monipuolises-sa käytössä.
7. Kaupunki edistää pysäköinnin peri-aatteilla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuuden kasvua työmatkoilla.
8. Kaupunki osallistuu liityntäpysäköinnin kehittämiseen osana kestävää kaupun-kiliikennettä.
9. Kaupunki toteuttaa riittävästi pyörä-pysäköintipaikkoja yleisillä alueilla ja ohjaa yksityiskiinteistöjä samaan tavoitteeseen.
10. Kaupunki vaatii pysäköintiratkaisuilta kaupunkikuvaan sopivaa laatua.
11. Kaupunki kerää ja pitää yllä tietoja pysäköintipaikkamäärästä sekä seuraa pysäköintiolojen kehittymistä.

Periaatteiden toteuttamisen tueksi on laadittu asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje sekä pysäköinnin kehittämisohjelma.

Pysäköinti on palvelu, jonka avulla työ-, asiointi- ja vapaa-ajan liikkuminen sujuu kestäväen kehityksen tavoitteiden mukaisesti. Pysäköintijärjestelmä on joustava ja tarjoaa kokonaisuutena riittävästi paikkoja erilaisiin tarpeisiin. Pysäköinnin kustannukset kohdistuvat oikeudenmukaisesti.

Asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaoh-jetta noudatetaan asemakaavoituksessa ohjeellisena ja joustavasti siten, että varaudutaan riittävään pysäköintipaikkojen kaavoittamiseen ja rakentamiseen ottaen huomioon erilaisten alueiden ominaispiirteet ja erityisesti käyttäjä-ryhmien tarpeet.

Espoossa on viisi kaupunkikeskusta (Leppä-vaara, Tapiola, Espoon keskus, Matinkylä-Ola-ri, Espoonlahti) ja useita pienempiä keskuksia, joissa on monipuolinen palvelutarjonta ja hyvät joukkoliikenneyhteydet. Laskentaohjeen kes-keisenä tavoitteena on mahdollistaa keskusten kaupunkirakenteen tiivistäminen ja viihtyisä ympäristö.

Asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje perustuu seuraavaan alueluokitukseen:

- I. kaupunkikeskukset ja uudet rakentuvat kaupunkikeskustyyppiset alueet
- II. nykyiset alueet, joilla on potentiaalia kehittyä kaupunkikeskustyyppisiksi alueiksi
- III. muut keskukset
- IV. keskusten I-III ulkopuolelle jäävät alu-eet.

Autopaikkamäärään vaikuttaa alueluokan li-säksi se, onko alue ydinkeskustaa, ydinkes-kustan välitöntä ympäristöä tai muuta aluetta.

Asuntojen pysäköintipaikat tulee sijoittaa omal-le tontille, keskitettyyn pysäköintilaitokseen tai erilliselle pysäköintitontille. Kadunvarsipysä-köinti on tarkoitettu yleiseen tilapäiseen käyt-töön, kuten asiointiin ja vieraspysäköintiin.

Pysäköinnin kehittämisohjelmalla edistetään periaatteiden toteutumista. Kehittämisohjelma käsittää yhdeksän toimenpidekokonaisuutta. Toimenpiteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa on jatkossa otettava huomioon kaikkien intressiryhmien näkökohdat, jotta päästään mahdollisimman hyvään lopputulokseen.

Kadunvarsipysäköinnin maksullisuudella halutaan ohjata asukkaat pysäköimään taloyhtiöiden pysäköintialueille ja -laitoksiin vapauttaen paikat lyhytkestoisemmalle vieras- ja asiointipysäköinnille. Luontevia alueita maksulliselle pysäköinnille ovat Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus, Matinkylä-Olari, Espoonlahti, Finnoo, Kera, Vermo, Otaniemi, Kivenlahti, Suvela ja Matinkylä. Maksullisuus on mahdollista ottaa käyttöön vaiheittain aloittaen 2-3 pilotti-kohteella. Samalla esitetään toteuttavaksi älykäs mobiilimaksupalvelu.

Pysäköinnin tehostamisella ja keskittämällä vapautetaan maa-alaa asumiseen, virkistykseen ja muihin toimintoihin. Tämä tekee alueista viihtyisämpiä. Tulevaisuudessa pyritään kehittämään yhteistyömalleja, joilla eri toimintoja sisältävien alueiden pysäköintipaikat on mahdollista saada ympärivuorokautisesti tehokkaaseen käyttöön. Tällöin asiointi-, asukas-, työpaikka- ja liityntäpysäköinti hyödyntävät samoja paikkoja. Keskitettyjen pysäköintilaitosten toteutus on parhaimmillaan kaikille osapuolille houkutteleva vaihtoehto. Autojen yhteiskäyttöratkaisuilla on mahdollista tehostaa pysäköintiä ja vähentää paikkamäärää.

Kaupungilla on jatkossakin oltava aktiivinen rooli erityisesti alueellisten ja keskitettyjen pysäköintijärjestelmien luomisessa. Jatkotoimenpiteenä esitetään keskitetyn pysäköintiorganisaation tarkemman hallinto- ja pystytysmallin selvittämistä. Keskitetty toiminta- ja organisaatiomalli mahdollistaa pysäköinnin entistä kokonaisvaltaisemman kehittämisen koko Espoon alueella.

Pysäköinninvalvontaa lisäämällä edesautetaan muiden toimenpiteiden toteutumista. Näkyvä valvonta ehkäisee virheellistä pysäköintiä jo etukäteen. Uudella teknologialla on mahdollista tehostaa ja nopeuttaa valvontaa. Tulevaisuudessa voidaan harkita pysäköintivirhemaksujen korottamista ja rengaslukon käyttöönottoa.

Hyvin opastettu pysäköinti ja selkeät merkinnot tekevät pysäköinnistä käyttäjäystävällisempää. Lisäksi pysäköintipaikan löytyessä

helpommin liikennesuorite pienenee ja päästöt vähenevät. Pysäköintimerkintöjen on oltava yksiselitteisiä, yhteneväisiä ja helposti ymmärrettävissä. ”Pysäköintikieltoalue”-merkin käyttöä vähennetään ja kehitetään siten, että sitä käytetään vain rajatuilla nykyisiä rajoituksia suppeammilla alueilla, jotka merkitään selkeästi ja ovat käyttäjälle hyvin hahmotettavissa. Toteutus tehdään vaiheittain. Kaupunkikeskusten talvikunnossapitoa voidaan edesauttaa pysäköinnin ohjauksilla.

Pysäköinnin älykkyyttä lisäämällä on mahdollista hyödyntää pysäköintipaikkoja paremmin ja tehokkaammin. Keskeisiä toimenpiteitä ovat pysäköinnin avoimen tietokannan luominen sekä internet- ja mobiilisovellusten toteuttaminen. Espoon älykästä pysäköintiä olisi luontevaa kehittää hankeohjelmissa, kuten 6Aika-hankeessa ja Innovatiiviset kaupungit -ohjelmassa (INKA).

Pyöräpysäköintiä kehitetään erityisesti työpaikoilla, joukkoliikenneterminaaleissa ja -pysäkeillä sekä julkisten ja kaupallisten palveluiden yhteydessä. Tarvitaan lisää laadukkaita, sääsuojattuja ja turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja, jotta yhä useampi valitsee liikkumistavakseen pyörän. On tärkeää, että pyöräpysäköinti huomioidaan kaavoituksessa sekä kehitettäessä olemassa olevia kiinteistöjä ja joukkoliikenteen solmupisteitä.

Liityntäpysäköintiä kehittämällä ja laajentamalla houkutellaan asukkaita valitsemaan pyörä tai tekemään ainoastaan lyhyt automatka siirryttäessä joukkoliikennevälineeseen. Vuoteen 2020 mennessä liityntäpysäköintipaikkoja esitetään toteutettavaksi Espoossa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) mukaisesti. Liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisen edistämiseksi on tarpeellista sopia paikkojen kustannusjakoperiaatteista seudun muiden kuntien kanssa. Reaaliaikaista tietoa vapaista auto- ja pyöräpaikoista on jatkossa mahdollista tarjota mobiili- ja internetpalveluna. Tämä tehostaa liityntäpysäköintipaikkojen käyttöä.

Työntekijöiden kestävästä liikkumisesta edistään. Työnantajat ja työntekijät tarvitsevat yhä enemmän ja kohdennetumpaa tietoa viisaan liikkumisen mahdollisuuksista ja hyödyistä niin työmatkojen kuin työasiointimatkojen osalta. Organisaatioita on kannustettava laatimaan liikkumissuunnitelmia. Espoo merkittävänä työnantajana voi toimia esimerkkinä.

1. LASKENTAOHJEEN JA KEHITTÄMISOHJELMAN SOVELTAMINEN

Pysäköinnin järjestäminen on osa kestävästä yhdyskuntasuunnittelusta ja liikennejärjestelmästä. Pää tavoite voidaan johtaa Espoon visiosta ja Espoo-tarinasta: Pysäköinti on palvelu, jonka avulla työ-, asiointi- ja vapaa-ajan liikkuminen sujuu ja pysäköintijärjestelmä tukee kestävästä kehitystä.

Työn aikana on määritetty pysäköinnin 11 keskeistä periaatetta. Nämä hyväksyttiin kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjohtokunnassa maaliskuussa 2014. Pysäköinnin periaatteilla tavoitellaan pysäköintipalvelua, jonka avulla liikkuminen sujuu kestävästä kehityksen tavoitteiden mukaisesti. Pysäköintijärjestelmästä halutaan joustava, joka tarjoaa kokonaisuutena riittävästi paikkoja erilaisiin tarpeisiin kustannusten kohdistuessa oikeudenmukaisesti. Tarkemmin pysäköinnin periaatteet on esitetty luvussa 3.

Periaatteiden toteuttamisen tueksi on laadittu asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje sekä pysäköinnin kehittämisohjelma.

Asuntojen autopaikkojen laskentaohjetta noudatetaan asemakaavoituksen yhteydessä. Laskentaohjeesta on pyritty tekemään joustava, joka ottaa huomioon alueiden erityispiirteet, käyttäjäryhmien tarpeet sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistavoitteet. Laskentaohje mahdollistaa maankäytön tiivistämisen joukkoliikenteen solmukohtiin. Laskentaohje on esitetty kokonaisuudessaan luvussa 4.

Pysäköinnin kehittämisohjelma käsittää 9 toimenpidekokonaisuutta. Toimenpiteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava jatkossa huomioon kaikkien intressiryhmien näkökohdat, jotta päästään mahdollisimman hyvään lopputulokseen. Toimenpiteiden kuvaukset on esitetty luvussa 5 ja niihin liittyvät aikataulut vastuutahoineen luvussa 6.



Kuva: pysäköinnin periaatteet voidaan johtaa Espoon strategiasta 2014-2017. Asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja kehittämisohjelma tukevat periaatteiden toteuttamista.



Kuva: työn kulku ja vuorovaikutus.

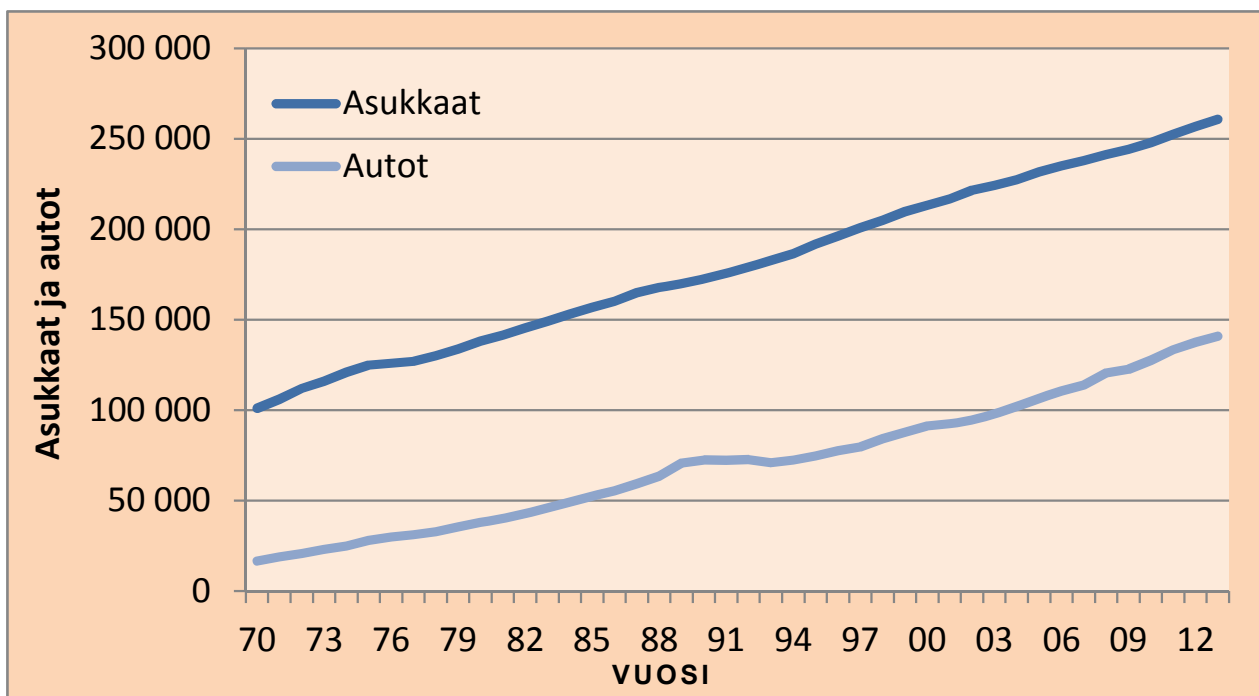
2. PYSÄKÖINNIN ERITYISPIIRTEITÄ

PYSÄKÖINTI ON OSA LIIKENNÄJÄRJESTELMÄÄ JA KAUPUNKIA

Eri puolilla maailmaa pysäköinti on tunnistettu keskeiseksi liikennejärjestelmän osaksi ja kaupungit ovat tehneet kattavia pysäköintistrategioita, joiden tavoitteina on ollut esimerkiksi elävöittää liikekeskustaa, lisätä kestävien liikennemuotojen käyttöä, tehostaa olemassa olevien pysäköintipaikkojen käyttöä, kerätä varoja keskustan tai liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja muuttaa pysäköintiin varattuja alueita rakentamiseen tai virkistykseen.

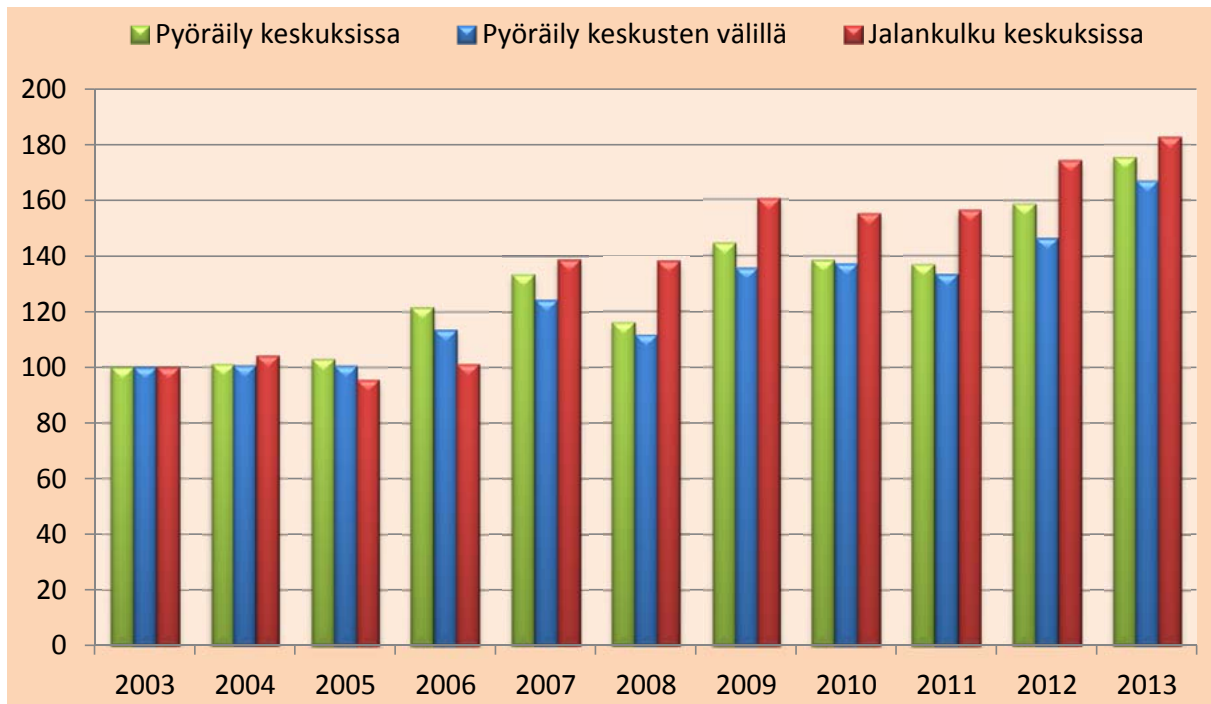
Tutkimukset osoittavat, että henkilöautot ovat pysäköitynä jopa 95 % ajasta. Vuoden 2013 lopussa Espoon asukasmäärä oli 260 000 asukasta ja autoja oli hieman yli 140 000. Jos oletetaan, että kullekin autolle on rakennettu keskimäärin vähintään kolme pysäköintipaikkaa, niin tämä tarkoittaa yli 400 000 pysäköintipaikkaa, joista valtaosa on tonteilla maantasossa. Arvio kolmesta pysäköintipaikasta autoa kohden on maltillinen.

Viimeisen kymmenen vuoden kuluessa on pyöräilijämäärä puolestaan lisääntynyt lähes 70 % sekä keskuksissa että keskusten välisillä pyöräteillä. Kehitys on tosin ollut erilaista eri keskuksissa. Kaupunkirakenteen tiivistyminen ja pyöräily-yhteyksien kehittyminen ovat lisänneet pyöräilijämääriä muun muassa Leppävaarassa, Espoon keskuksessa ja Matinkylässä.



KUVA: LIIKENNE ESPOOSSA 2013

Kuva: asukkaat ja autot Espoossa vuosina 1970-2013.



KUVA: LIIKENNE ESPOOSSA 2013

Kuva: pyöräilyn ja jalankulun kehitys vuosina 2003-2013. Vuosi 2003 = 100.

PYSÄKÖINTI MUODOSTAA MERKITTÄVÄN YHTEISKUNNALLISEN KUSTANNUKSEN

Keskeinen todettu ongelma on se, että pysäköimisen todelliset kustannukset eivät yleensä näy käyttäjille, eikä niitä osata myöskään huomioida riittävästi kaupunki- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Pysäköintipaikkojen rakentamisen ja ylläpidon hinta on sisällytetty asuntojen, päivittäistavaroiden ja muiden hyödykkeiden hintoihin, veroihin, kadunpitoon ja jopa palkkakuluihin. Tämä kustannusten näkymättömyys johtaa tutkijoiden mukaan seuraaviin yhteiskuntataloudellisiin ongelmiin: ”ilmaisen” hyödykkeen (tässä siis pysäköinnin) kysyntä kasvaa normaalia markkinahintaista huomattavasti enemmän ja he, jotka eivät pysäköintipalvelua tarvitse, joutuvat maksamaan siitä kalliimpina tuotteina, veroina ja asuntoina ja pienempänä palkkana. Lisäksi muiden kulkutapojen houkuttelevuus kärsii. Tutkijat¹ suosittelevat tervehdyttämään pysäköintimarkkinaa jopa ennen liikennejärjestelmän kehittämistä. Muuten liikennejärjestelmän kehittämistoimet valuvat hukkaan. Tutkimukset osoittavat esimerkiksi, että jos kahdella vierekkäisellä toimipaikalla, joilla on samanlainen joukkoliikennetarjonta, mutta joiden pysäköinti on ratkaistu eri tavalla (toisen toimipaikan työntekijöille tarjolla runsaasti ilmaisia paikkoja ja toisella vähän ja maksullisia), niin pysäköinti vaikut-

taa työntekijöiden kulkutapaan enemmän kuin joukkoliikennetarjonta.

Pysäköinnin sääntelyllä ja hinnoittelulla voidaan Espoossakin jatkossa pyrkiä ohjaamaan liikkumista etenkin kaupunkikeskustoissa. Espoon viiteen kaupunkikeskukseen tulee tavoitella niiden tiivistymisen myötä entistä keskustamaisempaa ympäristöä, jossa korostuvat jalankulku ja pyöräily sekä niille varatut alueet autoliikenteen sijasta. Tällöin kadunvarsipaikkojen hinnoittelu ja keskitettyjen laitosten rakentaminen ovat keskeisiä keinoja keskustan viihtyisämmän liikkumisympäristön toteuttamisessa.

Pysäköinti kadunvarressa, maa-alueilla ja laitoksissa aiheuttaa investointi-, operointi-, ylläpito- ja kunnossapitokustannuksia. Lisäksi usein unohdetaan, että maa-alan käyttö muuhun kuin pysäköintiin olisi usein tuottoisampaa ja viihtyvyttä parantavaa. Edellä mainitut ruotsalaistutkijat esittävätkin, että jos pysäköintimarkkina toimisi tehokkaasti ja hinnoittelu perustuisi yhteiskuntataloudellisiin periaatteisiin, laitospysäköinti olisi halvempaa kuin maanpinnan pysäköinti.

¹ TOMAS SVENSSON JA RAGNAR HEDSTRÖM. PARKERING, POLITIK, ÅTGÄRDER OCH KONSEKVENSER FÖR STADSTRAFIK. VTI 23/2010.

PYSÄKÖINNIN KESKEISIÄ VIRSTANPYLVÄITÄ ESPOOSSA

Espoossa ei ole aiemmin ollut hyväksyttyä kokonaisvaltaista pysäköinnin järjestämisen periaateohjelmaa. Päätöksiä on tehty tapauskohtaisesti, joista voidaan mainita muun muassa seuraavat:

1970-LUKU

- Annetaan laki pysäköintivirhemaksusta ja kunnallisesta pysäköinninvalvonnasta.

1980-LUKU

- Aloitetaan maksullinen pysäköinti.

1990-LUKU

- Pysäköintivirhemaksu Espoon kaupungissa on 180 markkaa.
- Espoon tekninen lautakunta hyväksyy Espoon katualueilla ja yleisillä pysäköintialueilla noudatettavan pysäköintipolitiikan.
- Pysäköintivirhemaksu on Espoossa 200 markkaa.

2000-LUKU

- Pysäköintivirhemaksu on Espoossa 40 euroa.
- Tekninen lautakunta hyväksyy selvityksen pysäköintimaksujärjestelmästä (Espoo kehittää ja mahdollisuuksiensa mukaan ottaa käyttöön erilaisia pysäköinnin maksutapoja, kuten ennakko-maksulaitteen).

2010-LUKU

- Espoo luopuu viimeisistä pysäköintimaksuista Leppävaaran ja Tapiolan alueilla.
- Kaupunkisuunnittelupäällikön hyväksymä autopaikkaohje käytettäväksi ohjeellisena Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen kaavoituksessa.
- Uudistettu laki pysäköintivirhemaksusta ja kunnallisesta pysäköinnin valvonnasta. Laissa mainitaan muun muassa rengaslukoista ja niiden käytöstä.
- Espoo-tarina (strategia vuosille 2013-2017)
- Espoon pysäköinnin periaatteet, kehittämisohjelma ja uusi laskentaohje.

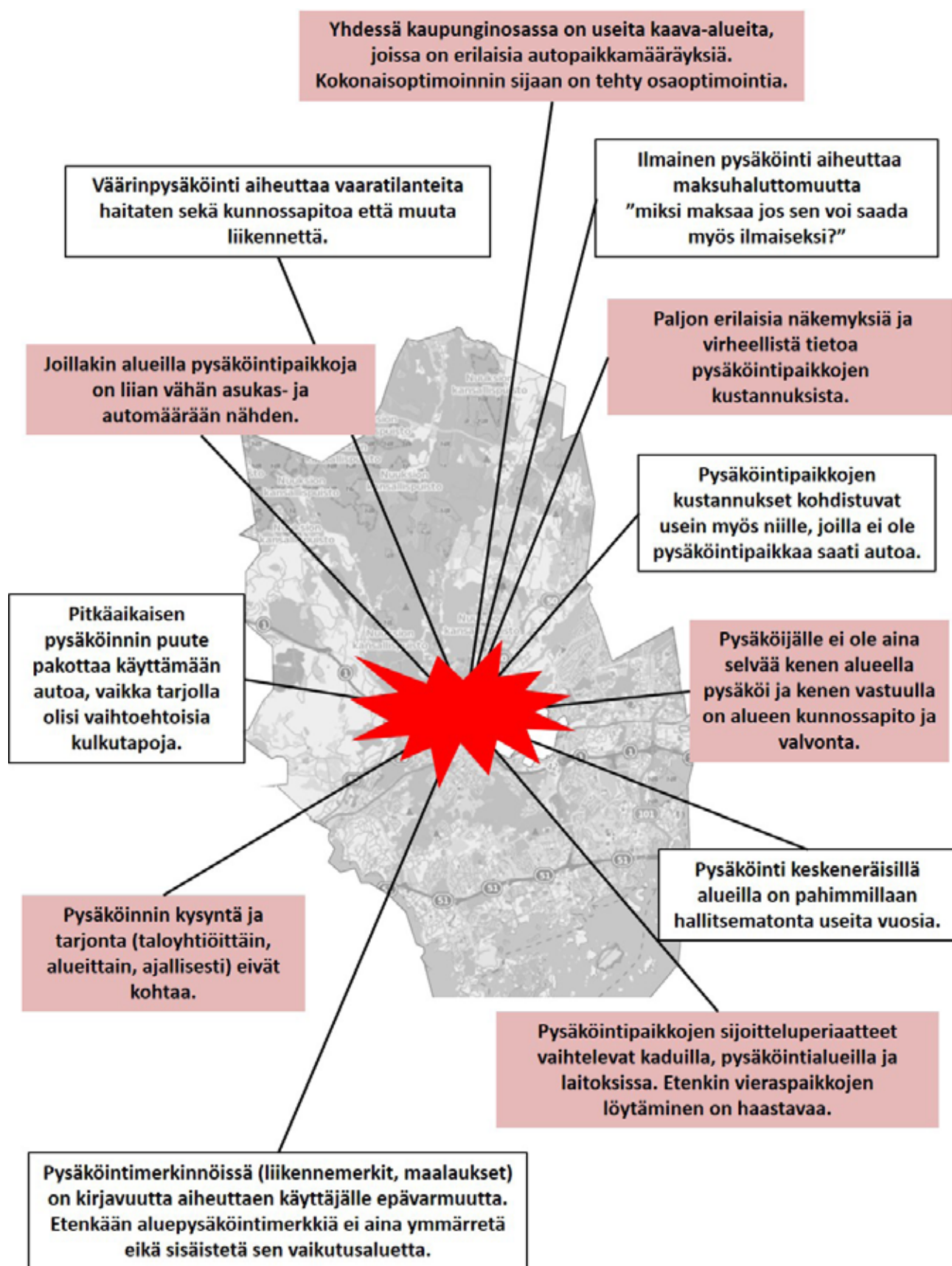
PYSÄKÖINNIN KIPUPISTEITÄ ESPOOSSA

Pysäköinnin nykytilan kipupisteiden selvittämiseksi on tämän työn yhteydessä käytetty laajaa lähtöaineistoa. Aineistosta on selvitetty Espoon kaupungin saamat pysäköintiin liittyvät yhteydenotot ja aloitteet, valvontapyynnot sekä annetut pysäköintivirhemaksut. Näiden avulla on pyritty muodostamaan kuva pysäköinnin nykytilasta ja erityisesti kipupisteistä, jotka kuvaavat pysäköinnin nykytilan ongelmia Espoossa.

Nykytilan ongelmat liittyvät hyvin usein pysäköintipaikkojen määrään. Kuntalaiset kokevat, että pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi käytävissä oikeissa paikoissa oikeaan aikaan. Espoossa on myös pysäköinnin hintaan liittyviä ongelmia. Espoossa on useita erilaisia näkemyksiä pysäköintipaikkojen hintojen suhteen, eivätkä hinnat ole läpinäkyviä. Lisäksi ilmaiset paikat vähentävät yleistä maksuhalukkuutta ja vievät pohjaa maksullisen pysäköinnin järjestämiseltä.

Pysäköintipaikkojen oikeasta määrästä erilaisilla alueilla on hyvin erilaisia mielipiteitä paitsi asukkaiden, myös luottamushenkilöiden, virkamiesten, rakennuttajien ja rakennusliikkeiden keskuudessa. Siksi kaikkia täysin tyydyttäviä periaatteita ja ohjeita on mahdoton laatia. Lähtökohtana tulee siis olla pysäköinnin joustavuus erilaisilla alueilla ja erilaisissa elämäntilanteissa. Pysäköinnin oikealla suunnittelulla ja sääntelyllä voidaan vaikuttaa siihen, minkälaista ympäristöä ja kaupunkirakennetta luodaan kaupunkilaisille. Periaate, että ”antaa markkinoiden hoitaa oikea määrä pysäköintipaikkoja” ei ole kestävää kaupunkisuunnittelua.

Pysäköinnin nykytilan kipupisteitä Espoossa



Pysäköinnin valvontapyyntöjä ja pysäköintivirhemaksuja tulee Espoossa paljon vuosittain. Maantieteellisesti ne jakautuvat hyvin tasaisesti ympäri Espoota.

Vajaassa kahdeksassa kuukaudessa (12/2012 – 07/2013) Espoon kaupunki sai 924 valvontapyyntöä. Valvontapyyntöjä tuli selvästi enemmän talvikuukausina. Pysäköintivirhemaksuja Espoossa jaettiin vuonna 2013 lähes 40 000 kappaletta. Heinäkuussa virhemaksuja jaettiin selvästi vähemmän kuin muina kuukausina. Virhemaksujen osalta voidaan nostaa esiin joitakin erittäin ongelmallisia paikkoja. Esimerkiksi Jorvin sairaalan alueella jaetaan ylivoimaisesti eniten pysäköintivirhemaksuja vuosittain. Lisäksi Otaniemen alueelta löytyy useampi paikka, jossa jaetaan todella paljon virhemaksuja vuosittain.

Tarkempi analyysi yhteydenotoista, valvontapyyntöistä ja pysäköintivirhemaksuista on tämän raportin liitteenä 1.

Pysäköinti liittyy seuraavaan lainsäädäntöön:

Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 132/1999)

- 83§ Määrittää yleisen alueen, katualueen, ja liikennealueen
- 84§ Määrittää kadunpidon, sen kuuluminen kunnalle ja kunnan velvoitteen yhteensovittaa rakenteita
- 86§ määrittää kadunpitovelvollisuuden

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta 669/1978

- Määräyksiä velvoitteista, vastuista ja oikeuksista (esimerkiksi 4§: kadun kunnossapito kuuluu kunnalle, muun muassa tätä vastuuta ei voi siirtää)

Tieliikennelaki (TL 267/1981) – ja asetus (182/1982)

- 2 § määrittää tien (tässä katu) määräykset ja rajoitukset pysäköintiin ja pysähtymiseen (myös poikkeussäännöksiä kuten invapysäköinti, taksit, purkaus ja lastaus)

Maastoliikennelaki 1710/1995

- määräyksiä pysäköintiin ja pysäyttämiseen

Pelastuslaki 389/2011

Laki pysäköinninvalvonnasta 727/2011

- Lain nojalla saadaan määrätä pysäköintivirheestä pysäköintimaksuja.

Laki ajoneuvojen siirtämisestä 828/2008

- Sovelletaan ajoneuvon siirtämiseen ja käsittelyyn siirron jälkeen.

Arvonlisäverolaki 1501/1993 pysäköinnissä

- Pysäköintiä koskevat viranomaisluvut ovat alvittomia
- Pitkäaikainen maanvuokraus alvitonta, lyhytaikainen alvillista
- Sopimukset alvillisia
- Pysäköintimaksut ja asukastunnukset ovat alvillisia
- Pysäköintivirhemaksut alvittomia

Lisäksi kaupungin rakennusjärjestyksessä on pysäköintiä koskevia asioita

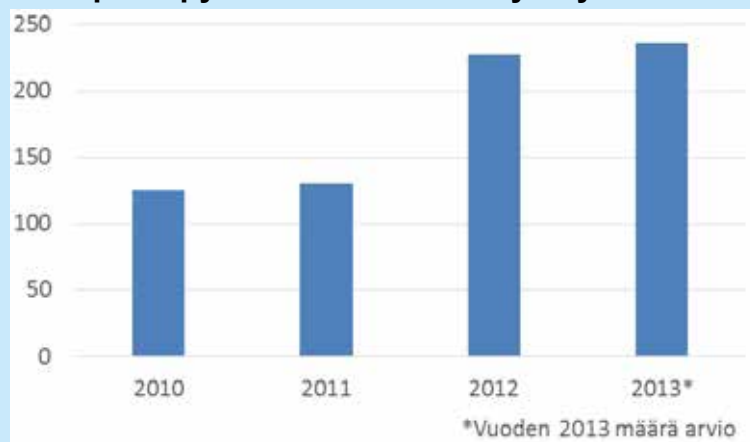
- kuten täydennysrakentamisen yhteydessä autopaikka-alueita jäseneltävä, hälytysajoneuvoilla oltava esteetön pääsy, polkupyörille oltava riittävästi säilytystilaa (tilasuunnitelma esitettävä, mitoitusohjeet esitetty), autosuojat sijoitettava omalle tontille.

Vajaassa kolmessa vuodessa kaupungille on tullut 601 yhteydenottoa koskien pysäköintiä. Näistä yksi oli kiitos. Eniten yhteydenotoissa toivotaan pysäköinnin sallimista tietyssä paikassa, esimerkiksi asukkaita, vieraita tai saatto-liikennettä varten. Myös pysäköinnin kieltämistä toivotaan yhteydenotoissa. Syiksi mainitaan pysäköinnin hankaloittavan tontille ajoa, huoltoajoa tai talvikunnossapitoa tai aiheuttavan suoranaisia vaaratilanteita. Pysäköinnin merkintöihin liittyen tulee runsaasti yhteydenottoja vuosittain. Kuntalaiset eivät pidä pysäköinnin

merkintöjä loogisina, tai jonkin merkin koetaan puuttuvan. Esimerkiksi pysäköintikieltoalueelle toivotaan muistutusta kieltoalueen voimassaolosta. Yhteydenottoja tulee tasaisesti kaikkialta Espoosta.

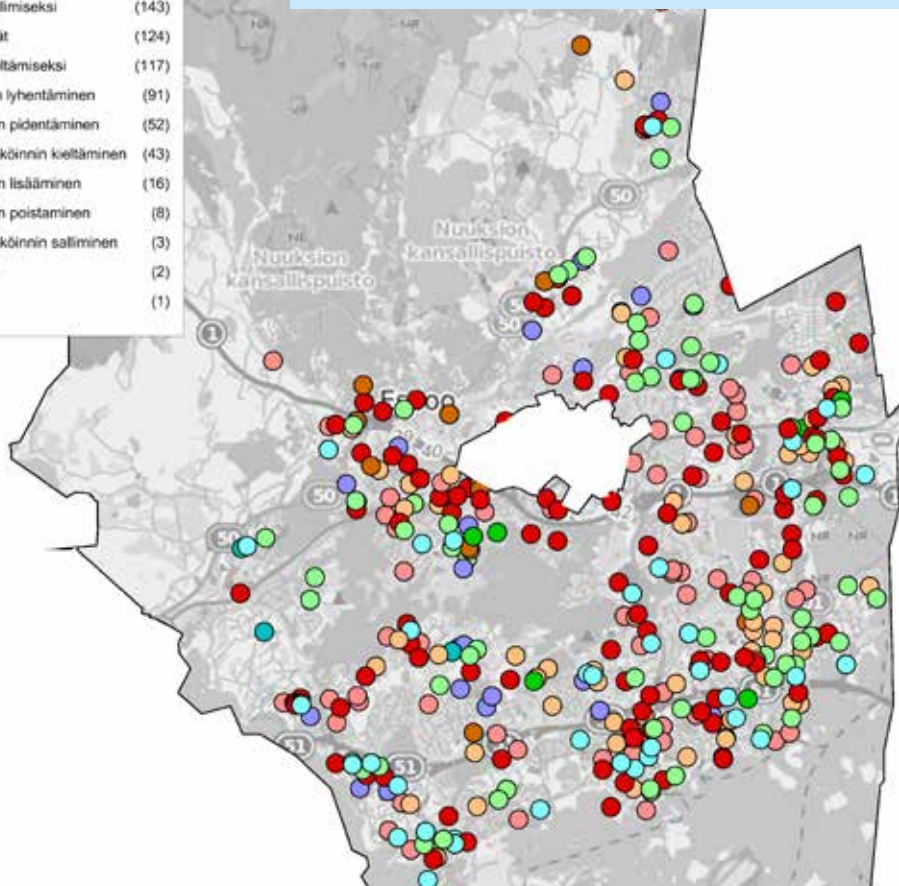
Pysäköintiin liittyviä virallisia kansalaisaloitteita Espoon kaupunki on saanut vuosina 2010–2013 yhteensä 52 kappaletta, joista 19 on aiheuttanut toimenpiteitä. Aloitteet ovat käsitelleet samoja asioita kuin epäviralliset yhteydenototkin.

Espoon pysäköintiä koskevat yhteydenotot



Espoon pysäköintiä koskevat yhteydenotot
Määrät luokiteltiin 05/2010 - 06/2013

● Toive pysäköinnin sallimiseksi	(143)
● Pysäköinnin merkinnät	(124)
● Toive pysäköinnin kieltämiseksi	(117)
● Sallitun pysäköintajan lyhentäminen	(91)
● Sallitun pysäköintajan pidentäminen	(52)
● Kuorma-autojen pysäköinnin kieltäminen	(43)
● Pysäköintikieltoalueen lisääminen	(16)
● Pysäköintikieltoalueen poistaminen	(8)
● Kuorma-autojen pysäköinnin salliminen	(3)
● Moottoripyöräpaikka	(2)
★ Kiitos	(1)



PYSÄKÖINNIN MERKITYKSEEN ON HERÄTTY MYÖS MUUALLA

Pysäköinti on tärkeä ja vaikuttava liikkumista ohjaava liikennejärjestelmän osa. Kaupungit eri puolilla maailmaa ovat tehneet pysäköintistrategioita, joilla on elävöitetty liikekeskustaa, lisätty kestävien liikennemuotojen käyttöä, tehostettu olemassa olevien pysäköintipaikkojen käyttöä, kerätty varoja keskustan tai liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja muutettu pysäköintiin varattuja alueita asunnoiksi, liiketiloiksi tai virkistyskäyttöön. Tähän katsaukseen on koottu tämän hetken pysäköinnin ohjaamisen evoluution kiinnostavimpia keinoja.

Kaupunkikeskustoissa käytettävillä maksiminormeilla rajoitetaan pysäköintipaikkojen rakentamista. Rakentajat maksavat paikkojen rakentamisesta säästyneitä varoja pysäköintirahastoihin esimerkiksi vapaaksiosto-oikeuden avulla. Rahastoilla rakennetaan uusia keskitettyjä laitoksia tai asukkaille lunastetaan paikkoja jo olemassa olevista laitoksista. Pysäköintirahastomaksuja on käytössä muun muassa Växjössä, Västeråsissa, Malmössä, Tukholmassa ja San Franciscossa. Tukholmassa kyseinen malli on edennyt siihen, että kaupungin 80 000 pysäköintipaikkaa hallinnoi kaupungin tytäryhtiö ”Stockholm Parkering”. Yhtiö omistaa itse vain 5000 paikkaa, pääosa pysäköintihalleista ja -alueista on vuokrattu kiinteistöyhtiöiltä, tapahtuma-areenoilta ja muilta omistajilta. Stockholm Parkering operoi useiden sairaaloiden, kaikkien Tukholman peruskoulujen ja lukioiden pysäköintialueita sekä useita liityntäpysäköinti-alueita. Valvonta on ulkoistettu, mutta on Tukholman liikenneviranomaisen (Trafikkontoret) ohjauksessa.

Keskitettyä pysäköintiä tehostetaan lisää vuorottaiskäytöllä, nimeämättömyydellä sekä robotiikalla. Robottipysäköinti tiivistää parkkilaitoksen vaatiman tilan jopa puoleen. Suomeen ensimmäiset robottilaitokset tulevat Lahteen, muualla robottiparkkeja voi käydä katsomassa muun muassa Birminghamissa, Berliinissä, Budapestissä, Dubaissa, Hampurissa, Istanbulissa, Luxembourgiissa, Madridissa ja Münchenissä. Yleensä robottiparkit ovat koko laitostilaa tiivistäviä koneistettuja ”autovarastoja”, jossa ramppeja ja kääntötiloja ei tarvita. Dusseldorfien lentokentällä pysäköinninavustajarobotti siirtää autot tavallisessa laitoksessa tiiviimpään tilaan.

Täysin vapaata pysäköintiä ei ole enää missään kaupunkikeskustassa, vähintään aikarajoitukset ja yleensä maksut mahdollistavat saman pysäköintipaikan jakamisen usealle käyttäjälle. Pysäköinti nähdään työkaluna laajempien tavoitteiden saavuttamiseksi liikennepolitiikassa ja kaupunkisuunnittelussa. Voidaan valita käyttäjäryhmiä, joita priorisoidaan: esimerkiksi kadunvarsipysäköinti varataan vierailijoille ja asioijille eikä pitkäaikaiseen pysäköintiin sekä suositaan vähäpäästöisiä autoja maksuallennuksin. Sähköautoilu tulee kasvamaan voimakkaasti 2020-luvulla ja sähköautoille on tarjottava yleisiä latauspaikkoja. EU-direktiivi asettaa minimivaatimuksia latauspaikoille.

Muita ohjaavia keinoja ovat pysäköintipaikkojen säilyttäminen alueellisesti nykytasolla tai jopa vähentäminen (Amsterdam, Hampuri, Zürich, Söul, Kööpenhamina), pysäköinnin haittamaksut, liityntäpysäköinti (liityntäpysäköinnin hyötyjä todennettu Hollannissa, Iso-Britanniassa, Itävallassa, Saksassa: liikenteen määrä vähentynyt parista prosentista jopa 20 %), autottomuuteen sitoutuminen (Edinburghissa, Lontoon Camdenissa, useissa Saksan kaupungeissa – Freiburg kuuluisin, Itävallassa, Sveitsissä ja myös Pohjois-Amerikan eri kaupungeissa). Askeleita otetaan jo markkinälähtöiseen malliin, jossa annetaan markkinamekanismien hoitaa suunnittelu. Dynaaminen kadunvarsipysäköinnin hinnoittelu (hinta muuttuu kysynnän mukaan) on käytössä San Franciscossa. Chigaco on puolestaan vuokrannut kaikki kadunvarsipaikkansa ja pysäköintilaitoksensa yksityiselle taholle 75 vuodeksi.

Työpaikkapysäköintiä pyritään ohjaamaan maksulliseksi eri keinoin: koko Ruotsissa ja Nottinghamin kaupungissa (Iso-Britannia) on käytössä autopaikkavero työnantajille, jotka tarjoavat ilmaisen pysäköintipaikan työntekijöilleen. Myös kannusteita on käytössä: useilla isoilla työnantajilla USA:ssa ja Iso-Britanniassa on käytössä nk. Cash out –bonus, jossa työntekijä saa pysäköintioikeutta vastaavan summan palkan lisänä tai joukkoliikennelippuna.

Kokonaisvaltaisista pysäköintipolitiikoista voidaan mainita muun muassa Portland (USA). Portlandissa pysäköinti kytkettiin tiiviisti maankäytön suunnitteluun ja talouden kehittymiseen. Pysäköintistrategia oli keskeinen työkalu

keskustan elinvoimaisuuden kehittämisessä. Pysäköintiä päätettiin rajoittaa ja keskittää ja samalla kehitettiin joukkoliikennettä (uusia ci-tyshuttlelinjoja pysäköintilaitoksista toimisto-alueille) ja erilaisia yhteiskäyttöisiä kulkutapoja. Pysäköintiä ohjaa hallintajärjestelmä (kattava tietokanta paikoista, varaustilanne ja käyttötapojen ohjaus pitkä- ja lyhtyaikaiset paikat sekä ”parking broker”-toiminta). Vuoropysäköintiä edistetään maanalaisin laitoksin, julkisen sektorin toimiessa esimerkkinä. Portlandissa pysäköintitulot korvamerkitään liikennejärjestelmän ja keskustan kehittämiseen, jolloin pysäköintimaksut toimivat myös paikallisena ruuhkamaksuna.

Yhteenvedona keskeisiä pysäköintiin liittyviä keinoja kestävän liikkumisen edistämiseen ja viihtyisyyden lisäämiseen kaupungeissa ovat erityisesti seuraavat:

- Pysäköintialueiden ja vanhojen pysäköintilaitosten muuttaminen muuhun käyttöön - laajat pysäköintikentät koetaan epäviihtyisiksi ja esteellisiksi. Vanhat laitokset ovat epäkäytännöllisiä ja ovat tekniikaltaan vanhentuneita.
- Täydennysrakennuskohteiden vanhaa ja uutta asuntokantaa palvelevan keskitetyn pysäköinnin organisoiminen - kadunvarsi-

paikkojen ja laitospaikkojen integroitu ohjaaminen ja maksut.

- Kokonaan autottomat alueet ja korttelit.
- Työpaikkojen pysäköintitarjonnan ohjaaminen muun muassa veroilla ja kannusteilla.
- Pysäköintipaikkakustannuksen irrottaminen asunnon ja muiden hyödykkeiden hinnasta.
- Uusille vähäpäästöisille ajoneuvoille ja yhteiskäyttöautoille pysäköintiin liittyviä palveluita ja etuja, tekniikan hyödyntäminen muun muassa ajoneuvojen paikantamisessa ja käyttämisessä.
- Pysäköintipalvelut älykkäästi jakoon hintatietoineen ja varattu/vapaa-tietoineen (esimerkiksi koko keskustan alueella), löydä autosi –palvelut, vuokraa oma paikkasi ja niin edelleen.

Jakamistalouden tutkijoiden mukaan autojen yhteiskäyttö voi tulevaisuudessa vähentää autojen määrän noin puoleen, automaattiajaminen vähentää sen edelleen kolmannekseen. Tekniikka mahdollistaa auton paikantamisen ja käyttöönoton esimerkiksi tekstiviestillä. Vastaavasti autojen vähentyessä pysäköintipaikkojen määrä putoaa radikaalisti.



Kuva: kadunvarren pysäköintipaikat toimivat usein ulkomailla myös pyöräkaistojen suojana.

3. PYSÄKÖINNIN PERIAATTEET

PERIAATE

1.

Pysäköintiratkaisuilla tehostetaan maankäyttöä ja luodaan viihtyisää jalankulkuympäristöä keskusta-alueilla

Kaavoituksen pysäköintiratkaisuilla ja muilla siihen liittyvillä ohjaustoimilla on merkittävä vaikutus ihmisten arjen sujuvuuteen sekä siihen, minkälainen kaupunkirakenne ja -ympäristö tulevaisuudessa muodostuu.

Autoistumisen kasvu jatkuu edelleen eikä muutosta siihen ole lyhyellä tähtäimellä näköpiirissä. Toisaalta pysäköinnin ratkaisuilla voidaan vaikuttaa ihmisten valintoihin ainakin pienessä mittakaavassa ja tätä kautta on mahdollista luoda pysäköintijärjestelmä, joka ottaa huomioon Espoon kaupunkirakenteen ominaispiirteet. Erilaisille alueille ja erilaisille auton käyttäjille tulee tarjota erilaisia ratkaisuja.

Pysäköintijärjestelmä edistää arjen sujuvuutta ja kestävä kehitystä. Pysäköintiratkaisut tukevat viihtyisämpien jalankulkukeskustojen muodostumista.

Noin kolmannes autoista on arkisin koko päivän pysäköitynä.

Puolella autoista ajetaan vuorokaudessa alle 10 km ja alle 20 minuuttia.

Kalenoja; Valtak. henkilöliikennetutkimus
1998-99 & 2004-05



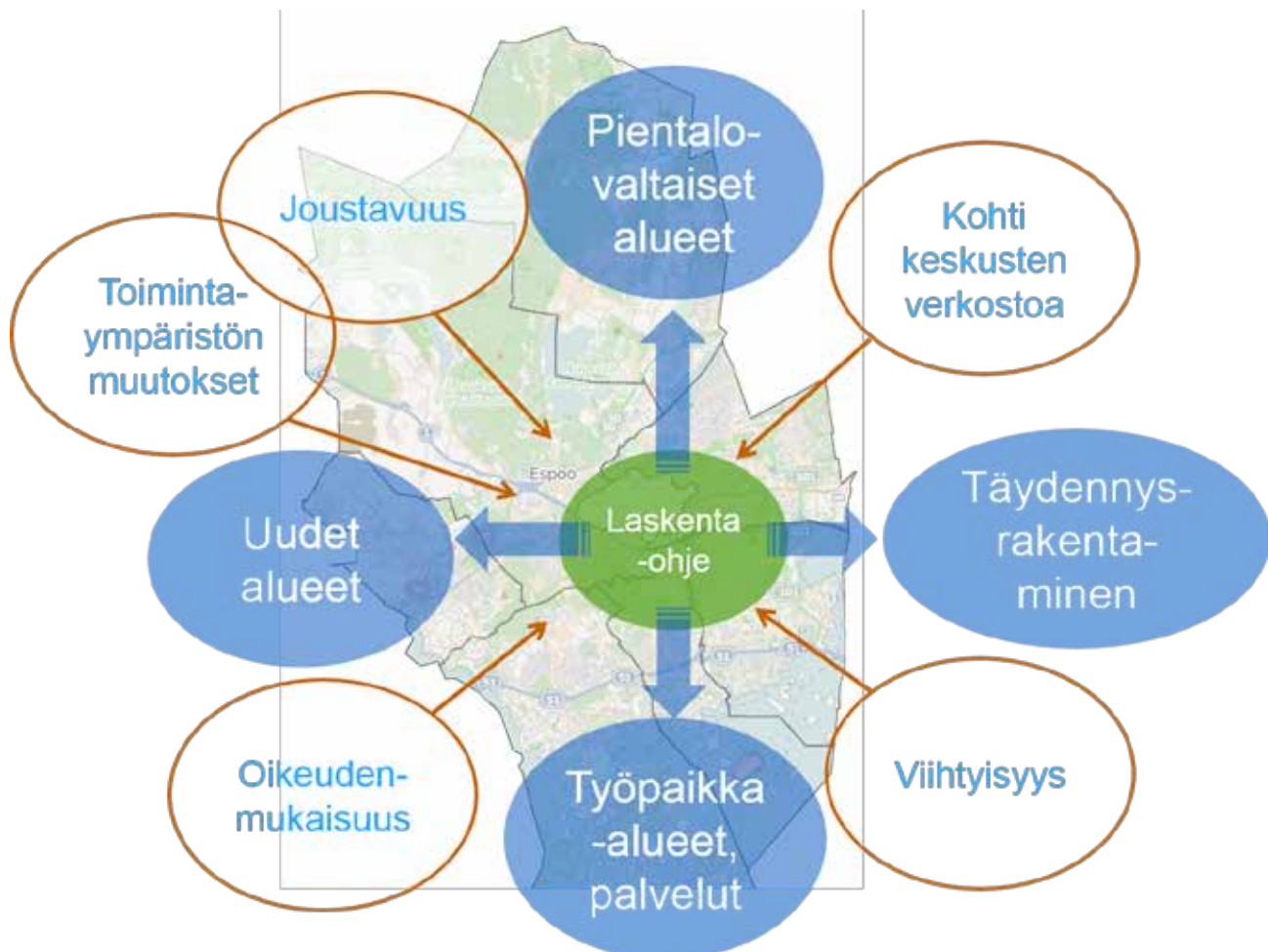
KUVA: SUURPELTO III // ESPOO // FINLAND // ALA

Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Mahdollisuus valita autoton elämäntapa, koska tiivis maankäyttö mahdollistaa palvelevan joukkoliikenteen ja koska asuinalueilla on riittävästi palveluita, jotka ovat saavutettavissa kävellen ja pyörällä.

Pysäköintipaikkojen määrän mitoitusohjeesta tehdään joustava erilaisten alueiden ominaispiirteiden ja käyttäjäryhmien tarpeiden mukaisesti

Hyvä joukkoliikenteen palvelutaso korreloi pienen autotiheyden kanssa. Tällöin keskusta-alueilla asumiseen liittyvien autopaikkojen tarve on pienempi kuin kauempana keskustoista. Viidesssä kaupunkikeskuksessa (Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus, Matinkylä-Olari, Espoonlahti) on hyvä ja edelleen kehittyvä laadukas joukkoliikenne. Keskusta-alueilla asuntojen keskikoko on pienempi kuin kauempana keskustoista tai esimerkiksi pientalovaltaisilla alueilla.

Uusi pysäköintipaikkojen määrän mitoitusohje ottaa huomioon nykyistä paremmin Espoon erilaisten alueiden ominaispiirteet perustuen laajaan tutkimustietoon ja kehittyneeseen laskentamenetelmään. Aluerakennuskohteissa, kuten Finnö, Kera, Vermo on tavoitteena vaihteittain toteutuva keskitettyihin, tehokkaisiin ja tilaa säästäviin laitoksiin toteutettava pysäköinti. Myös jo olemassa olevien alueiden täydennysrakentamisen yhteydessä tulee harkita ainakin osittain siirtymistä keskitettyyn pysäköintiin. Pysäköintipaikkojen määrän mitoitusohjeen on oltava joustava.



Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Kaupunkilaiselle tarjotaan oikeanlaiset pysäköintipalvelut erilaisiin tarpeisiin nyt ja tulevaisuudessa.

Vierailijat ja erityisryhmät löytävät pysäköintipaikan helposti

Lyhytaikaisia vierailupaikkoja on toteutettava riittävästi niin asuntojen, työpaikkojen kuin palveluiden yhteyteen. Lisäksi on varmistettava paikkojen selkeä merkitseminen. Tarpeen mukaan voidaan paikkoihin yhdistää hinnoittelu, rajoitukset ja valvonta sekä teknisiä ratkaisuja helpottamaan paikan löytymistä. Esteettömyyden vaatimusten on täyttyävä.

Paikkojen löytymistä tulee helpottaa uuden teknologian avulla unohtamatta kuitenkaan perinteisiä merkitsemistapoja. Otaniemeen on toteutettu uusi mobiilipohjainen palvelu viereisten kuvien mukaisena.

Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Arjen toimivuus ja alueiden viihtyisyys paranevat, koska pysäköintipaikan etsiminen ja väärinpysäköinti vähenevät.



Vasemmassa kuvassa käyttäjä näkee matkapuhelimen näytöltä pysäköintipaikkojen täyttöasteet ja voi valita itselleen sopivan pysäköintialueen. Oikeassa kuvassa pysäköintialue on valittu ja navigointiopastus alueelle alkaa.

Pysäköintiratkaisut ovat osa toimivaa, kestävää ja turvallista liikennejärjestelmää

Pysäköintijärjestelyt voivat vaikuttaa hidastavasti tai nopeuttavasti liikkumiseen. Hyvin toteutetut pysäköintiratkaisut lisäävät liikennejärjestelmän tehokkuutta ja joukko liikenteen sujuvuutta. Lisäksi hyvin järjestetty pysäköinti vähentää liikennettä 5-30 %. Tämä edellyttää, että pysäköinnin opastus, rajoitukset ja valvonta ovat yhtenäisiä ja toimivia ja etenkin selkeitä koko kaupungissa.

Pysäköinti-informaatio ehkäisee turhaa liikennettä (paikan hakua) ja väärin pysäköintiä.

Mitä enemmän on kadunvarsipysäköintiä, sitä enemmän vaaditaan talvihoidolta.

Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Päästöt, energiankulutus ja onnettomuudet vähenevät.



Pysäköintipaikan hakeminen lisää muun muassa meluja ja päästöjä.

Väärin pysäköinti voi vaikeuttaa joukko liikenteen toimintaedellytyksiä.

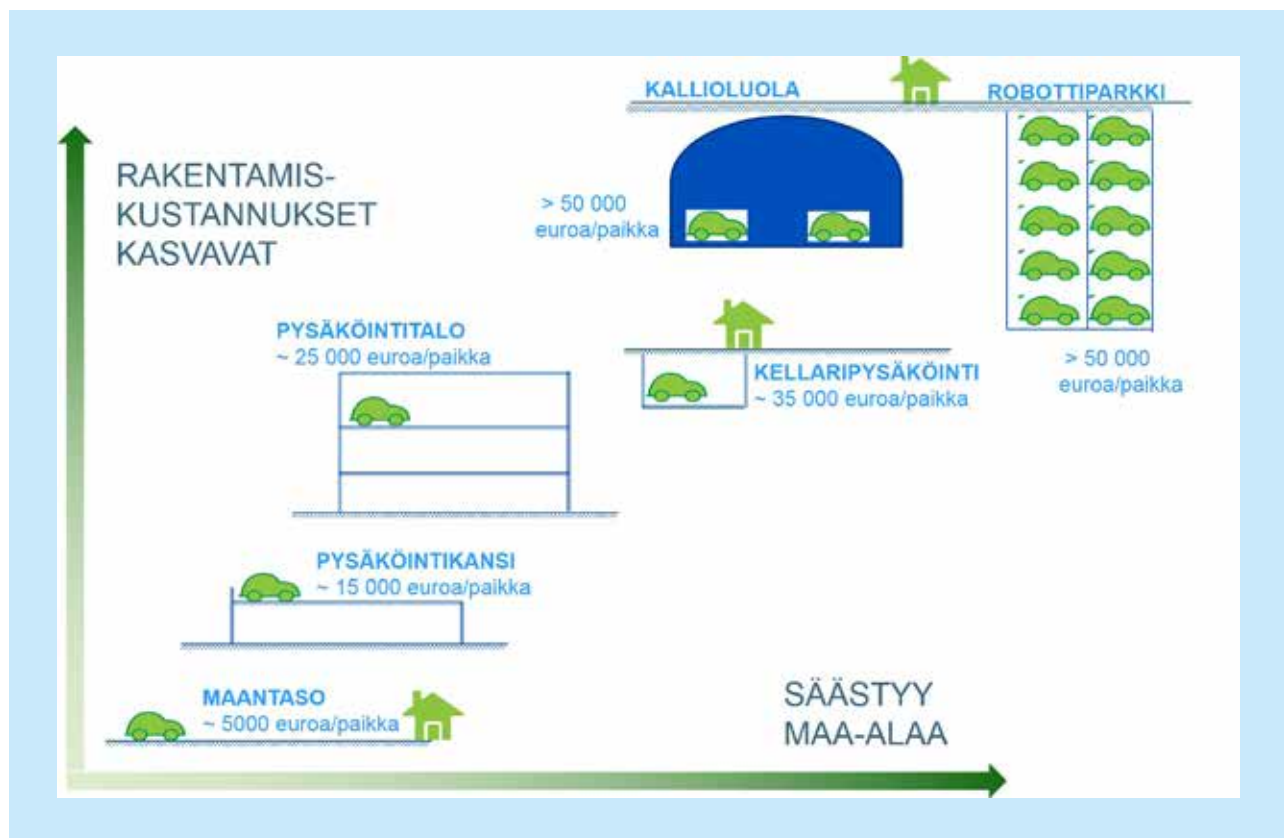
KUVA: BUSSIMAKASINETSE, MASSOR AV HINDER PA BUSSHALLPLATSEIN, ARTIKEL 26.5.2013

Pysäköinnin kustannukset kohdennetaan oikeudenmukaisesti. Pysäköinnin maksullisuutta tiiviillä keskusta-alueilla tutkitaan osana pysäköintijärjestelmää

Pysäköintipaikan rakentamiskustannus vaihtelee huomattavasti maantasopaikkojen joistain tuhansista euroista pysäköintilaitosten ja maanalaisten rakenteiden kymmeneen tuhansiin euroihin. Tällöin pysäköintipaikkojen oikean määrän arvioiminen on tärkeää yhdyskuntataloudellisesti ja se vaikuttaa myös herkästi yksittäisten hankkeiden kannattavuuteen. Viime kädessä asunnon ostaja ja vuokralainen maksavat pysäköintipaikkojen rakentamisen ja ylläpidon asuinrakennuskohteissa. Kaupungin yleisillä alueilla olevien paikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon osallistuvat kaikki veronmaksajat.

On tärkeää lisätä tietoisuutta siitä, että pysäköinti ei ole ilmaispalvelu, vaan joku sen aina maksaa (asukas, veronmaksaja, palvelun hyödyntäjä). Esimerkiksi kadunvarren pysäköintipaikassa rakennuskustannuksen ja ylläpito-kustannusten ohella siinä maksaa koko kadun kunnossapidon vaikeutuminen. Lisäksi katu-alue on paikkojen takia kaavoitettava leveämmäksi, mikä on pois tonttien pinta-alasta ja aiheuttaa sitä kautta merkittävän kustannuksen/tulonmenetyksen.

Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Maksua vastaan saa palvelua (kunnossapidetyn, hoidetun, suojaisan, turvallisen, valvotun paikan).



6.

Pysäköintipaikkojen käyttöastetta tehostetaan ja paikat ovat monipuolisessa käytössä

Pysäköintitekniikan kehitys ja pysäköintiin liittyvät palvelut ovat mahdollistajia. Tulevaisuudessa on etsittävä ennakkoluulottomasti keinoja miten hyödynnetään pysäköintikapasiteetti ja maa-ala mahdollisimman tehokkaasti. Pitkäaikainen pysäköinti (yli 8h) on toteutettava pääasiassa tonteilla ja laitoksissa. Etenkin kalliissa laitoksissa tulee suosia pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä ja nimeämättömyyttä.

Yhteiskuntataloudellisesti on kannattavaa saada pysäköintipaikkojen käyttöaste korkeaksi kuitenkin siten, että pysäköintipaikkaa tarvitseva löytää paikan helposti turhan liikenteen minimoimiseksi.

Saman pysäköintialueen tai -laitoksen tulee palvella tehokkaasti ja taloudellisesti erilaisia asiakkaita: asioivia, vierailijoita, asukkaita, toimistotyöntekijöitä, liityntäpysäköijä, pitkäaikaista pysäköintiä tai säilytyspaikkaa tarvitsevia.



KUVAT: OTTO WÖHR GMBH / PROJECT REPORT 04/2006

Lähivuosina robottipysäköintilaitokset ja pysäköintilaitosten yhteydessä toimivat palvelut, kuten auton pesu-, huolto-, vuokraus- ja sähkönlatauspalvelut yleistyvät.

Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Pysäköinnin kustannukset pienenevät, koska paikan maksajia on enemmän.

7.

Kaupunki edistää pysäköinnin periaatteilla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuuden kasvua työmatkoilla

Kaavoituksella ohjataan työpaikkoja ja palveluita joukkoliikennenyhteyksien varrelle. Kehittyvät joukkoliikennepalvelut ja pyöräilyolosuhteet kannustavat jättämään auton kotiin ja käyttämään kestäviä liikkumismuotoja työ- ja opiskelumatalla. Pyöräpysäköinti työpaikoilla ja palvelujen yhteydessä on oltava korkeatasoista ja riittävää. Työpaikkoja kannustetaan houkuttelemaan työntekijöitä muilla keinoilla kuin ilmaisella pysäköinnillä. Kaupunki voi yhteistyössä muun muassa Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa tukea työnantajien liikkumissuunnitelmien tekoa ja kestävän liikumisen kannustinjärjestelmiä.



KUVA: KALENOJA 2013. ESPOON PYSÄKÖINTISEMINAARI 5.11.2013. HANNA KALENOJAN ESITYS.

Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Työmatkan voi yhä useammin tehdä edullisesti ja vaivattomasti joukkoliikenteellä tai pyörällä.

Kaupunki osallistuu liityntäpysäköinnin kehittämiseen osana kestävästä kaupunkiliikennestä

Liityntäpysäköinti järjestetään luontevasti muiden palveluiden oheen keskeisiin solmupisteisiin. Liityntäpysäköintipaikoissa otetaan käyttöön ensimmäiseksi erilaisia integroituja palveluita (informaatio on oleellinen osa palvelua, sähköautojen lataus ym.). Liityntäpysäköinnin tulee kattaa sekä henkilöautojen että polkupyörien pysäköintipaikat.



KUVA: [HTTPS://PLAY.GOOGLE.COM/STORE/APPS/PARKERING GÖTEBORG -APP](https://play.google.com/store/apps/details?id=com.parking.goteborg). 24.1.2013

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategiassa (HSL 32/2012) ja toimenpideohjelmassa esille nostettuja toimenpidekokonaisuuksia ovat:

1. Liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopiminen ja yleinen edistäminen
2. Liityntäpysäköinnin liittäminen liikennejärjestelmän kehittämiseen
3. Liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön kehittämiseen
4. Informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmät
5. Liityntäpysäköintialueiden palvelutaso
6. Liityntäpysäköinnin markkinointi ja tiedottaminen. Informaatio on olennainen osa liityntäpysäköintipalvelua, jonka tulee kattaa sekä henkilöautojen että polkupyörien pysäköinti.

Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Mahdollistaa joukkoliikenteen käytön sellaisillekin asukkaille, jotka asuvat alueilla, joissa joukkoliikennetarjonta on vähäisempää joukkoliikenteen keskeisiin solmupisteisiin.

Kaupunki toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintipaikkoja yleisillä alueilla ja ohjaa yksityiskiinteistöjä samaan tavoitteeseen

Toteutetaan Espoon pyöräilyn edistämishjelman mukaisia toimia pyöräpysäköintiin liittyen. Joukkoliikenteen asemanseutujen kokonaissuunnitelmissa edellytetään pyöräpysäköinnin laadukasta ja riittävän laajaa toteuttamista.

Asemakaavassa ja vastaavissa suunnitelmissa tulee olla määräys polkupyöräpysäköinnin mitoittamiseksi aina kun on määräys autopaikkojen mitoittamiseksi.



KUVA: KALENOJA 2013. ESPOON PYSÄKÖINTISEMINAARI 5.11.2013. HANNA KALENOJAN ESITYS.



KUVA: WSP FINLAND OY

Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Esimerkiksi asiointimatalla voi luottaa, että määränpäässä on hyvät säilytysolosuhteet pyörälle.

Pysäköintiratkaisut sovi-
tetaan ympäröivään kau-
punkikuvaan ja toteutetaan
laatutasoltaan ympäristön
vaatimuksia vastaavaksi.

Yksi keino on järjestää
arkkitehtikilpailuja uusien
kaupunkikuvaan sopivien
pysäköintiratkaisujen löytä-
miseksi tavoitteena käyttää
tehokkaasti uusia maa- ja
rakennusala säästäviä kei-
noja.

Pysäköintilaitosten laatutaso
ja ulkonäkö paranevat, kun
pysäköinti nähdään osana
kokonaispalvelua esimerkiksi
kaupan toimijoiden taholta.

Pysäköintiin liittyvän infran,
kuten maanpäällisten ja
maanalaisten laitosten, py-
säköintialueiden sekä opas-
tusrakennelmien tulee olla
laadukkaita ja ympäristöön
sopivia.

Laadukas, viihtyisä ja hyvin
opastettu pysäköintilaitos lii-
sää laitoksen käytettävyyttä
ja käyttöastetta. Asiakas tu-
lee laitokseen miellyttävän ja
helpon kokemuksen myötä
toistekin.



Pysäköintilaitos + kivijalkakaupat (Malmö).

KUVA: MALMÖ BYGGNADSKONTOR 2010.
PARKERINGSPOLICY OCH PARKERINGSNORM. PR. 3087. 2010



*Robottiparkkilaitos voidaan "piilottaa" rakennuksen sisään
(Hoboken, New Jersey).*

KUVA: [HTTPS://PARKITHERE.FILES.WORDPRESS.COM/2010/09/HOBOKEN_SM.JPG](https://parkithere.files.wordpress.com/2010/09/hoboken_sm.jpg)

Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Kaupunkielämän viihtyisyys paranee, kun keskitetty pysäköinti on maan alla tai kauniisti kaupunkikuvaan toteutettu.

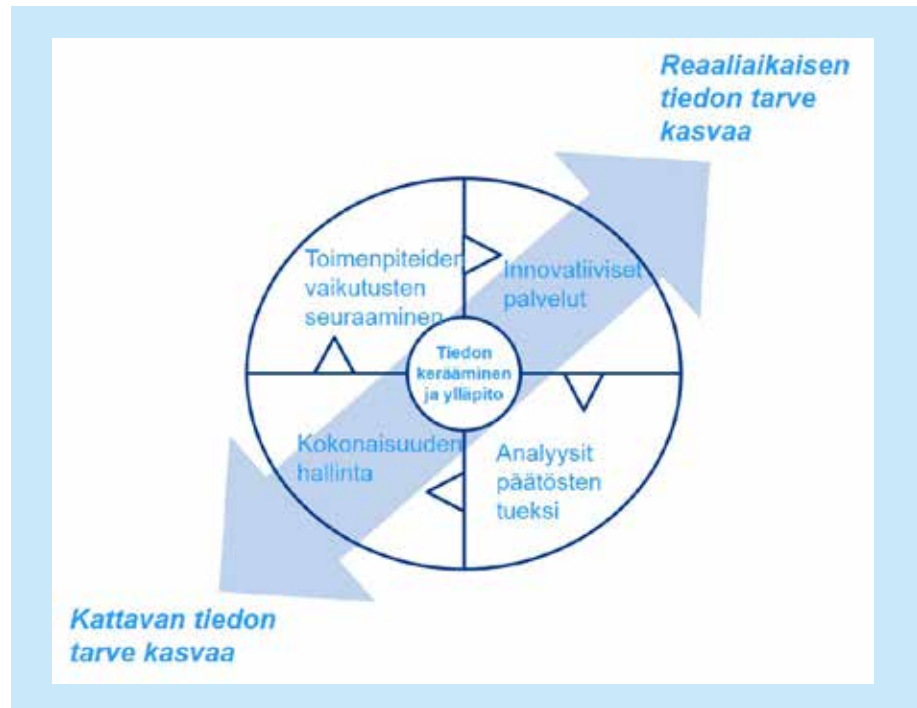
Kaupunki kerää ja pitää yllä tietoja pysäköintipaikamääristä sekä seuraa pysäköintiolojen kehittymistä

Kaupungilla ei ole tarkkaa tietoa pysäköintipaikkojen kokonaismäärästä ja sijainneista. Tämä koskee niin kadunvarsi- ja laitospysäköintiä kuin pysäköintialueitakin, mutta erityisen suuria puutteita on yksityisen tonttipysäköinnin osalta. Tietoa on kerätty aina tarpeen mukaan aluekohtaisia ratkaisuja suunniteltaessa, mutta tietoa ei ole kootusti saatavilla.

Pysäköinnin kehittämistä varten kaupunki ja muut pysäköintitoimijat tarvitsevat tietoa mistä paikkoja puuttuu ja missä niitä on liikaa sekä mikä on paikkojen todellinen käyttö ja tarve. Olemassa olevista pysäköintialueista ja -laitoksista voidaan osoittaa paikkoja tarvitsijoille, vajakäyttöisistä paikoista voidaan luopua ja niin edelleen. Parempi tieto mahdollistaisi paremmin nykytilanteen arvioinnin, erilaisten toimenpiteiden vaikutusten arvioinnin päätöksenteon tueksi ja toimenpiteiden todellisten vaikutusten seuraamisen.

Laadukas tieto luo myös pohjan erilaisten pysäköintipalvelujen toteuttamiseksi.

On myös syytä tiedostaa, että tiedon ylläpitoprosessi on haastavampaa kuin tiedon kertaalleen kerääminen.



Kuva: pysäköintitiedolle on useita eri käyttötarkoituksia ja hyödyntämismahdollisuuksia.

Miten parantaa kaupunkilaisen arkea? Kaupunkilaisia koskevat pysäköintiin liittyvät päätökset tehdään paremman tiedon pohjalta.

4. ASUNTOJEN PYSÄKÖINTI- PAIKKOJEN LASKENTAOHJE

TAVOITE

Pysäköintipaikkojen laskentaohje koskee asuntorakentamista. Laskentaohjetta noudatetaan asemakaavoituksessa ohjeellisena ja joustavasti siten, että varaudutaan riittävästi pysäköintipaikkojen kaavoittamiseen ottaen huomioon erilaisten alueiden ominaispiirteet ja erityisesti käyttäjäryhmien tarpeet. Laskentaohjeen tavoitteena on rakentaa aina riittävä määrä auto- ja pyöräpaikkoja eri kaupunkirakenteille niin nykytilanteessa kuin tulevaisuudessa. Asemakaavoissa tulee varautua, etenkin keskusta-alueilla, pysäköintipaikkojen lisäämiseen myöhemmin siten, että kaavoituksen yhteydessä laaditaan laajempaa aluetta koskeva pysäköintisuunnitelma. Sen yhteydessä tutkitaan, miten tulevaisuuden liikennejärjestelmämuutokset kuten raidejärjestelmän kehittäminen, automaattiautot ja sähköinen liikenne vaikuttavat pysäköintipaikkojen tarpeeseen ja miten se voidaan ottaa huomioon.

Laskentaohjeen tavoitteena on rakentaa oikea määrä auto- ja pyöräpaikkoja eri kaupunkirakenteille niin nykytilanteessa kuin tulevaisuudessa. Ohjeen tarkoitus on joustavasti huomioida keskeiset toimintaympäristön muutokset. Pysäköinti ei saa aiheuttaa epäviihtyisää kaupunkiympäristöä.

Espoossa on viisi kaupunkikeskusta (Lepävaara, Tapiola, Espoon keskus, Matinkylä-Olari, Espoonlahti) ja useita pienempiä keskuksia, joissa toteutuvat monet autoilun riippuvuutta vähentävät seikat, kuten monipuolinen palvelutarjonta ja hyvät joukkoliikenneyhteydet. Laskentaohjeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa näiden kohdalla kaupunkirakenteen tiivistäminen ja viihtyisä ympäristö.

Auto- ja pyöräpaikkatarpeeseen vaikuttavat lukuisat toimintaympäristön muutokset, kuten:

- kaupunkilaisten erilaistuvat liikkumistarpeet
- väestön ikääntyminen
- kehittyvä joukkoliikennetarjonta
- pyöräilyn suosion kasvu

- kaupunkielämän muutokset
- yhdyskuntarakenteen muutokset
- autottomuuden valitseminen
- yhteiskäyttöautoilun valitseminen
- yritysten toiminto- ja sijaintimuutokset
- palvelujen ja toimintojen saavutettavuus
- työntekijöiden matkustus- ja liikkumiskäyttäytymisen muutokset
- elinkeinoelämän rakennemuutokset
- logistiikkamuutokset
- ilmastonmuutos, päästöt
- energian saatavuus ja hinta
- vaatimukset kaupungin viihtyisyydelle
- kaupunkilaisten odotukset omalle terveydelle
- talouskehitys
- liikennepolitiikka.

LASKENTAOHJEEN YLEISPERIAATTEET

Auto- ja pyöräpaikkojen määräyksellä asema-kaavassa ilmoitetaan, kuinka monta auto- ja pyöräpaikkaa kaavaan liittyen pitää vähintään toteuttaa (miniminormi) tai saa enintään toteuttaa (maksiminormi). Määräyksessä ilmoitetaan paikkojen määrä suhteessa asuntojen määrään (esimerkiksi 1 autopaikka/asunto) tai suhteessa kerrosalaan (esimerkiksi yksi polkupyöräpaikka/30 k-m²). Tämä autopaikkojen ja pyöräpaikkojen laskentaohje on miniminormi.

Työ- ja asiointipaikkojen, koulujen ja palveluiden auto- ja pyöräpaikkojen mitoituksessa käytetään nykyistä ohjeistusta, kunnes Espoon, Helsingin ja Vantaan yhteistyössä laadittava uusi ohje näiden osalta valmistuu.

ALUELUOKITUS JA MITOITUSARVOT AUTOPAIKKOJEN LASKENTAAN

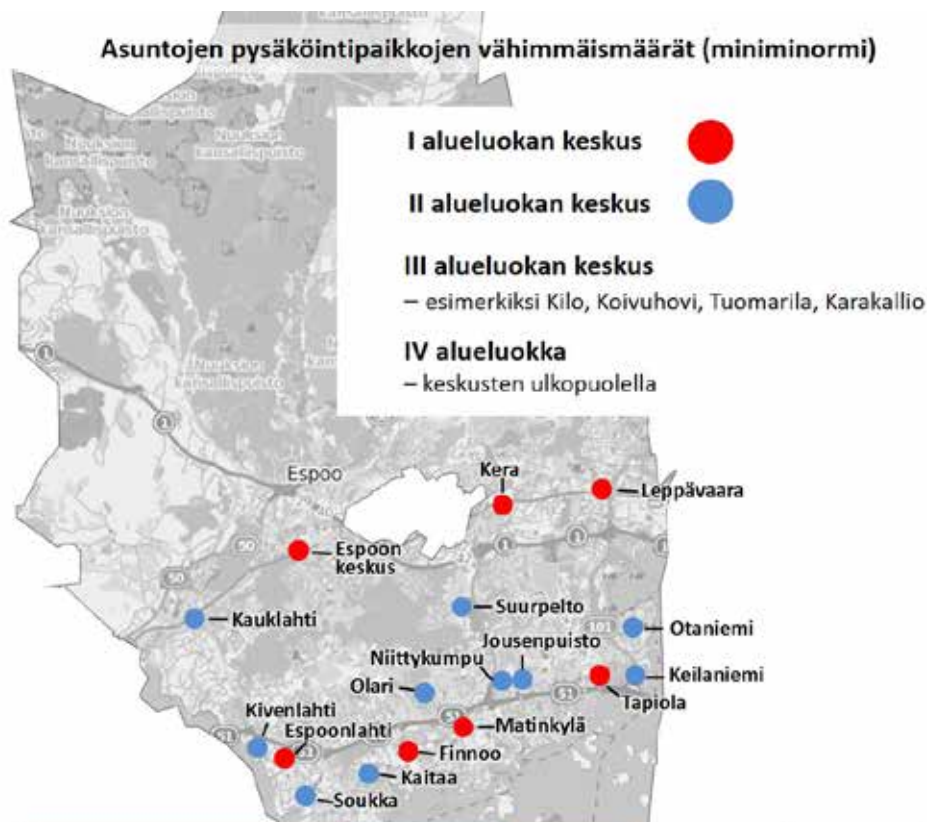
Rakennushankkeen autopaikat tulee sijoittaa omalle tontille, keskitettyyn pysäköintilaitokseen tai erilliselle pysäköintitontille (LPA -alueelle). Keskitetyllä pysäköintilaitoksella tarkoitetaan ratkaisua, jossa autopaikkojen käyttäjien kesken on sovittu paikkojen yhteiskäytöstä. Asemakaavoituksessa asuntopysäköintiä ei tule osoittaa kadunvarsille. Kadunvarsipysäköinti on tarkoitettu yleiseen tilapäiseen käyttöön (esimerkiksi asiointiin ja vieraiden pysäköintiin).

Autopaikkojen laskentaohje perustuu seuraavaan alueluokitukseen:

- I. kaupunkikeskukset ja uudet rakentuvat kaupunkikeskustyyppiset alueet
- II. nykyiset alueet, joilla on potentiaalia kehittyä kaupunkikeskustyyppisiksi alueiksi
- III. muut keskukset
- IV. keskusten I-III ulkopuolelle jäävät alueet.

Autopaikkojen mitoitusarvoihin vaikuttaa alueluokan lisäksi se, onko alue ydinkeskustaa, ydinkeskustan välitöntä ympäristöä tai muuta aluetta. Alueluokitukset ja mitoitusarvot on esitetty alla olevassa kuvassa. Alueluokitukset ja mitoitusarvot päivitetään 2-3 vuoden välein.

Jokaiselle keskukselle tullaan vuonna 2015 käynnistyvässä keskustojen periaatteet-työssä määrittämään oma ydinkeskusta-alue, ydinkeskustan välitön ympäristö ja keskustan muu alue. Suuntaa-antavat kuvat ja esimerkkilaskelmat on esitetty Leppävaaraan ja Finnoon osalta sivuilla 28-29. Kuvista ilmenee, että Leppävaaran ydinkeskusta ulottuu noin 300 metrin päähän asemasta, kun Finnoossa ydinkeskusta on pienempi. Alueluokissa II ja III ydinkeskustat ovat tyypillisesti pienempiä ja lähempänä asemaa/ydintä kuin alueluokassa I. Siihen asti kunnes keskustojen aluerajaukset on tarkasti määriteltä, aluerajauksen määrittäminen sovelletaan ohjeellisina ottaen huomioon nykyisin alueilla sovelletut ohjeluvut sekä kohteen sijainti nykyisen tai tulevan joukkoliikennesolmun läheisyydessä.



Alla olevan taulukon mitoitusarvojen määrittämisessä yhtenä lähtökohdaksi on otettu laajat paikkatietoaineistotarkastelut, joiden taustamuuttujina ovat olleet asumisen tiiveystekijä, alueen keskimääräinen tulotaso ja HSL:n saavutettavuusvyöhykkeet (SAVU). SAVU-vyöhykkeillä kuvataan eri toimintojen seudullista saavutettavuutta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. SAVU-vyöhykkeet ja joukkoliikenteen solmupisteet on esitetty liitteessä 4.

	ALUE- LUOKKA I	ALUE- LUOKKA II	ALUE- LUOKKA III	ALUE- LUOKKA IV (keskusten ulkopuolella)
YDINKESKUSTA (etäisyys asemalle/ytimeen tyypillisesti 0–300 m)	1 ap/ 130 k-m ²	1 ap/ 110 k-m ²	1 ap/ 95 k-m ²	1 ap/ 70-85 k-m ²
YDINKESKUSTAN VÄLITÖN YMPÄRISTÖ (etäisyys asemalle/ytimeen tyypillisesti 300–600 m)	1 ap/ 110 k-m ²	1 ap/ 95 k-m ²	1 ap/ 85 k-m ²	*) arvo määrittyy paikallisista olosuhteista
KESKUSTAN MUU ALUE (etäisyys asemalle/ytimeen tyypillisesti 600–1000 m)	1 ap/ 95 k-m ²	1 ap/ 85 k-m ²	1 ap/ 80-85 k-m ²	

Kuva: autopaikkojen laskentaohjeen alueluokitus ja mitoitusarvot noudatettavaksi asemakaavoituksessa. Keskustakohtaiset alueluokitusmääritykset (ydinkeskusta, ydinkeskustan välitön ympäristö, muu alue) tehdään keskustojen periaatteet-työssä.

AUTOPAikkojen laskentaohje kerrostaloille ja pienkerrostaloille

1. Mitoitusarvo saadaan taulukon (sivu 25) rakennuskohteen alueluokan ja alueen ominaispiirteen (ydinkeskusta, ydinkeskustan välitön ympäristö, muu alue) perusteella. Mitoitusarvon avulla laskettu paikkamäärä pyöristetään lähimpään kokonaislukuun.
2. Autopaikkoja mitoitetaan kuitenkin vähintään 0,5 autopaikkaa/asunto pyöristäen lähimpään kokonaislukuun.
3. Vieraspakat sisältyvät taulukon (sivu 25) mitoitusarvoihin. Rakennuttajat, kiinteistö- tai asunto-osakeyhtiöt määrittävät itse kuinka suuri osa paikoista on vieraspaikkoja.
4. Täydennysrakentamisen yhteydessä vanhan, toteuttamattoman vanhan ja uuden kerrosalan yhteensä aiheuttama pysäköintipaikkatarve mitoitetaan taulukon (sivu 25) mukaan, jolloin alueluokitus, alueen ominaispiirteet (ydinkeskusta, ydinkeskustan välitön ympäristö, muu alue) vaikuttavat mitoitusarvoon samalla tavalla kuin uusissa kohteissa.
5. Jos kyseessä on niin suuri kaavahanke, että se itsessään vaikuttaa alueluokkaan, on vaikutus huomioitava kyseisen hankkeen mitoitusarvoa valittaessa.
6. Lähelle asuntoja on osoitettava vähintään yksi liikkumisesteisten autopaikka alkavaa 30 autopaikkaa kohden. Liikkumisesteisten autopaikat tulee sijoittaa niiden käytettävyyden kannalta tarkoituksenmukaisesti.
7. Lisäksi jokaista alkavaa 25 autopaikkaa kohden on osoitettava paikka vähintään yhdelle moottoripyörälle tontilla, keskitetyssä pysäköintilaitoksessa tai LPA-alueella. Paikka voi olla mitoitettu moottoripyörän vaatimalle tilatarpeelle.
8. Kuorma-autopaikkoja ei järjestetä alueluokkien I-II ydinkeskustoissa eikä ydinkeskustojen välittömässä läheisyydessä. Muualla niitä toteutetaan harkinnan mukaan.
9. Muuta yleistä ja tilapäistä pysäköintitarvetta varten on asemakaavassa osoitettava asuntoalueelle yleisiä pysäköintialueita yksi autopaikka 1 000 k-m²:ä kohti. Alue-

luokkien I – II liikekeskuksissa ja liikekeskuksien välittömässä läheisyydessä osoitetaan yksi autopaikka 1500 k-m²:ä kohti.

10. Alueluokissa I-II voidaan sallia enintään 30 % kevennys mitoitusarvoon, jos toteutetaan keskitetty pysäköinti. Paikkoja on kuitenkin oltava vähintään 0,4 autopaikkaa /asunto. Keskitetyssä pysäköinnissä autopaikkojen käyttöä on tehostettu verrattuna ratkaisuun, jossa käyttäjillä tai tietyillä käyttäjäryhmillä on omat nimetyt paikat.
Kevennyksen saaminen edellyttää aina hankkeen rakennuttajalta selvityksen, josta käy ilmi, miten keskitetty pysäköintiratkaisu tehostaa paikkojen käyttöä verrattuna tilanteeseen, jossa käyttäjillä on omat nimetyt paikat. Kevennyksen suuruuden päättää kaavoitusvaiheessa kaupunkisuunnittelukeskus tehdyn selvityksen pohjalta. Selvityksen mukaiset keskitetyt pysäköintiratkaisut hyväksyy rakennuslupavaiheessa rakennusvalvontakeskus. Esimerkkejä tehostamistoimenpiteistä ovat:
 - osoitetaan paikkoja muista toiminnoista (esimerkiksi yhteiskäyttö alueen toimistojen tai kauppojen kanssa)
 - osoitetaan, että käytössä on varaus- tai ohjausjärjestelmä, jolla mahdollistetaan paikkojen korkea käyttöaste. Järjestelmästä saatava hyöty on esitettävä
 - edistetään yhteiskäyttöautoilua.Liikkumisesteisten autopaikkamäärät ja moottoripyöräpaikat lasketaan käyttäen sivulla 25 olevan taulukon mitoitusarvoja. Niiden laskentaan ei siten käytetä mahdollisia kevennettyjä arvoja.
11. Näitä laskentaohjeita voidaan asemakaavaehdotusta laadittaessa keventää, mikäli alueella toteutetaan pysäköintipaikkojen käytön älykäs ohjausjärjestelmä ja mikäli maankäyttösopimuksella tai muulla sitovalla sopimuksella varaudutaan lisäpysäköintipaikkojen rakentamiseen tarpeen niin vaatiessa.
12. Kaupunkisuunnittelukeskus kehittää vaihtoehtoisia tapoja, joilla varaudutaan toteuttamaan asemakaavamääräyksissä edellytettyä enemmän pysäköintipaikkoja, mikäli tähän ilmenee tarvetta.

AUTOPAikkojen laskentaohje muille kuin kerrostaloille ja pienkerrostaloille

1. Kytettyjen pientalojen (= rivitalojen) autopaikkamäärä on alueluokissa I – II vähintään 1 autopaikka/85 k-m² ja alueluokissa III – IV vähintään 1 autopaikka/70 k-m² pyöristäen lähimpään kokonaislukuun. Autopaikkoja mitoitetaan kuitenkin vähintään 1 autopaikka/asunto kaikissa alueluokissa.
2. Erillisten pientalojen (= omakotitalojen) mitoitusohje on vähintään 2 autopaikkaa per asunto. Autopaikat voivat olla tontilla myös peräkkäin. Tontilta sallitaan peruuttaminen asuntokadulle, jos tonttiliittymän näkemät ja muut turvallisuusolosuhteet ovat riittävät.

LASKENTAOhje polkupyöräpaikoille

1. Kerrostaloissa, pienkerrostaloissa, kytettyissä pientaloissa (rivitaloissa) ja opiskelija-asunnoissa pyöräpaikkoja on oltava vähintään yksi polkupyörä-paikka/30 k-m² pyöristäen lähimpään kokonaislukuun tai vähintään 2 polkupyöräpaikkaa asuntoa kohden. Suurempi arvoista on mitoitettava. Kaikkien paikkojen on oltava sääsuojatussa ja lukittavassa tilassa.
2. Lisäksi osoitetaan tilaa lyhytaikaiseen pysäköintiin ulkotiloissa.

LASKENTAOhje palveluasumiselle

1. Palveluasumisessa mitoitusohje on vähintään 0,25 autopaikkaa / asunto ja vähintään 0,5 polkupyöräpaikkaa / asunto pyöristäen lähimpään kokonaislukuun.
2. Invapaikkojen etäisyys palveluasumisesta on enintään 25 m.

LASKENTAOhje opiskelija-asumiselle

1. Opiskelija-asunnoissa autopaikkamäärä on vähintään 60 % taulukon (sivu 25) mitoitusarvosta.
2. Otaniemeen on laadittu oma laskentaohje, jota noudatetaan Otaniemen osalta.
3. Polkupyörien laskentaohje on sama kuin tavallisissa asunnoissa.

SEURANTA

Espooseen on tarkoitus toteuttaa pysäköinnin seurantajärjestelmä (excel-tilukko, tietokanta tms.), jonka yhdeksi osaksi tulee laskentaohjeen mukaisten asemakaavaratkaisujen seuranta. Aina lautakunnan hyväksyttyä asemakaavan tai asemakaavan muutoksen talletetaan taulukkoon tiedot pysäköintiratkaisusta. Paikat merkitään ”tavoitepaikkoina” tms. omalla koodilla ja ne muutetaan todelliseksi paikoiksi, kun ne on rakennettu. Taulukkoon/tietokantaan syötetään muun muassa seuraavat tiedot: käytetty laskenta-arvo, toteutusmalli (keskitetty pysäköinti, tonttikohtainen pysäköinti, mahdollinen perustelu kevennettyyn mitoitusarvoon), tuleeko alueelle pysäköintiyhtiö toteuttajaksi, onko osa paikoista liityntäpysäköintiin jne.

Seuranta käsittää 3-5 vuoden välein tehtävän katselmuksen jossa selvitetään seuraavia asioita: kuinka paikat on toteutettu, kuinka hyvin pysäköinti toimii kyseisellä alueella, kuinka suuri on vapaana olevien paikkojen määrä, kuinka suuri on asuntoyhtiöiden autopaikkoja jonottavien määrä, esiintyykö alueella mahdollista väärää pysäköintiä. Tiedon kerääminen ja sen myötä erilaisten pysäköintiratkaisujen toteutumisen ja onnistumisen seuranta helpottaa tulevana vuosina mitoitusarvojen päivytystä.

**ESIMERKKIRAJAUKSIA KESKUSTOJEN VYÖ-
HYKKEISTÄ: LEPPÄVAARA JA FINNOO (ALUE-
LUOKKA I)**



Kuva on suuntaa-antava ja tarkentuu keskustojen periaatteet -työssä.



Kuva on suuntaa-antava ja tarkentuu keskustojen periaatteet -työssä.

ESIMERKKILASKELMA: ALUELUOKKA I

Jos rakennetaan 10 000 k-m² **alueluokan I** ydinkeskustan, ydinkeskustan välittömään ympäristöön tai muualle keskukseen, lasketaan auto- ja pyöräpaikkamäärät alla olevan taulukon mukaisesti.

Taulukko: esimerkkilaskelma alueluokalle I. Pyöritykset tehdään lähimpään kokonaislukuun pois lukien liikuntaesteisille varatut autopaikat ja moottoripyöräpaikat, jotka pyöristetään ylöspäin seuraavaan kokonaislukuun.

ALUELUOKKA I	Auto- paikkoja)	Autopaikkoja keskitetyillä ratkaisulla)	Liikunta- esteisille varattuja paikkoja	Moottori- pyörä paikkoja	Pyöräpaikkoja)
Ydinkeskusta 10 000 k-m²	10 000/130 = 76,92 77 paikkaa	Maksimivähennys 77 * 0,3 = 23,10 54 – 77 paikkaa	77/30 = 2,57 3 paikkaa	77/25=3,08 4 paikkaa	10 000/30 = 333,33 333 pyöräpaikkaa
Ydinkeskustan välitön ympäristö 10 000 k-m²	10 000/110 = 90,91 91 paikkaa	Maksimivähennys 91 * 0,3 = 27,30 64 – 91 paikkaa	91/30 = 3,03 4 paikkaa	91/25=3,64 4 paikkaa	10 000/30 = 333,33 333 pyöräpaikkaa
Muu keskuksen alue 10 000 k-m²	10 000/95 = 105,26 105 paikkaa	Maksimivähennys 105 * 0,3 = 31,50 74 – 105 paikkaa	105/30 = 3,50 4 paikkaa	105/25=4,20 5 paikkaa	10 000/30 = 333,33 333 pyöräpaikkaa

*) Kuitenkin vähintään 0,5 autopaikkaa/asunto

**) Kuitenkin vähintään 0,4 autopaikkaa/asunto. Vähennyksen suuruus määräytyy kaupunkisuunnittelu-keskukselle toimitetun selvityksen pohjalta.

***) Kaikkien pyöräpaikkojen on oltava sääsuojatussa ja lukittavassa tilassa.
Kuitenkin vähintään 2 polkupyöräpaikkaa/asunto

5. KEHITTÄMISOHJELMA

Kaupunki on perinteisesti ohjannut ja kehittänyt pysäköintiä kaavoituksen, katujen suunnittelun ja mitoituksen, pysäköinnin valvonnan sekä pysäköinnin ohjauksen ja opastuksen avulla. Yhä useammin keskusteluun nousevat kaupungin roolin lisääminen keskitettyjen laitosten käynnistäjänä tai kaupungin oman pysäköintitoimijan perustaminen, jolloin kaupungilla on mahdollista vaikuttaa pysäköinnin läpinäkyvään ja järkevään hinnoitteluun. Tämä onkin tärkeää, koska hinnoittelun käyttö on tehokkaimpia vaikuttajia pysäköinti- ja liikkumisvalinnoissa. Kaupungilla olisi myös mahdollista käyttää py-

säköintilaitosten alkuinvestointikulujen kattamiseen tontinmyynti- ja maankäyttösopimustuloja.

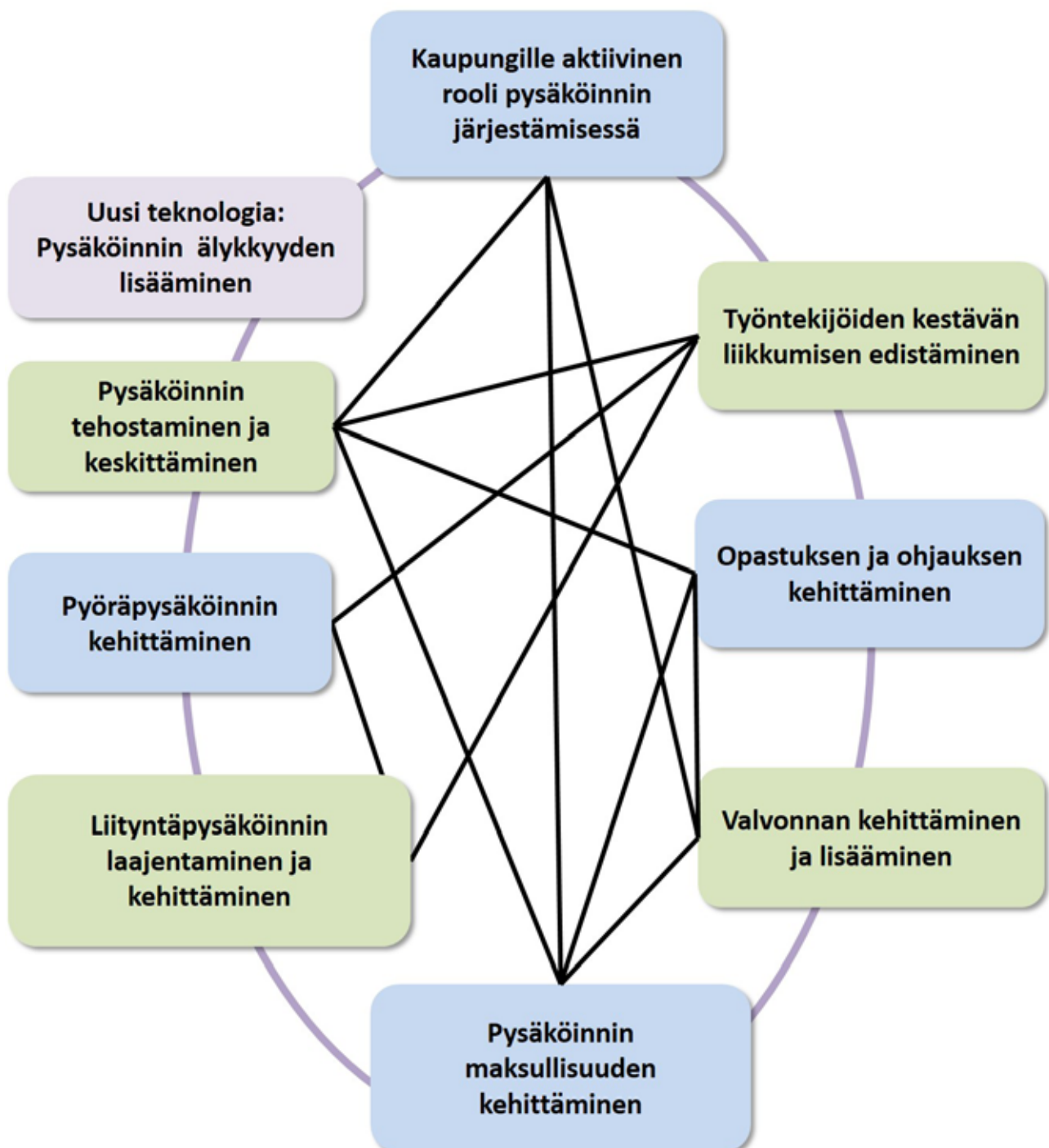
Pysäköinnin kehittämisohjelmalla edistetään kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaoksen hyväksymien pysäköintiperiaatteiden toteutumista. Kehittämisohjelma käsittää yhdeksän toimenpidekokonaisuutta. Toimenpiteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa on jatkossa otettava huomioon kaikkien intressiryhmien näkökohdat, jotta päästään mahdollisimman hyvään lopputulokseen.

KEHITTÄMISOHJELMAN TOIMENPIDEKOKONAISUUDET:

1. Pysäköinnin maksullisuuden kehittäminen
2. Pysäköinnin tehostaminen ja keskittäminen
3. Kaupungille aktiivinen rooli pysäköinnin järjestämisessä
4. Valvonnan kehittäminen ja lisääminen
5. Opastuksen ja ohjauksen kehittäminen
6. Pysäköinnin älykkyyden edistäminen (uusi teknologia)
7. Pyöräpysäköinnin kehittäminen
8. Liityntäpysäköinnin laajentaminen ja kehittäminen
9. Työntekijöiden kestävän liikkumisen edistäminen

Kehittämisohjelman toimenpiteet vaikuttavat välillisesti toisiinsa. Esimerkiksi uusi teknologia palvelee kaikkia muita toimenpiteitä.

- Merkittävä keskinäinen vaikutus
- Uusi teknologia vaikuttaa kaikkiin toimenpiteisiin



TOIMENPIDE 1:

Pysäköinnin maksullisuuden kehittäminen

Miksi: Maksullisen kadunvarsipysäköinnin tavoitteena on estää asukkaita käyttämästä kadunvartta jatkuvaan pysäköintiin ja ohjata asukkaat pysäköimään taloyhtiöiden pysäköintialueille ja -laitoksiin. Samalla kadunvarren paikat vapautuvat lyhytkestoisemmalle vieras- ja asiointipysäköinnille. Jos kadunvarressa on paljon ilmaista pysäköintitilaa, eivät asukkaat helposti ota maksullista paikkaa heille tarkoitettusta laitoksesta. Jos puolestaan alueen asuntoyhtiöiden paikat ovat täynnä, niin kaupunki saa tuloja ja mahdollisesti ohjaa yhtiöitä rakentamaan puuttuvat paikat. Tämä on myös tasapuolista kaikkia espoolaisia kohtaan.

TAUSTAA

Viereisessä kuvassa on esitetty erilaisia maksujen toteuttamismalleja (VE0 – VE3). Kun kadunvarsipysäköinnin halutaan olevan erityisesti vieras- ja asiointipysäköinnin käytössä, ovat parhaat vaihtoehdot yhdistelmä VE0:aa, VE1A:ta ja VE1B:tä. Tarvittaessa yöllä hinnat voivat olla halvempia, jolloin mahdollistetaan yön yli kestävien vierailujen kohtuuhintainen pysäköinti. Osa pysäköintipaketoista voidaan tässä yhteydessä siirtää myös pyöräpysäköinnin käyttöön.

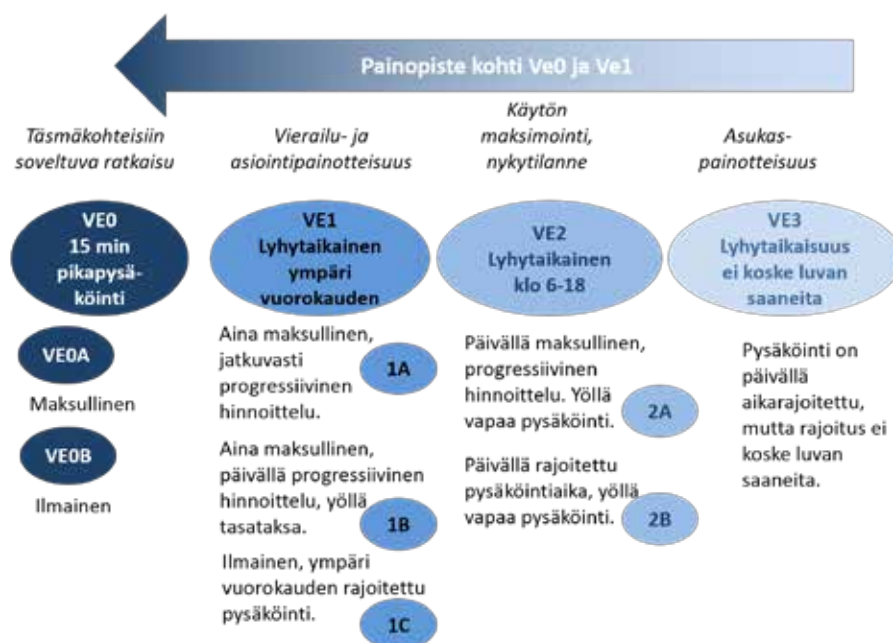
Maksullisuudella voidaan saada hyvin merkittäviä tuloja kaupungille. On kuitenkin huomioitava, että maksullisuuden ylläpidosta syntyy kustannuksia.

Luontevia alueita maksullisuudelle ovat kaupunkikeskukset (Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus,

Matinkylä-Olari, Espoonlahti) sekä uudet kerrostaloalueet (Finnoo, Kera ja Vermo). Otaniemessä maanomistajilla on jo valmiiksi tahtotila vähentää pysäköintiä alueella ottamalla maksut käyttöön. Potentiaalisia kohteita ovat myös Kivenlahti, Suvela ja Soukka. Esimerkiksi Kivenlahdessa ja Suvelassa ongelmana on se, että kadunvarren paikat houkuttelevat potentiaalisia laitospaikkojen käyttäjiä. Tarvetta maksullisuudelle voi olla myös muillakin rajatuimilla alueilla.

Maksullisuus esitetään otettavaksi käyttöön vaiheittain 2-3 pilottikohteessa. Pilottikohteessa on joukkoliikenteen tarjonnan oltava hyvä ja myös pysäköinnin kysynnän ylitettävä tarjonta.

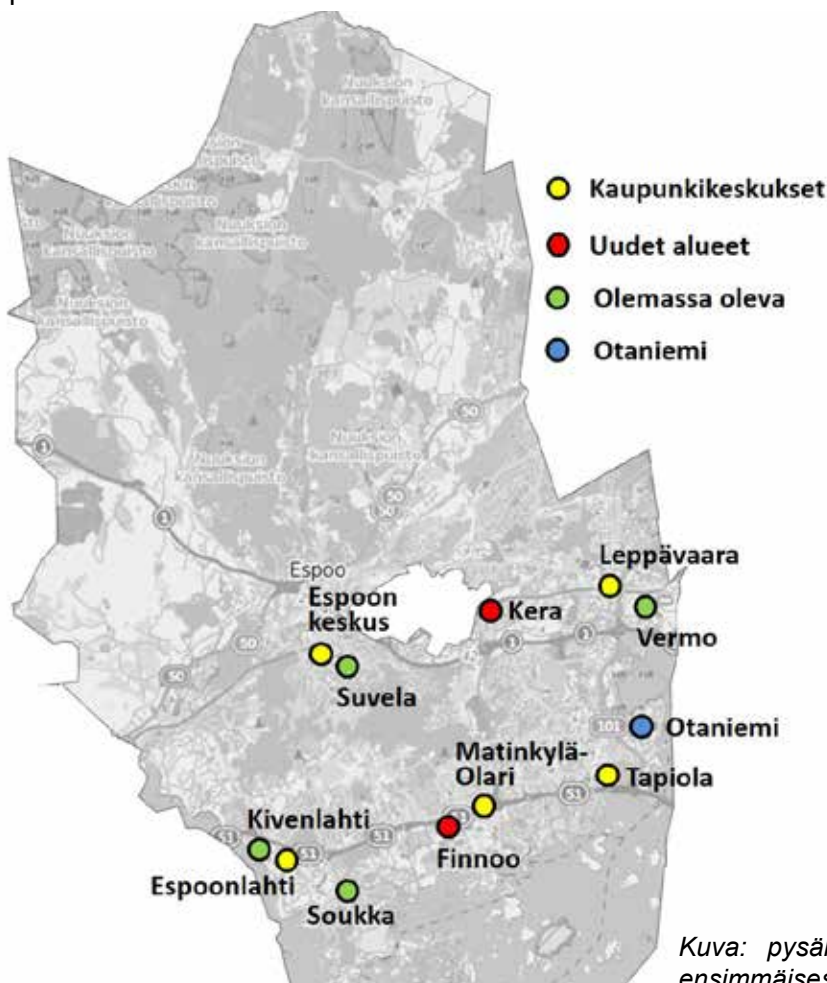
Espoossa ei ole valmiiksi organisaatiota maksujärjestelmän ylläpitämiseen. Vaiheittainen käyttöönotto mahdollistaa aloittamisen kevyellä organisaatiolla. Maksullisuus on hyvä hoitaa sellaisin menetelmin, että se vaatii mahdollisimman vähän laitteita maastoon ja niiden ylläpitoa ja kunnostusta. Tässä mobiilimaksaminen on hyvä keino. Tulee kuitenkin varmistaa, että myös sellaiset henkilöt, joilla ei ole mobiililaitetta voivat pysäköidä.



Kuva: kadunvarsipysäköinnin vaihtoehtoja eri toimintaympäristöissä.

SEURAAVA ASKEL: MAKSUKOKEILUT PILOTTIKOYTEISSA

Kun maksut otetaan käyttöön, tulee heti olla käytettävissä älykäs mobiilimaksupalvelu. Tämä on kaupungille yksinkertaisin ja edullisin tapa järjestää pysäköinnin maksaminen, koska tähän on olemassa valmiita palveluntarjoajia. Esimerkiksi Helsingissä on käytössä kaksi palveluntarjoajaa (EasyPark ja ParkMan), joilla kummallakin on tarjota rekisteröitymistä edellyttäviä korkeatasoisia älypuhelimella toimivia maksupalveluita sekä ilman rekisteröitymistä tekstiviesteillä tehtäviä maksupalveluja. Alkuvaiheessa voi kuitenkin olla järkevää, että on mahdollisuus maksaa pysäköinti vaihtoehtoisella tavalla esimerkiksi automaatin avulla, hankkimalla pysäköinnin kerta- tai sarjalippu kioskista/kaupungin toimipisteestä. Näissä tapauksissa pysäköintimaksu voi olla korkeampi kuin mobiilimaksupalvelulla ostettuna, koska kustannukset kaupungille ovat myös korkeammat. Mahdollisia maksuautomaatteja voi olla hyvin rajoitettu määrä, esimerkiksi alueiden sisääntulojen yhteydessä ja muilla keskeisillä paikoilla.



Maksulliseen kadunvarsipysäköintiin tarkoitettut paikat tulee merkitä selkeästi. Merkintöjen tulee olla yksiselitteisiä, yhteneväisiä ja helposti ymmärrettävissä. Valvonnan tulee olla riittävä.

Aluksi valitaan pilottikohteet, joille laaditaan suunnitelma maksujen toteuttamisesta. Suunnitelma käsittää maksujen suuruuden määrittämisen. Yhtenä vaihtoehtona on toteuttaa progressiivinen hinnoittelu, jossa ensimmäinen tunti voi olla erittäin edullinen ja seuraavien tuntien osalta hinnat kasvavat. Myös auton ympäristöystävällisyyden ja mahdollisen yhteiskäytöisyyden tulee näkyä hinnoittelussa. Maksuista saatavat tulot sekä järjestelmän ylläpidosta ja valvonnasta aiheutuvat kustannukset arvioidaan, kuten mahdollisen asukas-pysäköintijärjestelmän soveltuvuus aina kulloisellekin alueelle.

Kadunvarsien maksuja suunniteltaessa on huomioitava yksityisten pysäköintilaitosten hinnoittelupolitiikka. Nykyisin erittäin suuret ostoskeskusten pysäköintilaitokset kuten Sello, Iso Omena ja Lippulaiva tarjoavat ilmaista pysäköintiä kaupunkikeskusten ytimessä kaupakeskusten aukioloaikoina, ja tällä on merkittävä vaikutus maksullisen kadunvarsipysäköinnin toimivuuteen. Ilmaiset laitospaikat houkuttelevat helposti enemmän kuin hyvälläkin paikalla olevat kadunvarsipaikat.

Pilottikohteista, niiden laajuudesta, pysäköinnin hinnoittelusta, maksujärjestelmän tulovaikutuksista ja kokeilun seurannasta valmistellaan erikseen teknisen lautakunnan päätettäväksi esitys. Kaupunkilaisille on annettava mahdollisuus kommentoida suunnitelmia ennen kuin luottamushenkilöt tekevät lopullisen päätöksen maksujen käyttöönotosta.

Kuva: pysäköinnin maksullisuuden toteuttaminen ensimmäisessä vaiheessa.

TOIMENPIDE 2:

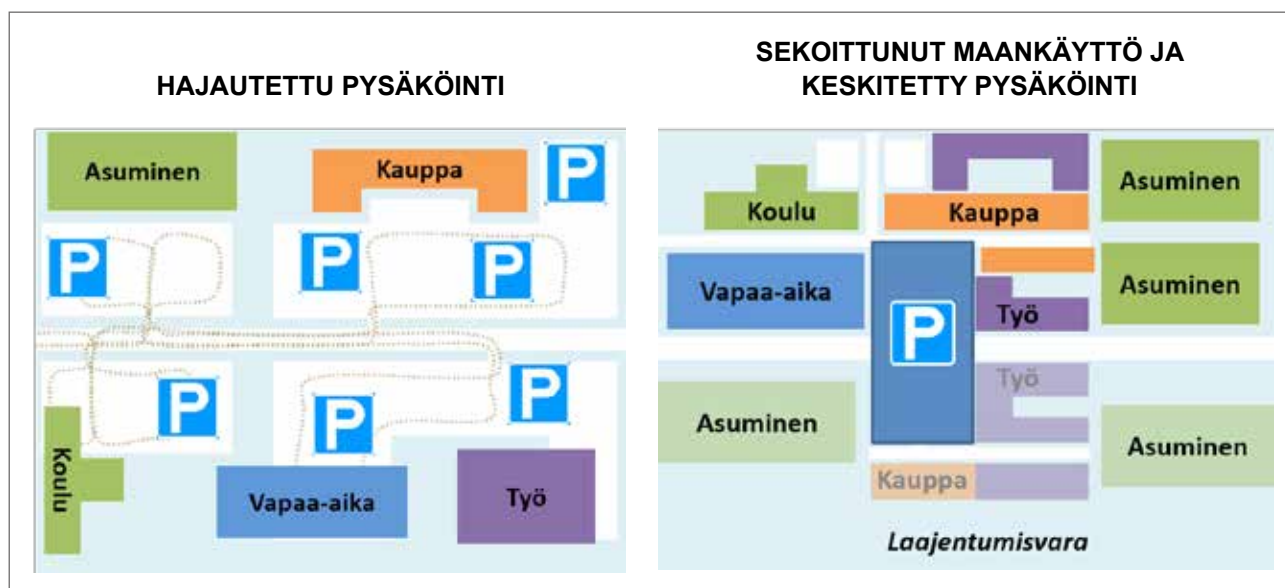
Pysäköinnin tehostaminen ja keskittäminen

Miksi: Keskitetty pysäköinti mahdollistaa tehokkaam-
paa rakentamista samalle
maa-alalle. Pysäköinnistä
vapautunutta maa-alaa
voidaan osoittaa virkistyskäyttöön ja
muihin toimintoihin tehden alueista vii-
htyisämpiä. Keskitetty pysäköinti mahdol-
listaa sekoittuneen maankäytön alueella,
asiointipysäköinnin, asukaspysäköinnin ja
työpaikkapysäköinnin vuorottaisen käytön
vähentäen paikkatarvetta ja pysäköinnin
kustannuksia.

Kaupunki pystyy edistämään optimaalista py-
säköintipaikkojen rakentamista ja tehostamaan
niiden käyttöä muun muassa maankäytön
suunnittelulla, paikkojen moni- tai vuorottais-
käyttöisyydellä, paikkojen nimeämättömyydel-
lä, joustavalla laskentaohjeella, hyödyntämällä
älykästä teknologiaa sekä yhteiskäyttöautoilul-
la. Jatkossa on koottu ehdotuksia tehostamis-
toimista.

1. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön edistä- minen

Toimintoja ja maankäyttöä yhdistelemällä on
mahdollista vähentää henkilöautoliikenteen
käyttöä ja ajosuoritetta. Tehokkaimpiin pysä-
köintiratkaisuihin päästään asumista, työpaik-
koja ja palveluita yhdistämällä, jolloin eri toi-
minnoille tarjottavia pysäköintipaikkoja voidaan
keskittää samaan laitokseen. Onnistuneesti
toteutetusta vuoropysäköinnistä on tutkittua
tietoa muun muassa Länsi-Pasilasta ja Mal-
möstä. Paikkoja on tarvittu noin 30 % vähe-
män kuin erillisissä laitoksissa. Keskeistä on
saada aikaan melko vakiintunut käyttäjäkunta,
joiden pysäköintiä hallinnoi ja kehittää yhteinen
pysäköintioperaattori. Onnistunut vuorottaispy-
säköinti vaatii aina hyvän tarvelähtöisen suun-
nitelman, kuitenkin niin, että paikkajakaumaa
on mahdollista muuttaa tarpeiden muuttues-
sa. Espoon kaupunkikeskusten ja täydennys-
rakentamisen kohteissa etsitään vuoropysä-
köintiin sopivia, mielellään kokonaan uusia tai
laajentamista vaativia vanhoja kohteita, joihin
laaditaan paikkamääratarve yhdessä vuorot-
taiskäyttösuunnitelman kanssa ennen raken-
tamisen tai laajentamisen käynnistämistä.
Käyttötilanne ja kehittämistarve tarkistetaan
määräajoin.



Kuva: paikkojen monipuolisella käytöllä voidaan päästä jopa 50 % pienempään autopaikkamäärään,
50 % pienempään maa-alaan ja 75 % vähempiin henkilöautokilometreihin katuverkolla.

2. Asukaspysäköintijärjestelmän hyödyntämisen tarvittaessa

Kadunvarsipysäköinti on tarkoitettu pääasias-
sa lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin ja vieras-
pysäköintiin. Jos jollain alueella tontti- tai laitos-
pysäköinti ei riitä asukkaiden tai työntekijöiden
pitkäaikaiseen yli 7 h pysäköinnin tarpeisiin, on
alueella mahdollista ottaa käyttöön asukaspysä-
köintijärjestelmä. Kun tilanne korjautuu esi-
merkiksi uuden keskitetyn laitoksen rakentami-
sella, asukaspysäköintijärjestelmä puretaan.

Asukaspysäköintijärjestelmässä kaupunki to-
teuttaa pysäköintipaikat. Paikat voidaan vuok-
rata talo- tai alueyhtiölle tai edellisten palkkaa-
malle pysäköintioperaattorille, joka hallinnoi ja
ylläpitää paikkoja ja asukaspysäköintitunnus-
järjestelmää. Tarvittavat investointikustannuk-
set peritään rakennuslupavaiheessa kerta-
luontoisesti. Asukaspysäköintijärjestelmän ja
paikkojen ylläpito voi kuulua myös kaupungille,
jolloin tunnuksista peritään vuosittaiset kustan-
nukset. Myös maan arvon menetyks voidaan sisällyttää kustannuksiin.

3. Yhteiskäyttöautot

Yhteiskäyttöautot ovat yksi keino vähentää
pysäköintipaikkatarvetta. Liikenneviraston ja
liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2011
teettämän tutkimuksen perusteella yhteiskäyt-
töautot kiinnostavat erityisesti pieniä asunto-
kuntia, joilla on satunnainen tarve auton käy-
tölle. Tutkimuksen mukaan noin kolmannes
käyttäisi yhteiskäyttöautoa 1-3 kertaa viikossa,
kolmannes muutaman kerran kuukaudessa ja
kolmannes kerran kuukaudessa. Autoa käytet-
täisi pääosin ostoksiin, tavarankuljetuksiin, vie-
railuihin ja vapaa-ajan matkoihin.

Yhteiskäyttöautoilussa liitytään usein jäsenek-
si, jolloin auton käyttöönottoilanteessa ei enää
tehdä erillistä sopimusta kuten autoa vuokra-
tessa. Yhteiskäyttöauton minimivarausaika on
2-3 tuntia, kun vuokra-autolla se on yleensä
pidempi. Yhteiskäyttöauton saa käyttöönsä
minä vuorokaudenaikana tahansa ja noutopis-
teitä on useita, kun vuokraamoissa noudot ja
palautukset tehdään pääsääntöisesti yrityksen
toimipisteeseen sen aukioloaikana. Yhteisau-
ton käyttö perustuu älykkääseen ajantasaiseen
jakelualustaan (varaaminen, auton löytäminen,

avaaminen ja sulkeminen jne.), kun autonvuok-
raus voi toimia ”hitaammalla sopimustekniikal-
la”. Viime aikoina on myös otettu käyttöön mal-
li, jossa jokainen asukas saa automaattisesti
alueen kimppa-autot käyttöönsä. Esimerkiksi
Helsingin Rastilassa vapaarahoitteisen vuok-
rakerrostalon yhteiskäyttöautoilla korvataan 30
prosenttia alueen autopaikkatarpeesta.

4. Keskitettyjen pysäköintiratkaisujen edistäminen

Keskitetty pysäköinti mahdollistaa tehokkaam-
paa rakentamista samalle maa-alueelle, jolloin
vapautunutta maata voidaan käyttää muuhun
rakentamiseen tai virkistyskäyttöön. Pysäköin-
tilaitokset suunnitellaan pääosin siten, että niitä
voidaan tarvittaessa laajentaa tai niihin voidaan
lisätä kerroksia. Tutkitaan myös mahdollisuu-
sia tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä muun
muassa käyttämällä nimeämättömiä paikkoja,
lisäämällä vuoropysäköintiä, jos alueella on
asuntojen lisäksi myös työpaikkoja ja muilla
tutkitusti vaikuttavilla keinoilla.

Uusissa aluerakennuskohteissa (esimerkiksi
Finnoo, Kera, Vermo) tavoitteena on toteuttaa
vaihteittain keskitetyt, tehokkaat, kustannuksia
ja tilaa säästävät pysäköintiratkaisut. Olemas-
sa olevien alueiden lisä- ja täydennysrakenta-
misen yhteydessä tulee tapauskohtaisesti har-
kita siirtymistä keskitettyyn pysäköintiin. Koska
monien alueiden täydennysrakentamispotenti-
aali koostuu useasta pienehköstä kokonaisuu-
desta, on kaupungilla tärkeä rooli toteutukses-
sa.

Täydennysrakentamisen osalta keskitettyyn
pysäköintiin siirrytään pääsääntöisesti aina
kun täydennysrakentaminen sijoittuu nykyisel-
le pysäköintitontille, jolla on maantasoista py-
säköintiä. Luonnollisesti keskitettyyn pysäköin-
tiin voidaan siirtyä kaikissa niissä tapauksissa,
kun tonttikohtaisilla ratkaisuilla ei tulla toimeen.

5. Kadunvarsipysäköinnin kehittäminen

Tutkitaan mahdollisuutta tarkistaa katujen tila-
varausta niin, että tulevaisuudessa voidaan li-
sätä kadunvarsipysäköintiä alueen tarpeen niin
vaatiessa. Samalla selvitetään myös vuoropy-
säköintimahdollisuutta kadunvarsilla talvikun-
nossapitokaudella, jotta kadunvarsipysäköinti

ei estä talvikunnossapitoa, mutta kadunvarsi-pysäköintipaikat säilyvät käytössä myös talvikaudella.

Kaavoituksen yhteydessä tulee tutkia kadunvarsipysäköinnin riittävyys kaava-alueella ja sen lähipiirissä, jotta paikkoja voidaan rakentaa kokonaisuutena riittävästi. Tilatarpeet otetaan jatkossa paremmin huomioon jo asemakaavoitusvaiheessa muun muassa suunnittelemalla kadut leveämmiksi ja varautumalla enemmän yleiseen pysäköintiin. Valmisteilla olevissa ja tulevaisuudessa kaavoituskohteissa varmistetaan autopaikkojen riittävyys, nyt ja tulevaisuudessa. Ennen kaavan hyväksymistä autopaikkojen mahdollista myöhempää lisäämistä varten tehdyt varaukset kaava-alueella täytyy osoittaa päättäjille.

Seuraavia jatkossa selvitettäviä asioita on tunnistettu työn aikana:

- *Millaisia ovat pysäköinnin yhteistyömallit, joilla eri toimintoja palvelevat pysäköintipaikat saadaan ympärivuorokautiseen tehokkaaseen käyttöön.*
- *Miten keskitetyt pysäköintilaitokset saadaan liiketaloudellisesti kannattaviksi ja houkutteleviksi rakentajille ja rakennuttajille. Mallin pitäisi ohjata siihen, että keskitetty pysäköinti tulee edullisemmaksi kuin tonttikohtainen pysäköinti. Yksi malli voi olla se, että rahoitus kerätään etukäteen liittymismaksuina kiinteistö- ja taloyhtiöiltä. Mitä korkeampi on tällöin velvoitepaikkojen osuus kaikista pysäköintipaikoista, sitä pienempi on rahoitusriski. Lisäksi on oltava pelisäännöt niitä tilanteita varten, kun maksuilla ei saada katettua investointeja ja ylläpitokuluja. Onko tällöin hyväksyttävää, että paikkoja subventoidaan muiden kuin pysäköijien toimesta.*
- *Miten varmistutaan, että mahdolliset lisäpaikat voidaan rakentaa kohtuuhintaan.*
- *Miten varmistetaan, että mahdolliset osakepaikat säilyvät niiden asukkaiden käytössä, joita varten ne on alun perin tarkoitettu.*
- *Millaisia sopimusmalleja tarvitaan kaavamääräyksien ja rakennuslupavaiheiden avuksi.*

TOIMENPIDE 3:

Kaupungille aktiivinen rooli pysäköinnin järjestämisessä

Miksi: Kaupungin pysäköinti-omistusten hallinnan keskittäminen tuo mittakaavaetuja muun muassa julkisissa hankinnoissa sekä hallintoon liittyvissä asioissa. Lisäksi keskitetty toimintamalli mahdollistaa pysäköinnin kokonaisvaltaisen kehittämisen koko Espoon alueella siihen erikoistuneen organisaation toimesta. Tällöin myös osaaminen keskittyy selkeästi yhteen paikkaan ja resurssien käyttö on mahdollisimman tehokasta. Kaupungilla tulee olla aktiivinen rooli erityisesti alueellisten ja keskitettyjen pysäköintijärjestelmien luomisessa. Yksittäisten hankkeiden tai yhtiöiden on muutoin vaikea saada aikaiseksi tehokkaita yhteispysäköintijärjestelyjä.

ESPOON KAUPUNGIN/KAUPUNKIKONSERNIN LUONTEVIMMAT ROOLIT PYSÄKÖINNIN JÄRJESTÄMISESSÄ

Mahdolliset kaupungin roolit pysäköinnin järjestämisessä voidaan jakaa pysäköintilaitosten/-alueiden omistukseen, laitosten operointiin, laitosten huoltoon ja ylläpitoon sekä pysäköinninvalvontaan. Pysäköintilaitosten operointi tarkoittaa käytännössä muun muassa pysäköintipaikkojen hallintaa, maksuautomaattien hankintaa, ylläpitoa ja tyhjennystä sekä maksujärjestelmien kehittämistä.

Tällä hetkellä roolijako on sellainen, että kaupunki omistaa osia yksittäisistä pysäköintilaitoksista pääsääntöisesti kiinteistöyhtiöidensä kautta. Suurimpia maksullisten pysäköintilaitosten omistajia ovat eläkeyhtiöt ja asukaspysäköintilaitosten osalta asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöt. Pysäköintilaitosten operointia tarvitaan käytännössä vain maksullisissa pysäköintilaitoksissa. Espoossa tällaisia laitoksia ja alueita on lähinnä Tapiolassa, ja näiden osalta operointi on tällä hetkellä kaupallisten toimijoiden

vastuulla. Operaattorit vastaavat myös näiden laitosten huollon ja ylläpidon järjestämisestä. Käytännössä pysäköintioperaattorit hoitavat huoltotehtävät joko itse tai ostavat ne kaupallisilta toimijoilta.

Aikarajoitetun kadunvarsipysäköinnin valvonasta vastaa tällä hetkellä kaupunki, ja yksityisten pysäköintilaitosten ja -alueiden valvonasta vastaavat pääsääntöisesti kaupalliset toimijat. Lisäksi on olemassa erilaisia räätälöityjä toimintamalleja. Esimerkiksi Otaniemessä Aalto-yliopistokiinteistöt Oy ja Senaatti-kiinteistöt ovat vuoden 2013 aikana tehneet sopimuksen Espoon kaupungin kanssa siitä, että Espoon pysäköintivalvonta valvoo Otaniemessä kyseisten toimijoiden pysäköintialueiden aikarajoitusten noudattamista pois lukien Servinien alue, jossa Aalto-yliopiston ylioppilaskunta (AYY) on tehnyt sopimuksen yksityisen Q-park-yrityksen kanssa alueen pysäköinnin valvonnasta.

Espoon kaupungin / kaupunkikonsernin luontevimiksi rooleiksi pysäköinnin järjestämisessä nähdään pysäköintilaitosten ja -alueiden omistus ja pysäköinninvalvonta sekä tietysti koko Espoon alueen pysäköinnin periaatteiden ohjaus ja koordinoitu kehittäminen. Kaupungin roolin määrittelyssä käytettyä arviointimallia ja esitetyn roolin perusteluja kuvataan tarkemmin raportin liitteessä 3.

Merkittävin perustelu esitetylle kaupungin roolille pysäköintilaitosten omistajana on se, että pysäköintilaitoksia omistamalla:

- kaupungin on mahdollista edistää nykyistä tehokkaammin täydennysrakentamista. Keskitetyt pysäköintilaitokset eivät pääsääntöisesti ole kaupallisille toimijoille kaupallisesti kiinnostavia
- kaupunki voi asettaa ehtoja pysäköinnin hinnoittelulle ja järjestämiselle
- kaupunki pystyy minimoimaan alueellisiin pysäköintiyhtiöihin liittyvän riskin markkina-aseman väärinkäytöstä.

Kunnallisen pysäköinninvalvonnan osalta nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista kaupallisten toimijoiden käyttöä. Näin ollen on itsestään selvää, että kaupungilla täytyy olla merkittävä rooli pysäköinninvalvonnessa.

Pysäköintilaitosten ja kadunvarsipaikkojen operoinnissa kaupungin roolista ei ole nähtävissä selkeää hyötyä verrattuna kaupallisiin operaattoreihin. Kaupungilla ei myöskään ole tehtävään sopivaa organisaatiota tai osaamista. Näin ollen nämä tehtävät olisi luontevaa hankkia kaupallisilta toimijoilta. Samoin myös pysäköintilaitosten huolto ja ylläpito on luontevaa hankkia kaupallisilta toimijoilta.

ESIMERKKI TOIMINTAMALLIKSI JA ESPOON KAUPUNGIN PYSÄKÖINTIOMISTUSTEN ORGANISOIMISEKSI

Pitkän tähtäimen tavoite Espoon toimintamalliksi pysäköinnin organisoimisessa voi olla keskitetty toimintamalli, jollainen on käytössä muun muassa Tukholmassa ja Tampereella. Tässä mallissa Espoo perustaa koko kaupungin kattavan keskitetyn pysäköintiorganisaation, jonka alle kerätään vaihteittain kaupungin pysäköintiin liittyvät resurssit ja pysäköintiomistusten hallinta. Pysäköintiorganisaatioon ei välttämättä kerätä kuitenkaan pysäköintiomistuksia esimerkiksi kadunvarsipaikkojen ja LPA-alueiden osalta. Alkuvaiheessa erilaiset kaupunginosakohtaiset pysäköintiorganisaatiot voivat toimia itsenäisinä yksikköinä, joiden toimintaa keskitetty organisaatio ohjaa ja koordinoi.

Käytännössä keskitetty pysäköintiorganisaatio koordinoi koko kaupungin alueella tapahtuvaa pysäköintiä. Pysäköintiorganisaatio voi tehdä sopimuksia myös yksityisten toimijoiden (esimerkiksi kauppakeskusten ja tapahtuma-areenoiden) pysäköintilaitosten yhteiskäytöstä. Näiden paikkojen hallinnointi voi olla joko pysäköintiorganisaatiolla tai yksityisellä toimijalla. Pysäköintiorganisaatio kilpailuttaa hallinnoimiansa pysäköintilaitosten operoinnin sopivissa kokonaisuuksissa kaupallisten operaattoreiden kesken mahdollisimman kannattavasti ja selvaisilla ehdoilla, jotka toteuttavat määriteltyjä pysäköinnin kehittämisen tavoitteita. Kaupunki

ohjaa pysäköintiorganisaation toimintaa valittuun organisaatiotyyppiin parhaiten sopivalla päätöksentekomallilla.

Pysäköintiorganisaation vastuulle olisi mahdollista siirtää myös muun muassa liityntä- ja polkupyöräpysäköinnin järjestäminen sekä kunnallisten laitosten, kuten sairaaloiden ja koulujen pysäköintijärjestelyt. Keskitetty malli mahdollistaa lisäksi pysäköintiin liittyvän ristiin-subventoinnin kaupunginosien välillä.

Keskitetyn pysäköintiorganisaation toiminnan tavoitteena on, että se pystyy kiinteistö- ja asunto-osakeyhtiöiden liittymismaksuilla, erilaisilla muilla pysäköintimaksuilla ja vuokrilla kattamaan operatiivisen toimintansa kulut sekä rahoittamaan osaltaan uusien pysäköintilaitosten rakentamista. Tämä vähentää kaupungin tarvetta sitoa pysäköintilaitoksiin pääomia. Keskitetyssä pysäköintiorganisaatiossa, kaupunginosakohtaisissa pysäköintiyhtiöissä ja yksittäisissä pysäköintilaitoksissa voi toki tarvittaessa olla myös ulkopuolisia vähemmistösi joittajia, jotka osallistuvat uusien pysäköintilaitosten rahoittamiseen.

KESKITETYN PYSÄKÖINNIN ORGANISAATIOMUODOLLE ON USEAMPIA VAIHTOEHTOJA

Vaihtoehtoisina organisaatiomuotoina keskitetylle pysäköintiorganisaatiolle on tarkasteltu osakeyhtiötä, kunnallista liikelaitosta sekä osana kaupungin organisaatiota toimimista. Kaupungin organisaation osana toimimisesta poiketen sekä osakeyhtiö että liikelaitos ovat itsenäisiä oikeushenkilöitä sekä erillisiä kirjanpitovelvollisia. Näin ollen sekä osakeyhtiö että liikelaitos voisivat itse rakentaa ja rahoittaa pysäköintilaitoksia kaupungista erillisinä tahoina.

Osakeyhtiön etuja ovat hyvä mahdollisuus omistuksen hajauttamiseen (liikelaitoksessa voi olla osakkaina vain kuntia tai kuntayhtymiä) sekä toiminnan läpinäkyvyys ulkopuolisille. Osakeyhtiö on esitetyistä vaihtoehtoista myös kaikkein joustavin. Osakeyhtiön heikkouksiksi voidaan puolestaan nähdä kaupungin heikko kontrolli operatiiviseen pysäköintitoimintaan (strategisella tasolla kaupunki käyttää valtaa normaalin osakeyhtiön omistajaohjauksen kautta) sekä liiketoiminnan verollisuus osake-

yhtiömuodossa. Osakeyhtiömuotoiseen keskitettyyn pysäköintiorganisaatioon on päädytty myös mm. Tukholmassa, Tampereella sekä käytännössä kaikissa merkittävissä Pohjois-Amerikan kaupungeissa. Näistä on esimerkkejä liitteessä 3.

Liikelaitoksen vahvuuksiksi voidaan laskea veroedullisuus, kaupungin vahvempi kontrolli operatiiviseen pysäköintitoimintaan sekä kohdallaisen itsenäinen rahoituskyky (johtosäännön tai perussopimuksen puitteissa). Liikelaitoksen heikkouksia ovat heikko mahdollisuus omistuksen hajauttamiseen sekä toiminnan heikohko läpinäkyvyys.

Kaupunkiorganisaation osana toimimiseen liittyvät samat heikkoudet kuin liikelaitokseen yhdistettynä itsenäisen rahoituskyvyn puutteeseen. Veroedullisuus ja kaupungin tiukka kontrolli pysäköintiorganisaation operatiiviseen toimintaan voidaan nähdä vahvuuksina.

SEURAAVA ASKEL

Jatkotoimenpiteenä esitetään keskitetyn pysäköintiorganisaation tarkemman hallinto- ja pystytysmallin selvittämistä. Sivun 39 kuvassa on esitetty alustava hahmotelma keskitetyn pysäköintiorganisaation toteutusmallista, jos se toteutettaisi osakeyhtiömuotoisena.

1. Espoon olemassa olevat pysäköintilaitosomistukset siirretään mahdollisuuksien mukaan keskitetylle pysäköintiorganisaatiolle (tässä nimeltään Espoon Pysäköinti). Yhtiö hyödyntää omistuksia vakuuksina rahoittaessaan yhdessä muiden rahoittajien kanssa uusien pysäköintilaitosten rakentamista. Kaupunkipysäköinti-yhtiön keskeinen tavoite on rakentaa vanhoille asuinalueille keskitettyjä pysäköintilaitoksia, joihin asunto-osakeyhtiöiden pysäköintipaikat siirretään. Näin vanhat pysäköintialueet vapautuvat täydennysrakentamiseen.
2. Yhtiö tekee vuokrasopimuksia kaupunkikonserniin kuuluvien pysäköintialueiden hallinnoinnista ja yhteiskäytöstä (kadunvarsipaikat, LPA-alueet, koulut jne.). Jättämällä pysäköintipaikkojen omistus siirtämättä vältetään mahdolliset pysäköintipaikkojen kauppoihin liittyvät arvonalisäveromaksut (ALVL 29 §:n mukaan pysäköintitoiminnassa tapahtuvasta pysäköintipaikkojen luovuttamisesta joudutaan suorittamaan alv).
3. Yhtiö tekee sopimuksia yksityisten toimijoiden (esimerkiksi kauppakeskusten ja tapahtuma-aree-

noiden) kanssa pysäköintilaitosten yhteiskäytöstä. Paikkojen hallinnointi voi olla joko yhtiöllä tai yksityisellä toimijalla.

4. Keskitetty pysäköintiorganisaatio (tässä Espoon Pysäköinti) kilpailuttaa hallinnoimiensa pysäköintilaitosten, pysäköintialueiden, kadunvarsipysäköinti-paikkojen sekä yksityisten toimijoiden kanssa sopimiensa yhteiskäyttöpysäköintialueiden operoinnin ja muiden velvoitteiden hoidon sopivissa kokonaisuuksissa kaupallisten operaattoreiden kesken mahdollisimman kannattavasti ja sellaisilla ehdoilla, jotka toteuttavat määriteltyjä pysäköinnin kehittämisen tavoitteita.
5. Kaupallisen operaattorin merkittävin tehtävä on sopimusten teko pysäköintipaikkojen käyttäjien kanssa ja siihen liittyvän rahaliikenteen hoito.
6. Espoon kaupunki vastaa kunnallisesta pysäköinnin valvonnasta ja kerää valvontamaksut. Pysäköintivalvontalain mukaan toimivaltainen viranomaisenaan pysäköinninvalvonnassa on poliisi. Aluehallintoviraston luvalla kunta voi alueellaan valvoa pysäköintiä poliisin ohella.

Esimerkki osakeyhtiömuotoisen keskitetyn pysäköintiorganisaation toteutusmallista - roolit



TOIMENPIDE 4:

Valvonnan kehittäminen ja lisääminen

Miksi: Väärinpysäköity ajoneuvo voi aiheuttaa vakavia vaaratilanteita pysäköitäessä liian lähelle suojatietä tai pysäköitäessä pelastustielle. Väärinpysäköinti voi myös aiheuttaa merkittäviä yhteiskunnallisia kustannuksia estäessään esimerkiksi joukkoliikenteen kulun. Rikkeistä tulevien seuraamusten tulee olla uskottava pelote autoilijoille, jotta rikkeisiin ei tahallisesti syylistytä. Näkyvä valvonta ehkäisee virheellistä pysäköintiä jo etukäteen.

Pysäköinninvalvonnan kehittämiseksi ja lisäämiseksi on laadittu viisi toimenpidettä:

1. Organisaation kasvattaminen ja kehittäminen

Pysäköinninvalvontaorganisaation henkilöresursseja on Espoossa lisättävä, jotta valvonnan ja mahdollisten virhemaksujen ennalta ehkäisevä vaikutus on riittävä varmistamaan pysäköintiohjeiden noudattamisen. Lisäksi kaupungin kasvu, valvonta-ajan pidentäminen sekä maksullisuuden ja rajoitusten kehittäminen puoltavat uusien virkojen perustamista.

2. Pysäköinnintarkastajien virka-ajan muuttaminen

Nykyisin valvontaa voidaan suorittaa arkisin ja viikonloppuisin vain tiettyinä vuorokauden aikoina johtuen työsopimuksista. Tulevaisuudessa valvontaa on pystyttävä tekemään kattavasti kaikkina vuorokauden aikoina vastaten aina parhaiten vallitsevaan tarpeeseen. Esimerkiksi yövalvontaan on tarvetta, jos otetaan käyttöön ympäri vuorokauden maksullisia pysäköintipaikkoja. Hiljaisempina aikoina valvontaa voidaan toteuttaa pistokoemaisesti, jolloin ei tarvita jatkuvasti suurta miehitystä.

3. Uuden teknologian hyödyntäminen pysäköinninvalvonnassa

Uutta teknologiaa voidaan hyödyntää hyvin usealla tavalla pysäköinnin valvonnassa ja uuden teknologian käyttöönottoa on aktiivisesti lähdettävä kehittämään. Uuden teknologian avulla on mahdollista helpottaa pysäköinnintarkastajien jokapäiväistä työtä esimerkiksi kehittyneempien toiminnanohjausjärjestelmien ja mukana kuljetettavien PDA-laitteiden (tablettien) kautta. Jatkossa voidaan kehittää kriittisille pysäköintipaikoille (esimerkiksi invapaikat) ilmaisimia, jotka ilmoittavat väärinpysäköidystä ajoneuvosta suoraan pysäköinnintarkastajalle.

4. Pysäköintivirhemaksun korottaminen erikoistilanteissa.

Tämän kohdan toimenpide-ehdotukset edellyttävät lakimuutosta. Helsingin kaupunki on omassa pysäköintipolitiikassaan esittänyt vastaavanlaisia muutosesityksiä ja Espoon on mahdollista tehdä tämän osalta yhteistyötä Helsingin kanssa.

Väärinpysäköinnistä koituva haitta voi olla huomattavasti suurempi kuin pysäköintivirhemaksun suuruus. Tulevaisuudessa on syytä harkita korotettuja pysäköintivirhemaksuja tilanteissa, joissa pysäköinti:

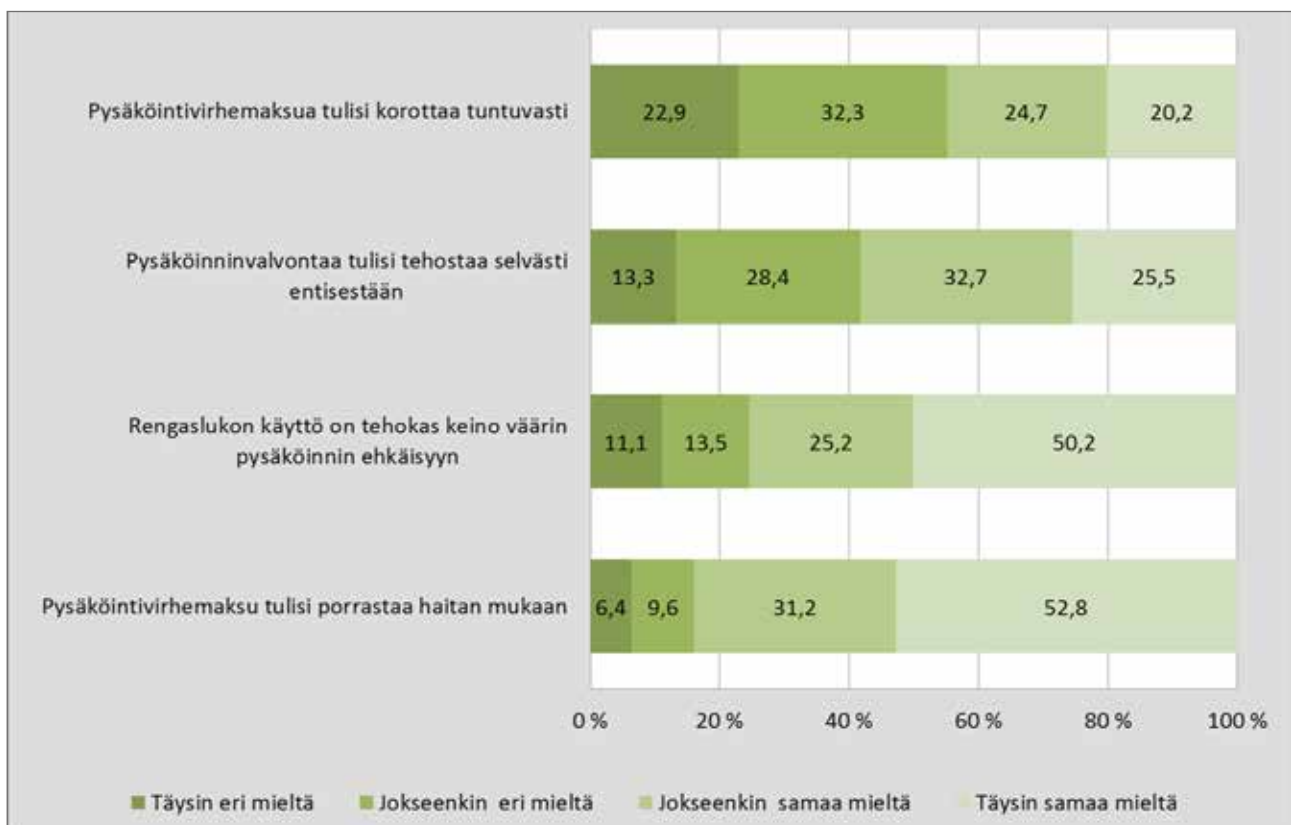
- Tapahtuu pelastustielle. Pelastustielle pysäköity ajoneuvo voi pahimmillaan estää pelastuslaitoksen ajoneuvojen pääsyn onnettomuuspaikalle, jolla on usein vakavat seuraukset.
- Tapahtuu luvatta invapysäköintipaikalle. Vammaisille tarkoitettut pysäköintipaikat ovat yleensä sijoitettu lähelle sisäänkäyntejä, sekä paikoille jotka ovat esteettömiä. Tämä houkuttelee väärinpysäköintiin. Pahimmillaan vammaisen henkilön asiointi estyy kokonaan väärin pysäköidyn ajoneuvon takia. On myös tärkeää valvoa, että invapaikkoja ei käytetä esimerkiksi lumenkaatopaikkoina.

- Estää joukkoliikenteen kulun. Joukkoliikenteen häiriötön kulku on ensiarvoista muun muassa palvelutason ja luotettavuuden säilyttämiseksi. Varsinkin Espoon runkoreiteillä, missä on tiheä linja-autoliikenne, voi häiriö aiheuttaa kauaskantoisia vaikutuksia.
- Tapahtuu liian lähelle suojatietä. Liian lähelle suojatietä pysäköity ajoneuvo peittää näkyvyyden. Tämä aiheuttaa vaaratilanteita suojatietä ylittämässä oleville ihmisille. Varsinkin lapset, joiden liikenteen hahmotamiskyvyt eivät ole vielä kehittyneet, ovat riskiryhmässä.
- Tapahtuu jalkakäytävälle, pyörätielle, pyöräkaistalle tai puistoon. Tänä päivänä ajoneuvon saa pakottavista syistä erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle ja pyörätielle kuormaamista varten. Tämä ei saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyö-

rätiellä kulkemista. Asiaa tulkitaan hyvin kirjavasti ja ulkomailta onkin syytä hakea toimivampia malleja, joilla tähän saadaan selkeämmät pelisäännöt.

5. Rengaslukko

Useampi kaupunki Suomessa on ottanut viime vuosina käyttöön rengaslukot. Rengaslukon käyttö sopii hyvin niihin tapauksiin, kun autoilija pysäköi toistuvasti väärin ja laiminlyö virhemaksunsa. Rengaslukon käyttö perustuu pysäköinninvalvonnasta annettuun lakiin. Rengaslukko on monissa tapauksissa vaihtoehtoinen menettely ajoneuvon siirrolle. Kuitenkin silloin kun auto on pysäköity liikenneturvallisuutta vaarantavaan tai liikenteen sujuvuutta haittaavaan paikkaan, vain auton siirto on mahdollinen. Jokainen kunta voi päättää itse rengaslukkojen käyttöönotosta ja määrittää irrotusmaksun suuruuden. Helsingissä rengaslukko on otettu käyttöön vuoden 2013 loppupuolella ja sieltä saatuja kokemuksia on syytä seurata.



Kuva: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto teetätti touko-kesäkuussa 2013 tutkimuksen pysäköintiratkaisujen suunnittelun tueksi. Kohderyhmän muodostivat Helsingin ja lähialueiden asukkaat. Tutkimus perustuu 1781 vastaukseen. Helsingissä asuvia vastaajia on yhteensä 1293 kpl ja lähialueilla asuvia (Espoo, Vantaa, Kirkkonummi, Kauniainen) yhteensä 488 kpl. Vastaajista hieman yli 70 % oli taloudessaan käytössä auto. Pysäköinninvalvontakäytäntöjen ja virhemaksujen muuttamiseen suhtaudutaan myönteisesti. Eniten kannatetaan sakon porrastusta sekä rengaslukon käyttöönottoa. Pysäköintisakon korotuksesta mielipiteet jakautuvat. Puolet olivat puolesta ja puolet vastaan.

TOIMENPIDE 5:

Opastuksen ja ohjauksen kehittäminen

M

iksi: Hyvin opastettu pysäköinti ja selkeät rajoitukset tekevät pysäköinnistä käyttäjäystävällisempää.

Lisäksi pysäköintipaikan löytyessä helpommin liikennesuorite pienenee ja päästöt vähenevät.

Pysäköinnin opastuksen ja ohjauksen kehittämiseksi tulee tehdä seuraavat toimenpiteet.

1. Pysäköinnin rajoituksia tulee kehittää siten, että kadunvarsipysäköinti on ensisijaisesti vieraiden ja asiointiliikenteen käytössä.

Pysäköintirajoitusten kehittäminen tulee tehdä samanaikaisesti pysäköinnin maksullisuuden käyttöön ottamisen kanssa. Niissä paikoissa, missä maksullisuutta ei oteta käyttöön, on ensiarvoisen tärkeää vaikuttaa rajoituksilla pysäköintikäyttäytymiseen. Kadunvarsipysäköinti tulee rajoittaa lyhytaikaiseksi (<7 h), jotta asukkaat eivät käyttäisi kadunvartta pidempiaikaiseen pysäköintiin. Tällä tavoin asukkaat saadaan lunastamaan talonyhtiöiden tarjoamat asukaspaikat tai käyttämään keskitettyjä pysäköintilaitoksia.

2. Pysäköintikieltoalue-merkin käyttöä vähennetään ja kehitetään.

Pysäköintikieltoalue koetaan ongelmalliseksi, eikä sen merkitystä aina ymmärretä. Lisäksi alueella ollessa on sen voimassaolo helppo unohtaa ja kaupunkilaiset toivovat jonkinlaista muistutusta merkin voimassaolosta. ”Pysäköintikieltoalue”-merkin käyttöä vähennetään ja kehitetään siten, että sitä käytetään vain rajatuilla, nykyisiä rajoituksia suppeammilla alueilla, jotka merkitään selkeästi ja ovat käyttäjälle hyvin hahmotettavissa. Toteutus tehdään vaiheittain.

Pysäköintikieltoalueen toimivuutta on selvittävä vielä tarkemmin, ennen kuin tehdään lopullinen päätös jatkotoimenpiteistä. Myös

ongelman todellinen laajuus on hyvä yrittää selvittää esimerkiksi kyselyllä, koska pysäköintikieltoalueiden poistaminen aiheuttaisi lähes miljoonan euron lisäkustannukset ja lisäisi kunnossapitokustannuksia noin 70 000 euroa vuodessa (lähde: Kadunvarsipysäköinti Espoossa, J. Vuola 16.1.2014).

3. Kaupunkikeskusten talvikunnossapitoa tulee helpottaa pysäköinnin ohjauksen kehittämisellä ja tiedotuksen lisäämisellä (esimerkiksi talvi-kuukausina rajoituksia pysäköinnissä).

Kaupunkikeskusten alueella talvikunnossapitoa tulee helpottaa pysäköinnin ohjausta kehittämällä muun muassa ottamalla käyttöön talviaikainen kadunvarsien vuoropysäköintijärjestelmä, joka mahdollistaa kadunvarsipysäköinnin aina toisella puolella katuja. Joukkoliikenteen kannalta merkittävillä kaduilla on otettava talviaikaan käyttöön vaihtuvat pysäköintirajoitukset. Näiden avulla voidaan varmistaa, että kadut pystytään tehokkaasti avaraamaan ja hiekoittamaan. Tärkeää on, että käyttöönotettava järjestelmä on joustava huomioiden talven ominaisuudet. Vähälumisina talvina järjestelmän ei tarvitse olla käytössä samassa laajuudessa kuin runsaslumisina talvina.

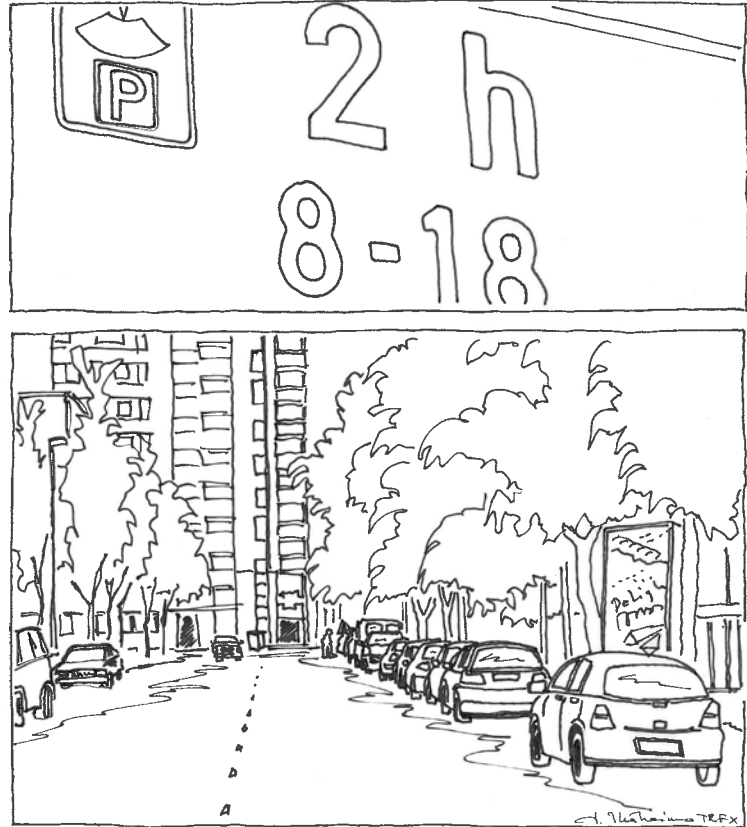
Vaihtuvien rajoitusten käyttöönottoaminen ja rajoitusten valvominen vaatii valvontaorganisaation kasvattamista. Esimerkiksi väärin pysäköidyn auton hinaamiseen tarvittava organisaatio on Espoossa hyvin alimitoitettu ja toimii ainoastaan virka-aikana. Talvikunnossapidon tieltä hinattavan auton omistajan tulee maksaa siirtämisestä aiheutuvat kustannukset, sekä lisäksi pysäköintivirhemaksu. Rajoitusten kehittämisen lisäksi tulee ottaa käyttöön mobiili- ja internetpalvelu, jonka avulla kaupunkilaiset saavat reaaliaikaista tietoa tehdyistä ja tulevista auraus- ja hiekoitustöistä.

4. Pysäköintiin tulee kehittää joustavuutta ohjauksen keinoin.

Pysäköintiin tarkoitetut paikat tulee merkitä selkeästi. Merkintöjen tulee olla yksiselitteisiä,

yhteneväisiä ja helposti ymmärrettävissä. Pysäköinnin ohjauksen keinoilla on kuitenkin kehitettävä joustavuutta pysäköintiin siten, että tunnistetaan poikkeustapauksia, kohteita ja tilanteita, joissa yleisistä periaate- ja suunnittelulinjauksista poikkeaminen on perusteltua. Tällaisia paikkoja ovat esimerkiksi kirkkojen ja päiväkotien ympäristöt, joiden käyttäjillä on tietynlaiset tarpeet sallitun pysäköintiajan suhteen. Joustavuuden pelisääntöjen tulee olla kuitenkin erittäin selkeitä, jotta kaupungin yleinen linja pysäköinnin suhteen säilyy selkeänä ja helposti ymmärrettävänä. Tämän vuoksi poikkeavat tilanteet tulee määritellä selkeästi.

Jotta opastuksesta ja ohjauksesta saadaan kaikki hyöty irti, on valvonnan oltava ajallisesti ja alueellisesti kattavaa ja tehokasta.



KUVA: <http://www.lansivoyla.fi/sites/default/files/styles/article/public/documentimages/1927205.jpg?tok=D5eBIZH>

TOIMENPIDE 6:

Pysäköinnin älykkyyden edistäminen

M

iksi: Pysäköintipaikkoja voidaan paremmin ja tehokkaammin hyödyntää parempien tietopalvelujen avulla. Kaavoitus ja suunnittelu helpottuvat ja vapaita pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa tarvitsijoille, kun pysäköintipaikoista on kattavasti tietoa. Kehittämistoimien seuranta mahdollistuu. Robottiparkki voi olla tilaa säästävän ratkaisu niin autoille kuin pyörille.

1. Pysäköinnin tietokannan luominen

Espoon pysäköintipaikoista ei ole olemassa tietokantaa. Esimerkiksi tietoa Espoon pysäköintipaikkojen kokonaismäärästä ei ole, vaikka pysäköinti muodostaa keskeisen elementin toimivassa kaupungissa. Pysäköintipaikkojen sijainti, käytettävyys, rajoitukset ja kapasiteetti pitää olla tiedossa, jotta niitä voitaisiin käyttää tehokkaasti ja tiedon päälle voitaisiin rakentaa palveluita.

Tietokannan luonnin yhteydessä on hyödyllistä luoda sähköinen lomake, jonka avulla aina lautakunnan päätöksen jälkeen tietokantaan talletetaan tiedot uusista kunkin asemakaavan pysäköintiratkaisusta. Paikat merkitään "tavoitepaikkoina" tms. omalla koodilla ja ne muutetaan todellisiksi paikoiksi, kun ne on rakennettu. Lomakkeella on täytettävät kohdat muun muassa seuraavista asioista: käytetty laskenta-arvo, vieraspysäköintipaikat, toteutusmalli (nimeämättömyys, vuorottaiskäyttö tai muu ehto, jolloin lievennyksehto täyttyy), tuleeko alueelle pysäköintiyhtiö toteuttajaksi, onko osa paikoista liityntäpysäköintiin ja niin edelleen. Tämän jälkeen tulee 3-5 vuoden välein tehdä yleiskatselmus, kuinka paikat on toteutettu, kuinka hyvin pysäköinti toimii kyseisellä alueella (vapaana olevien paikkojen määrä, asunto-yhtiöiden autopaikkoja jonottavien määrä, alueella esiintyvää mahdollista väärää pysäköintiä ja niin edelleen). Tällaisen tiedon kerääminen helpottaisi tulevana vuosina erilaisten ratkaisujen toteutumisen ja onnistumisen seuranta.

2. Espoon älykkään pysäköinnin toteuttaminen hankeohjelmien avulla (6aika-hanke, Innovatiiviset kaupungit -ohjelma)

Espoon tulee profiloitua älykkään pysäköinnin edelläkävijäksi nostamalla pysäköintiteknologian hyödyntäminen ja älykkäiden pysäköintipalveluiden toteuttaminen keskeisiksi toimenpiteiksi. Älykkään pysäköinnin kehittämistä tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä kaupunkisuunnittelukeskuksen, teknisen keskuksen ja tietohallinnon kanssa. Tavoitteena on toteuttaa Espoon pysäköinnin älykäs kokonaisjärjestelmä seuraavasti:

- Toteutetaan paikkatietopohjainen digitaalinen tietokanta pysäköintipaikoista, johon on mahdollista tallettaa pysäköintipaikkojen sijainnit, rajoitukset, hinnat, ajantasaiset tilatiedot (vapaa/varattu) ja mahdolliset varaustiedot. Tietokanta toteutetaan vaiheittain. Tiedot tulee olla jaettavissa avoimen rajapinnan kautta kolmansille osapuolille.
- Tietokanta on pohjana erilaisille digitaalisille pysäköintipalveluille, joita voivat olla erilaisten pysäköintipaikkojen sijainti- ja tilatietojen esittäminen mobiili- ja internet-palveluina (kadunvarsipaikat, kauppa-keskusten paikat, liityntäpysäköintipaikat, invapaikat, sähköautopaikat, esteettömät paikat, yhteiskäyttöautopaikat). Lisäksi voidaan toteuttaa pysäköinnin reittiopas tai multimodaalinen reittiopas, jossa pysäköinti muodostaa osan matkaketjua. Myös nykyisin käytössä oleva pysäköintikiekkio on mahdollista korvata tulevaisuudessa mobiilisovelluksella.
- Tavoitteena on luoda älykkään pysäköinnin ekosysteemi. Työtä tehdään yhden tai useamman kumppanikaupungin kanssa (Helsinki, Tampere, Oulu ja niin edelleen). Laajaan toteuttajaryhmään kaupungin lisäksi mukaan kannattaa ottaa esimerkiksi pysäköintiyhtiöt, pysäköintioperaattorit, yrityksiä ja konsultteja, kiinteistöjen edustajia, sähköauto- ja yhteiskäyttöautotoimi-joita, yliopistot ja niin edelleen.

Työ voidaan vaiheistaa ja tehdä eri alueille pilotteja ja kokeiluja eri toimijoiden kanssa. Seuraava askel on tarkemman tutkimussuunnitelman ja rahoitushakemuksen laatiminen.

3. Pysäköinnin sähköisen maksamisen toteuttaminen

Pysäköintiautomaattien huoltoon ja ylläpitoon on kulunut noin 20 % pysäköintituloista. Espoossa on hyvä mahdollisuus siirtyä suoraan pysäköinnin sähköiseen maksamiseen, kuten lähi- ja etämaksamiseen korteilla ja puhelimella, nettimaksamiseen, rekisterikilven tunnistamiseen ja jälkilaskutukseen. Sähköinen maksaminen mahdollistaa sen, että perinteisiä maksuautomaatteja ei tarvita lainkaan. Sähköisen maksamisen etuja ovat seuraavat:

- Maksuautomaatteihin ei tarvitse investoida, eikä niitä tarvitse huoltaa ja ylläpitää.
- Maksaminen ei edellytä kolikoita, jolloin turvallisuus paranee. Sähköinen maksaminen perustuu maksajan tunnistamiseen ja varsinainen rahaliikenne tapahtuu järjestelmien välillä.
- Maksu menee tarkasti käytetyn ajan mukaan eikä pysäköintiaikaa tarvitse ostaa ”varalle”.
- Maksuja voidaan muuttaa ja tarkistaa joustavasti.
- Ajan ylityksestä ei tule parkkisakkoja, koska aika ei voi ylittyä.
- Valvonnassa voidaan hyödyntää uusia tekniikoita. Valvontaa helpottaa muun muassa se, että voidaan sähköisesti tarkistaa maksuvelvollisuuksien hoitaminen taustajärjestelmistä manuaalisten pysäköintilappujen ym. sijaan.

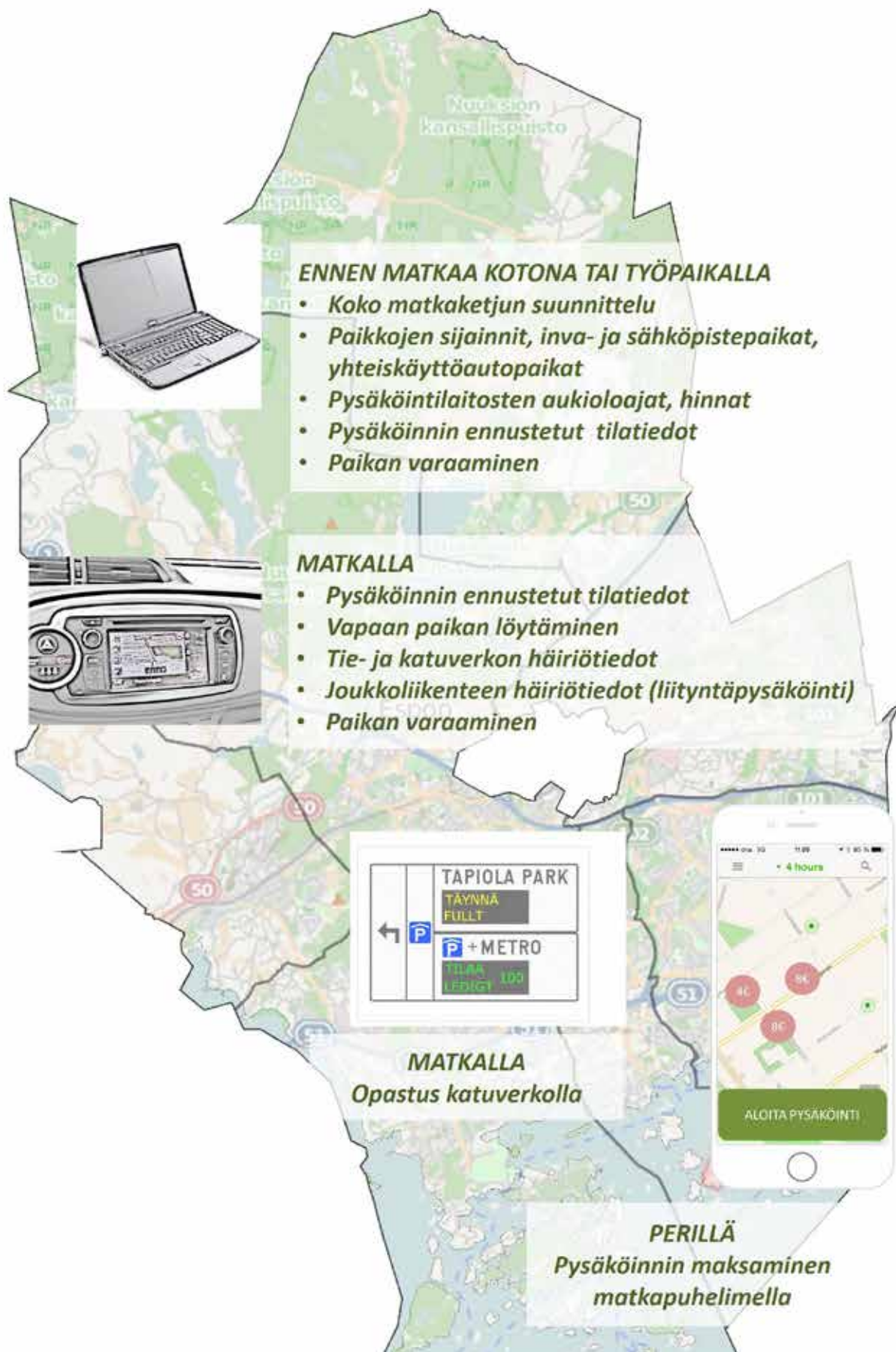
4. Robottiparkkikokeilu

Vaihtoehtona perinteiselle kadunvarsi- ja laitospysäköinnille ovat nousemassa täysautomaattiset pysäköintilaitokset eli robottiparkit. Etuna perinteiseen pysäköintiin on lähes puolet pienempi tilantarve, laitosten turvallisuus ja energiataloudellisuus. Robottiparkki sopii sekä vanhaan että uuteen maankäyttöön. Se voidaan sijoittaa maan alle tai päälle sekä rakentaa vaikka olemassa olevan kiinteistön sisään tai kylkeen. Robottiparkkien soveltuvuus Espoon kohteisiin on selvitettävä. Mahdollisia kohteita ovat esimerkiksi metroasemat, joukkoliikenteen solmukohdat, tiivistyvät kohteet tai olemassa olevat pysäköintilaitokset.

Robottiparkin käyttäjälle näkyvin osa automaattista pysäköintilaitosta on auton jättö/noutoalue. Hyvin suunnitellut jättö/noutoalueet ovat tilavia, valoisia, lämpimiä ja turvallisia. Tiloissa on helppo purkaa ja lastata ajoneuvo, ne ovat esteettömiä ja näin helppokäyttöisiä myös liikuntarajoitteisille. Yhtenä turvallisuustekijänä automaattisissa pysäköintilaitoksissa on, että tultaessa ja lähtiessä vaihtoalueelta ei ajoneuvolla tarvitse peruuttaa. Ajoneuvon jättö- tai noutotapahtuma kestää 1-3 minuuttia. Käyttäjä tunnistautuu henkilökohtaisella tunnisteella pysäköidessä ja noutaessa ajoneuvoa. Noutoaikaa voidaan lyhentää esimerkiksi mahdollistamalla ajoneuvon noutotilaus jo hissien tilauksen yhteydessä.

Suljetussa, pimeässä ja lämpimässä varastointitilassa ajoneuvot ovat turvassa ilkivallalta ja kolhuilta ja autojen pakokaasupäästöt ovat lähtiessä pienempiä kun moottoria ei tarvitse erikseen esilämmittää kylmällä säällä. Robottiparkin toiminnanaikaisen valaistuksen ja ilmastoinnin tarve ovat huomattavasti pienemmät, ja tätä kautta myös käyttökustannukset ovat selkeästi pienemmät kuin normaalissa pysäköintilaitoksessa.

Myös polkupyörille on erilaisia automaattiparkkeja. Niissä voi olla koko pysäköinnin ajan nimettynä pysyvä lukittava tila, jolloin lokeroon voi jättää muuta henkilökohtaista omaisuutta myös talteen.



Kuva: tavoitteena on, että älykkään pysäköinnin opastus ja maksaminen siirtyvät vaiheittain sähköisiin välineisiin muodostaen yhtenäisen palvelukokonaisuuden.

TOIMENPIDE 7:

Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Miksi: Pyöräpysäköinti on usein puutteellisesti hoidettu työpaikoilla sekä joukkoliikenneterminaaleissa että linja-autopysäkeillä. Myös julkisten ja kaupallisten palveluiden kohdalla on parannettavaa. Huonosti järjestetty pyöräpysäköinti on valitettavan usein matkaketjun heikoin lenkki. Tarvitaan lisää laadukkaita pyöräpysäköinti-paikkoja (sääsuojaus, turvallisuus), jotta yhä useampi valitsee liikkumistavakseen pyörän.

Pyöräpysäköinnin kehittämiseksi on määritetty seuraavat toimenpiteet, joita on määrätietoisesti lähdettävä toteuttamaan:

1. Pyöräpysäköinti huomioidaan kaavoituksessa.

Espoon pyöräilyn edistämishjelmassa 2013-2024 todetaan yhtenä toimenpiteenä, että lisätään pyöräpysäköintiä kiinteistöissä ja määrittää niiden laatu.

Uudessa asuntojen laskentaohjeessa esitetään, että pyöräpaikkojen vähimmäismäärä on 1 pp/30 k-m² tai vähintään 2 polkupyörää asuntoa kohden. Kaikkien paikkojen on oltava sääsuojatussa ja lukittavassa tilassa. Pyöräpysäköinnin laatu on erittäin tärkeä pyöräilyyn kannustava tekijä. Espoossa on jo alettu käyttää seuraavan sivun taulukon mukaista laskentaohjetta pyöräpysäköinnin mitoittamiseen. On kuitenkin syytä huomioida, että esimerkiksi Ruotsissa monessa paikassa on vielä vaativammat vaatimukset.

Liiketiluja, toimistoja, kouluja ja muita vastavia varten käytetään seuraavan sivun mukaista ohjetta, kunnes Helsingin, Espoon ja Vantaan yhteistyönä valmistuva laskentaohje näiden osalta valmistuu vuoden 2015 aikana.

2. Kehitetään Espoon pyöräilyn olosuhteita olemassa olevissa kiinteistöissä

Kaavoituksessa vaikutetaan ensisijaisesti uusien rakennusten pyöriensäilytystiloihin. Valtaosa rakennuskannasta on kuitenkin olemassa olevaa, minkä takia myös nykyisten rakennusten pyöriensäilytystiloihin tulee voida vaikuttaa. Espoon pyöräilyn edistämishjelmassa 2013-2024 todetaankin, että

- Kaupunki omistaa tai vuokraa suurta määrää rakennuksia, joissa on kaupungin palveluita. Näiden rakennusten pyöriensäilytystiloihin ja muihin pyöräilyn tarvitsemiin tiloihin kuten suihku- ja vaatteiden säilytystiloihin kaupunki voi vaikuttaa itse. Tilakeskus vastaa kaupunkien kiinteistöjen ylläpidosta ja kehittämisestä.
- Nykyisiin yksityisiin kiinteistöihin vaikuttaminen on nykyisillä toimintamalleilla vaikeaa. Tähän tulisi kehittää uusia toimintamalleja, joiden avulla voidaan tehdä pyöriensäilytystilojen parantamisesta yksityisille kiinteistönomistajille ja taloyhtiöille houkuttelevampaa ja poistaa mahdollisia esteitä. Malleja tällaisista toimintamalleista on muun muassa taloyhtiöiden hissi- ja putkiremonttiavustukset sekä mekanismit, joissa ullakkorakentaminen edellyttää pihajalustojen kunnostamista.

3. Joukkoliikenteen asemanseutujen, solmupisteiden ja merkittävien pysäkkien yhteyteen suunnitellaan ja toteutetaan laadukas ja riittävä pyöräpysäköinti.

On erittäin tärkeää, että joukkoliikenteen asemanseutujen kokonaissuunnitelmissa (Länsimetron asemanseudut, Länsimetron jatke, Kaupunkiradan asemat) edellytetään pyöräpysäköinnin laadukasta ja riittävän laajaa toteuttamista. Lisäksi tärkeiden bussipysäkkien (esimerkiksi merkittävien runko- tai liityntälinjojen varrella) yhteyteen tulee toteuttaa riittävän laadukasta pyöräpysäköintiä tarvittava määrä. Kaupungin on otettava tiukka rooli ja vaadittava pyöräpysäköinnin suunnittelua joukkoliikennehankkeiden yhteydessä.

Pyöräpysäköinti on erittäin merkittävä osa liityntäpysäköintiä ja näin ollen on Espoossa ehdottomasti kehitettävä ja toteutettava riittävän laadukasta pyöräpysäköintiä henkilöautojen liityntäpysäköinnin rinnalle. Liityntäpysäköintiin liittyvät toteutettavat pyöräpysäköintipaikat on esitetty toimenpiteessä 7.

Lisäksi on syytä tutkia mahdollisuutta toteuttaa maksullista, erittäin laadukasta pyöräpysäköintiä, joka tarjoaisi esimerkiksi lukitut ja valvotut pyörien säilytystilat ja pyöräilyvaatteiden säilytyksen. Tämä palvelu olisi luontevaa lisätä matkakortin yhteyteen.

4. Toteuttamisen varmistaminen ja seuranta

On tärkeää varmistaa, että kaavoituksen edellyttämät pyöräpaikat toteutetaan vaaditun mukaisina.

Pyöräilyn edistämishjelmassa on korostettu kaupungin omaa roolia omistamiensa kiinteistöjen pyöräpysäköinnin parantamisessa. Tässä kaupungilla onkin syytä toimia edelläkävijänä ja budjetoida tuleville vuosille määrärahoja tähän tarkoitukseen.

Muussa omistuksessa olevien kiinteistöjen osalta kaupunki voisi tapauskohtaisesti harkita erilaisia kompensatioita laadukkaan pyöräpysäköinnin toteuttamisesta. Esimerkiksi autopaikkamääriä voidaan vähentää tai kiinteistölle voidaan antaa lupa ottaa olemassa olevia autopaikkoja uuteen käyttöön. Uusia erilaisia etenemistapoja on kehitettävä, jotta kiinteistöjen omistajat saadaan panostamaan omistamansa kiinteistön pyöräpysäköinnin kehittämiseen.

Taulukko: pyöräpysäköinnin laskentaohje. Liiketilojen, toimistojen ja muiden vastaavien osalta arvot saattavat tarkentua, kun Helsingin, Espoon ja Vantaan yhteistyönä laatima ohje valmistuu näiden osalta vuonna 2015.

käyttötarkoitus		pyöräpaikkojen vähimmäismäärä	muita vaatimuksia
asuminen		1 pp/30 k-m² tai vähintään 2 pp/asunto	kaikki pyöräpaikat katetussa ja lukitussa tilassa, lisäksi tilaa pyöräpysäköintiin ulkotiloissa
liiketilat	päivittäistavarakauppa (alle 2000 k-m ²)	1 pp/40 k-m ²	sisäänkäyntien läheisyydessä
	päivittäistavarakauppa (yli 2000 k-m ²), kauppakeskukset	1 pp/70 k-m ²	sisäänkäyntien läheisyydessä, vähintään puolet pyöräpaikoista katetussa tilassa
	muu kuin päivittäistavarakauppa	1 pp/100 k-m ²	sisäänkäyntien läheisyydessä
toimistot		1 pp/80 k-m ²	vähintään puolet pyöräpaikoista katetussa ja lukitussa tilassa
koulut		1 pp/25 k-m ²	katetussa tilassa
päiväkodit		1 pp/50 k-m ²	katetussa tilassa
urheilukentät ja -hallit		harkittava tapauskohtaisesti	
muut julkiset palvelut (esim. terveysasema, kirjasto, museo)		harkittava tapauskohtaisesti	

Pyöräpysäköintiratkaisuja

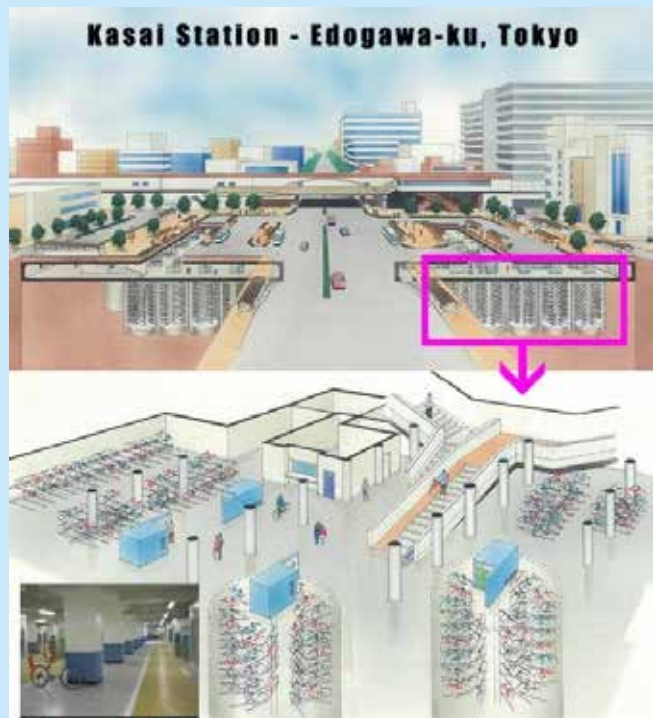


KUVA: WWW.HBDESIGNS.CO.UK/BLOG/2010/NOV/23/ACCP-PRODUCT-LAUNCH/

Polkupyöriä voidaan pysäköidä ja varastoida myös automatisoiduissa laitoksissa. Japanilaisen JFE-yhtiön Cycle Tree-järjestelmiä on Japanissa 85 kappaletta ja niissä on yhteensä yli 17 000 pyöräpysäköintipaikkaa. Automaattisen pyöräpysäköintilaitoksen voi rakentaa lähes minne tahansa (maan alle, päälle, rakennuksen sisälle, rakennuksen päälle). Pienimmillään pyöräpysäköintiautomaatti voi olla esimerkiksi viereisten kuvien espanjalainen Bigloo. Biglooseen mahtuu kerralla 24 polkupyörää. Laitteen halkaisija on 7 metriä ja korkeus 1,8m. Jokainen pyörä asetetaan omaan lokeroon. Lokero on umpinainen, joten sinne voi jättää myös henkilökohtaisia tarvikkeita kuten kypärän ja repun kuvan mukaisesti. Toista ääripäätä edustaa Tokiossa Kasain asema, jossa laitos tarjoaa 6480 automaattista pysäköintipaikkaa sekä lisäksi lähes 3000 tavallista polkupyöräpaikkaa.



KUVA: WWW.BIGLOO.INFO



TOIMENPIDE 8:

Liityntäpysäköinnin laajentaminen ja kehittäminen

Miksi: Liityntäpysäköinnillä tarjotaan mahdollisuus joukkoliikenteen käyttöön niille, jotka eivät muuten tavoita riittävän helposti joukkoliikenteen terminaaleja tai pysäkkejä. Liityntäpysäköinnillä houkutellaan asukkaita siirtymään lähellä sijaitsevaan joukkoliikenneterminaaliin (tai pysäkille) käyttämällä pyörää tai autoa.

Liityntäpysäköinnin edistäminen on yksi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyistä toimenpiteistä liikennemäärien kasvun hillitsemiseksi.

Liityntäpysäköinnin riittävän kehittämisen turvaamiseksi Espoossa on toteutettava seuraavat toimenpiteet:

1. Sovitaan pääkaupunkiseudun kuntien kanssa MAL-aiesopimuksen mukaisesti liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisesta ja kustannusten jakamisesta.

Nykyisin liityntäpysäköintiin liittyvä vastuunjako on ongelmallista; pääkaupunkiseudulla ei ole sovittu eri toimijoiden kesken selkeitä vastuutahoja liityntäpysäköinnin toteuttamisesta ja kehittämisestä. On erittäin tärkeää, että kustannusten ja vastuiden jakamisesta sovitetaan osapuolten kesken. Samalla tulee sopia yksi selkeä taho, joka vastaa liityntäpysäköinnin kehittämisestä ja laajentamisesta. MAL-aiesopimuksessa osapuolet ovat sitoutuneet liityntäpysäköinnin edistämiseen sekä sopimaan yhteistyöstä ja toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta aiesopimuskauden (2012-2015) loppuun mennessä. Tästä sopiminen on tärkein tavoite Espoon liityntäpysäköinnin kehittämisessä.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) on esitetty kustannusten jaon lähtökohdaksi liityntäpysäköinnin kustannusten jakamista hyötyjen suhteessa, eli ns. ”hyötyjä maksaa” -periaatteella (Lähde: LIIPY

HLJ 2011 raportti). Jos kustannusten jaosta pystytään sopimaan esitetyn ”hyötyjä maksaa”-periaatteen mukaisesti, Espoon tulee osallistua myös muiden kuntien alueilla sijaitsevien liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamiseen, jos Espoon todetaan hyötyvän niistä. Liityntäpysäköinnin hyötyjä tulee arvioida tapauskohtaisesti jokaisen toteutettavan liityntäpysäköintialueen osalta. Tätä varten on pystyttävä sopimaan yhteiset laskentaperiaatteet, joilla hyötyjät pystytään arvioimaan. Lähtökohtaisesti Espoon voidaan ajatella hyötyvän esimerkiksi Kirkkonummelle rakennettavasta liityntäpysäköinnistä, kun Kirkkonummalaiset eivät aja esimerkiksi Matinkylään asti liityntäpysäköintiin.

2. Toteutetaan vuoteen 2020 mennessä liityntäpysäköintipaikkoja Espoon alueelle HLJ-suunnitelman, metron jatkeen ja Raide-Jokerin hankesuunnitelman mukaisesti.

Espooseen toteutetaan liityntäpysäköintipaikkoja HLJ-suunnitelman, metron jatkeen ja Raide-Jokerin hankesuunnitelman periaatteiden mukaisesti. Liityntäpysäköinnin tulee olla koh-tuuhintaista joukkoliikenteen käyttäjille.

Liityntäpysäköinnin edistämisessä on pyöräpysäköinti nostettava henkilöautopysäköinnin edelle. Tavoitteena on, että matkat tehdään kokonaan kestäväillä liikkumismuodoilla (kävely, pyöräily, joukkoliikenne). Pyörien liityntäpysäköinti vähentää autojen liityntäpysäköintiä tehokkaammin ruuhkia ja liikenteen haittavaikutuksia sekä keventää tie- ja katuverkon kuormitusta. Pyörille tulee järjestää laadukkaat ja riittävät pyöräpysäköintimahdollisuudet niin joukkoliikenneterminaaleihin kuin linja-autojen nousupysäkeille. Pyöräilyn liityntäpysäköintipaikat ovat investointeina merkittävästi auto-paikkoja pienemmät.

HLJ-suunnitelmissa (sivun 52 kuvat) on esitetty vuoteen 2020 mennessä toteutettavat liityntäpysäköintipaikat polkupyörille ja henkilöautoille. Suunnitelmassa esitetyt paikat ovat pääsääntöisesti Länsimetron ja Espoon kaupunkiradan käyttäjiä palvelevia. Uusien jouk-

koliikenteen raideratkaisujen ja bussiliikenteen runkoyhteyksien toteutuksen yhteydessä onkin järkevää toteuttaa pyörien ja autojen liityntäpysäköintipaikat, jotta ne tulevat varmasti toteutettua.

Kaupunki edistää pyöräpysäköinnin periaatteilla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuuden kasvua työmatkoilla.

Polkupyörrien osalta kuvassa esitetyt ratkaisut ovat riittämättömiä. Pyöräpysäköintiä pitää toteuttaa määrätietoisesti myös linja-autojen nousupysäkkien yhteyteen. Lisäksi henkilöautojen osalta tulee vielä harkita seuraavia asioita:

- Onko pysäköintipaikkojen määrällinen sijoittuminen optimaalinen? Pitäisikö paikkojen painopiste olla kauempana Helsingin keskustasta, jolloin suurin osa etenkin ulkokuntalaisista autoilijoista pääsisivät aiemmin kiinni joukkoliikennejärjestelmään. Etenkin Otaniemen ja Keilaniemen liityntäpysäköintipaikkojen tarpeellisuutta tulee kyseenalaistaa.
- Pitääkö kauppakeskusten liityntäpysäköinnissä olla selvästi enemmän joustavuutta. Esimerkiksi arkisin liityntäpysäköintipaikkojen määrää voi kasvattaa ja lauantaisin puolestaan vähentää, koska kauppakeskusten käyttö on korkeimmillaan lauantaisin. Tiettyinä päivinä joulun alla liityntäpysäköinti voisi olla jopa kiellettyä kauppakeskuksissa.
- Onko jokaiselle asemalle aina toteutettava liityntäpysäköintiä? Esimerkiksi Koivuhoviin liityntäpysäköintialueen käyttäjät ruuhkauttavat alueen helposti, koska kyseessä on nk. pussinperä. Kääntyykö tällöin alkuperäinen tavoite ruuhkautumisen vähentämisestä itseään vastaan? Onko viisaampaa rakentaa yksi suurempi liityntäpysäköintialue hyvien ajoyhteyksien varheen kuin useampi pienempi?

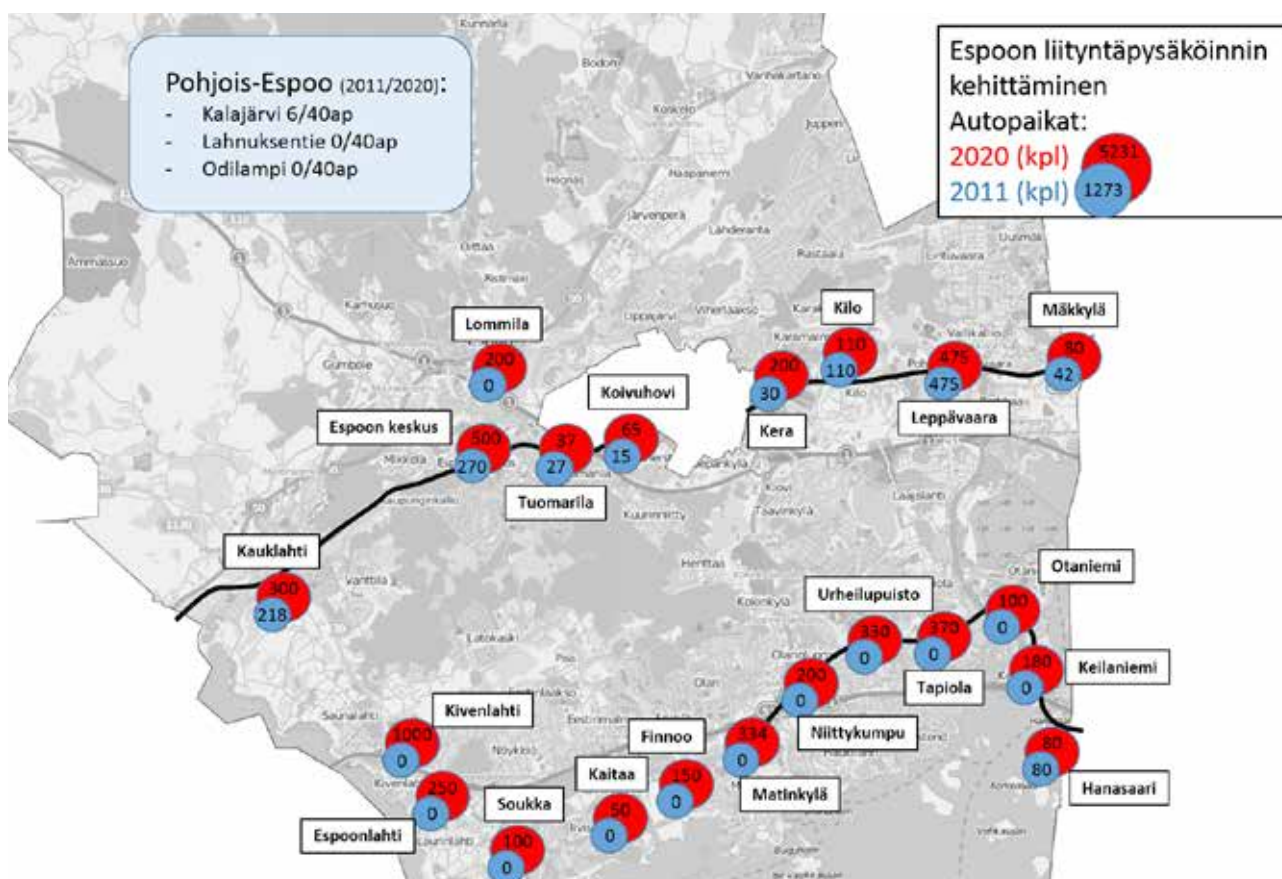
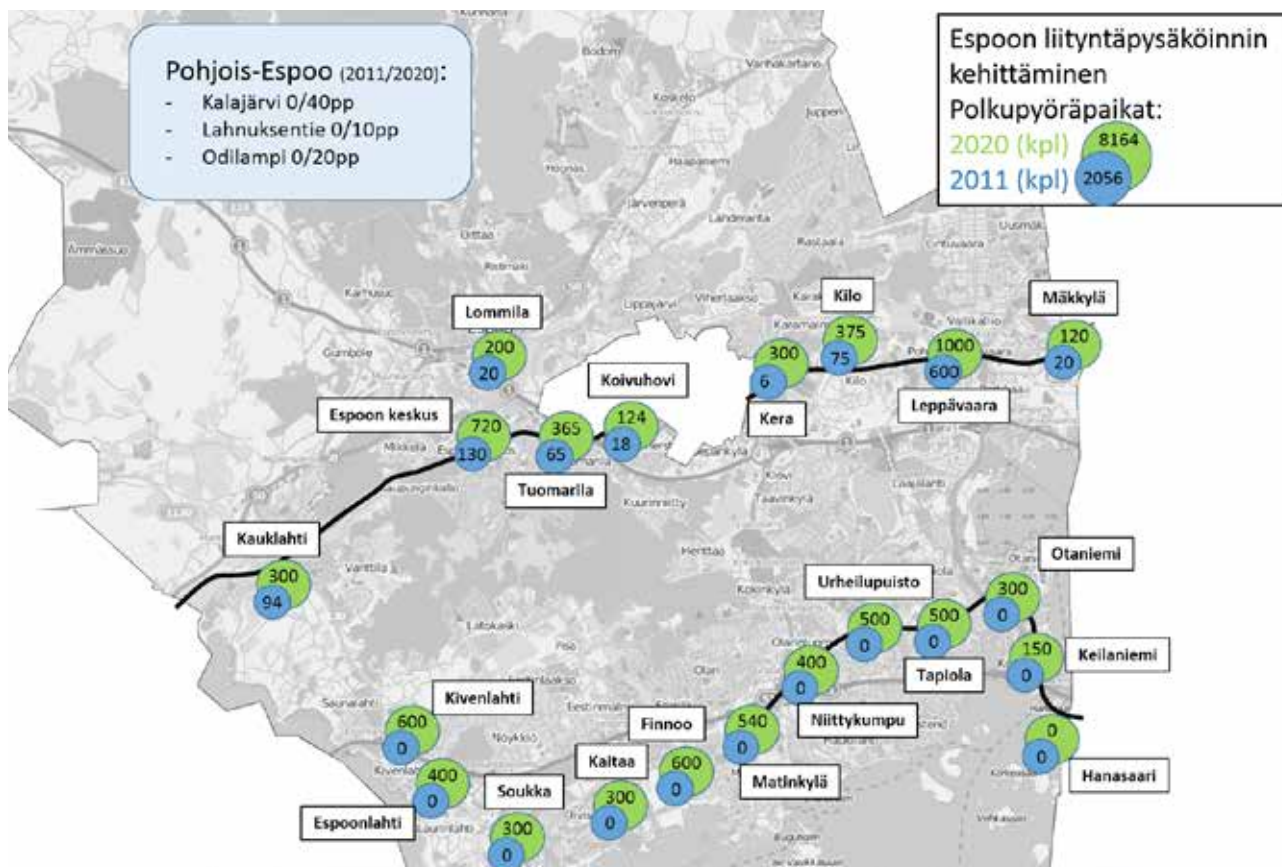
3. Aktiivinen liityntäpysäköinnin mainostaminen ja markkinointi

Liityntäpysäköintiä tulee mainostaa ja markkinoida aktiivisesti, jotta varmistetaan niiden korkea käyttöaste. Tällöin niiden toteuttamisesta saadaan täysi hyöty irti.

4. Reaaliaikaista tietoa liityntäpysäköinnin vapaista auto- ja pyöräpaikoista on tarjottava mobiili- ja internetpalveluna.

Helsingin seudun liikenne (HSL) on toteuttamassa järjestelmää, johon kerätään reaaliaikaisesti tieto kaikkien seudun liityntäpysäköintialueiden vapaista pysäköintipaikoista. Tieto päivitetään esimerkiksi minuutin välein. Reaaliaikaisen tilannetiedon lisäksi tarjotaan käyttäjille myös ennusteet, koska liityntäpysäköintialueiden ennustetaan olevan täynnä. Samalla voidaan antaa tietoa myös esimerkiksi joukkoliikenteen aikatauluista, hinnoista ja mahdollisista häiriöistä.

Espoossa sijaitsevat liityntäpysäköinnit on varustettava riittävillä laskentalaitteilla, jotta tarvittava tieto HSL:n järjestelmään on toimitettavissa.



TOIMENPIDE 9: Työntekijöiden kestävän liikkumisen edistäminen

Miksi: Työpaikkojen tarjoamat ilmaiset pysäköintipaikat ja edulliset työsuhteautot lisäävät autoliikennettä työmatkoilla. Työnantajat ja työntekijät tarvitsevat enemmän tietoa viisaan liikkumisen mahdollisuuksista ja hyödyistä niin työmatkoilla kuin työasiointimatkoilla. Lisäksi tarvitaan tietoa autoilun kustannuksista ja kohdentumisesta. Työpaikan autopaikan kustannuksiin osallistuvat lähes aina kaikki työntekijät.

1. Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien ja pyöräpaikkamäärien laskentaohjeet

Samalla kun uudistetaan nykyiset Espoon työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet, uudistetaan myös polkupyöräpaikkojen laskentaohjeet. Työ tehdään seudullisena yhteistyönä Helsingin ja Vantaan kanssa, jolloin yritetään löytää seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta hyvä ratkaisu ja edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta. Uudet laskentaohjeet valmistuvat vuoden 2015 aikana. Laskentaohjeen tavoitteissa huomioidaan kaupunkien ja seudun elinkeinopoliittiset tavoitteet, maankäytön tavoitteet sekä liikennepoliittiset tavoitteet. Espoon strategian mukaan palveluita keskitetään hyvien joukkoliikenneyhteyksien solmukohtiin ja kaupunkikeskustoihin. Samalla tutkitaan mille alueille ja mille toiminnoille soveltuu miniminormi tai minimi-maksiminormi tai puhdas maksiminormi.

Kotihoidon toiminnan helpottamiseksi pysäköinnin tulisi asiakaskohteissa tapahtua mahdollisimman lähellä kohdetta. Pysäköinti tulisi ensisijaisesti hoitaa niin, että pysäköintijärjestelyistä sovitaan yksityisten kiinteistönomistajien ja kaupungin kanssa. Kaupunki käynnistää yhteydenotot kiinteistönomistajiin asian edistä-

miseksi. Samalla kaupunki huolehtii, että yleisten alueiden pysäköinti, kuten kadunvarsipysäköinti, on tehokkaassa käytössä.

2. Työpaikkojen liikkumissuunnitelmat

Organisaatiot käyttävät paljon taloudellisia resursseja autoilun tukemiseen. Autopaikoista maksetaan 50-200 €/kk, kilometrikorvauksista 0,43 €/km ja työsuhteautoista 500+ €/kk. Joukkoliikenteessä työntekijä voi käyttää matka-ajan esimerkiksi työskentelyyn tai lepäämiseen. Kävellessä ja pyöräillessä työntekijöiden terveys ja työhyvinvointi kasvavat. Myös yrityksen toiminnan hiilijalanjälki pienenee ja yritys kantaa vastuuta ympäristöstä. Espoolaisia yrityksiä on kannustettava lisäämään kestäväillä kulkumuodoilla tehtäviä työmatkoja ja työasiointimatkoja. Tämän toteutumista edesautetaan liikkumissuunnitelmilla. Keinovalikoima on laaja alla esitetyn mukaisesti:

- etätyömahdollisuus ja videoneuvottelut
- kestävään liikkumiseen kannustava taloudellinen tuki
- toimipaikan sijainti ja helppo saavutettavuus kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä
- työsuhdematkalippu, työsuhdepolkupyörät
- haltijakohtainen matkakortti lainattavaksi työasiointiin
- pyöräilijöille pyörien säilytystilat sateensuojassa lähellä sisäänkäyntiä sekä suihkut ja vaatteidenvaihtotilat
- joukkoliikenteen reaaliaikainen aikataulunäyttö aulatiloihin ja aikatauluikkunat internet- tai intranetsivuille
- työasiamatkoille työpaikan tunnuksella varustetut (sähkö)pyörät
- kestävään liikkumiseen kannustavat kampanjat ja kilpailut (liikkujaan viikko, kilometrikisa.fi)
- kimpapakyytipalvelu, yhteiskäyttöautopalvelu.

3. Espoo merkittävänä työnantajana toimii esimerkkinä ja laatii oman liikkumissuunnitelman

Espoon kaupungin henkilöstömäärä on noin 14 000 ollen myös suurin työnantaja Espoossa. Tuleville vuosille on budjetteihin varattava resursseja oman liikkumissuunnitelman laatimiseksi. Tämän jälkeen Espoo voi myös sidosryhmiltään vaatia näiden laatimista.

Ranskassa jo noin 20 yritystä on sitoutunut maksamaan henkilökunnalleen 25 senttiä jokaisesta pyöräilystä kilometristä. Kaikkiaan yritykset työllistävät 10 000 työntekijää. Myös muun muassa Alankomaat, Tanska, Saksa, Belgia ja Britannia kannustavat työpaikkapyöräilyyn erilaisilla kannustimilla. Osa käyttää verohelpotuksia, osa maksaa pyöräilyistä kilometreistä ja osa tukee pyörien hankintaa.

6. TOIMENPITEIDEN AIKA- TAULUT JA VASTUUTAHOT

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Asuntojen auto- ja pyöräpaikkojen laskentaohje							
- keskustojen periaatteet -työssä tehtävät vyöhykemääritykset							Kaupsu
- laskentaohjeen päivitys							Kaupsu
- laskentaohjeen mukaisten määrien toteutuksen seuranta							Kaupsu
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Osa-projektin vastuu
1. PYSÄKÖINNIN MAKSULLISUUDEN KEHITTÄMINEN	Vastuuorganisaatio: Kaupunkisuunnittelukeskus/Tekninen keskus						
Pilottialuiden valinta ja suunnitelmat, tarvittavat kustannuslaskelmat							Kaupsu/Teke
Ennen-tutkimus							Kaupsu
Toteutus							Teke
Jälkeen tutkimus							Kaupsu/Teke
Maksullisuuden vakinaistaminen ja laajentaminen							Teke/Kaupsu
2. PYSÄKÖINNIN TEHOSTAMINEN JA KESKITTÄMINEN	Vastuuorganisaatio: Kaupunkisuunnittelukeskus						
Opinnäytetyö aiheesta							Kaupsu
Työn aikana tunnistettujen selvittävien asioiden ratkaiseminen							Kaupsu
Potentiaalisten vuorottaispysäköintikohteiden valinta (täydennysrakentaminen, uudisrakentaminen)							Kaupsu
Täydennysrakentamisen pysäköintijärjestelyiden ohjaaminen							Kaupsu/Teke
3. KAUPUNGILLE AKTIIVINEN ROOLI PYSÄKÖINNIN JÄRJESTÄMISESSÄ	Vastuuorganisaatio: Tekninen ja ympäristötoimi (TYT)						
Selvitys							TYT
Vaiheittainen käyttöönotto sovitun etenemispolun mukaisesti							TYT
4. VALVONNAN KEHITTÄMINEN JA LISÄÄMINEN	Vastuuorganisaatio: Tekninen keskus						
Organisaation kasvattaminen ja kehittäminen. Pysäköinnintarkastajien virka-aajan muuttaminen.							Teke
Uuden teknologian hyödyntäminen pysäköinninvalvonnassa							Teke
Pysäköintivirhemaksun korottaminen sekä erityisen pysäköintivirhemaksun määrääminen erikoistilanteissa.							Teke
5. OPASTUKSEN JA OHJAUKSEN KEHITTÄMINEN	Vastuuorganisaatio: Tekninen keskus						
Pysäköinnin rajoitusten kehittäminen (kadunvarsipysäköinti on ensisijaisesti vieraiden ja asiointiliikenteen käytössä)							Teke
Pysäköintikieltoalue-merkinnän toimivuuden tutkiminen ja eteenpäin kehittäminen							Teke
Kaupunkikeskusten talvikunnossapidon helpottaminen pysäköintirajoitusten kehittämisellä							Teke
Pysäköintiin tulee kehittää joustavuutta ohjauksen keinoin (esimerkiksi erityiskohteissa kuten kirkot, päiväkodit).							Teke
6. ESPOON PYSÄKÖINNIN ÄLYKKYYDEN EDISTÄMINEN	Vastuuorganisaatio: Tekninen keskus/Kaupunkisuunnittelukeskus						
Pysäköinnin tietokannan luominen							Teke
Espoon älykäs pysäköinti hankeohjelmiin (INKA-hanke, Gaika-hanke)							Kaupsu
Pysäköinnin sähköisen maksamisen toteuttaminen							Teke
Robottiparkkikoikeilu							Kaupsu/TYT
7. PYÖRÄPYSÄKÖINNIN KEHITTÄMINEN	Vastuuorganisaatio: Kaupunkisuunnittelukeskus						
Pyöräpysäköinti huomioidaan kaavoituksessa							Kaupsu
Kehitetään pysäköintiä olemassaolevissa kiinteistöissä							Tilakeskus-liikelaitos, Espoon asunnot
Joukkoliikenteen asemanseutujen, solmupisteiden ja merkittävien pysäkkien yhteyteen suunnitellaan ja toteutetaan laadukas ja riittävä pyöräpysäköinti							Kaupsu/Teke
8. LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN LAAJENTAMINEN JA KEHITTÄMINEN	Vastuuorganisaatio: Kaupunkisuunnittelukeskus						
Sovitaan pääkaupunkiseudun kuntien kanssa MAL-aiesopimuksen mukaisesti liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisesta ja kustannusten jakamisesta.							Teke
Toteutetaan vuoteen 2020 mennessä liityntäpysäköintipaikkoja Espoon alueelle HLU-suunnitelmien mukaisesti.							Teke
Aktiivinen liityntäpysäköinnin mainostaminen ja markkinointi.							Kaupsu, HSL
Reaaliaikaista tietoa liityntäpysäköinnin vapaista auto- ja pyöräpaikoista on tarjottava mobiili- ja internetpalveluna.							Teke, HSL
9. TYÖNTEKIJÖIDEN KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN	Vastuuorganisaatio: Kaupunkisuunnittelukeskus						
Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien ja pyöräpaikkamäärien laskentaohjeet							Kaupsu
Työpaikkojen liikkumissuunnitelmat							Kaupsu
Espoon kaupungin oma liikkumissuunnitelma							Kaupsu
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	

LIITE 1: Espoon kaupungin vuosina 2010-2013 saamat pysäköintiin liittyvät yhteydenotot

Osana Espoon pysäköintistrategian suunnittelemista selvitettiin minkälaisia yhteydenottoja kaupunki saa kansalaisilta. Selvityksessä käytettiin 2010 - 07/2013 välillä tulleita yhteydenottoja. Viralliset aloitteet puuttuvat tästä tilastosta.

Vajaassa kolmessa vuodessa kaupungille on tullut 601 yhteydenottoa koskien pysäköintiä. Näistä yksi oli kiitos. Aloitteiden vuosittaisessa määrässä on selkeä hyppäys vuonna 2012 ja kasvava trendi näyttäisi jatkuvan. Vuoden 2013 osalta käytettävissä oli vuoden ensimmäisen puoliskon tiedot.

Espoon kaupungin saamat yhteydenotot on tämän työn yhteydessä luokiteltu seuraaviin luokkiin:

Pysäköinnin salliminen (142 kpl):

Yhteydenotossa toivotaan, että pysäköinti sallitaan jossain tietyssä paikassa. Syyksi pyynnölle on esitetty muun muassa seuraavia:

- asiakkaita varten tarvitaan paikka,
- kadunvarteen tarvitaan lisää paikkoja vieraille,
- päiväkodin kohdalle tarvitaan saattopaikkoja,
- uudelle pysäköintikieltoalueelle toivotaan edes joitakin paikkoja,
- alueella on alettu luvattomasti pysäköidä ja toivotaan että siitä voisi tehdä virallisen pysäköintipaikan ja käyttämättömiksi koettujen invapaikkojen muuttaminen tavallisiksi pysäköintipaikoiksi.

Pysäköinnin kieltäminen (117 kpl):

Yhteydenotossa toivotaan, että pysäköinti kielletään jostain tietyssä paikassa. Syyksi pyynnölle on esitetty muun muassa seuraavia:

- pysäköinti hankaloittaa tontille ajoa,
- pysäköinti hankaloittaa huoltoajoa,
- pysäköinti hankaloittaa talvikunnossapitoa,
- pysäköinti hankaloittaa liikennettä talvella,
- pysäköinti peittää näkemiä ja
- pysäköinti aiheuttaa vaaratilanteita.

Pysäköinnin merkinnät puutteellisia (124 kpl):

Yhteydenotossa ilmaistaan tyytymättömyys pysäköintiin liittyviin merkintöihin, kuten liikennemerkkit ja maalaukset. Yhteydenotot sisältävät seuraavaa:

- merkinnät eivät tunnu yhteydenottajan mukaan loogisilta,
- yhteydenottajan mielestä jokin merkki puuttuu,
- annetaan ehdotus uudesta merkistä,
- lisäkilvessä mainittu metrimääräinen matka koetaan hankalaksi ja sen paikalla pitäisi olla autopaikkamäärä tai katuun maalattuna sallittu pysäköintialue,

- pysäköintikieltoalueelle toivotaan lisää kieltomerkkejä eli muistutuksia kieltoalueen voimassaolosta (toisto/muistutus) ja
- pysäköinnin osoittaminen tietyn toimijan (esimerkiksi päiväkodin) käyttöön.

Sallitun pysäköintiajan lyhentäminen (91 kpl):

Yhteydenotossa toivotaan lyhempiä pysäköintiaikoja nopeamman kierron vuoksi. Liityntäpysäköintiin toivotaan 10 tunnin rajoitusta, päiväkotien läheisyyteen 15 minuutin paikkoja ja palvelujen yms. lähellä tunnin tai kahden tunnin paikkoja nykyisten pidempien sijaan.

Sallitun pysäköintiajan pidentäminen (52 kpl):

Yhteydenotossa toivotaan pidempiä pysäköintiaikoja nykyisten tilalle. Pidempiä aikoja toivotaan, jotta autoa ei tarvitse siirtää työpäivän aikana, tai että ehditään kunnolla asioida esimerkiksi kaupassa tai pankissa.

Pysäköintikieltoalueen lisääminen (16 kpl):

Yhteydenotossa toivotaan, että alueelle voitaisiin toteuttaa pysäköintikieltoalue.

Syyksi mainitaan:

- kadunvarsipysäköinti aiheuttaa vaaratilanteita,
- kadunvarsipysäköinti hankaloittaa huoltoliikennettä ja
- kadunvarsipysäköinti hankaloittaa pelastusliikennettä.

Yhteydenotot käsittelevät hyvin pitkälti samoja ongelmia kuin luokkaan ”pysäköinnin kieltäminen” sijoitetut yhteydenotot, mutta ongelmat koetaan laajempaa aluetta koskeviksi.

Pysäköintikieltoalueen poistaminen (8 kpl):

Yhteydenotossa toivotaan, että nykyinen pysäköintikieltoalue poistetaan tai suunniteltua pysäköintikieltoaluetta ei toteuteta.

Syiksi mainitaan seuraavia:

- alueelle tarvitaan merkittävästi lisää vieraspaikkoja
- suunniteltua pysäköintikieltoaluetta ei koeta tarpeelliseksi.

Yhteydenotot käsittelevät hyvin pitkälti samoja ongelmia kuin luokkaan ”pysäköinnin salliminen” sijoitetut yhteydenotot, mutta ongelmat koetaan laajempaa aluetta koskeviksi.

Kuorma-autojen pysäköinnin kieltäminen (44 kpl):

Yhteydenotossa toivotaan, että kuorma-autojen (ja muuna raskaan kaluston) pysäköinti kielletäisiin tietyssä paikassa. Raskaan kaluston pysäköinnin koetaan aiheuttavan vaaratilanteita, meluhaittoja sekä estävän näkymät asunnon ikkunasta.

Kuorma-autojen pysäköinnin salliminen (3 kpl):

Yhteydenotossa toivotaan, että kuorma-autojen pysäköinti sallittaisiin jossain paikassa. Ammatti-autoilija haluaisi löytää autolleen paikan, johon sen voi pysäköidä laillisesti ja muita häiritsemättä.

MP-paikka (2 kpl):

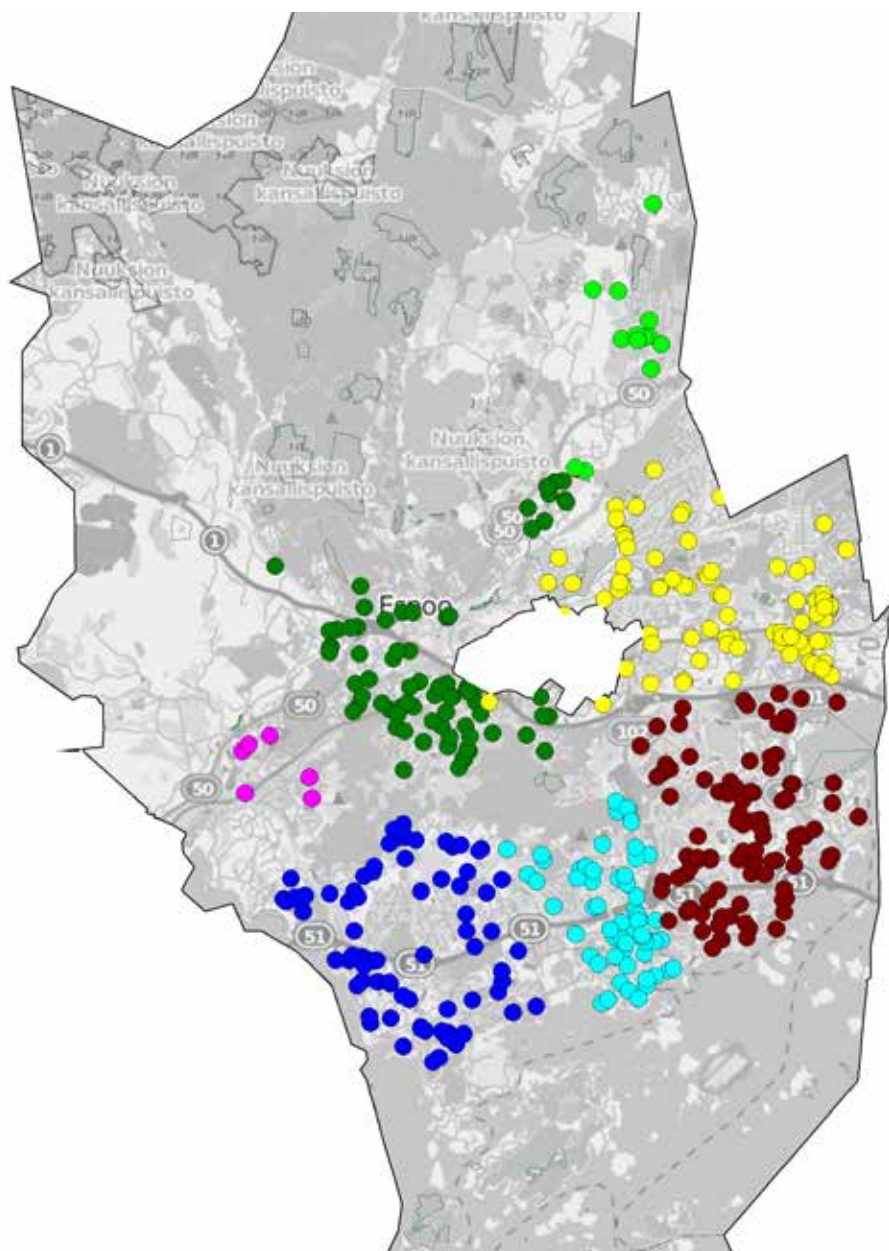
Yhteydenotossa toivotaan lisää moottoripyöräpaikkoja tai moottoripyörällä pysäköinnin sallimista, jos nykytilanteessa on sallittu vain henkilö- tai pakettiautolla pysäköiminen.

Kiitos (1 kpl):

Palautteessa kiitetään onnistuneesta pysäköintijärjestelystä.

Maantieteellisesti pysäköintiä koskevat yhteydenotot ovat jakautuneet hyvin tasaisesti ympäri Espoota alla olevan kuvan mukaisesti. Poikkeuksena voidaan mainita Suur-Kauklahten alue, josta yhteydenottoja on tullut hyvin vähän muihin alueisiin verrattuna. Eniten yhteydenottoja vuosina 2010-2013 on tullut Kulovalkeantieltä (10 kpl) Tuomarilasta. Kulovalkeantiellä on tapahtunut merkittävää rakentamista kyseisellä aikavälillä ja se heijastuu merkittävästi yhteydenotoista. Muita yhteydenottojen kertymiä ovat Harjuviita (8 kpl), Soukankuja (7 kpl) ja Ratavallintie (7 kpl).

Aloitteet suuralueittain	
Suur-Tapiola	(153)
Suur-Leppävaara	(121)
Vanha-Espoo	(118)
Suur-Espoonlahti	(109)
Suur-Matinkylä	(74)
Pohjois-Espoo	(16)
Suur-Kauklahti	(8)
	(2)



Kuva: yhteydenottojen maantieteellinen jakautuminen.

ESPOON KAUPUNGIN VUOSINA 2010-2013 SAAMAT PYSÄKÖINTIIN LIITTYVÄT ALOITTEET

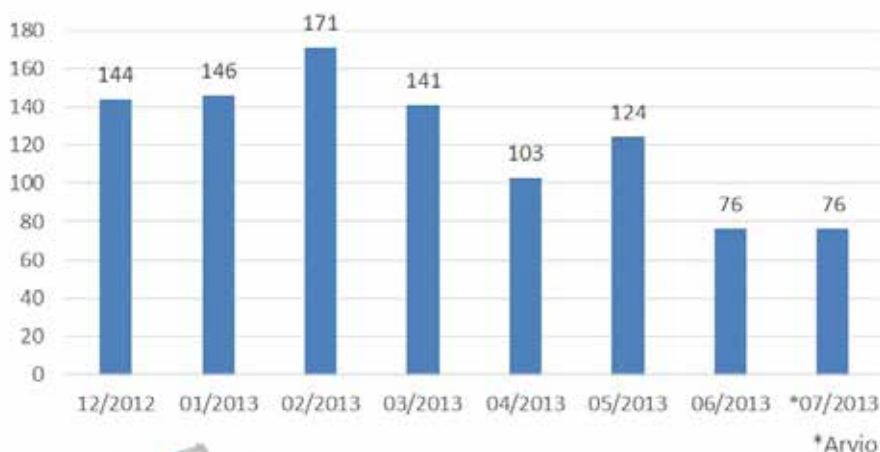
Epävirallisten yhteydenottojen lisäksi Espoon kaupunki on saanut vuosina 2010-2013 virallisia kansalaisaloitteita yhteensä 52 kappaletta. Näissä aloitteissa on käsitelty hyvin pitkälti samoja asioita kuin yhteydenotoissakin, eli esimerkiksi pysäköinnin rajoittamisesta, pysäköinnin sallimista tai merkin-
töjen parantamisesta. Saaduista 52:sta aloitteesta 19 on aiheuttanut jonkinlaisia toimenpiteitä.

PYSÄKÖINTIÄ KOSKEVAT VALVONTAPYYNNÖT ESPOON KAUPUNGILLE 12/2012 - 07/2013

Työssä selvitettiin myös pysäköinnin valvontaan tulleita valvontapyyntöjä. Selvityksessä käytettiin 12/2012 – 07/2013 välillä tulleita valvontapyyntöjä. Vajaassa kahdeksassa kuukaudessa Espoon kaupunki sai 924 valvontapyyntöä. Valvontapyyntöjä tuli selvästi enemmän talvikuukausina. Heinäkuun määrä on arvio.

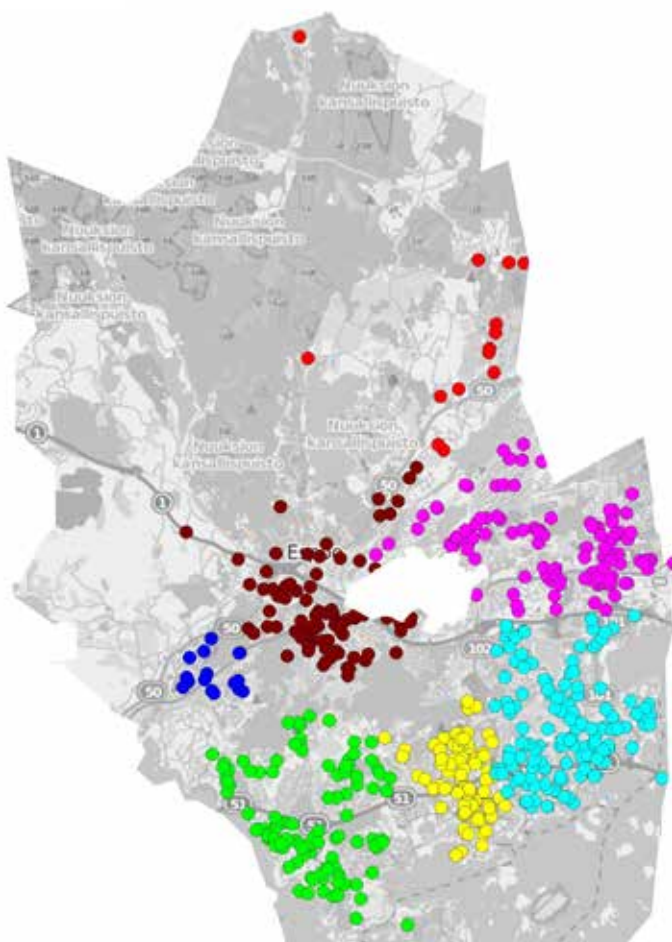
Maantieteellisesti valvontapyyntöjä jakautuvat melko tasaisesti suuralueittain, eikä valvontapyyntöissä ole havaittavissa erityisiä keskittymiä.

Espeen pysäköintiä koskevat valvontapyyntö



Pysäköinnin valvontapyyntö
Suuralueittain (12/2012 - 07/2013)

- Suur-Tapiola
- Suur-Leppilvaara
- Suur-Espoonlahti
- Suur-Matinkylä
- Vanha-Espoo
- Pohjois-Espoo
- Suur-Kauklahti



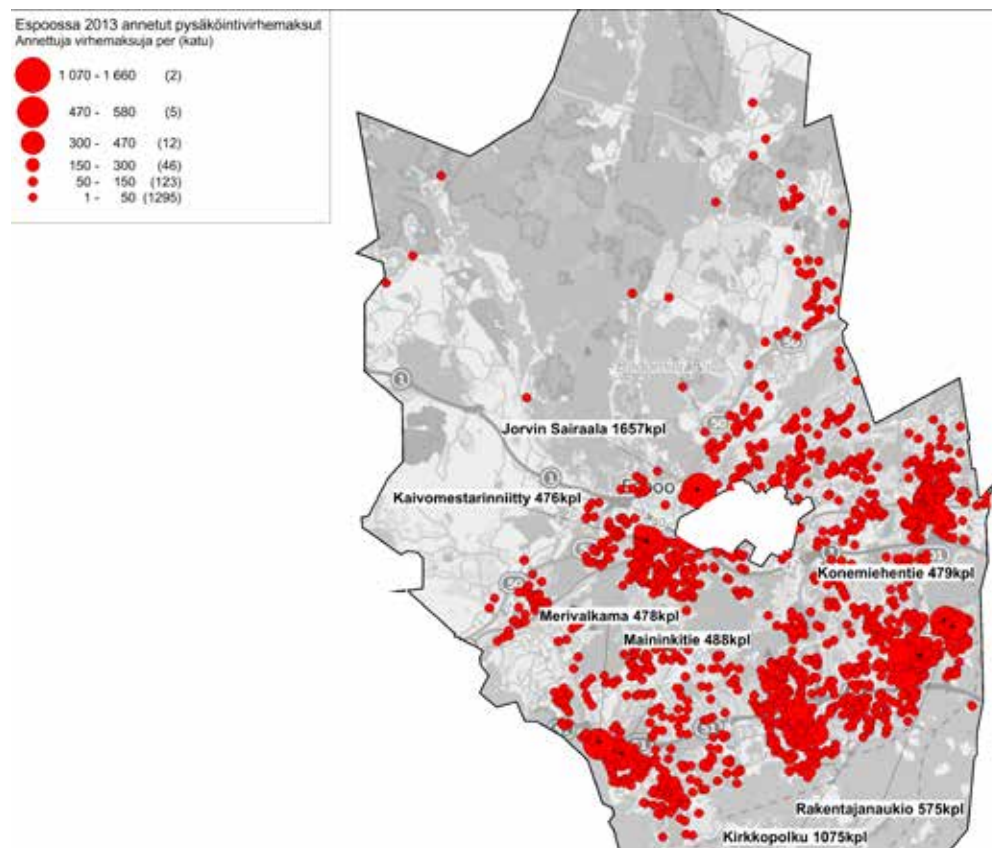
PYSÄKÖINTIVIRHEMAKSUT ESPOOSSA VUONNA 2013

Espeen kaupungin pysäköinninvalvojat antoivat vuonna 2013 yhteensä 39 298 kpl pysäköintivirhemaksuja. Kuukausista maaliskuussa annettiin eniten pysäköintivirhemaksuja ja heinäkuussa selvästi vähiten. Johtuuko tämä pysäköinninvalvojien lomista?



Pysäköintivirhemaksujen jakautuminen maantieteellisesti on esitetty alla olevassa kuvassa. Kuvasta havaitaan että virhemaksut jakautuvat hyvin tasaisesti ympäri Espoota. Selkeitä keskittymiä on kuitenkin löydettävissä. Suurin yksittäinen keskittymä on Jorvin sairaala, jossa annettiin vuonna 2013 yhteensä 1657 pysäköintivirhemaksua, eli noin 4,5 per päivä. Toinen erittäin huomattava keskittymä on Kirkkopolku Tapiolassa, jossa annettiin yhteensä 1075 virhemaksua vuonna 2013. Lisäksi pienempiä keskittymiä on löydettävissä Otaniemestä, Kivenlahdesta ja Matinkylästä.

Karkeasti ottaen voidaan sanoa, että virhemaksuja annetaan siellä missä pysäköidään. On kuitenkin hyvä pohtia syitä yksittäisille, erittäin merkittäville sakkokertymille. Onko esimerkiksi kyseisissä paikoissa jostain syystä epäselvät merkinnät, joista johtuen helposti pysäköidään väärin, vai onko alueella yksinkertaisesti liian vähän paikkoja jolloin saatetaan niin sanotusti pakon edessä pysäköidä väärin kielloista piittaamatta.



LIITE 2:

Pysäköinnin maksullisuus muissa kaupungeissa

Helsinki:

Helsingissä pysäköinti on kantakaupungin alueella lähes poikkeuksetta maksullista. Pysäköinti maksaa vyöhykkeestä riippuen 4, 2 tai 1 €. Asukaspysäköintilupa maksaa 120 € vuodessa ja yrityspysäköintilupa 370 €/vuosi. Pysäköintimaksuja ollaan korottamassa tulevaisuudessa.

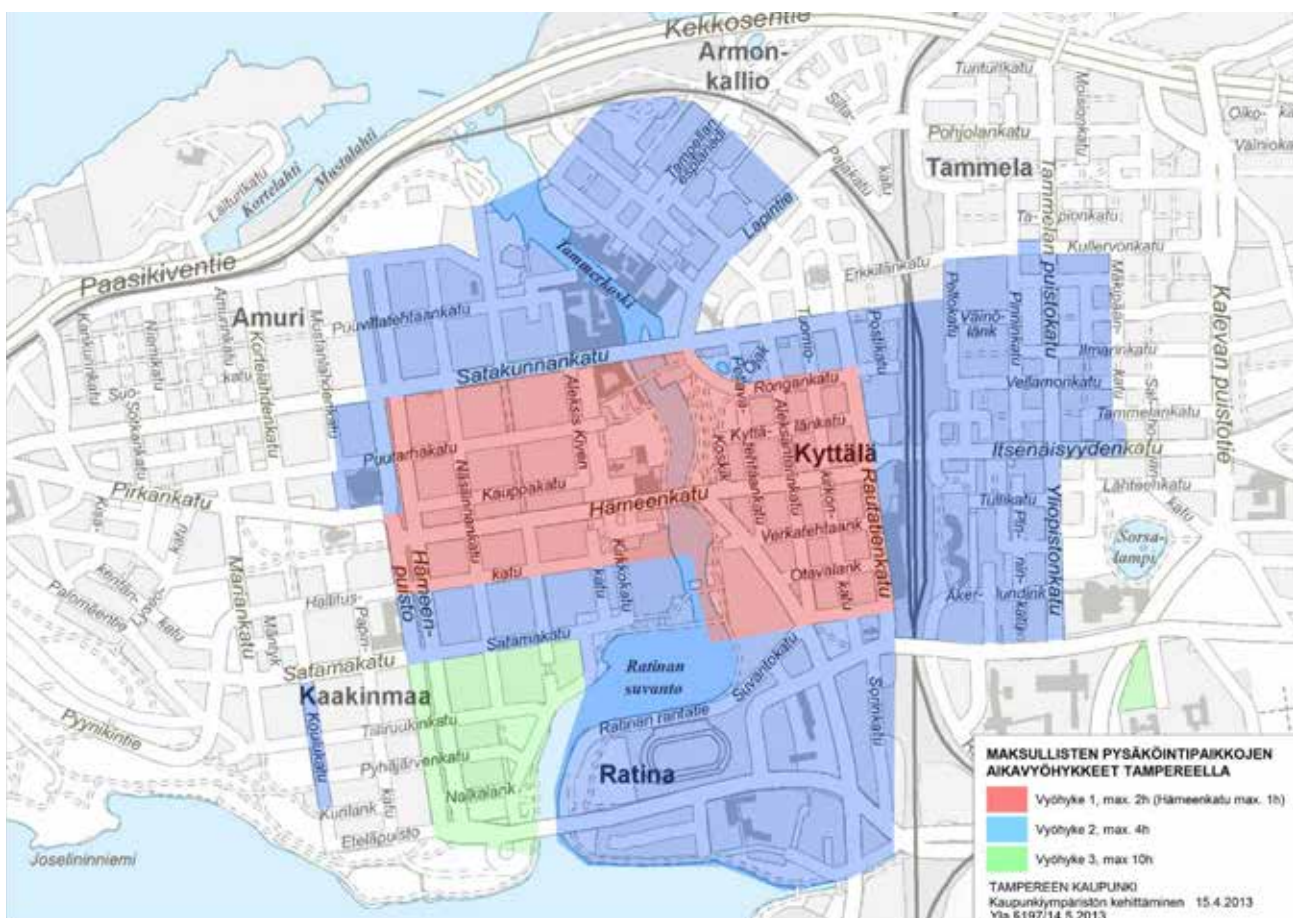
Tampere:

Tampereen kaupungin alueella on noin 4000 maksullista kadunvarsipysäköintipaikkaa. Pysäköintimaksujen suuruus vaihtelee riippuen siitä, pysäköidäänkö ydinkeskustassa vai keskusta-alueen ulkopuolella. Pysäköinnin hinta 1. vyöhykkeellä on 3,2 €/h, 2.vyöhykkeellä 1,6

€/h, 3. vyöhykkeellä 1 €/h. Tampereen pysäköintivyöhykkeet on esitetty alla olevassa kuvassa. (lähde: <http://www.tampere.fi/liikennejakadut/pysakointi.html>)

Lisäksi Tampereen keskustassa on määrätyillä alueilla asukas- ja yrityspysäköintipaikkoja, joihin voi lunastaa enintään 1 vuoden kerrallaan voimassa olevia pysäköintitunnuksia. Asukaspysäköintitunnuksen hinta on 100 € / vuosi (+alv) ja yrityspysäköintitunnuksen hinta on 350 €/vuosi (+alv). (lähde: <http://www.tampere.fi/liikennejakadut/pysakointi/asukaspysakointi.html>)

Vuonna 2013 Tampereen kaupunki sai pysäköintimittareista 6,1 M€ tulot ja lisäksi pysäköintivirhemaksuista 2,9 M€.



KUVA: TAMPEREEN KAUPUNKI

Vantaa:

Vantaalla pysäköidään pääosin yksityisillä alueilla ja pysäköinnin järjestämisestä vastaavat pääosin yksityiset tahot. Katujen varsille on sallittu täydentävää yleistä pysäköintiä. Kadunvarsilla ja kaupungilla tarjoamilla pysäköintialueilla pysäköinti on maksutonta, mutta yleensä kuitenkin aikarajoitettua (10 min – 24 h).

(lähde: http://www.vantaa.fi/kadut_ja_liikenne/pysakointi)

Turku:

Pysäköinti on Turun keskustassa maksullista lähes kaikilla kaduilla työpäivinä ja liikekeskustan kaduilla myös lauantaisin. Keskustan ulkopuolella kadunvarsipysäköinti on ilmaista.

Keskustan pysäköintipaikoilla on käytössä kaksi taksaa, ensimmäisellä vyöhykkeellä (ydinkeskusta) pysäköinti maksaa 3 €/h. Toisella vyöhykkeellä (laajennettu keskusta-alue) pysäköinti maksaa 1,5 €/h. Maksullisuus on pääsääntöisesti voimassa arkisin klo. 9-18 ja lauantaisin klo. 9-15. Pysäköinnin voi maksaa kolikoiden lisäksi puhelimella. Vuoden 2014 aikana aloitetaan pysäköintimittareiden uusiminen ja tarkoituksen on lisätä maksuvaihtoehtoja kuten esimerkiksi pankkikorttimaksu ainakin ydinkeskustan alueelle.

Turussa on myös asukas- ja yrityspysäköintipaikkoja viidellä eri alueella, jotka sijaitsevat ydinkeskustassa, Portsassa, Yliopistonmäellä sekä Sampoalinnassa ja TYKS:n ympäristössä. Asukaspysäköintilupa maksaa 120 €/kalenterivuosi ja 70 €/puoli vuotta. Yrityspysäköintilupa maksaa 350 € vuodessa.

(lähde: www.turku.fi/pysakointi)

Oulu:

Oulun keskustan alueella on maksullisia, aikarajoitettuja sekä rajoittamattomia pysäköintipaikkoja. Maksullisia pysäköintipaikkoja ovat pysäköintitalot, osa pysäköintialueista sekä valtaosa keskustan ydin alueen kadunvarsipaikoista. Maksullinen pysäköinti on keskustassa jaettu kolmeen maksuvyöhykkeeseen. Pysäköintimaksu on 1. vyöhykkeellä 2,40€ /tunti,

2. vyöhykkeellä 1,60€ /tunti ja 3. vyöhykkeellä 1,20€ /tunti. Pysäköintimaksun voi maksaa myös matkapuhelimella.

Oulussa on myös mahdollista saada asukaspysäköintilupa tiettyjen ehtojen täyttyessä. Asukaspysäköintiluvan hinta on 152 €/vuosi.

(lähde: <http://www.ouka.fi/oulu/kadut-kartat-jaliikenne/pysakoinnINVALVONTA>)

Jyväskylä:

Maksullista kadunvarsipysäköintiä Jyväskylässä hoitaa Jyvä-Parkki Oy. Kadunvarsipysäköinti on jaettu kahteen vyöhykkeeseen. 1. vyöhykkeellä pysäköinti maksaa 2€/h, vuorokausi 24€, maksimi pysäköintiaika 24h. Toisella vyöhykkeellä 1. tunti maksaa 2€ ja siitä 2.-4. alkava tunti 1€/h ja sen jälkeen 0,5 €/h, vuorokausi 8€.

(lähteet: <http://www.jyvaskyla.fi/kadut/pysakointi> ja <http://www.jyvas-parkki.fi/liikennekartta.pdf>)

Lahti:

Pysäköinti ydinkeskustan alueella on maksullista arkisin 8-18 ja lauantaisin 8-16. Kalliimmalla alueella pysäköinti maksaa 2,5€ ensimmäinen tunti ja siitä seuraavat tunnit 3,6€/h. Halvemmalla alueella pysäköinti maksaa 1,6€/h. Pysäköinnin voi maksaa kolikoilla ja 13 keskustan automaatissa myös matkapuhelimella.

Lahdessa on mahdollista hankkia asukaspysäköintitunnus hintaan 58€/6 kuukautta ja yleispysäköintitunnus yritykselle hintaan 80 €/kuukausi ensimmäiseltä autolta ja 50 €/kuukausi seuraavilta autoilta (max 3 lupaa per yritys).

(lähde: <http://www.lahti.fi/www/cms.nsf/subpages/asuminenja ymparistopysakointi>)

LIITE 3:

Esimerkki kaupungin roolista pysäköinnin järjestämisessä

ESPOON KAUPUNGIN/KAUPUNKIKONSERNIN ROOLIN MÄÄRITTELY PYSÄKÖINNIN JÄRJESTÄ- MISESSÄ

Kaupungin ja sen omistamien yhtiöiden luontevinta roolia pysäköinnin järjestämisessä on arvioitu kahden kysymyksen kautta: onko markkinoilla kaupallisia toimijoita, jotka hoitavat kyseistä roolia ja toisaalta onko kaupungin roolista merkittävää yhteiskunnallista hyötyä kaupallisiin toimijoihin verrattuna?

Pysäköintilaitosten ja -alueiden omistuksen osalta voidaan todeta, että markkinoilla on kaupallisia sijoittajia, jotka ovat valmiita sijoittamaan pysäköintilaitoksiin. Sijoittajat kuitenkin vaativat sijoittamalleen pääomalle vähintään 5,5–6,0 %:n vuosituottoa, ja tällainen tuotto-taso on saavutettavissa lähinnä kaupallisesti houkuttelevimmilla alueilla. Pysäköintitulopotentiaaliltaan vähemmän houkuttelevilla alueilla uusien pysäköintilaitosten rahoittaminen vaatii kaupungin osallistumista. Tämä on erityisesti täydennysrakentamisen osalta perusteltavissa sillä, että kaupunki saa myös täydennysrakentamisesta tuloja, jotka tulisi huomioida pysäköintilaitosinvestoinnin kannattavuutta arvioitaessa. Kaupungin roolista on lisäksi se hyöty, että kaupunki pystyy estämään määräävän markkina-aseman väärinkäytön erityisesti sellaisissa tapauksissa, joissa pysäköintiyhtiö omistaa kaupunginosan kaikki pysäköintilaitokset ja toimii siten käytännössä alueellisena monopolina. Kaupungin ja/tai sijoittajan osallistuminen pysäköinnin omistukseen myös mahdollistaa pysäköinnin hinnan irrottamisen asuntojen hinnasta ainakin osittain. Haaste omistuksen suhteen voi kuitenkin olla se, että pysäköintilaitosten omistaminen sitoo pääomaa – ellei omistajana toimi keskitetty pysäköintiorganisaatio, joka rahoittaa rakentamisen itsenäisesti.

Pysäköintilaitosten operoinnin osalta on vaikea nähdä selkeää syytä miksi kaupunkikonsernin täytyisi hoitaa operointia itse, koska markkinoilla toimii useita erilaisia pysäköintioperaattorei-

ta isännöintiyhtiöistä kansainvälisiin toimijoihin. Luonnollisesti kaupungin oma operointi voisi helpottaa pysäköinnin toimintatapojen, hinnoittelun ja kehittämisen koordinoitua, mutta toisaalta sama hyöty on saavutettavissa julkisten tarjouskilpailujen avulla. Tällöin kaupunki tai sen pysäköintiyhtiö kilpailuttaa hallinnoimiensa pysäköintilaitosten ja -alueiden sekä kadunvarsipaikkojen operoinnin ja asettaa kilpailutuksen ehdot sellaisiksi, että ne täyttävät kaupungin tarpeet.

Mahdollisen maksullisen kadunvarsipysäköinnin ja LPA-alueiden operoinnin osalta Espoon kaupungilla ei ole valmista organisaatiota. Niin koti- kuin ulkomailta on löydettävissä esimerkkejä, joissa kadunvarsipysäköinnin operointi on ulkoistettu kaupungin omistamalle pysäköintiyhtiölle. Helsingissä pysäköinnin mobiilimaksaminen on ulkoistettu kahdelle yritykselle (EasyPark, ParkMan). Hintatason päättävältä on kuitenkin luontevaa pitää kaupungilla.

Pysäköintilaitosten huolto ja ylläpito on helppoa hoitaa kaupallisten toimijoiden avulla, koska toimijoita on tarjolla useita. Palvelun järjestäminen voidaan joko vastuuttaa pysäköintioperaattorille tai kaupunki voi hoitaa huolto- ja ylläpitopalvelujen hankinnan itse tarjouskilpailun kautta. Jälkimmäisessä vaihtoehdossa voitaneen saavuttaa suurempia mittakaavaetuja.

Kunnallinen pysäköinninvalvonta toimii tällä hetkellä pysäköintivalvontalain mukaan poliisin valvonnan alaisena, eikä se siis hallinnollisesti ole kaupungin hoitamaa. Toki varat ja resurssit toimintaan tulevat kaupungilta ja toisaalta valvontamaksut tilitetään kaupungille. Kunnallinen pysäköinninvalvonta ei voi nyky-lainsäädännön valossa olla kaupallisten toimijoiden hoitamaa. Tästä syystä on luontevaa, että kunnallisen pysäköinninvalvonnan osalta vastuu säilyy jatkossakin kaupungilla. Pysäköintivalvontalain mukaan tapahtuva kunnallinen valvonta antaa pysäköitsijöille ilmaisen valitusoikeuden, kun taas sopimukseen perustuva kaupallinen py-

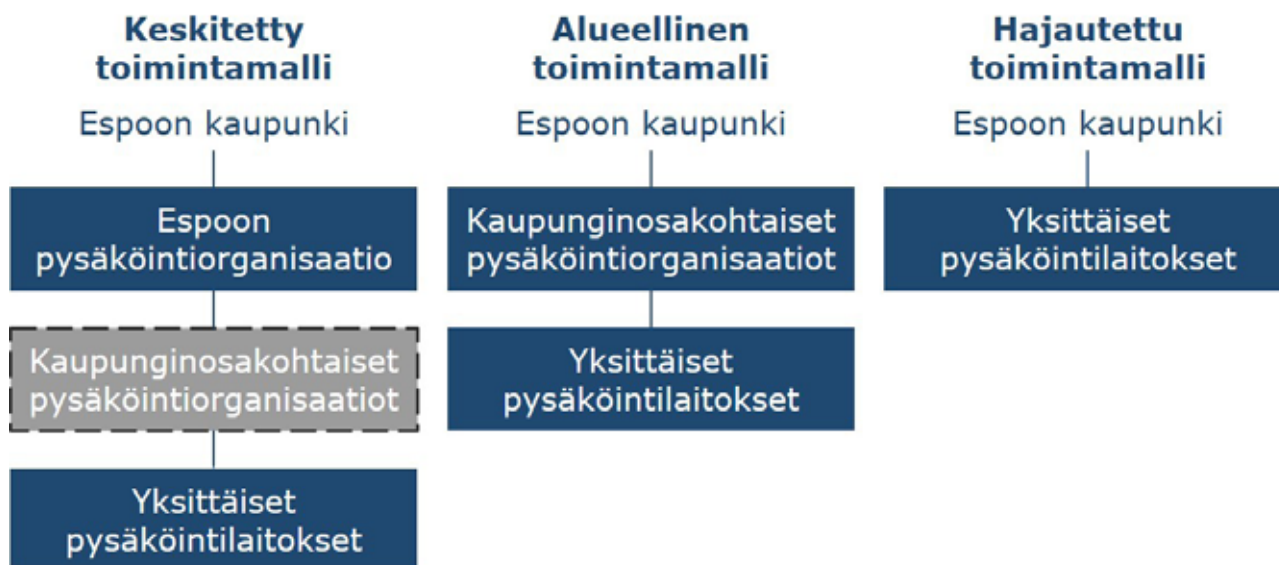
säköinninvalvonta tarkoittaa muutoksenhaku-tilanteissa kärkeäoikeuden käsittelyä, mikä on maksullista.

Yksityisomistuksessa olevien laitosten ja alueiden pysäköinninvalvontaa hoitavat tällä hetkellä kaupalliset toimijat – osittain siitä syystä, että vaihtoehtoja ei ole. Kaupunki voisi harkita valvontapalvelujen tarjoamista myös kaupallisille operaattoreille, kuten Vantaalla tehdään. Pysäköintioperaattoreiden kommenttien mukaan he olisivat tyytyväisiä, jos kaupunki hoitaisi pysäköinninvalvontaa myös yksityisalueilla.

Espoon kaupungin luontevimmat roolit pysäköinnin järjestämisessä vaikuttaisivat siis olevan pysäköintilaitosten ja -alueiden omistus sekä pysäköinninvalvonta – sekä tietysti koko Espoon alueen pysäköinnin pysäköintipoliittinen ohjaus ja koordinoitu kehittäminen.

VAIHTOEHDOT ESPOON KAUPUNGIN TOIMINTAMALLIKSI PYSÄKÖINNIN ORGANISOIMISESSA

Alla olevassa kuvassa on esitetty kolme vaihtoehtoa Espoon kaupungin toimintamallia pysäköinnin organisoimisessa. Seuraavan sivun taulukossa on puolestaan arvioitu mallien vahvuuksia ja heikkouksia.



Kuva: vaihtoehtoiset mallit Espoon kaupungin pysäköintiomistusten organisoimiseksi .

Keskitettyssä toimintamallissa omistukset pyritään kokoamaan kadunvarsi-paikkoja ja LPA-alueita lukuun ottamatta yhden keskitetyn pysäköintiorganisaation alle, joka koordinoi koko kaupungin alueella tapahtuvaa pysäköintiä. Mahdolliset kaupunginosakohtaiset pysäköintiorganisaatiot toimivat keskitetyn organisaation alaisina, ja niiden toimintaa ohjataan ja koordinoidaan keskitetysti. Mallissa Espoon pysäköintipolitiikan toteutus vastuutetaan keskitetylle pysäköintiorganisaatiolle, joka hoitaa operatiivista tehtäväänsä kaupungin omistajaohjauksen tavoitteiden mukaisesti. Keskitetty toimintamalli mahdollistaa pysäköinnin kokonaisvaltaisen kehittämisen koko Espoon alueella siihen erikoistuneen organisaation toimesta. Lisäksi keskitetty malli tuo mittakaavaetuja ja mahdollistaa mm. liityntä- polkupyörä-, sairaala- ja koulupysäköintien siirtämisen keskitetyn organisaation vastuulle. Keskitetty malli myös mahdollistaa pysäköintiin liittyvän ristiinsubventoinnin kaupunginosien välillä.

Alueellisessa toimintamallissa pysäköinti järjestetään kaupunginosittain, ja operatiivista toimintaa hoitavat kaupunginosa-kohtaiset pysäköintiorganisaatiot. Tässä mal-

lissa millään taholla ei ole selkeää vastuuta koko Espoon pysäköinnin kehittämisestä ja koordinoinnista. Malli ei myöskään mahdollista pysäköintiin liittyvää ristiinsubventiota kaupunginosien välillä. Alueellisen toimintamallin vahvuus voi kaupungin näkökulmasta olla se, että malli mahdollistaa kaupunginosittain räätälöidyt pysäköintiratkaisut. Alueellinen toimintamalli voi toimia myös välivaiheena toiminnan organisoimisessa keskitetyn toimintamallin mukaiseksi.

Hajautettu toimintamalli

vastaa nykytilannetta, jossa kaupunki omistaa suoraan tai kiinteistöyhtiöidensä kautta yksittäisiä pysäköintilaitoksia joko kokonaan tai osittain. Mallin heikkous on se, että pysäköinnin koordinoitu kehittäminen on erittäin haastavaa. Vahvuus on puolestaan se, että kaupungin nykyorganisaatio on olemassa tätä mallia varten.

Mallien vertailun perusteella keskitetty toimintamalli vaikuttaa Espoon pysäköinnin pitkän tähtäimen kehityksen kannalta järkevimmältä.

Taulukko: yhteenveto pysäköintiomistusten organisointimallien vahvuuksista ja heikkouksista.

Malli	Vahvuudet	Heikkoudet
Keskitetty toimintamalli	• Mahdollistaa pysäköinnin kokonaisvaltaisen kehittämisen ja koordinoinnin koko kaupungin alueella • Yhdenmukaistaa toimintamallit koko Espoossa ja helpottaa uusien ideoiden implementointia • Mahdollistaa erikoistuneen pysäköintiorganisaation kehittämisen • Tuo mittakaavaetuja • Mahdollistaa myös mm. liityntä- polkupyörä-, sairaala- ja koulupysäköintien siirtämisen keskitetyn organisaation vastuulle • Mahdollistaa pysäköintiin liittyvän ristiinsubventoinnin kaupunginosien välillä	• Mahdollinen kaupungin nykyisten pysäköintiomistusten hallinnoimisen keskittäminen uuden organisaation alle vaatii työtä ja saattaa sotkea nykyrooleja
Alueellinen toimintamalli	• Varmistaa yhtenäiset pysäköintiratkaisut ainakin kaupunginosittain • Mahdollistaa kaupunginosittain räätälöidyt pysäköintiratkaisut • Tuo jonkin verran mittakaavaetuja	• Pysäköinnin koordinoitu kehitys haastavaa keskitetyn organisaation puuttuessa • Alueorganisaation oma rahoituskyky voi olla heikompi kuin keskitetyn organisaation
Hajautettu toimintamalli	• Helppo malli, koska ei vaadi muutoksia nykytilaan • Helpottaa pysäköintilaitoskohtaisesti räätälöityjä pysäköinti- ja rahoitusratkaisuja	• Pysäköinnin koordinoitu kehitys haastavaa • Ei mittakaavaetuja • Johtaa hajanaisiin pysäköintikäytäntöihin

TULOVIRTOJEN KULKU ESITETYN OSAKEYHTIÖ- MUOTOISEN KESKITETYN PYSÄKÖINTIORGANI- SAATION TAPAUKSESSA

Alla olevassa kuvassa näkyy esimerkki tulovirroista osakeyhtiömuotoisen keskitetyn pysäköintiorganisaation tapauksessa. Kaupunki saa tuloja keskitetyn pysäköintiyhtiön mahdollisista tuloutuksista sekä pysäköintivirhemaksuista, täydennysrakentamiseen liittyvistä maksuista ja taloudellisen aktiviteetin kasvun lisääminä verotuloina.

Espoon kaupungin harkitessa pysäköintipaikkojen siirtämistä apporttina pysäköintiyhtiöön on hyvä huomioida, että arvonlisäverolain 29

§:n mukaan pysäköintitoiminnassa tapahtuvasta pysäköintipaikkojen luovuttamisesta joudutaan suorittamaan arvonlisävero. Tästä syystä voi olla järkevämpää siirtää vain oikeus paikkojen hallintaan vuokrasopimuksella omistuksen siirtämisen sijaan.

Pysäköintiyhtiö saa tuloja käytännössä vain pysäköintioperaattorien maksamina vuokrina, jotka määräytyvät julkisessa tarjouskilpailussa. Tarjouskilpailun kohteena on oikeus operoida pysäköintiyhtiön hallinnoimia pysäköintipaikkoja. Pysäköintiyhtiö maksaa kaupungille mahdollisia osinkoja tai muuta tuloutusta tai käyttää kertyneet varat uusien pysäköintilaitosten rakentamisinvestointeihin.



Kuva: tulovirrat kaupunkipysäköintiyhtiöesimerkissä.

KANSAINVÄLISIÄ ESIMERKKEJÄ PYSÄKÖINNIN JÄRJESTÄMISESTÄ

Stockholm Parkering

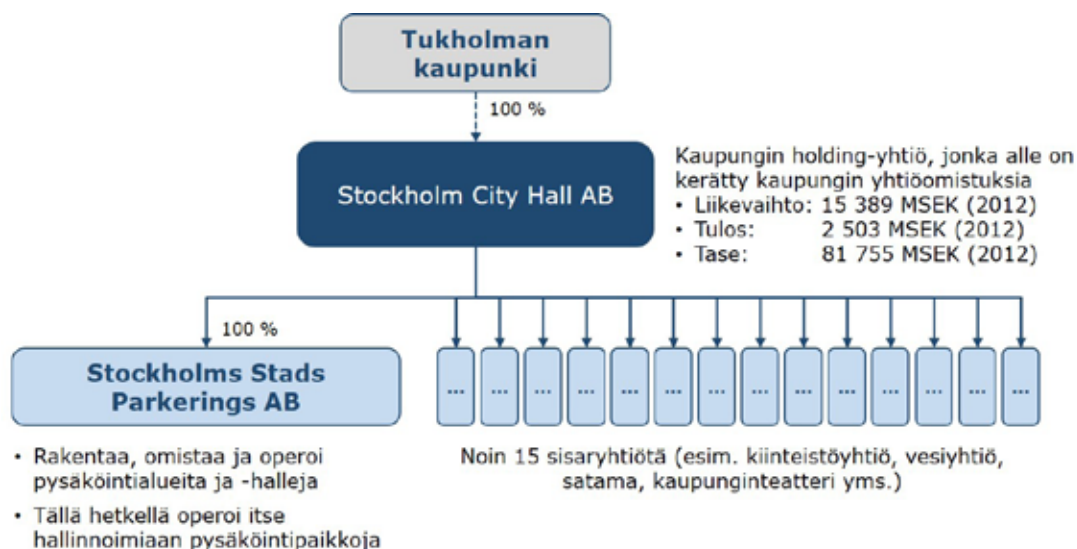
(Stockholms Stads Parkerings AB) on Tukholman kaupungin omistama pysäköintiyhtiö, joka rakentaa ja operoi kaupallisia ja kunnallisia pysäköintialueita ja -halleja Tukholman kaupungin alueella. Yhtiö hallinnoi yli 75 000 autopaikkaa, joista kolmannes sijaitsee pysäköintilaitoksissa. Yrityksen liikevaihto vuonna 2013 oli noin 500 miljoonaa Ruotsin kruunua ja käyttökatemarginaali 21 prosenttia. Yrityksen missiona on vähentää turhaa ajoneuvoliikennettä ja kaduille pysäköimistä Tukholman alueella sekä helpottaa pysäköintiä rahoittamalla uusien pysäköintihallien rakentamista. Yhtiö rakentaa sekä kaupallisesti kannattavia kohteita että kohteita, joilla pyritään vain siirtämään autot kadulta maan alle. Kaupallisissa kohteissa yhtiö tavoittelee kannattavaa liiketoimintaa, jolla rahoitetaan uusien kohteiden rakennus. Lisäksi osana kaupungin ekoautostrategiaa yhtiö edistää sähköautojen yleistymistä rakentamalla omiin pysäköintilaitoksiinsa sähköautojen latausinfrastruktuuria.

Yhtiö omistaa itse vain noin 5000 pysäköintipaikkaa, joten pääosa yhtiön hallinnoimista ja operoimista pysäköintihalleista ja -alueista on vuokrattu kaupungilta, kiinteistöyhtiöiltä, tapahtuma-areenoilta ja muilta omistajilta. Stockholm Parkering operoi useiden sairaaloiden, kaikkien Tukholman peruskoulujen ja lukioden pysäköintialueita sekä useita liityntäpysäköintialueita.

ta. Kadunvarsipysäköintiä Tukholmassa operoi sen sijaan Trafikkontoret. Trafikkontoret vastaa myös pysäköinnin valvonnasta, mutta yhtiö hankkii valvontapalvelut julkisilla kilpailutuksilla (etelä: G4S, itä: Svensk bevakningstjänst, länsi: Europark). Kaikkien Stockholm Parkeringin pysäköintipaikkojen valvonnasta vastaa Svensk bevakningstjänst (aiemmin SP:llä oli oma valvontatytyritys Parkab, jonka toiminnan yhtiö myi). Kuten edellä mainittiin, Stockholm Parkering toimii vain Tukholman alueella, mutta se tekee yhteistyötä myös ympäröivien kaupunkien kanssa suunnitellessaan strategiaansa.

Yhtiö pyrkii tulevaisuudessa kasvattamaan hallinnoimiensa pysäköintipaikkojen yhteiskäyttöä siten, että asukkaat, työntekijät ja vierailijat voisivat käyttää mahdollisimman paljon samoja paikkoja ajallisesti lomittain. Yhtiön tavoitteena on myös lisätä sähköautojen käyttöä tukemalla niiden latausverkostoa: "superympäristöystävälliset" autot ovat vuodesta 2011 lähtien pysäköineet ilmaiseksi, ja vähintään 10%:a uusista pysäköintipaikoista varustetaan latauspistokeilla.

Alla olevassa kuvassa näkyy Stockholm Parkeringin asema Tukholman kaupunkikonsernissa. Pysäköintiyhtiön omistaa Stockholm City Hall AB -niminen holding-yhtiö, jonka alle kaupunki on kerännyt yhtiöomistuksiaan. Pysäköintiyhtiön 15 sisaryhtiöön kuuluu mm. vesilaitos, satama, kaupunginteatteri sekä kiinteistöyhtiöitä.



LÄHDE: STOCKHOLMS STADS PARKERINGS AB, STOCKHOLM CITY HALL AB, VALOR-ANALYYSI

Kuva: Case Stockholm Parkering: Yhtiörakenne.

Toronto Parking Authority

(TPA) on Toronton kaupungin liikelaitos (agency), joka hallinnoi ja operoi kaupungin omistamia 213 pysäköintilaitosta (37 700 pysäköintipaikkaa) sekä 18 600:aa kadunvarsipysäköintipaikkaa. Lisäksi organisaatio operoi joitakin muilta tahoilta vuokraamiaan pysäköintilaitoksia sekä on toteuttanut yhteisyrityksiä yksityisten tahojen kanssa. Organisaatio on toiminut jo 60 vuotta – Jo 50 vuotta osa sen rahoituksesta on tullut rakennuttajilta, jotka maksavat mieluummin kertamaksun kaupungin pysäköintirahastoon kuin rakentavat pysäköintipaikkoja. Organisaatio ei saa rahoitusta kaupungilta, vaan se kattaa itse omat kulunsa ja tilittää 75% tuloksestaan kaupungille – 25% jätetään organisaatioon tulevia investointeja varten.

Yhtiön liikevaihto on 126 miljoonaa Kanadan dollaria (v. 2012) ja käyttökatemarginaali 47 prosenttia. Tuloista noin 55 prosenttia tulee pysäköintilaitoksista ja 40 prosenttia kadunvarsipysäköinnistä. Loput tulevat lähinnä kuukausipysäköintiluvista.

Toronto Parking Authority on asentanut 3000 pysäköintimittaria, jotka toimivat aurinkopaneelleilla ja lähettävät langattomasti reaaliaikaista dataa pysäköintitilanteesta. Tämä mahdollistaa pysäköintitilanteen reaaliaikaisen seurannan internetissä.

Toronton kaupungin käyttämä pysäköinnin valvontakonsepti on mielenkiintoinen. Ensimmäisestä pysäköintirikkeestä saa huomautuskirjeen, joka sisältää vapaaehtoisen edullisen sakkomaksun – käytännössä kyseessä on varoitus. Jos sama auto jää kiinni toisesta pysäköintirikkeestä eikä vapaaehtoista maksua ole maksettu, kaikista tulevista rikkeistä jouuu maksamaan normaalin pysäköintisakon. Toronton kaupungin pysäköinninvalvonnasta vastaa poliisi ja kaupunki itse, kuten Suomesakin.

Chicagon kaupunki

(väkiluku runsaat 2,5 milj.) vuokrasi vuonna 2009 kaupungin keskustan 34 500 kadunvarsipysäköintipaikkaa Morgan Stanley -pankille 75 vuoden vuokrasopimuksella. Kertaluonteinen vuokrakorvaus oli 1,16 Mrd. dollaria. Harvinaislaatuinen sopimus sisälsi ennalta sovitun

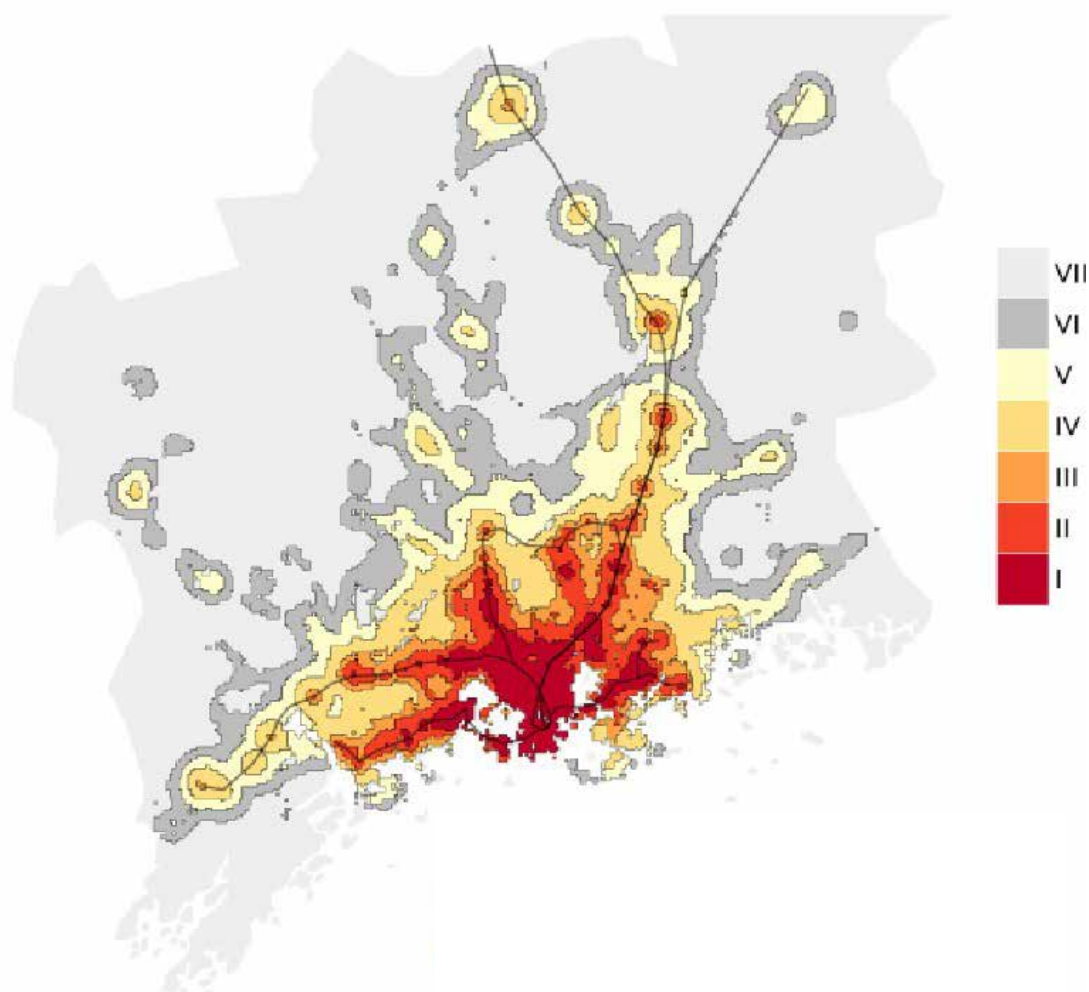
hinnankorotusohjelman, jonka mukaan pysäköinnin hinnat nousivat 2-4-kertaisiksi vuoteen 2013 mennessä. Tämän jälkeen hinnankorotukset kytkettiin yleiseen inflaatiokehitykseen – maksimihinta vuonna 2013 oli korotusten jälkeen 6,5 USD/h. Järjestely oli pormestarin mukaan ainoa tapa saada ”ulosmitattua” pysäköintipaikkojen arvo, koska pysäköinnin hinnat olivat säilyneet 20 vuoden ajan absoluuttisesti samalla tasolla (n. 20 milj. USD/v.), koska poliitikot eivät olleet taipuneet hinnankorotuksiin.

Morgan Stanley järjestää kadunvarsipysäköintipaikkojen operoinnin haluamallaan tavalla. Kaupunki puolestaan vastaa järjestelyn jälkeenkin kadunvarsipaikkojen pysäköinninvalvonnasta ja saa kaikki pysäköintisakkomaksut.

Järjestelyn haaste on se, että se on jäykistänyt kaupunkisuunnittelua melkoisesti, koska mahdolliset pysäköintipaikkojen vähennykset täytyy korvata Morgan Stanleyille täysimääräisesti. Näin ollen suunnittelussa pyritään välttämään pysäköintipaikkojen vähentämisiä ja löytämään vaihtoehtoisia toteutustapoja. Lisäksi järjestely on saanut kritiikkiä liian pitkästä vuokra-ajasta sekä liian alhaisesta vuokrakorvauksesta.

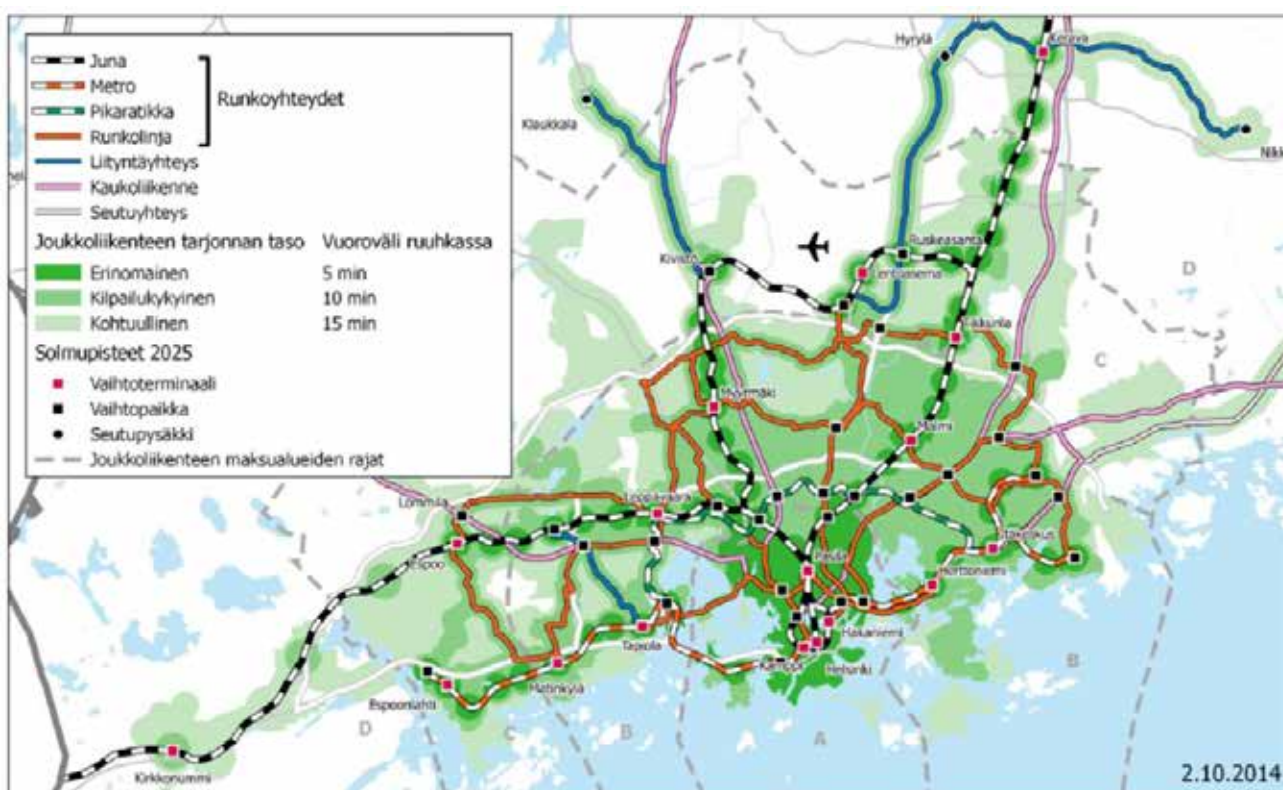
LIITE 4:

SAVU-vyöhykkeet 2025 sekä joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet



Kuva: eri vyöhykkeillä on mahdollista saavuttaa tarvitsemansa palvelut ja työpaikat tyypillisesti seuraavalla tavalla (kävely ja pyöräily ovat perusliikkumismuotoja kaikilla vyöhykkeillä).

I	Kävelen, pyöräillen tai hyvin tiheällä vaihdottomalla joukkoliikenneyhteydellä
II	Kävelen, pyöräillen tai tiheällä vaihdottomalla tai tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä
III	Melko tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä tai autolla
IV	Autolla tai vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä
V	Autolla ja joillakin matkoilla joukkoliikenteellä
VI	Pääosin autolla
VII	Autolla



Kuva: joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet.

LIITTEEN 4 LÄHDE: Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 -luonnos, jonka HSL:n hallitus on päättänyt lähettää lausuntoja ja kannanottoja varten 21.10.2014.