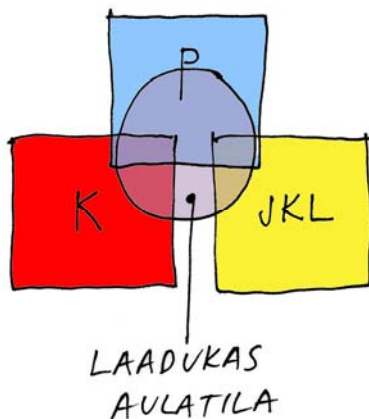
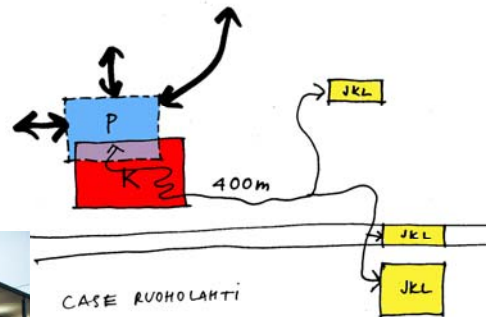


Julkisen ja yksityisen tahon yhteistyö ja kustannusten-jako liityntäpysäköinnissä

JYLP

Muistio 2007



Sisällysluettelo

1. Työn tausta ja tavoitteet	3
2. Liityntäpysäköinnin nykytila ja toteutuneet kohteet	4
2.1 Liityntäpysäköinnin määrittely ja nykytila	4
3. Tarkempi kohdetarkastelu	7
3.1 Ruoholahti	9
3.2 Herttoniemi	14
3.3 Mellunmäki	19
3.4 Leppävaara	23
3.5 Kivistö	27
3.6 Ratkaisumalleja	31
3.6.1 Omistus- ja vastuumallit	31
3.6.2 Toiminnalliset mallit	32
3.6.3 Suunnittelu- ja toteutusprosessit	32
3.7 Johtopäätös: Kohti optimaalista tilakonseptia	35
4. Käytettävyys ja laatu liityntäpysäköinnissä	39
4.1 Käyttäjänalyysia ja arjen näkökulmia	39
4.2 Käyttäjän kannalta tärkeimmät liityntäpysäköinnin ominaisuudet	42
5. Tulevaisuuden liityntäpysäköinnin teemoja ja kohteita	45
5.1 Suunnitellut ja kehitettävät kohteet	45
5.2 Potentiaaliset uudet kohteet	46
5.3 Tulevaisuuden teemoja ja haasteita	49
6. Kustannustenjakomallit	51
6.1 Perinteinen ja JYY-malli	51
6.2 Hyöty-kustannuslaskelman malli	54
6.2.1 Liityntäpysäköinnin rakentamisen ja ylläpidon hyötyjen ja kustannusten laskentamalli yksityisen tahon ja kaupungin yhteistyössä	55
6.3 Vuorottaiskäytön hyötylaskelmat	56
6.4 Liityntäpysäköinnin hyödyt ja riskit eri osapuolille	60
6.4 Liityntäpysäköinnin hyödyt ja riskit eri osapuolille	60
7. Kehittämisideoita	61
8. Lähteet	63
9. Liitteet	65
Liite 1: Nykyiset liityntäpysäköintikohteet	65
Liite 2: Käytettävyyskartoitukset kohteittain	73

1. Työn tausta ja tavoitteet

Yhtäältä pääkaupunkiseudun joukkoliikenne pyrkii parantamaan matkustajilleen tarjottua matkaketjua kaikin keinoin, mutta kovin rajallisin rahallisin resurssein. Toisaalta päivittäistavarakaupalle on edullista asettua suurten matkustajavirtojen äärelle, tarjoamaan tuotteitaan niin joukkoliikennettä kuin henkilöautoja käyttäville matkustajille. Joukkoliikennetahon ja päivittäistavarakaupan yhdessä järjestämä henkilöautojen liityntäpysäköinti on ratkaisu, joka hyödyttää kaikkia osapuolia. Liityntäpysäköinti on myös yksi keskeisimmistä uuden liikennepolitiikan ilmenemismuodoista: joukkoliikenne ja yksityisautoilu yhdessä auttavat ihmisiä liikkumaan, sen sijaan että hyödyttömästi ja joukkoliikenteen menetykseksi vain kilpailisivat keskenään.

Liityntäpysäköinnin merkitys pääkaupunkiseudulla näyttäisi olevan kasvussa, monestakin syystä. Henkilöautojen määrä ja henkilöautoliikenne ovat lisääntymässä kovaa vauhtia. Asumisväljyyden kasvun tavoittelun myötä yhä useampi hakeutuu Helsingin laitakaupungille ja kehyskuntiin asumaan. Kaikki työpaikat eivät ole Helsingin keskustassa, mutta työmatkat ovat silti pidentymässä. Näköpiirissä olevat autoverotuksen rakenteelliset uudistukset vaikuttanevat niin, että yksityisauton hankinta tulee mahdolliseksi yhä useammalle, samalla kun autolla ajaminen itsessään tulee kalliimmaksi.

Nykyisten liityntäpysäköintialueiden käyttöasteet vaihtelevat, mutta pääsääntöisesti liityntäpysäköijä olisi tulossa joka aamu pysäköimään ajokkinsa paljon enemmän kuin liityntäpysäköinnissä on tilaa. Jos ja kun edullisia avokenttiä ei ole mahdollista rakentaa tilan puutteen vuoksi ja kaupunkikuvallisista syistä, joudutaan harkitsemaan rakenteellisia ratkaisuja, mikä nostaa kustannukset moninkertaisiksi. Tarvitaan useiden toimijoiden yhteistyötä kustannusten jakamiseksi. Tällaisia ratkaisuja onkin tehty, mutta mitään yhtenäistä toimintamallia ei ole vielä syntynyt. Tarvitaan siis toteutuneiden yhteistyömallien ja kustannusten jakoperiaatteiden kirjaamista sekä osallistujien hyötyjen ja kustannusten vertailua. Tämä on lähtökohta tälle selvitykselle.

Julkisen ja Yksityisen tahon toteuttaman joukkoliikenteen LiityntäPysäköinnin (JYLP) yhteistyömahdollisuuksien kartoitustyön päätehtävänä on Ruokakeskon, YTV:n, HKL:n ja konsultin tiedossa olevien toteutuneiden tai pitkälle suunniteltujen yhteistyökäytäntöjen selvittäminen ja kirjaaminen. Työssä otetaan kantaa havaittujen mallien hyvyksistä, vaikutuksista ja soveltuvuuksista sekä annetaan niihin liittyviä suosituksia.

Sisällöllisenä näkökulmana on julkisen ja yksityisen tahon yhteistyö eli JYY¹ ja liityntäpysäköinnin laatu ja käytettävyys JYY:n tuloksena tai siihen liittyen. Samalla keskitytään eri osapuolien kustannusten ja hyötyjen jakautumiseen niin, että mahdollisimman konkreettisesti näkyy ketkä liityntäpysäköinnistä hyötyvät.

JYLP:ssä hyödynnetään WSP:n ideoimaa ja koordinoimaa Pro Park –projektia, jossa on selvitetty pysäköinnin ja sen suunnittelun ongelmakohtia sekä mm.

¹ Yleisesti käytetään tässä yhteydessä myös akronyymiä PPP (Public Private Partnership). Tässä työssä on kuitenkin haluttu tarjota käyttöön suomenkielinen käsite ja siihen perustuva akronyymi.

kehitetty pysäköinnin käytettävyydestä ja asiantuntija-arvioinnin metodia. Samalla liityntäpysäköintiä tarkastellaan ja kehitetään kaupan asiakkaiden miellyttävyyttä ja siten houkuttelevuustekijänä. Yhtäältä houkuttelevuutta tarkastellaan tässä-ja-nyt -ilmionä, joka vaikuttaa välittömästi yksittäisen kaupan myynnissä. Toisaalta houkuttelevuutta pyritään arvioimaan pitemmän aikavälin ilmiönä, jossa investoinnit näkyvät ehkä vasta 20 vuoden jälkeen laajalaisempaan vetovoimaisuuden synnyttäjänä.

Taustalla on myös pyrkimys luoda julkiselle taholle (lähinnä pk-kunnille, joukkoliikennetilaaajille ja operaattoreille, mahdollisesti myös Tiehallinnon (tiepiireille) uusia toimintamalleja ja liityntäpysäköinnin toteutusmahdollisuuksia.

Työn kokonaisuudesta ja käyttäjänäkökulmasta vastasi projektipäällikkö, VTT (sosiologia) Kalle Toiskallio. Arkkitehti SAFA Ilona Mansikka toimi projektissa projektisihteerinä sekä joukkoliikenteen ja liityntäpysäköinnin tilan ja maankäytön suunnittelun sekä pysäköinnin laadun arvioinnin asiantuntijana. Mansikka kehitti projektissa yleistä kuvaustapaa eri toimintojen tilallisille suhteille ja vastasi projektin toiminnallisesta, tilallisesta ja visuaalisesta näkökulmasta. Hyöty/kustannusanalyysistä vastasi DI, yksikön päällikkö Teemu Sihvola, apunaan tekn. yo. Lauri Pitkänen.

Lisäksi haastateltiin suuri joukko suunnittelijoita WSP:n ja projektin osallistujien ja tapaustutkimusten kohteiden piiristä (ks. haastattelumuistiot liitteenä).

Työryhmään tilaajan puolelta kuuluivat Matti Saksanen (31.1.2007 saakka) ja Harri Salovaara (Ruokakesko), Reijo Teerija (YTV) ja Markku Granholm (HKL). Tilaajan toiveesta luotuun laajennettuun ohjausryhmään osallistuivat myös Anssi Narvala (Helsingin kaupunki/KSV), Matti Holopainen (Tiehallinto) ja Petri Suominen (Espoon kaupunki / Kaupunkisuunnittelukeskus).

2. Liityntäpysäköinnin nykytila ja toteutuneet kohteet

2.1 Liityntäpysäköinnin määrittely ja nykytila

Liityntäpysäköinnin määrittely

YTV määrittelee liityntäpysäköintistrategiansa (2003) alussa liityntäpysäköinnin

henkilöautojen tai polkupyörien ja joukkoliikenteen yhteiskäyttöksi, jossa autot tai pyörät jätetään aseman tai pysäkin yhteydessä olevalle liityntäpysäköintipaikalle ja matkaa jatketaan joukkoliikenteellä.

Koska joukkoliikenneasemien ja pysäkkien ympäristön olosuhteet vaihtelevat, käytännössä määritelmää joudutaan paikoin venyttämään. Julkisen ja yksityisen toimijan yhteistyön kehittämisen kannalta on keskeistä, että juuri keskuspaikoilla, jossa olisi useita intressitahoja ja siten myös mahdollisesti useita pysäköinnin rakentamisen ja käytön kustannuksiin osallistujia, määrittelyä joudutaan erityisesti venyttämään.

Tämän projektin havaintojen perusteella liityntäpysäköintiä (LP) voi katsoa ainakin kahdesta näkökulmasta: käytännöllisestä ja hallinnollisesta. Käytännöllinen liityntäpysäköinti lähtee liikkujien tarpeista ja hallinnollinen näkökulma puolestaan katsoo asiaa liikennejärjestelmän ja sen pitkän aikavälin suunnittelun seudullisesta näkökulmasta. Molemmat näkökulmat ovat tarpeellisia, mutta niiden saumakohdissa voi esiintyä pientä rakoilua.

Ääritapauksessa *käytännöllinen* LP voi syntyä jopa itsestään, kun joukkoliikenneasemien tai pysäkkien äärelle alkaa kerääntyä autoja tai varsinkin polkupyöriä. Tästä lienee paraatiesimerkki Espoon Hanasaari, myös sikäli että ajan mittaan hallinnollinen määrittely saattaa seurata käytännöllistä eli kyseinen LP voidaan "virallistaa" hallinnolliseksi liityntäpysäköinniksi.

Hallinnollista ääritapausta kuvaa tilanne, jossa liityntäpysäköinniksi määritellään kohde, joka ei sitä toiminnallisesti oikeastaan ole. Esimerkiksi Kehä I:n ja Itäväylän koilliskulmassa oleva entinen puutarhakaupan tontti on merkitty virallisella liikennemerkillä liityntäpysäköintialueeksi, vaikka alueella ei ole lainkaan merkittyjä autopaikkoja ja kulku Puotilan metroasemalle olisi melko hankalaa. Myös Ruoholahden kauppakeskuksen yhteydessä tästä pääasiassa hallinnollisesta otteesta on merkkejä. Pysäköintilaitoksesta ei ole mitään opasteita metroasemalla ja kaikkiaan kävelymatkaa asemalle kertyy hyvinkin 400 m. Ei ole lainkaan varmaa, siirtyvätkö liityntäpysäköintinä pysäköineet todella metron, vai kävelevätkö esim. töihin Ruoholahden alueella – ja maksavat liityntäpysäköinnin varjolla melko edullisen hinnan keskusta-alueen pysäköinnistään. Aivan erityisesti liityntäpysäköinnin määrittely joutuu vaikeuksiin Helsingin Rautatieaseman yhteydessä. Hallinnollisesta näkökulmastahan Rautatieasemalla ei edes ole liityntäpysäköintiä. Ajoittain, lämpiminä kesäpäivinä, on asemalla lukemattomat määrät polkupyöriä, joilla on mahdollisesti tultu vain ydinkeskustaan. Samoin Rautatieaseman yhteydessä oleva pysäköintilaitos Eliel on keskustan p-laitosten tapaan niin hinnakas, että suomalaisen liityntäpysäköinnin ideaan kuuluva ilmaisuus tai hyvin edullinen hinta käyttäjälle ei toteudu. Mutta niille joille pysäköinnin hinta ei ole ongelma, Eliel on todella *käytännöllinen* liityntäpysäköinti joukkoliikenteeseen, lähinnä junaan, siirtyville kulkijoille. Vastaavasti lentoasemien pysäköinnin liityntäpysäköintiluonne voi toisinaan jäädä pimentoon juuri niiden hinnakkuuden vuoksi. Hinnakkuus sinänsä ei kuitenkaan näytä olevan mikään ehdoton tekijä vaan vaihtoehtojen määrä. Elielissä ei ehkä ole kovinkaan suurimittaista liityntäkäyttöä, mutta esim. Helsinki-Vantaan lentoasemalla on lähes yksinomaan liityntäpysäköintiä.

Asiaa voi tarkastella myös nelikenttänä, joskin on/ei ole –luokat tulee ymmärtää hiukan liukuvarajaisina.

Liityntäpysäköinnin nelikenttä (esimerkkejä)		Hallinnollisesti määritelty LP	
		On	ei ole
Käytännöllisesti määrittynyt LP	On	Sello, K-Supermarket Hertta (hyvin toimiva)	Hanasaari, Eliel (villi, kallis)
	ei ole	Ruoholahti, Vuosaari (kömpelö, vajaakäytössä)	Muu pysäköinti, mahd. tulevaisuuden LP-kohde

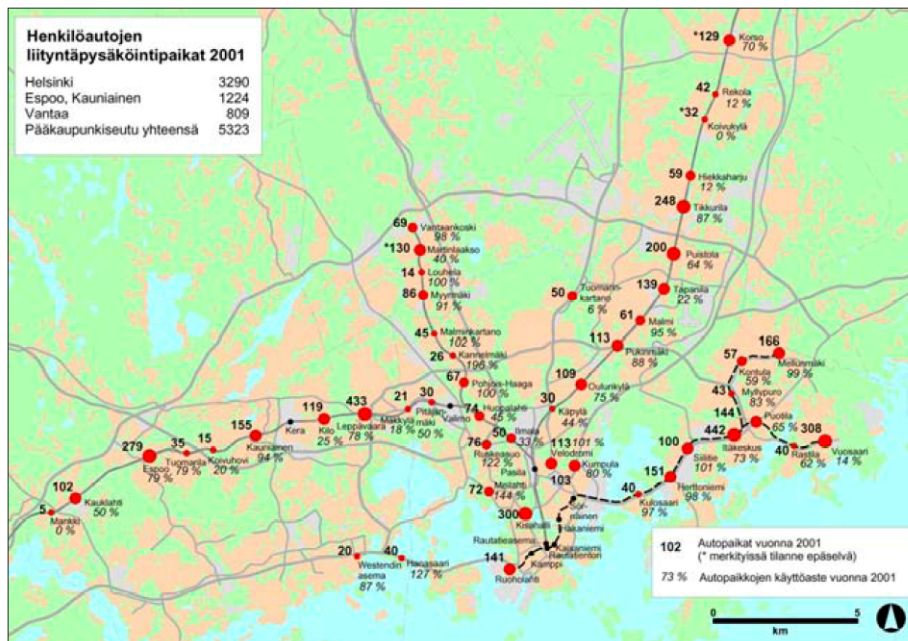
Nykyiset suunnittelukäytännöt ja vastuutahot

YTV:n strategia antaa liityntäpaikkamäärät kaavoitukseen. Paikkamäärät perustuvat vuoden 1991 liityntäpysäköinti-ennustemalliin, joka huomioi vain PKS:n asukkaat/automäärät ja keskustan P-paikat, ei ulkopuolisia tai esim. kaupan attraktioita ja liikennetilanteen muuttumista, jotka myös vaikuttavat kysyntään. Lopulliseen paikkojen toteutumiseen vaikuttavat toki myös taloudelliset realiteetit.

Liityntäpysäköinti sijoittuu periaatteessa kaikkiin suunnitteluprosessin vaiheisiin. Nykytilaa ja sitä miten nykyisessä suunnitteluprosessissa tulisi LP huomioida, voi kuvata toimijatahojen ja suunnitteluvaiheiden suhteen seuraavan kaavion avulla. Kaavion tarkoitus on paitsi kuvata kokonaisuutta, myös korostaa että LP:llä on jo nykyisissä suunnitteluprosesseissa sijansa. Kyse on vain siitä miten nuo mahdollisuudet hyödynnetään ja miten liityntäpysäköintiä käsitellään keskusteluissa ja kehityshankkeissa. Perinteisesti LP:n sija on ollut marginaalinen ja käsittelytapa keskittynyt paljolti paikkamääriin ja karkeisiin sijaintisuunnitelmiin, joilla toisinaan on ollut sangen ohjaava vaikutus kaavoituksessa. (Huomaa myös seuraavan kaavion vasemmassa yläkulmassa tärkeä JYY-määritelmä).



Päävastuu liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisesta on kunnalla ja rautatie-
asemien yhteydessä Ratahallintokeskuksella tai Ratahallintokeskuksella ja
kunnalla yhdessä sekä yleisten teiden varsilla Tiehallinnolla. PKS:llä rai-
deasemien liityntäpaikkojen toteutuksen on sovittu sisältyvän raideinvestointei-
hin.



Kuva: YTV:n koordinoimat liityntäpysäköintipaikat YTV-alueella.

Lähde: Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden liityntäpysäköintistrategia vuosille 2010 ja 2025, YTV 2003

3. Tarkempi kohdetarkastelu

Työn alussa sovittiin ohjausryhmän kanssa tarkemmin tarkasteltavaksi 5 esimerkkikohtetta pääkaupunkiseudulta: Ruoholahti, Herttoniemi ja Mellunmäki Helsingistä, Leppävaaran Sello Espoosta ja Kivistön tuleva kehittämiskohde Vantaalta. Näistä Helsingin kohteet sijoittuvat metron varrelle, Leppävaaran Sello rantaradan ja kehä I:n yhteyteen ja tuleva Kivistön aluekeskus rakennettavan Kehäradan ja vt3:n yhteyteen. Kaikissa kohteissa liityntäpysäköintiin ja raideliikenteeseen yhdistyy kaupallisia palveluita.

Ruoholahdessa liityntäpysäköinnin päälle sijoittuu kauppakeskus ja metroasemalle pienempiä palveluita (mm. K-ruokakauppa). Ruoholahdessa erityistä on se, että pysäköintihallissa on runsaasti käyttämätöntä valmista kapasiteettia, jota voisi käyttää liityntäpysäköinninkin tarpeisiin, koska kysyntää alueella olisi. Esim. espoolaisilla lienee tarvetta vuokrata liityntäpaikkoja kantakaupungin länsireunalta.

Herttoniemessä liityntäpysäköinti sijaitsee K-Supermarket Hertan kellarissa ja Ruokakeskolla on kohteessa alkamassa kehitystyö, johon liittyy mahdollisesti uusia kaupallisia palveluita ja lisää pysäköintiä.

Mellunmäessä liityntäpysäköinti sijaitsee hajaantuneena kentille sekä K-Supermarket Masi -ruokakaupan kattotasanteelle. Metroaseman välittömässä läheisyydessä on myös ravintola ja muita pienimuotoisia palveluita. Mellunmäki on myös lähitulevaisuudessa kehitettävä kohde.

Leppävaarassa liityntäpysäköinti sijaitsee kauppakeskus Sellon välittömässä läheisyydessä bussikannen alla.

Kivistön tulevassa keskustassa liityntäpysäköinti hakee vielä paikkaansa, tällä hetkellä se on sijoitettuna kentälle aseman ja kauppakeskuksen pohjoispuolelle mutta asemakaavoituksen yhteydessä tulevat tutkittavaksi myös yksityisen ja julkisen tahon yhteistyönä rakennettavat potentiaaliset lisäliityntäpaikat esim. tulevan kauppakeskuksen yhteyteen.

Tarkemmin tarkasteltavista kohteista käytiin läpi seuraavat asiat:

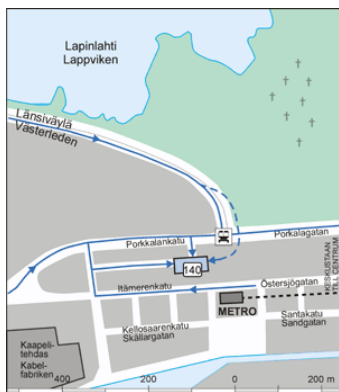
-
- Pysäköintiratkaisujen peruskuvaukset
- Suunnittelu- ja toteutusprosessi, sopimukset
- Ylläpito ja operointi
- Yhteistyömuodot ja kustannusjakomallit
- Käytettävyys ja laatu

Kivistön osalta tarkastellaan suunnitelmia. Lopuksi esimerkkikohteita analysoitiin suhteessa toisiinsa mm. suunnittelu- ja toteutusprosessin sekä toimintojen sijainnin analyysien kautta.



Kuva: Tarkemman tarkastelun kohteet kartalla.

3.1 Ruoholahti



Pysäköintiratkaisujen peruskuvauk

Nimi: Ruoholahden lii

Nimi: Ruoholahden lii

Osoite: Itämerenkatu 21, Ruoholahden kauppakeskuksen alla

Liityntäparkin omistaja: Kapiteeli

Operaattori: EuroPark Oy

Sijainti, joukkoliikennekonteksti ja yksityinen konteksti palveluineen

Ruoholahden liityntäpysäköinti sijaitsee Ruoholahdessa, Länsiväylän päätteenä Ruoholahden kauppakeskuksen alla. Sisäänajot tapahtuvat Porkkalankadulta, Itämerenkadulta, Länsisatamankadulta ja ramppia pitkin Länsiväylältä (klo 22.00 saakka). Jalankulku pysäköintihallista joukkoliikenteeseen tapahtuu aluksi sisäkautta joko Kauppakeskus Ruoholahden tai HTC:n toimistorakennuksen kautta ja sitten ulkokautta etelään Itämerenkadun yli Ruoholahden metroasemalle tai raitiovaunu 8 pysäkille tai pohjoiseen Porkkalankadun bussipysäkeille.

Ruoholahden kauppakeskus tarjoaa monipuoliset 24 yrityksen palvelut. Kauppakeskuksen vetureina ovat K-citymarket, K-rauta, Verkkokauppa.com ja Alko. Kauppakeskuksessa on myös kahviloita ja ravintoloita, pankki ja apteekki.

Pysäköintipaikkojen lukumäärä

Ruoholahden pysäköintilaitoksessa on yhteensä 1500 autopaikkaa 5 kerroksessa, joista 141 on varattu liityntäpysäköinnin tarpeisiin. Metron sisäänkäynnin yhteydessä Itämerenkujalla on noin 80 pyöräpaikkaa. Muutamia invapaikkoja on sisäänkäyntien yhteydessä, osa on muutettu osaksi jalankulkuväylää.

Korostettakoon että kaksi kerrosta (n. 600 ap) on pidetty toistaiseksi poissa käytöstä. Huomattava ja hinnakas pysäköinti-investointi arvokkaalla alueella on siis käyttämättä!

Pysäköinnin perusratkaisu

Ruoholahden liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat kellarissa Ruoholahden kauppakeskuksen alla muiden pysäköintipaikkojen seassa / yhteiskäytössä, eli erikseen liitynnälle merkattuja paikkoja ei ole. Peruslayout on kamparatkaisu, jossa yksisuuntainen ajorata tekee lenkin, ja pysäköintiruudut sijaitsevat sen molemmin puolin tasossa, yhteensä 4 rivissä. Kerrosten välillä (5 tasoa) ajetaan yksisuuntaisia suoria tai puoliympyrän muotoisia rampeja pitkin.

Maksutapa, hinnat ja aukioloajat (huom. hinnat EuroParkin kotisivuilta 12/06)

Pysäköintilaitteisto Skidata 450 APT, 10 puomia, 8 maksuautomaattia. Maksuvaihtoehdot: Käteinen, luottokortit, pankkikortit, sopimuspysäköinti, arvokortit.

Liityntäpysäköintipaikkoja rajoitetusti, hinta 2 e / 12 h. Lisäksi liityntäpysäköinti vaatii joukkoliikenteen matkakortin jossa on voimassa oleva lippu. Matkalipun voi ostaa sisään ajettaessa puomilta matkakortinlukijalta, lisämaksu 2 e maksettava maksuautomaattiin ennen poistumista tai luottokortilla ulosajopuomilla. Asiointipysäköinti: 3 tuntia ilmaista pysäköintiaikaa Ruoholahden kauppakeskuksen asiakkaille, silloinkin täytyy ottaa lippu puomilta sisään ajettaessa ja käytettävä lippu maksuautomaatissa ennen poistumista.

Muut maksut:

Ma - La 08 – 22

1.tunti, 1 € / h

2.tunti, 1,5 € /h, 0,50 € alkava 20 min., seuraavat tunnit 2 € / h, 1 € alkava 30 min.

Ma - La 22 – 08, 0,5 € / h

Su, 0,5 € / h

Maksimihinta 24 h, 17 €

Sopimuspysäköinti: Ma - Su 24 h 135 € (ei sis. ALV)

Maksukortit:

Arvo 200 € - 15 % = 170 € (sis. ALV)

Arvo 100 € - 15 % = 85 € (sis. ALV)

Avoinna: Ma-Su 06-22, Ulosajo mahdollista 24 h.

Asiakaspalvelu: Ma-Pe klo 08-21, La klo 9-17, Su liikkeiden aukioloaikoina klo 13-18.

Jatkoyhteydet

Metro liikennöi arkisin noin klo 5.30 - 23.00. Matka Helsingin keskustaan kestää 2 minuuttia. Metroaseman vieressä myös taksiasema. Lisäksi bussit keskustaan sekä Lauttasaareen ja Espooseen Porkkalankadulta.

Metron vuoroväli:

- arkisin ruuhka-aikana 4 min

- muina aikoina 5 min

Suunnittelu- ja toteutusprosessi, sopimukset

Liityntäpysäköinti oli mukana kaavoitusvaiheessa. Paikkojen tarpeeksi arvioitiin YTV:n strategian perusteella 150 paikkaa ja hinnaksi (1997/1998) 100 000 mk (n. 16 800 €) kappaleelta. Tämän mukaisesti budjetoitiin alennusta maankäyttökorvaukseen.

Kaavassa veloitetaan rakentamaan 150 liityntäpysäköintipaikkaa. Toteutuneiden kustannusten perusteella summalla saatiin HKL:n omistukseen kuitenkin vain 141 autopaikkaa. Kaupunki on tällä osuudella pysäköintilaitoksen kiinteistöyhtiön osakas.

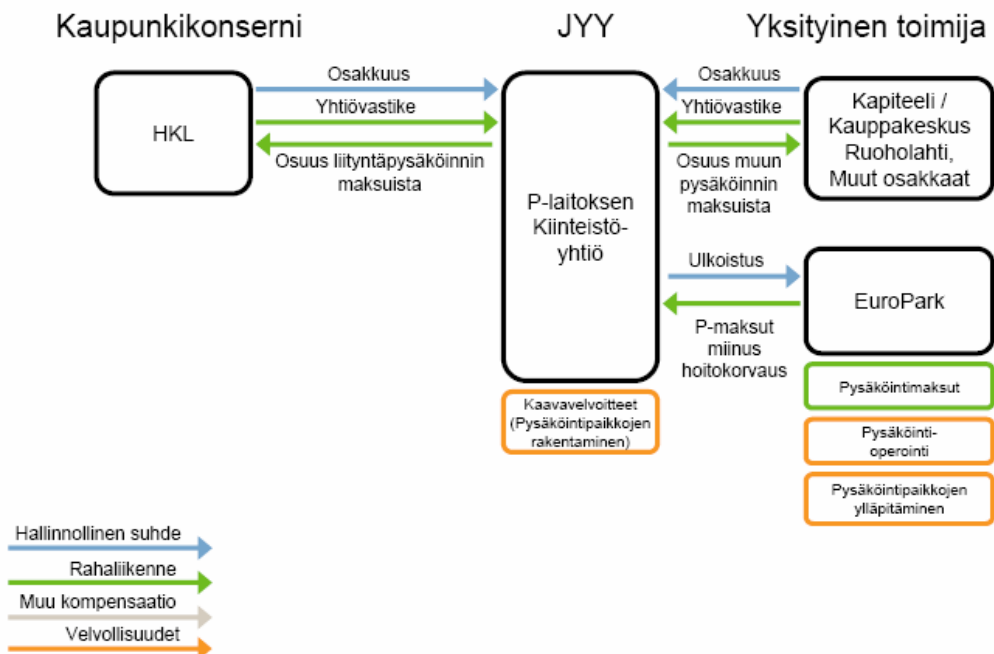
Maankäyttökorvauksen alennus vaikuttaa Kiinteistöviraston talouteen. Tätä on jossain määrin kompensoitu HKL:n varikotonttien järjestelyillä. Tällaisia omaisuuden siirtoja kaupunkikonsernin sisällä ei ole kuitenkaan dokumentoitu kovin tarkasti.

Ylläpito ja operointi

Ylläpidon hoitaa kiinteistöyhtiö, jolle HKL maksaa yhtiövastiketta. Operoinnista vastaa EuroPark kiinteistöyhtiön kanssa tehdyn sopimuksen perusteella. Osuus pysäköintimaksuista tilitetään HKL:lle. Osuus on samaa suuruusluokkaa kuin HKL:n kiinteistöyhtiölle maksamat yhtiövastikkeet. HKL on kuitenkin nettomaksaja.

Yhteistyömuodot ja kustannusjakomallit

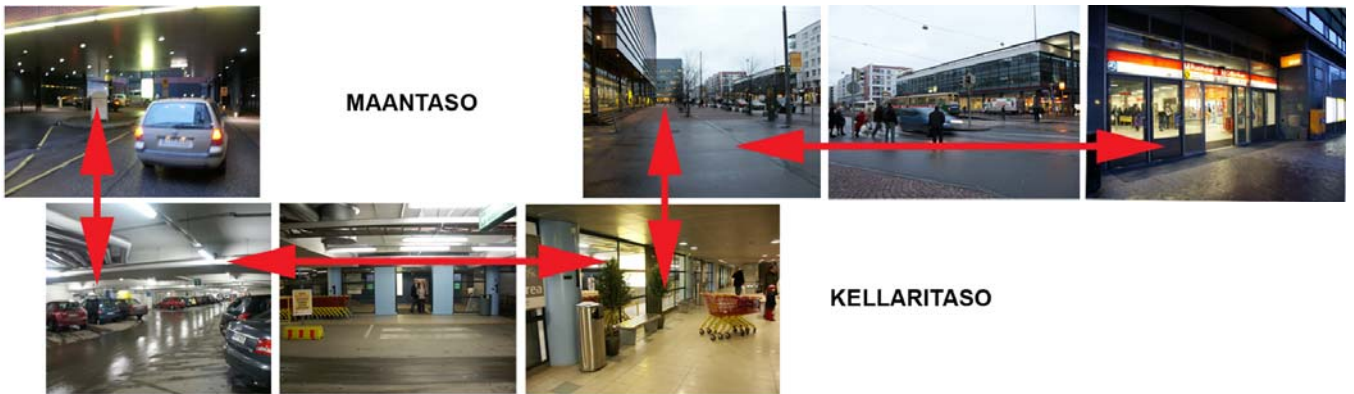
Ruoholahti



Käytettävyys ja laatu

Kulkureitin kuvaus

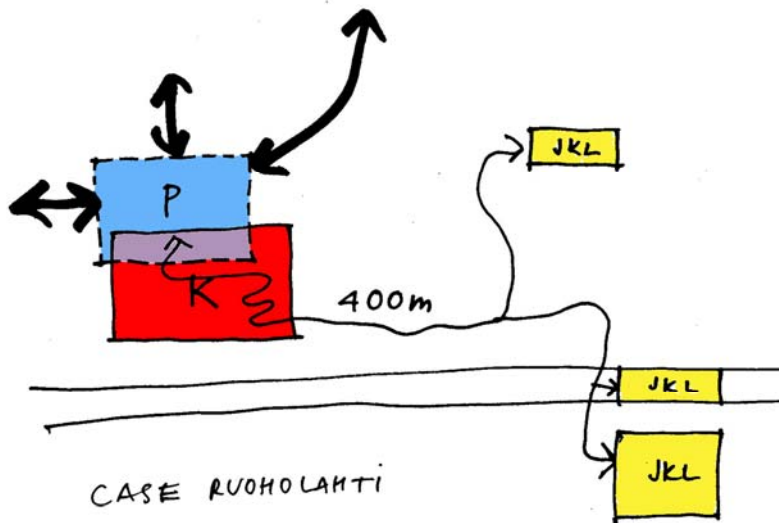
Ruoholahden liityntäpysäköinti sijaitsee lämpimässä kellarissa, josta on kuljetettava kauppakeskuksen läpi maantasolle joko hissillä tai rullaportilla. Kauppakeskuksesta jatketaan melko epäyhtenäistä ulkoreittiä metroasemalle, ja välillä on mm. pysäköintikaistoja, luiskia ja vilkasliikenteinen Itämerenkatu liikennevaloineen. Kokonaismatkaa reitille kertyy yhteensä sisällä ja ulkona n. 400 metriä. Kaikki opasteet reitiltä joukkoliikenteeseen ja pysäköintiin puuttuvat.



Kuva: Kulkuprosessin kuvaus Ruoholahdessa valokuvien esitettyinä

Toimintojen sijainti suhteessa toisiinsa

Liityntäpysäköinnin sijainti suhteessa palveluihin on erinomainen (suoraan yhteydessä) mutta suhteessa joukkoliikenteeseen liian etäällä ja huonosti opastettu. Toisaalta kulkuympäristön laadukkuus (osin sisätilaa) ja runsaat tarjoumat (=ostomahdollisuudet ym. palvelut, laadukas ihmisen mittakaavainen jalankulkuympäristö, aulatilan penkit ym. varusteet jne.) kompensoivat etäisyyttä ja tekevät matkasta lyhyemmän tuntuisen. Käyttäjälle hyöty/satsausanalyysin tulos lienee positiivinen, niin hyvät palvelut ja sijainti lähellä keskustaa pysäköintiin liittyvät.



Kuva: Ruoholahden esimerkkikohteen toimintojen sijainti suhteessa toisiinsa (P=liityntäpysäköinti, K=kaupalliset palvelut, JKL=joukkoliikennepysäkki).

Liityntäpysäköinnin keskeiset edut (+) ja ongelmat (-) käytettävyyden kannalta (Tiivistelmä, laajempi kuvaus liitteenä)

+Liityntäpysäköinnin etuja Ruoholahdessa on pysäköinnin sijainti heti Länsiväylän päässä lähellä keskustaa, kauppakeskuksen monipuolisten palveluiden vieressä. Kannenaluspysäköinnin etuna on tietenkin säältä suojattu, valvottu ympäristö.

-Opastus Länsiväylältä liityntäpysäköintiin, pysäköinnistä joukkoliikenteeseen ja metroasemalta pysäköintiin on puutteellista. Etäisyydet joukkoliikenteeseen ovat pitkät (yht. n. 400 m metroasemalle), kiertelevät ja epämääräiset. Yhteysreitillä joudutaan kulkemaan osin ulkona ilman suojaa ja ylittämään vilkasliikenteinen Itämerenkatu. Ulko-osuus reitistä on huonosti valaistu.

-Pysäköintiympäristö on sekavaa ja hankala käyttää, mm. tila on matala, valaistus pistemäistä ja orientaatio vaikeaa. Vaikka ympäristö on laadultaan perustaso, on se mitoitukseltaan melko ahdas ja yleisilmeeltään epäsiisti ja kulunut.

+/-Maksullisuus (matkalippu + 2 e) on tod. näk. negatiivista, samoin maksutapa on hankala ja huonosti opastettu. Helpompaa olisi, jos pysäköintimaksu veloitettaisiin matkakortilta tai se sisältyisi matkalipun hintaan.

+Sijainti lähellä keskustaa laadukkaan joukkoliikennepalvelun (metro) sekä laadukkaan ja monipuolisen asiointi- ja palvelukokonaisuuden (kauppakeskus) läheisyydessä tekevät liityntäpysäköinnistä kuitenkin melko houkuttelevan.

3.2 Herttoniemi



Pysäköintiratkaisujen peruskuvaukset

Nimi: Liityntäpysäköinti Herttoniemi

Osoite: Hiihtäjätie 2

Liityntäparkin omistaja: Kesko

Operaattori: -

Sijainti, joukkoliikennekonteksti ja yksityinen konteksti palveluineen

Herttoniemen metroaseman liityntäpysäköinti sijaitsee eteläisessä Herttoniemessä, Itäväylän varressa K-Supermarket Hertta -ruokakaupan alla. Sisäänajo tapahtuu Hiihtäjänkujalta. Jalankulku pysäköinnistä metron ylätasanteelle ulkokautta, etäisyys n. 150-200 m tai metron eteläisen sisäänkäynnin kautta joka sijaitsee lähes kiinni K-kaupan talossa (50-100m). Metroaseman edessä on liityntäbussiliikenteen laitureita. Metroaseman tuntumassa on lisäksi taksiasema ja Herttoniemen vanha ostoskeskus jossa mm. R-kioski, Herttua-ravintola, videovuokraamo ja kampaamo. Myös metroasemalla on kioski, wc ja kaksi puhelinkoppia.

Pysäköintipaikkojen lukumäärä

Autopaikkoja on yhteensä 169. Pyöräpaikkoja on n. 215 K-kaupan edustalla katetuissa telineissä ja metroaseman ympärillä. K-kaupan takana pysäköintikentällä 138 asiointipaikkaa.

Pysäköinnin perusratkaisu

Liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat K-Supermarket Hertan osin avoimessa paikoituskellarissa. Peruslayout 6 x kamparatkaisu, jossa keskellä kaksisuuntaiset rajoradat ja pysäköintiruudut sijaitsevat sen molemmin puolin suorakulmaisesti. Kellaritasolle ajetaan K-kaupan ohi ja alas Hiihtäjänkujaa. Kellarin seinät ovat osin avonaiset Hiihtäjänkujan ja Itäväylän suuntaan.

Maksutapa, hinnat ja aukioloajat

Liityntäpysäköinti on maksuton ja auki 24 h. Asiakkaat valittaneet, että autoja pysäköidään kellarin jopa viikoiksi kerrallaan. Esimerkiksi City Car Club pitää muutamaa autoa kannen alla ja yhtä pakettiautoa Hiihtäjänkujalla.

Jatkoyhteydet

Metro liikennöi arkisin noin klo 5.30 - 23.00. Matka Helsingin keskustaan kestää 10 minuuttia. Vuoroväli ruuhka-aikaan 8 minuuttia, muulloin 10 minuuttia. Lisäksi metroaseman ympärillä bussilaiturit (8 laituria), josta liityntäbussit ja 2 palvelulinjaa.

Suunnittelu- ja toteutusprosessi, sopimukset

Kaavan mukaan tontille saa sijoittaa liityntäpysäköintiä, mutta velvoitetta ei ole määriteltä. Pysäköinnin määrä ja kustannusjako ratkaistiin HKL:n ja Keskon välisissä neuvotteluissa.

HKL maksoi 150 liityntäpaikasta 4 miljoonaa markkaa eli 4 485 euroa paikkaa kohden, arviolta 30 – 50 % kokonaiskustannuksista. Tarkat rakentamiskustannukset eivät ole tiedossa mutta hinta vastaa suunnilleen YTV:n LP-strategiassa oletettua.

Paikat ovat liityntäpysäköinnin käytössä kello 5 – 17.30 arkisin 50 vuoden ajan. Muina aikoina paikat ovat kaupan asiakkaiden käytössä.

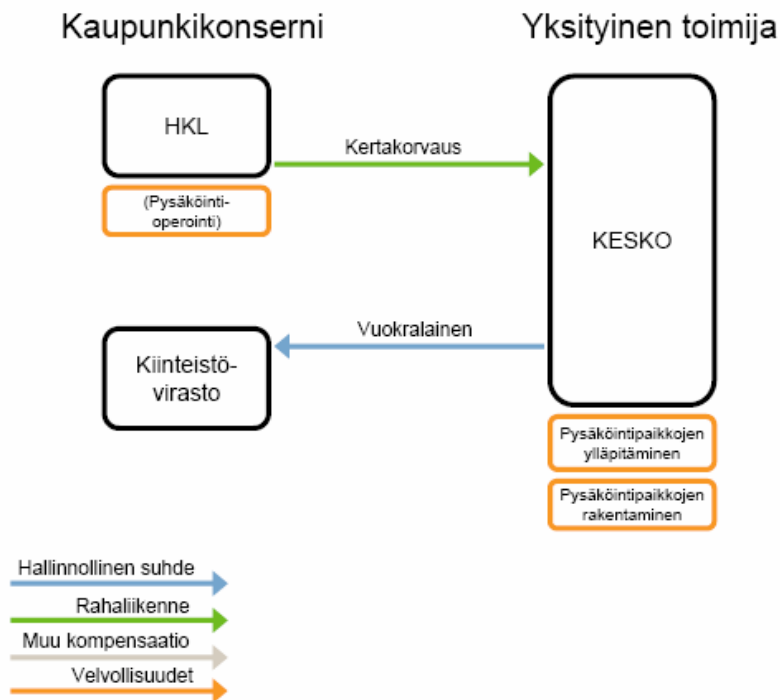
Kaupan omia ja liityntäpysäköintipaikkoja on yhteensä 350. Kaupan oletettava tarve oli 250 – 300 paikkaa, joten LP-sopimus toi 50 – 100 lisäpaikkaa – ja kaiken kaikkiaan yhteistyön avulla säästyttiin 50 – 100 paikan rakentamiselta.

Ylläpito ja operointi

Kauppa vastaa paikkojen ylläpidosta omalla kustannuksellaan, karkeasti 20 000 euroa vuodessa eli 120 euroa/liityntäpaikka. Erillistä pysäköintioperointia ei toistaiseksi ole.

Yhteistyömuodot ja kustannusjakomallit

Herttoniemi



Käytettävyys ja laatu

Kulkureitin kuvaus

Herttoniemen liityntäpysäköinti sijaitsee kylmässä paikoituskellarissa/kannen alla, josta nouseaan maantasoon K-Supermarket Hertan takanurkalle joko avoportaita tai hissillä. Metroon kuljetaan maantasossa kaupan kahta sivua sen kulman ympäri kiertäen. Kaupan kulmalta käännyttäessä paljastuu metron lipupuhalli, joka sijaitsee hiukan irti kaupan seinästä nuhrisessa paviljongissa. Opasteet joukkoliikenteeseen ja pysäköintiin puuttuvat täysin. Matkalla voi kulkea kaupan lipan alla sateelta suojassa, mutta kulkua hankaloittavat siellä kau-

pan mainosständit. Matkan kokonaispituus on n. 100 metriä. Mikäli haluaa



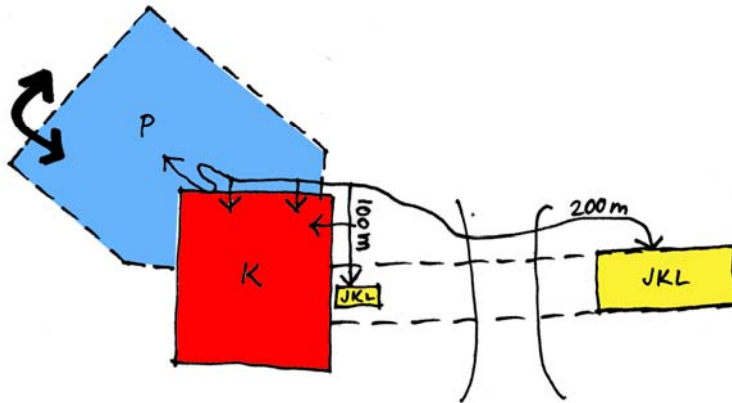
käyttää metroasemarakennuksen palveluita, on matkan pituus n. 200 metriä ja reitillä on ylitettävä liikenneväylä.

Kuva: Kulkuprosessin kuvaus Herttoniemessä valokuvien esitettynä

Toimintojen sijainti suhteessa toisiinsa

Liityntäpysäköinnin sijainti suhteessa palveluihin on hyvä (suoraan alapuolella), vaikkakin näkyvyys ja opastus p-hallissa kauppaan on olematonta. Parkkitasolta pääsee hissillä suoraan sisälle kaupan eteiseen. Sen sijaan sijainti suhteessa joukkoliikenteeseen on melko etäällä ja huonosti opastettu. Tasonvaihdot, peitetyt näkymät ja huono opastus tekevät matkasta pidemmän tuntuksen. Lähtöasetelma toimintojen sijoittelussa on kuitenkin hyvä ja tilannetta olisi helppo kiinteistön kehittämisen yhteydessä parantaa. Nyt esim. tasoa on vaihdettava edestakaisin, ylös maan pinnalle ja takaisin alas metrolaiturille, vaikka pysäköinti on metron kanssa samassa tasossa. Tässä olisi kehittämisen mahdollisuuksia.

Käyttäjälle hyöty/satsausanayysin tulos on Herttoniemessä kuitenkin positiivinen, kaupassa on helppo pistäytyä nopeasti matkalla metrolta pysäköintiin.



CASE HERTTA

Kuva: Herttoniemen esimerkkikohteen toimintojen sijainti suhteessa toisiinsa (P=liityntäpysäköinti, K=kaupalliset palvelut, JKL=joukkoliikennepysäkki). Liityntäpysäköinnin keskeiset edut (+) ja ongelmat (-) käytettävyyden kannalta (Tiivistelmä, laajempi kuvaus liitteenä)

+Liityntäpysäköinnin etuja Herttoniemessä on pysäköinnin keskeinen sijainti ja hyvä saavutettavuus suurten liikenneväylien risteyksessä, heti metroaseman vieressä. Lisäksi liityntäpysäköinnin yhteydessä on tyydyttävästi palveluita mm. ruoka-kauppa jonka aulan kautta voi halutessaan kulkea matkalla metroon tai LP:iin. Palvelut ovat lähellä.

+/-Pysäköintikellari on avoseinäisiä reunapaikkoja lukuun ottamatta säältä suojattu ja siisti, tosin sen syrjäisyys ja "pussinperämäisyys" luovat turvatonta tunnelmaa. Pysäköintikellarin tilajärjestelyt ovat selkeät. Kellari on tosin kylmä tila. +/-Pyöräpysäköinnit ovat osin säältä suojassa katosten alla, tosin rikkiäiset katokset antavat kuvan turvattomasta säilytyspaikasta, mitä vahvistavat katoksissa oleskelevat laita puolen kulkijat.

+Kaupan aulatila on valoisa ja lämmin, ja siellä voi levähtää istuen.

-Liityntäpaikkoja on liian vähän, joka kammun päässä on kaksi autoa liikaa. Kulku metroon ei ole kovin pitkä mutta kiertelevä ja epämääräinen reitti tuntuu hankalalta käyttää. Metron sisäänkäynti on suttuinen ja sisällä kylmä. Opastus on puutteellista mm. kulkureitillä, metroasemalla. Ensikertalainen joutuu haeskelemaan oikeaa reittiä. Pysäköinti- ja kulkuympäristö on yleisilmeeltään kuluunutta ja epäyhtenäistä. Ulko-osuudet reitistä on huonosti valaistu.

3.3 Mellunmäki



Pysäköintiratkaisujen peruskuvaukset

Liityntäpysäköinnin nimi, osoite, omistaja, operaattori

Nimi: Liityntäpysäköinti Mellunmäki

Osoite: Kontulantien ja Länsimäentien risteyksessä

Liityntäparkin omistaja: Helsingin kaupunki ja Kesko

Operaattori: -

Sijainti, joukkoliikennekonteksti ja yksityinen konteksti palveluineen

Mellunmäen liityntäpysäköinti sijaitsee Mellunmäen metroaseman yhteydessä raiteen molemmin puolin. Lisäksi K-kaupan paikoituskannella katolla on liityntälle varattu arkisin päiväsaikaan 85 paikkaa. Sisäänajot tapahtuvat Länsimäentieltä ja Kontulantieltä/Pallaksentieltä. Jalankulku pysäköintikentiltä metroon ulkokautta, etäisyys n. 50-200 m, ja kattotasanteelta K-kaupan portaan tai hissin kautta. Metroaseman edestä liityntäbussiliikenteen pysäkit ja taksiasema. Metroaseman tuntumassa on K-Supermarket Masi, Il Treno-ravintola, pankki-automaatti, Grilli-Kukka -kioski ja bensiinin jakeluasema (auki 24 h). Metroasemalla on R-kioski, puhelin, postilaatikko ja yleisö-wc.

Pysäköintipaikkojen lukumäärä

Ulkoautopaikkoja yhteensä 157, joista 32 kpl radan eteläpuolella jakeluaseman yhteydessä ja 125 kpl radan pohjoispuolella. Lisäksi K-kaupan kattotasanteen 85 paikkaa, joista illalla käytössä liityntään vielä puolet. Pyöräpaikkoja n. 360 lähinnä metroradan sillan alla. Lukittavia pyöräkaappeja 7 kpl.

Pysäköinnin perusratkaisu

Liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat kahtena kenttänä sekä kattotasanteella tai vasalla. Peruslayout eteläkentällä kamparatkaisu, jossa keskellä kaksisuuntainen ajorata ja pysäköintiruudut sijaitsevat sen molemmin puolin suorakulmai-

sesti. Pohjoispuolella laaja pysäköintikenttä. K-Supermarket Masin paikoituskannelle 2. kerrokseen ajetaan ramppia pitkin Pallaksentielle.

Maksutapa, hinnat ja aukioloajat

Kenttäpysäköinti maksuton, auki 24 h. K-kaupan paikoituskannella liityntäpaikkoja 85 kpl klo 6-17.30, jonka jälkeen klo 21 asti vielä 43 paikkaa, samoin la klo 9-18. Käytännössä katolla yleensä paljon tilaa, joten ei ole ollut tarpeen rajoittaa / valvoa pysäköintiä.

Jatkoyhteydet

Metro liikennöi arkisin noin klo 5.30 - 23.00. Matka Helsingin keskustaan kestää 20 minuuttia. Vuoroväli ruuhka-aikaan 8 minuuttia, muulloin 10 minuuttia. Lisäksi liityntäbussien laiturit (3 pysäkkiä), palvelulinjan päätepysäkki ja takasiasema.

Suunnittelu- ja toteutusprosessi, sopimukset

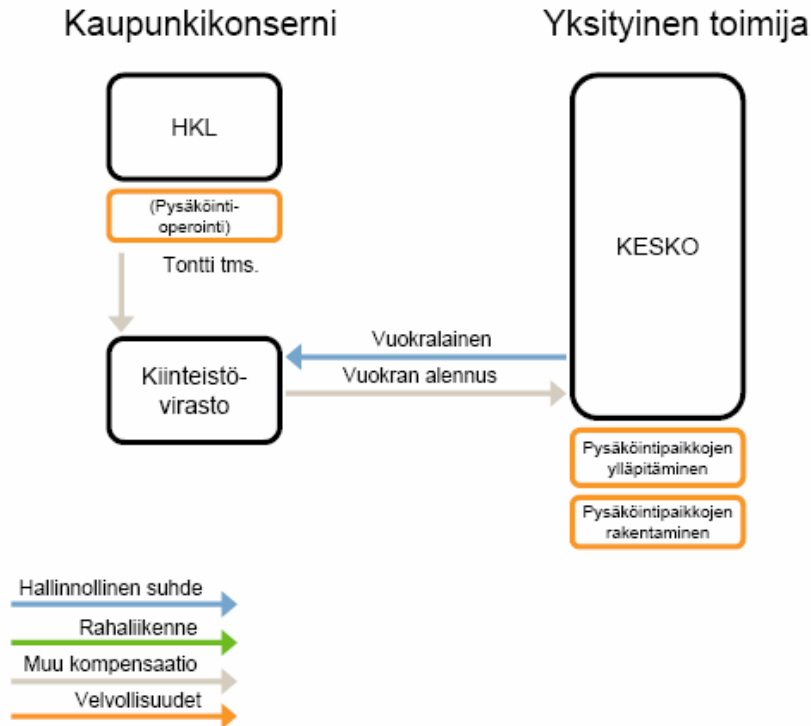
Kauppa on vapautettu kaupungin omistaman tontin vuokrasta 11 vuodeksi. Vuokra on sidottu indeksiin ja lähtötaso vuonna 1992 oli 253 125 markkaa eli noin 42 572 euroa. Ilman diskonttausta koko summa on noin 468 292 euroa eli 5 509 euroa paikka kohden. Ei ole tiedossa onko HKL kompensoinut menetetyt vuokran kiinteistövirastolle jossain muodossa.

Yläkannen 85 paikkaa ovat kaikki liityntäpysäköinnin käytössä arkisin kello 6 – 17.30. Lisäksi puolet (43) yläkannen paikoista on varattu liityntäpysäköintiin myös arkisin kello 17.30 – 21 ja lauantaisin kello 9 – 18. Muina aikoina paikat ovat kaupan asiakkaiden käytössä.

Ylläpito ja operointi

Kauppa vastaa paikkojen ylläpidosta omalla kustannuksellaan. Kustannuksia ei ole tiedossa. Erillistä pysäköintioperointia ei toistaiseksi ole.

Mellunmäki



Käytettävyys ja laatu

Kulkureitin kuvaus

Mellunmäen liityntäpysäköinti sijaitsee hajallaan K-Supermarket Masin katolla sekä kahdella ulkokentällä. Kattopysäköinnistä päästään alas sisäportaan tai hissien kautta K-Supermarket Masin eteisaulaan, josta on ulkokautta metroasemalle n. 50 metrin matka. Ulkokentiltä jalankulku metroon tapahtuu metroasillan ali tai liikenneväyliä ylittäen, asemalle on molemmilta kentiltä keskimäärin 100 metrin matka.

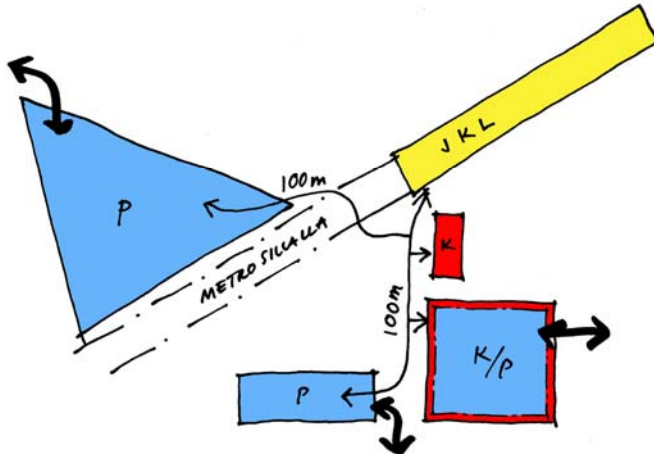
Opasteet joukkoliikenteeseen ja pysäköintiin puuttuvat täysin, mutta ulkona sitä kompensoi näköyhteys metroaseman sisäänkäyntiin.



Kuva: Kulkuprosessin kuvaus Mellunmäessä valokuvien esitettyinä

Toimintojen sijainti suhteessa toisiinsa

Liityntäpysäköinnin sijainti suhteessa palveluihin on erinomainen (suoraan yläpuolella), mutta suhteessa joukkoliikenteeseen huonohko. Vaikka etäisyys onkin lyhyt, sitä ei ole opastettu eikä metroasemaa näe kattotasanteelta. Käytettävyyden kannalta positiivista on, että kulku tapahtuu osin sisällä ja että matkalla kuljetaan suoraan itse kaupan kautta, jossa on helppo ja kätevä asioida.



CASE MELLUNMÄKI

Kuva: Mellunmäen esimerkkikohteen toimintojen sijainti suhteessa toisiinsa (P=liityntäpysäköinti, K=kaupalliset palvelut, JKL=joukkoliikennepysäkki).

Liityntäpysäköinnin keskeiset edut (+) ja ongelmat (-) käytettävyyden kannalta (Tiivistelmä, laajempi kuvaus liitteenä)

+Liityntäpysäköinnin etuja Mellunmäessä on pysäköinnin sijainti suurten liikenneväylien risteyksessä, heti metroaseman vieressä. Liityntä on helppo saavuttaa ja käyttää, paikkoja tuntuu aina löytyvän. Lisäksi liityntäyhteydessä on

tydyttävästi palveluita mm. kauppa ja ravintola. Kenttäpaikoilta on hyvä näkyvyys metroom.

+/-Paikkoja on paljon eri puolilla aluetta, tosin opastus niiden välillä ja alueella puuttuu.

+Päiväsaikaan alueella liikkuu paljon ihmisiä, mm. bussikuskit ja kaupan asiakkaat, ja avoimella paikalla on hyvä näkyvyys, joten sosiaalisen kontrollin ja autojen valvonnan voi olettaa toimivan. Pyöräparkki on säältä suojassa sillan alla. Eteläpuolen parkkipaikka on viihtyisä ja kesää ajatellen osin varjoisenkin istutusten ansiosta.

-Metroradan alla ympäristöä on tuhrittu ja pyöräkaapeille tehty ilkivaltaa. Laaja pysäköintikenttä pohjoispuolella on suojaton mm. auringolta. K-kaupan liityntäpaikkojen opastus on puutteellista.

-Ympäristön tilajärjestelyt ovat melko sekavat, yhteydet joukkoliikenteeseen epämääräiset ja opastus puutteellista. Pysäköinti- ja kulkuympäristö on laadultaan perustasoa, mutta yleisilmeeltään kulunut ja nuhruinen. Ulko-osuudet reiteistä on huonosti valaistu.

3.4 Leppävaara



Pysäköintiratkaisujen peruskuvaukset

Nimi: Leppävaaran liityntäpysäköinti
 Osoite: Linnatullinkatu 3, 02600 Espoo (pysäköintilaitos)
 Liityntäparkin omistaja: Espoon kaupunki
 Operaattori (pysäköinninvalvonta): Oy ParkCom Ab

Sijainti, joukkoliikennekonteksti ja yksityinen konteksti palveluineen

Leppävaaran kaupunkirata-aseman yhteydessä on 2 liityntäpysäköintialuetta, joista toinen sijaitsee ulkokenttänä radan pohjoispuolella radan ja Turuntien välissä ja toinen (pysäköintilaitos) sisällä kannen alla radan eteläpuolella radan ja kauppakeskus Sellon välissä. Pysäköinnistä on sujuvat yhteydet paitsi Ran-

taradalle myös bussipysäkeille aseman linja-autoterminaaliin, Kehä I:lle ja Turuntielle.

Kauppakeskus Selloon (Leppävaarankatu 3-9) on koottu paljon ja monipuolisia palveluita mm. K-citymarket Sello, Prisma, Anttila, Alko ja paljon ravintoloita, kahviloita ja erikoisliikkeitä. Sello toimii kaupunginosakeskuksena, jonka ytimenä on yli 160 liike- ja palveluyritystä sekä Espoon kaupungin tarjoamat kunnalliset palvelut. Kauppakeskus Sellon yhteispinta-ala on 97 000 m².

Pysäköintipaikkojen lukumäärä

Leppävaaran liityntäpysäköintipaikkojen yhteismäärä on 375, joista 244 on kannen alla pysäköintilaitoksessa (joista 6 invapaikkaa) ja loput 131 kentällä radan pohjoispuolella. Polkupyörille paikkoja on noin 300, joista osa laitoksessa ja osa radan alittavassa alikulkutunnelissa, lisäksi asemalla on 5 lukittavaa pyöräkaappia. Kauppakeskus Sellon pysäköintilaitoksessa on lisäksi 2500 asiakasautopaikkaa. Henkilökuntaa kauppakeskuksessa on n. 1800 ja heidän pysäköintinsä on ajoittain ollut ongelma. Henkilökunnalle on vuokrattu 80 auto- paikkaa mutta niiden käyttöaste on ollut alhainen.

Pysäköinnin perusratkaisu

Leppävaaran liityntäpysäköintilaitos sijaitsee heti radan vieressä linja-autoterminaalin kannen alla yhdessä tasossa. Peruslayout on kamparatkaisu, jossa yksisuuntainen ajorata tekee lenkin, ja pysäköintiruudut sijaitsevat sen molemmin puolin 4:ssä rivissä.

Pysäköintikenttä radan pohjoispuolella on 2-vartinen kampa maantasossa, jossa paikat 2:ssa rivissä.

Maksutapa, hinnat ja aukioloajat

Pysäköintilaitoksen liityntäpysäköintipaikoilla on voimassa 10 tunnin pysäköintirajoitus, joka edellyttää pysäköintikiekon käyttöä. Pysäköinti on maksutonta. Kiekon käyttöä valvotaan ulkoisen valvontaoperaattorin taholta (ParkCom Oy). Ulkokentällä pysäköinti on maksutonta ja rajoitteetonta. Pysäköintilaitos ja kenttä ovat molemmat auki 24 h /vrk.

Sellon asiakaspaikat ovat ilmaisia ja voimassa on 5 h pysäköintirajoitus.

Jatkoyhteydet

Juna liikennöi arkisin noin klo 4.50 - 1.20. Viikonloppuisin liikenne alkaa myöhemmin. Matka Helsingin keskustaan kestää 12 - 17 minuuttia.

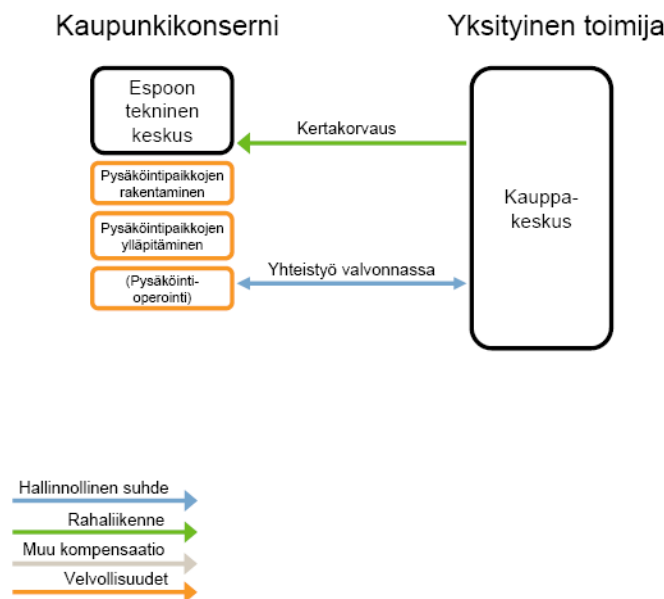
Vuoroväli:

- arkisin ruuhka-aikana keskimäärin 5-6 min
- lauantaisin keskimäärin 8-9 min
- sunnuntaisin keskimäärin 15-30 min

Suunnittelu- ja toteutusprosessi, sopimukset

Espoon kaupungin tekninen keskus rakennutti Sellon liityntäpysäköinnin Leppävaaran kaupunkiratahankkeen yhteydessä. Kauppakeskus (NCC, Kesko, Elanto, Kuntien Eläkevakuutus, Keskinäinen eläkevakuutusyhtiö Etera ja Keskinäinen vakuutusyhtiö Eläke-Fennia) on sopinut v 1999 maksavansa kertaluonteisen (maksuerät suoritettu tiettävästi v. 2000 ja 2002) n. 10 250 000 Mmk (n.1 737 000 €) siitä että kauppakeskus voi käyttää liityntäpysäköintipaikkoja arki-iltaisin, lauantaisin ja sunnuntaisin. Kaikkien liityntäpaikkojen ilta- ja viikonloppukäytöstä on kauppakeskus siis maksanut n. 4632 € / ap. Jos oletetaan että 131 avokenttäpaikkaa ovat maksaneet 5000€/ap, niin 244 laadukkaan kannenaluspaikan osuudeksi jäisi 4434 €/ap. Mainittu maksuosuus sisältyy n. 16 Mmk:n kokonaisuuteen, johon liityntäpysäköinnin lisäksi sisältyi infraa (kulkukäytäviä) ja Monikonpuron siirto.

Leppävaara



Ylläpito ja operointi

Espoon kaupunki omistaa laitoksen ja vastaa sen ylläpidosta. Tällä hetkellä yhteistyö kauppakeskuksen kanssa rajoittuu yhteiseen joskin ulkoistettuun pysäköinninvalvontaan (Parkcom).

Käytettävyys ja laatu

Kulkureitin kuvaus

Leppävaaran liityntäpysäköinti sijaitsee heti kauppakeskus Sellon ja rautatieaseman välissä bussikannen alla. Pysäköintihallista kuljetaan tuuliakaan kaut-

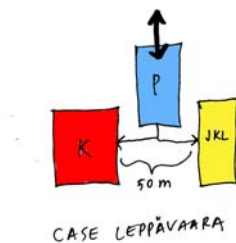
ta (huom. ei esteetön, automaattiovet puuttuvat) alikulkutunneliin (kylmä tila), josta päästään suoraan joko kauppakeskuksen ala-aulaan ja siltä rullaportaita ylös keskukseen tai portaita/hissillä asemalaitureille. Kokonaismatkan pituus pysäköinnistä sekä palveluihin että joukkoliikenteeseen on n. 50 metriä. Opasteet joukkoliikenteeseen ja pysäköintiin ovat selkeät, ja alikulusta on näköyhteys kauppakeskuksen sisäänkäyntiin.



Kuva: Kulkuprosessin kuvaus Leppävaarassa valokuvien esitettynä

Toimintojen sijainti suhteessa toisiinsa

Liityntäpysäköinnin sijainti suhteessa joukkoliikenteeseen ja palveluihinkin on erinomainen (aivan keskellä). Kaupan näkökulmasta miinuksena voi pitää sitä, että käyttäjälle annetaan mahdollisuus siirtyä suoraan joukkoliikenteeseen kulkematta kaupallisten palveluiden läpi. Toisaalta reitin valinnan vapautta voidaan pitää arvona ja houkuttelevana seikkana. Kulkuetäisyydet on tilaratkaisussa minimoitu ja kulku tapahtuu samassa tasossa säältä suojassa, eli käytettävyyden kannalta toiminnot on sijoitettu optimaalisesti suhteessa toisiinsa.



Kuva: Leppävaaran Sellon esimerkkikohteen toimintojen sijainti suhteessa toisiinsa

(P=liityntäpysäköinti, K=kaupalliset palvelut, JKL=joukkoliikennepysäkki)

Liityntäpysäköinnin keskeiset edut (+) ja ongelmat (-) käytettävyyden kannalta (Tiivistelmä, laajempi kuvaus liitteenä)

+Liityntäpysäköinnin etuja Leppävaarassa ovat pysäköinnin hyvä sijainti heti radan varressa, ja toisaalta monipuolisten palveluiden vieressä. Kannenaluepysäköinnin etuna ovat ilmaisuus, auki 24 h/vrk sekä laadukas ja säältä suojattu, valvottu ympäristö.

+Pysäköintihalli kannen alla Sellon yhteydessä on miellyttävä, toimiva ja helpokäyttöinen. Vaikka ympäristö on laadultaan perustasoa, on se silti siisti, avara ja valoisa ja mukava käyttää.

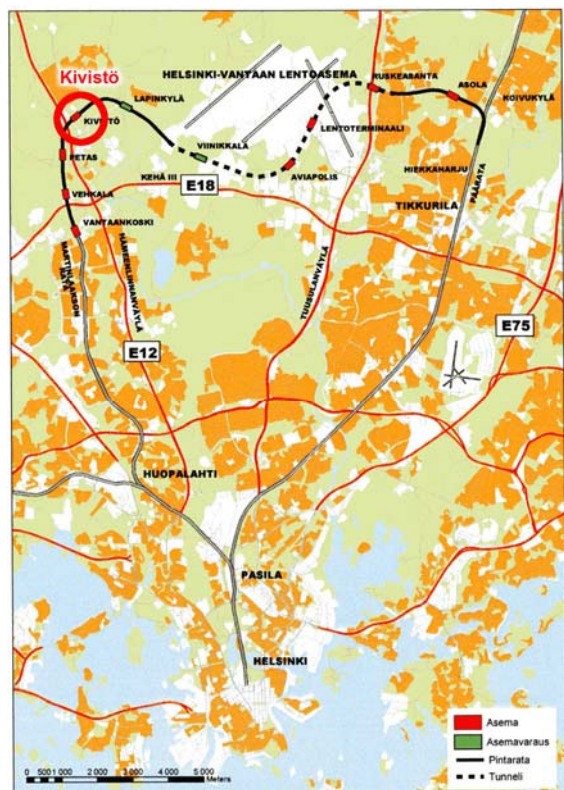
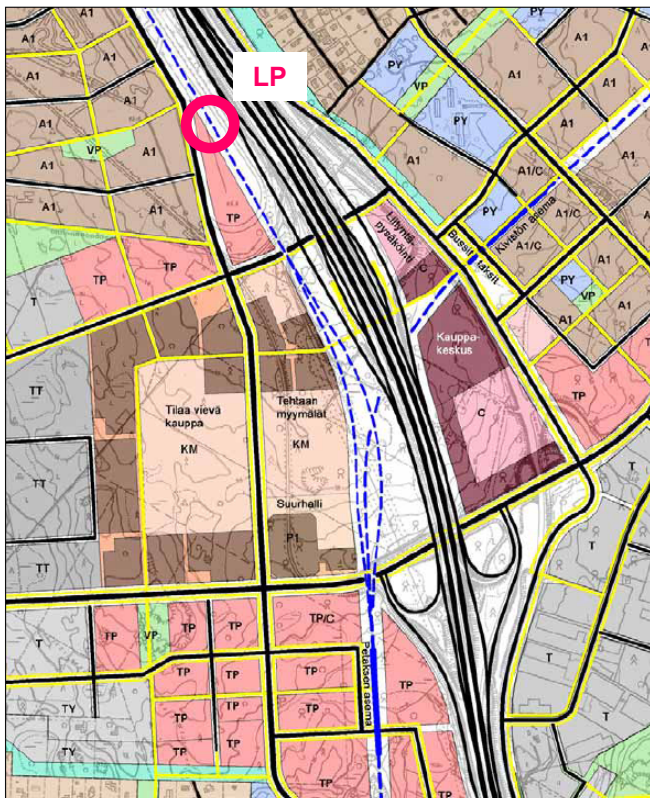
+Sijainti laadukkaan joukkoliikennepalvelun (kaupunkirata) ja aseman sekä laadukkaan ja monipuolisen asiointi- ja palvelukokonaisuuden läheisyydessä tekevät liityntäpysäköinnistä houkuttelevan ja toimivan.

-Ongelmana voidaan pitää 10 tunnin rajoitettua pysäköintiaikaa, joka ei riitä kaikille pysäköinnin käyttäjille huomioiden pitkät työajat, matka-ajat keskustaan ja muiden asioiden hoitaminen sekä pysäköintiin liittyvien palveluiden hyödyntäminen. Aikaa tulisi pidentää 12 tuntiin.

-Paikat ovat täynnä heti aamusta, joten liityntäpaikkoja tarvittaisiin selkeästi lisää, mieluiten kannen alle. Pysäköinnin haluttuus ja laadukkuus viittaisivat siihen, että käyttäjät voisivat olla valmiita jopa maksamaan liityntäpysäköinnistä hieman.

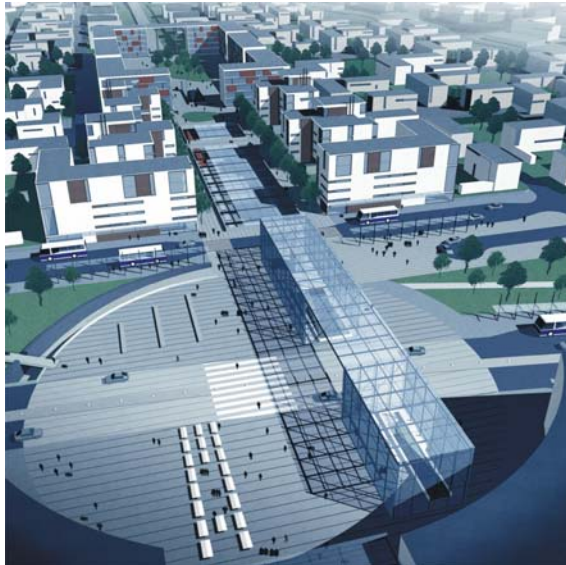
-Myös Turuntien puoleinen liityntäpysäköintikenttä aivan täynnä, autoja pysäköity väärin myös kavennusten kohdalle mikä vaikeuttaa ajamista alueella.

3.5 Kivistö



Kivistön keskus on tätä kirjoitettaessa vasta suunnitteilla. Marja-Vantaan osayleiskaava hyväksyttiin 19.6.2006 ja Kehäradan sekä Kivistön asemakaavoitus on käynnistynyt. Kivistö tulee olemaan nk. Marja-Vantaan uuden kaupunkialueen keskus. Marja-Vantaa sijoittuu Vantaalle Hämeenlinnanväylän ja suunnitellun Kehäradan varteen, Kehä III:n pohjoispuolella. Kivistössä varsinainen keskus kauppakeskuksineen ja liikerakennuksineen tulee aseman yhteyteen Kivistön eteläosaan, Hämeenlinnanväylän tuntumaan. Keskustan pari-ksi väylän länsipuolelle on suunniteltu laajaa erikoiskaupan keskittymää. Kivistön lii-tyntäpysäköintialue sijaitsee valtatie- (Vt 3) ja Vanhan Hämeenlinnantien välissä, Kivistöön esitetyn kauppakeskuksen pohjoispuolella, Keimolanportin eritasoliittymän ramp-pien kohdalla. Liityntäpysäköintialue on yleissuunnitelmassa mitoitettu yksitasoisena kenttäpysäköintinä 300-400 autolle. Kulku liityntäpysäköintiin tapahtuu pääasiassa Keimolanportin eritasoliittymän ja Vanhan Hämeenlinnantien kautta.

Opastus liityntäpysäköintialueelle tapahtuu Hämeenlinnanväylällä. Keimolanportin eritasoliittymän pohjoispuolelle sijoitettavaa ajoradan yläpuolista opastetta on tarkoitus käyttää myös tiedotettaessa liityntäpysäköintipaikoista Kivistön liityntäpysäköintialueella.



Opasteessa kerrotaan pysäköintialueella olevien vapaiden pysäköintipaikkojen määrä. Järjestelmä vaatii reaaliaikaisen pysäköintipaikkojen laskentajärjestelmän liityntäpysäköintialueella.

Kivistön alueella on kysyntää myös yleissuunnitelmassa esitettyä laajemmalle liityntäpysäköintialueelle.

Esitetyn kenttäpysäköinnin paikalle voidaankin myöhemmin toteuttaa pysäköintitalo, johon on mahdollista saada pysäköintipaikkoja merkittävästi suuremmalle määrälle.

Lähteet: Marja-Vantaan osayleiskaava ja Hämeenlinnanväylä (VT 3) välillä Kehä III – Luhtaanmäentien eritasoliittymä, yleissuunnitelma. Vantaan kaupunki ja Tiehallinto/ Uudenmaan tiepiiri, Helsinki 2006. Sito Oy, Strafica Oy, WSP Finland Oy. Kuvat ylläladassa: Marja-Vantaan osayleiskaava, liite 35. Perspektiivikuva Kivistön keskustasta, B&M Arkkitehdit sekä radan seutukartta, Marja-Radan yleissuunnitelma, RHK, Vantaan kaupunki, LT-Konsultit Oy ja Jaakko Pöyty Infra 2003.

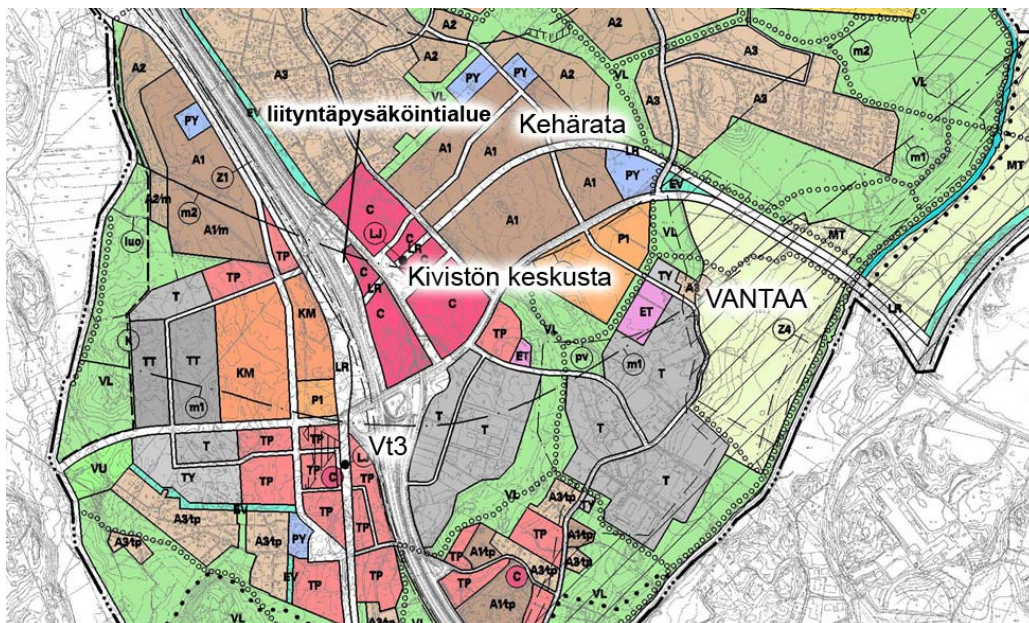
Marja-Vantaan osayleiskaavan selostus / liityntäpysäköintiosuudet

Kivistön asema toimii keskeisenä liityntäasemana sekä osayleiskaava-alueen

liityntäliikenteelle että kehyskuntien joukkoliikenteelle Hämeenlinnanväylän suunnasta. Kaikille asemille, mutta erityisesti Kivistöön tulee varata henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkoja. Kivistön asemalla tarvitaan myös korkeatasoiset polkupyörien pysäköintitilat.

Lisäselvitystarpeet

Ennen alueen toteuttamista on tarpeen laatia osayleiskaavaa täydentävät selvitykset hulevesien käsittelystä, asumisen suojaamisesta liikenteen melulta ja tärinältä, liityntäpysäköinnin tarpeista ja sijoittumisesta ja erikoiskuljetusten reiteistä.



Kuva yllä: ote Marja-Vantaan osayleiskaavakartasta. Kaavakartan merkinnät: LJ-merkintä, alueella varaudutaan raideliikenteen tai linja-autoliikenteen terminaali- ja pysäkkialueiden sekä liityntäpysäköinnin tarpeisiin.

Kivistön liityntäpysäköintisuunnitelman analysointia

Kivistön liityntäpysäköinti on viimeisimmissä valmistuneissa suunnitelmissa (Vt 3 yleissuunnitelma, osayleiskaava) sijoitettu 100-200 metrin etäisyydelle Kehäradan aseman sisäänkäynnistä, katetun aseman luoteispuolelle Vanhan Hämeenlinnantien ja Vt3:n väliselle melualueelle. Suunniteltu laaja ulkokenttäratkaisu ”ylijäämäalueella” isojen väylien välissä tuottanee perinteistä liityntäpysäköintiympäristöä vailla sääsuojausta ja ympäristön laatua, jolloin ollaan autoilijan eikä jalankulkijan mittakaavassa. Pysäköijän houkuttelua asioimaan kauppoihin vaikeuttaa kaupallisten palveluiden jääminen syrjään käyttäjän suurmaltalta reitiltä asemalle. Laaja hahmoton kenttä antaa tylsähkön ensivaikutelman Kivistöstä ja saattaa vaikuttaa oudolta ja rumaltakin muuten tiivistä ja urbaania vaikutelmaa tavoittelevassa Kivistön keskustassa.

Pysäköinnin ja kaupunkikuvan laadun kannalta paremmalta vaikuttaisi tiesuunnitelmassa esitetty ajatus pysäköinnin vaiheittaisesta kehittämisestä, jolloin kentän paikalle myöhemmin rakennettaisiin pysäköintitalo. Vieläkin parempi tulos saavutettaisiin yhdistämällä yksityisen ja julkisen tahon voimavarat ja rakentamalla aseman viereen suunnitellun kauppakeskuksen yhteyteen vuorotaiskäyttöä hyödyntäviä JYY-liityntäpysäköintipaikkoja. Tällöin kaikki osapuolet hyötyisivät: kauppa saisi liittyjistä lisäasiakkuuksia ja vuokratuloja julkiselta taholta, hyvä lisäpalveluiden tarjonta lisäisi liityntäpysäköinnin houkuttelevuutta ja toisi lisää autoilijoita joukkoliikenteen käyttäjiksi ja käyttäjät hyötyisivät liityntäpaikojen tarjoamista kaupallisista palveluista, jotka lisäävät arjen sujuvuutta, sekä pysäköinnin ja kulkureitin konkreettisesti paremmasta laadusta mm. kulkuetäisyyksien lyhentyessä ja muuttuessa säältä suojatuiksi ja ympäristöltään laadukkaammiksi. Kaupallinen taho voisi myös käyttää ulosvuokrattuja liityntäpaikkoja alkuvaiheen ”puskurina” odottaessaan alueen valmistumista sekä kaupan asiakkuuksien ja asiointipysäköitsijöiden määrän kasvua.

Kivistön JYY-liityntäpysäköintiä suunniteltaessa kannattaisi huomioida tässäkin raportissa esitetyn laadukkaan ”välitilan” periaatteet: kaupallisten palveluiden, pysäköinnin ja joukkoliikenneaseman väliset etäisyydet mahdollisimman lyhyiksi, ja niiden välinen tila miellyttäväksi kulkea, ympäristöltään laadukkaaksi ja mielellään säältä suojatuksi.

Vaiheistusnäkökulman mukaisesti: mikäli liityntäpaikkoja saataisiin tarpeeksi toteutettua kauppakeskuksen tai muun toimijan yhteyteen, voitaisiin alkuvaiheen liityntäpysäköintikentän paikalle myöhemmin rakentaa esim. toimisto tai muu melua kestävä ja muita toimintoja siltä suojaava rakennus.

Potentiaaliset JYY-pysäköintihankkeet pitäisi ideoida välittömästi ja tuoda mukaan nyt käynnistyneeseen Kivistön asemakaavatyöhön (eikä Kehäradan asemakaavaan, joka käsittää vain itse Kehäradan asemineen).

Seudullisesta näkökulmasta katsottuna Kivistön liityntäpysäköinnillä on tärkeä strateginen asema Vt3:n ruuhkien säätelypisteenä. Vt 3 on jo nyt kapasiteettinsa ylärajoilla, ja jo ruuhkautumisen vaarakin aiheuttaa kysyntää liityntäpaikoista. Sikäli kysyntää liityntäpaikoille olisi varmasti yli YTV:n strategian esittämien määrien (YTV:n Liityntäpysäköintistrategia 2003 esittää Kivistöön 100 autopaikkaa ja 200 pyöräpaikkaa) ja jopa yli Vt 3 yleissuunnitelmassa esitetyn 300-400 autopaikan, erityisesti huomioiden Vt3:n takaiset alueet ja niiden pendelöinnin kasvun (mm. KUUMA-kunnat, Tampereen kasvukäytävä jne.).

Kuva: Hahmottelua Kivistön keskuksen kauppakeskukseksi ja kaupunkirakenteeksi. B&M Arkkitehdit/ Marja-Radan yleissuunnitelma 2003.



3.6 Ratkaisumalleja

Karkeasti ottaen LP-kohteet ovat kokojärjestyksessä kolmenlaisia:

- 1) "kylmien" asemien tai seisakkeiden/pysäkkien ja pienten avokenttien yhdistelmiä,
- 2) aseman, kaupan/kioskin ja hiukan laajemman pysäköinnin yhdistelmiä ja
- 3) matkakeskuksen ja kauppakeskuksen yhdistelmiä.

Vaikka kohteessa olisi kaikki kolme elementtiä, LP, palvelu ja joukkoliikenneyhteys, niiden merkittävyys voi vaihdella. Esim. Kampissa on yhdistyneenä vahva matkakeskus ja kauppakeskus, kun taas LP on heikommalla painolla. Ruoholahdessa puolestaan yhteys joukkoliikenneterminaaliin on hiukan irrallinen.

Neljän toteutuneen (Mellunmäki, Herttoniemi, Ruoholahti ja Sello) ja yhden suunnitteilla olevan (Kivistö) kohteen tarkemman tarkastelun sekä muiden toteutuneiden LP-kohteiden perusteella voi sanoa että erilaisista kohdekohtaisista ratkaisuihin ei varmaankaan kokonaan tulla pääsemään, sillä toimijajoukko voi vaihdella huomattavasti. Dikotomisista jaotteluita eli kaksipäisiä perusmalleja voidaan kuitenkin erottaa.

3.6.1 Omistus- ja vastuumallit

Omistamisen ja vastuiden organisoinnin suhteen on kaksi JYY-mallia:

1. Pysäköintikiinteistöyhtiö-malli

Julkiset ja yksityiset tahot ovat yhdessä perustaneet erillisen kiinteistöyhtiön joka omistaa pysäköintifaciliteetit ja hoitaa/ostaa pysäköinnin operoinnin. Tästä Ruoholahti on esimerkkinä.

2. Käyttökorvaus-malli

Julkinen ja yksityinen taho toimivat yhdessä ilman erillistä yhtiötä. Tällöin toinen taho rakentaa ja ylläpitää pysäköintipaikat toinen osapuoli eri tavoin ja eri pituisen ajan jakson aikana maksaa korvauksen tiettyjen paikkojen tai tietyn paikkamäärän käyttöoikeudesta, usein vielä rajattuna tiettyihin kellonaikoihin ja viikonpäiviin. Herttoniemessä ja Mellunkylässä pysäköintipaikat on rakentanut yksityinen taho, Sellossa julkinen taho.

Voisi olettaa että asiakkaan kannalta olisi parempi että on olemassa erottuva pysäköintioperaattori, jolla on mahdollisesti oma kansainvälisesti koeteltu toimintamallinsa ja johon on selkeää ottaa yhteyttä palaute- ja ongelmatilanteissa. Koska ulkoistetun p-operoinnin takana voi olla pitkä ketju toimijoita joilla vasta on valta parantaa asiakkaan toivomia oloja, tulee p-operattorilla olla riittävä toimintavapaus ja vastuu pysäköinnin järjestämisessä sekä hyvä yhteistyöyhteys muiden toimintojen (esim kauppa) kanssa jotta asiakkaiden opastaminen ja tilojen siivouksen ym. ylläpidon laatu ei vaihtelisi asiakkaan siirtyessä tiloista toiseen.

3.6.2 Toiminnalliset mallit

Toiminnallisessa mielessä voidaan erottaa **multi- ja mono-malli**. Multimallissa matkustajalle/asiakkaalle tarjoutuu matkustamisen yhteydessä monenlaisten toimintojen ja palveluiden kokonaisuus, monomallissa vain yksi toiminto (kauppa tms. pienimuotoinen palvelu)

Allaolevasta taulukosta voidaan havaita että multi- ja monomallin mukaiset kohteet sijoittuvat omiin "laatusarjoihinsa", vaikka Ruoholahden liityntäpysäköinnin toiminnallinen etäisyys metroasemalta ja sekava kauppakeskuksen ja pysäköintilaitoksen välinen opastus pudottavat sen pisteitä, kauppakeskuksen yhteydessä toimiva pysäköinti saa vanhan ostoskeskuksen yhteydessä toimivaa joukkoliikenneasemaa paremmat laatusuhteet opastuksessa, palvelutasossa ja turvallisuuden tunteessa. Jos mono-kohde-esimerkkeinä olisi kylmiä asemia tai muuten vaatimattomampia kohteita, piste-ero olisi toki paljon suurempi.

Kohteet	Opastus	Sijainti ja saavutettavuus	Palvelutaso	Käytettävyys ja toimivuus	Yleisilme ja ylläpito	Turvallisuuden tunne	Yhteensä
RUOHOLAHTI	2	3	3	2	2	3	15
LEPPÄVAARA	4	2	4	4	3	4	21
YHTEENSÄ	6	5	7	6	5	7	
HERTONIEMI	2	3	1	2	3	2	13
MELLUNMÄKI	2	2	2	3	2	2	13
YHTEENSÄ	4	5	3	5	5	4	
KAIKKI YHTEENSÄ	10	10	10	11	10	11	

Taulukko x: Neljän esimerkkikohteen asiantuntija-arviona tehty laatu ja käytettävyys; vertailu asteikolla 1 -4 (1=huono, 2= välttävä, 3=tydyttävä, 4=hyvä). Kaikkien pysty- eli arviointikriteerien yhteispisteiden saman suuruisuus (10-11) kertoo että mikään kriteeri ei ole painottunut juuri muita enemmän. Keltaisella merkityt pisteet eroavat multi- ja mono-kohteissa eniten.

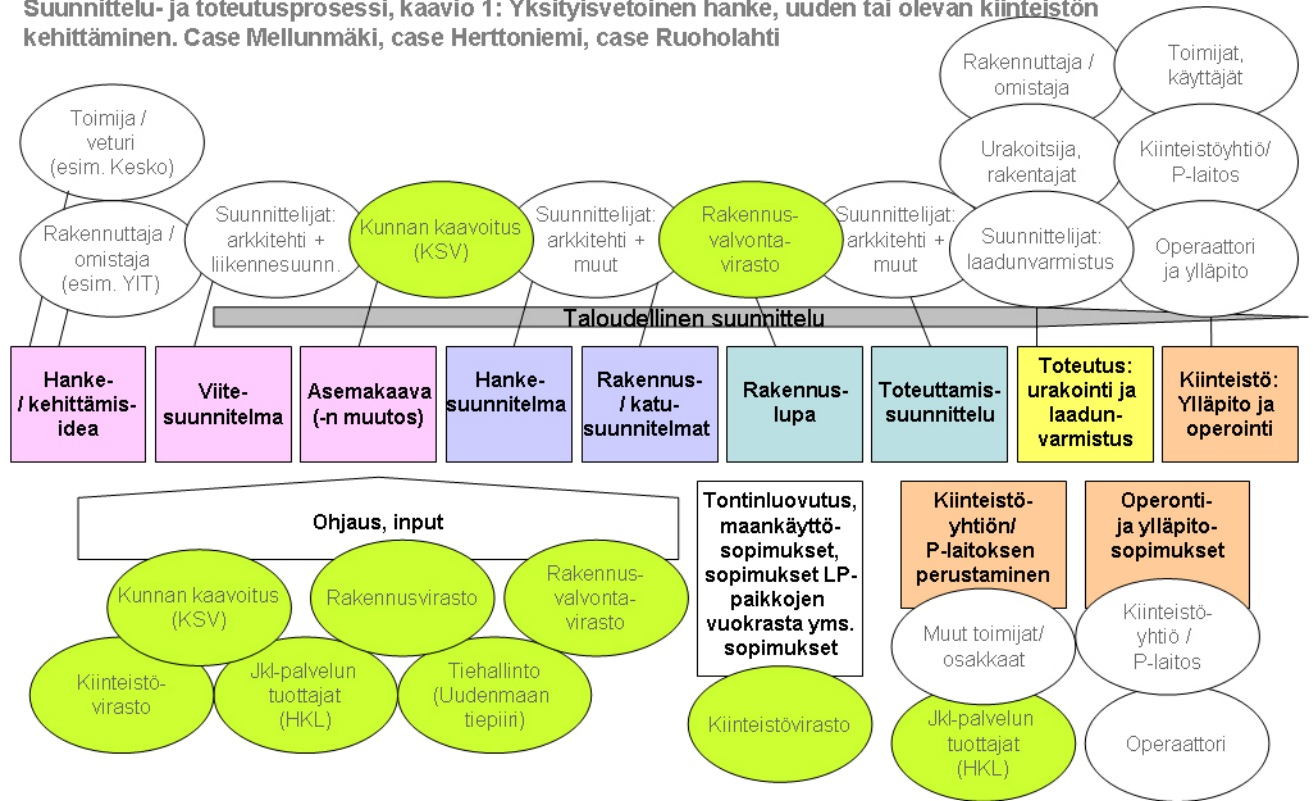
3.6.3 Suunnittelu- ja toteutusprosessit

Esimerkkikohteiden suunnittelu- ja toteutusprosessit jakautuvat luonteeltaan kahteen kategoriaan: suppeampiin, yhtä kiinteistöä koskeviin uudissuunnittelu- tai kehittämishankkeisiin, joissa vetäjänä on yleensä yksityinen taho (kohteet Herttoniemi, Mellunmäki ja Ruoholahden kauppakeskus) sekä laajempiin, julkisvetoisiin aluerakentamis-/liikennehankkeisiin (esim. kohde Kivistö). Kuten seuraavista kaavioistakin ilmenee, liityntäpysäköinti on läsnä jo yleiskaavatasolla YTV:n strategian kohteina ja paikkamäärinä, ja sen suunnittelu tarkenee muun projektin edetessä.

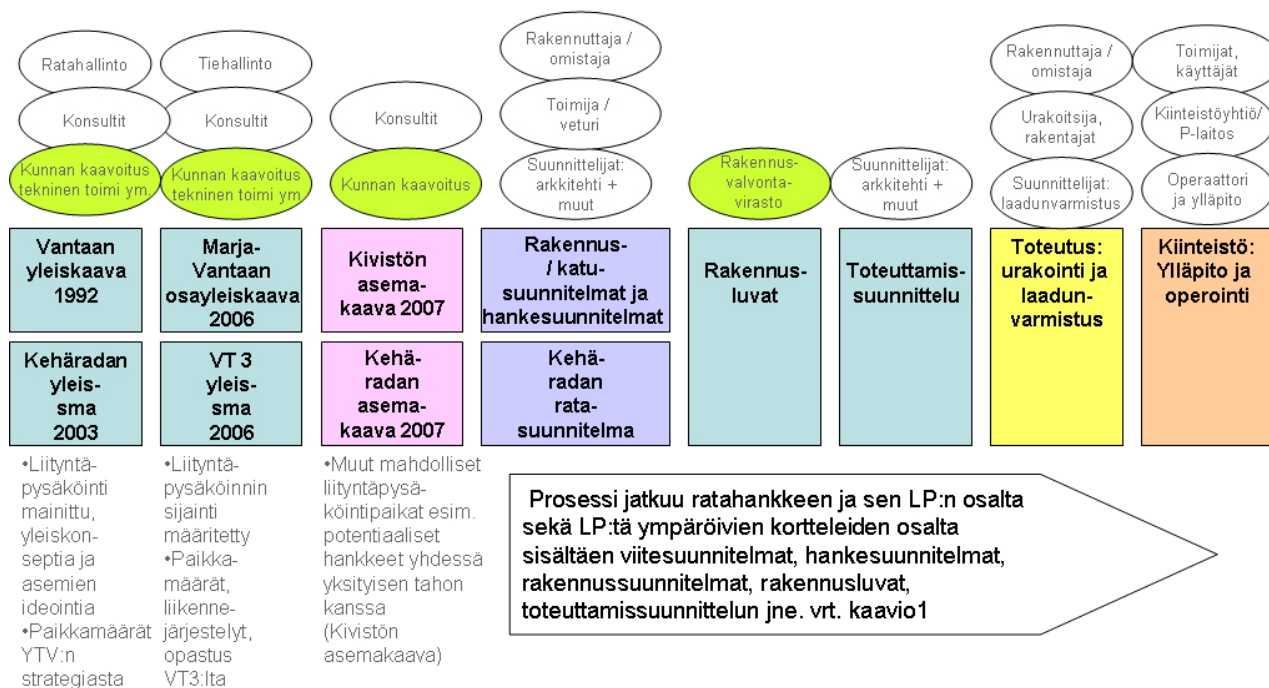
Prosessin ongelmakohtina ja kehittämishaasteina voidaan nähdä ensinnäkin liityntäpysäköinnin heikko rooli yleiskaavoituksessa, jolloin YTV:n paikkamäärät eivät käytännössä sido asemakaavoittajia ja suositteluja liityntäpaikkoja voi jäädä toteutumatta sopiviin kohteisiin, sekä kaupallisten potentiaalien tuomien lisäpaikkatarpeiden vaikea ennakoitavuus julkisvetoisessa suunnitteluprosessissa. Edellisissä suunnitteluvaiheissa jo lukkoon lyötyjä paikkamääriä tai epä-

optimaalisia sijainteja on vaikea tarkemmassa suunnittelussa enää korjata, vaikka yksityiset pysäköintihankkeet voivatkin täydentää kokonaispakettia toimivammaksi.

Suunnittelu- ja toteutusprosessi, kaavio 1: Yksitysvetoinen hanke, uuden tai olevan kiinteistön kehittäminen. Case Mellunmäki, case Herttoniemi, case Ruoholahti



Suunnittelu- ja toteutusprosessi, kaavio 2: Julkisivetoinen laaja uudishanke esim. Case Kivistö



JYLP-tilakonsepti: kulkuprosessit ja toimintojen sijainti suhteessa toisiinsa

Kohteiden vertailua tilakonseptin ja kulkuprosessin kannalta, käytettävyyden näkökulmasta (erinomainen ++, hyvä +, välttävä -, huono --)

Ruoholahti:

- laadukkaat tilat, palvelut vieressä mutta LP etäällä joukkoliikenteestä
- kulkureitti koostuu laadultaan eritasoisista osasista, ympäristön laadussa ”saumakohtia”
- opastus ja yhtenäisyys reitiltä puuttuvat
- kaupan kannalta tilakonsepti ++, joukkoliikenteen kannalta - -

Herttoniemi:

- toiminnot lähellä toisiaan, mutta tasonvaihdot hankaloittavat kulkua
- kauppa hyvin matkan varrella
- kulkureitti koostuu laadultaan huonoista osasista, ympäristön laadussa ”saumakohtia”
- opastus ja yhtenäisyys reitiltä puuttuvat
- kaupan kannalta tilakonsepti +, joukkoliikenteen kannalta -

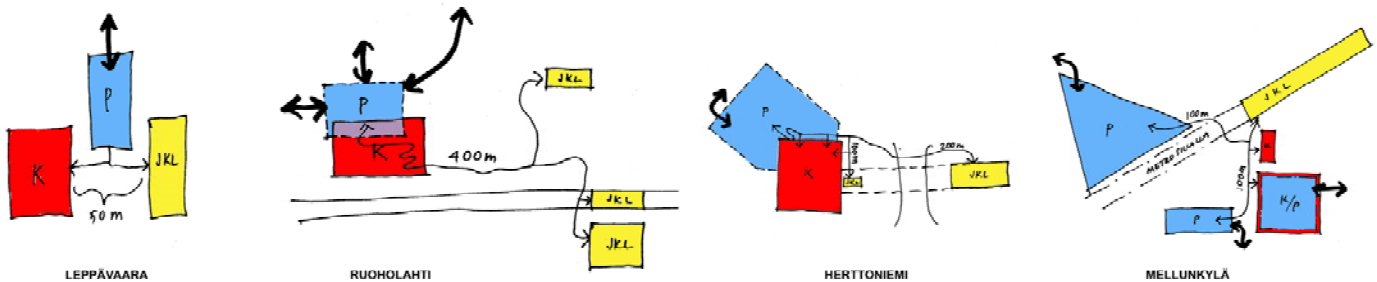
Mellunmäki:

- toiminnot lähellä toisiaan, mutta palvelut ja pysäköinti hajallaan
- kauppa hyvin matkan varrella

- kulkureitti sekava ja osin turvaton, ei muodosta kokonaisuutta
- opastus ja yhtenäisyys reitiltä puuttuvat
- kaupan kannalta tilakonsepti ++, joukkoliikenteen kannalta -

Leppävaara:

- toiminnot sijaitsevat aivan vierekkäin
- palvelut ja jkl keskitetty
- pysäköinti samassa tasossa jalankulun kanssa
- opastus selkeä
- kaupan kannalta tilakonsepti +, joukkoliikenteen kannalta ++



Kuva: Neljän toteutetun esimerkkikohteen tilakonseptit

Merkinnät: P/sininen=liityntäpysäköinti, K/punainen =kaupalliset palvelut, JKL/keltainen=joukkoliikennepysäkki

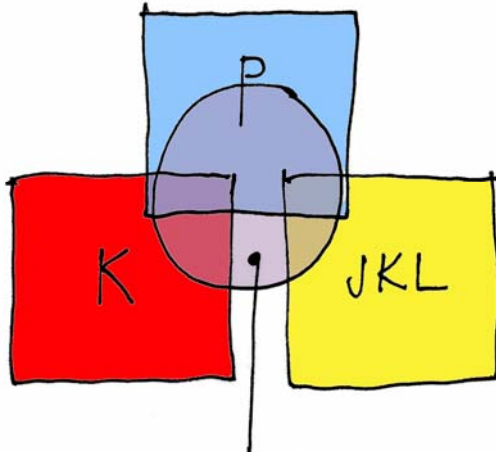
3.7 Johtopäätös: Kohti optimaalista tilakonseptia

Edellisistä kohdeanalyysistä seuraa johtopäätös, että optimaalinen tilakonsepti sekä kaupan, joukkoliikenteen että käyttäjän näkökulmasta olisi seuraavainen: toiminnot sijaitsevat keskitetysti mahdollisimman lähellä toisiaan (parhaassa tapauksessa päälletysten) ja niiden väliin jää laadukas julkinen "väli-tila" (katu tai aula tms.), jossa ollaan mahdollisuuksien mukaan säältä suojassa, ympäristö on laadultaan korkeatasoista (kestävät, miellyttävät materiaalit jne.), mittakaava on ihmisen mittaista eikä suunniteltu autoille, tilassa on mahdollisuus levähtää ja se sisältää paljon toimintamahdollisuuksia ja virikkeitä sekä sopivia palveluita.

Hyvä esimerkki tällaisesta laadukkaasta väli-tilasta on Kaisaniemen metroasema, jonne kaupalliset tahot rakennuttivat sisäostoskadun ja nk. "Opintoputken" houkutellessaan joukkoliikenteen käyttäjiä asiakkaikseen. Kaisaniemen metroasemalla toimii monenlaisia palveluita ja maanalainen tila on viihtyisä, toimiva ja elävä. Onnistunut väli-tilakonsepti palveluineen onkin houkutellettu metroasemalle käyttäjiä tuplasti alkuperäisiin käyttäjäennusteisiin verrattuna.

Tarkastelukohteista Leppävaara toimii käyttäjän kannalta tilallisesti parhaiten, ja Herttoniemessäkin tilakonseptia olisi mahdollista kehittämishankkeen yhteydessä parantaa esim. tuomalla metron sisäänkäynti joko suoraan kaupan eteistilaan tai monelle palvelulle ja joukkoliikenteelle yhteiseen väli-/aulatilaan. Ruoholahti ja Mellunkylä ovat tilallisilta lähtökohdiltaan niin hajanaisia ratkaisuja,

että niissä tilakonseptia ja samalla kulkuprosessia voidaan parantaa lähinnä välitilan / kulkureitin käsittelyn osalta.



LAADUKAS "VÄLITILA"

Kuva: Optimaalinen JYLP-tilakonsepti

Merkinnät: P/sininen=liityntäpysäköinti, K/punainen =kaupalliset palvelut, JKL/keltainen=joukkoliikennepysäkki

Yhteisen aulatilän haasteita

Liityntäpysäköinnin optimaalinen sijoitus on kiinnostava kysymys kaupan/ joukkoliikenteen kannalta: kaupan kannalta edullisinta on mikäli asiakasvirta ohjataan kaupan läpi joukkoliikenteeseen. Tässä tulevat kuitenkin julkisen/yksityisen tilan ja aukiolon ristiriidat vastaan: silloin kaupan on pidettävä kyseinen kulkureitti auki koko joukkoliikenteen käyttökauden ajan eli usein yömyöhään. Tällöin erilaiset sisätilan sulkemis- ja valvontajärjestelyt tuovat lisäkuluja rakennuksen toteutukseen ja ylläpitoon. Sisätilan toimiminen osittaisena terminaalitynänä pitäisi ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa, sillä terminaalitynän on oltava selkeä ja suoraviivainen jotta se ei houkuttele esim. päihteiden väärinkäyttäjää oleskelemaan, Sen on oltava helposti suljettava ja valvottava.

Esimerkkejä eri ratkaisuista ja ongelmista aiheeseen liittyen:

Tapiolassa Sampokuja on laadukkaita ykkösreittiä niin kaupunginosien kuin jkl- ja kauppojen välillä. Kuja sulkeutuu kuitenkin klo 21 jonka jälkeen kulkijoiden täytyy käyttää ulkoreittiä pitkin jalankulkusiltaa, joka on tuulinen ja kylmä eikä oikein säältä suojattu. Opasteet Sampokujan päissä korvaaville reitille puuttuvat.

Sama ongelma on **uudessa Kampin keskuksessa**: Annankadun päässä eli keskustan puolella olevalla sisäänkäynnillä (joka suljetaan illalla) ei ole opasteita korvaaville, auki oleville oville Autotalon puolella, ongelma jkl-asiakkaille varsinkin jos tulevat illalla/yöllä pimeässä ja kiireessä bussille eikä avonaista reittiä alas bussiasemalle löydy.

Vuosaaren kauppakeskus Columbuksessa pohdittiin suunnitteluvaiheessa voisiko metron ihmisvirrat ohjata suoraan ylös kauppakeskuksen sisälle. Ideasta luovuttiin, koska kaupat sulkeutuvat jo klo 21 ja metro kulkee pidempään eli ratkaisu olisi vaatinut hankalia sulkua- ja valvontajärjestelyjä sisätiloihin. Columbuksessa ei parkkihallissa valvontaa ole eli luultavasti osa pysäköinnistä on liityntäpysäköintiä.

Ruoholahden S-market sijaitsee toimistotalon pohjakerroksessa. Talon läpi kulkee Länsiväylän ja Lauttasaaren suunnan bussilta tulijoita jotka menevät metroasemalle, bussi- tai raitiovaunupysäkeille. Arkkitehtoonisista syistä yksi S-marketin seinä on lasia ja se täytyy jättää hyvin kevyesti varustetuksi. Kaupalle tämä sisätilan tehon käyttö on huomattava kustannus.

Laadukas ja yhtenäinen ympäristö kompensoi etäisyyttä

Ympäristön laadun merkitystä kulkutavan ja asiointikohteen houkuttelevuuteen ei voi turhaan korostaa. Matka on kokonaiselämys, ja se miten matka koetaan vaikuttaa paljon kulkutavan valintaan ja käyttäytymiseen (verrattuna esim. pelkkään matka-aikaan).

Projektin aikana todettiin, että suositeltavaa liityntäpysäköinnin maksimietäisyyttä joukkoliikenteeseen on vaikea määrittää. Jos pysäköintiin liittyy pelkkä joukkoliikennepalvelu, pitäisi kävelyetäisyyden olla lyhyempi kuin silloin, jos pysäköidessä on mahdollisuus myös asiointiin muissa palveluissa esim. kaupassa. Samoin mikäli kävely-ympäristö on virikkeistä ja miellyttävää kuten kaupunkikeskustaympäristössä, pidempikin matka tuntuu mahdolliselta. Sen sijaan lähiömäisessä ”tylsemässä” kävely-ympäristössä kävelyetäisyyden tulee olla lyhyempi, kun ei ole mitään erityistä katsottavaa tai koettavaa.

Etäisyyden tuntua voidaan lyhentää mm. yhtenäisellä opastuksella, palveluilla, laadukkaalla ympäristöllä ja luomalla mielikuvia (eli ”brändäyksellä”). Optimaaliossa JYLP-tilakonseptissa tavoitteena voisi olla selkeä yhtenäinen reittijatkumo pysäköinnistä palveluihin ja joukkoliikenteeseen. Näköyhteys kohteeseen ja selkeä yhtenäinen opastus ovat tärkeitä asioita orientaation ja vaivattomuuden mielikuvan kannalta. Mielikuvat etäisyydestä merkitsevät paljon, mm. näkymän katkaisevat elementit tai kulun katkaisevat väylät tuntuvat pidentävät kuljettavaa matkaa. Siten esim. sisäänkäyntejä kannattaa kasvattaa tai muuten korostaa, jotta syntyisi mielikuva lähellä olosta.

Yhdeksi tärkeäksi tavoitteeksi onnistuneessa liityntäpysäköinti-kokonaisuudessa nousi saumattomuuden tavoite laatutasossa eli se, että ympäristön laadussa eivät näkyisi eri sektoreiden rajat vaan tuloksen olisi käyttäjän kannalta yhtenäinen reitti ja kokonaisuus. Tässä olennaista on saumakohti-

en tunnistaminen ja ratkaiseminen yhteistyössä eri sektoreiden välillä mm. opasteiden, valaistuksen, pinnoitteiden ja ylläpidon osalta.

4. Käytettävyys ja laatu liityntäpysäköinnissä

4.1. Käyttäjänalyysia ja arjen näkökulmia

- Autoilija ajaa helposti totuttuja reittejä, niin pitkälle kuin pääsee, helppous on ensiarvoista ja vaikeuksia koetaan helposti.
- Käyttäjälähtöinen näkökulma on tärkeä, nykyisellään tuottajalähtöinen näkökulma pysäköintiin hallitsee. Laatu ja sen ylläpito on tärkeää, ja laadun merkitys pysäköinnissä on tiedostettava sen tuottaja- ja ylläpito-organisaatioissa.

Kaupan näkökulmia pysäköinnin käytettävyyteen

- **Eheä asiointiketju:** pysäköinnin käytettävyydessä olisi huomioitava käyttäjän /asiakkaan koko asiointimatketju pääajoväylältä opastamisesta sujuvaan kääntäilytykseen, auton lastaukseen ja sujuvaan ulosajoon asti. Yhä enenevässä määrin yksityiset tahot alkavat ymmärtää, että myös pysäköinti on tärkeä osa yrityksen asiakaspalvelua ja imagoa.
- **Jalankulkuväylät:** Nykyisin jalankulkijat käyttävät yleensä ajokaistoja kulkuun ja lastaamiseen, mikä lienee turvallista pienissä halleissa ja pienillä liikennemäärillä Pysäköinnin keskittyessä myös **jalankulku** tiloissa lisääntyy ja sen laatuun ja turvallisuuteen on satsattava enemmän. Esim. erilliset, korotetut ja valaistut kulkuväylät toisivat lisää laatua ja turvallisuutta jalankulkuun. Jalankulkuväylien korottaminen edellyttää luiskia ostoskärryjen vuoksi.
- **Ostoskärryjen noutopisteet** vievät tilaa parkkihallissa, mutta ne ovat oleellinen osa asiakaspalvelun laadukkuutta. Kärrypisteitä pitäisi olla hallissa useita eri puolilla, esim. sijoitettuna parkkiruutuihin, jolloin ne voidaan joustavasti ottaa auton käyttöön tarpeen vaatiessa. Asiakkaille tulee esim. neuvoa tuleeko kärryt ottaa jo p-hallissa vaiko vasta myymälässä.
- Myös **eko- ja kierrätyspisteet** mm. pullonpalautus sijoitetaan nykyään mielellään suoraan parkkihallin yhteyteen. Autoilijan kannalta sujuvin ratkaisu olisi sijoittaa em. pisteet saattopysäköinnin viereen, jolloin autoilija voi pysäköidä autonsa lastauksen ajaksi pisteen viereen ja jatkaa sitten matkaa varsinaiseen pysäköintiin.
- **Kulun selkeys ja turvallisuus:** valaistus ja kulun selkeys mm. liikennemerkein opastamalla tärkeää. Kaupan huoltoliikenteen ja lastauksen kannalta oleellista olisi saada ne erotetuksi pysäköintiliikenteestä, eli sisäinen liikenne saatava selkeäksi, liikennetyypit omille reiteilleen ja alueilleen. Turvallisuutta lisäävät myös: pysäköintiratkaisun selkeys, hyvät opasteet, etuajo-oikeutetut sisääntulot (liikennemerkillä), ajoväylien yksisuuntaisuus ja viistopaikat.
- **Väljempi mitoitus:** Leveämmät parkkiruudut (260cm) ovat tärkeitä edelleen suurenevalle autokannalle sekä asiointipysäköinnissä, jossa autoon lastataan erilaista tavaraa. Avarampi pysäköintitila koetaan paremmaksi palveluksi asiakkaan kannalta, ja saattaa olla käyntivaltti kun valitaan asiointikohdetta. Suomessakin on ollut puhetta **erikokoisista parkkiruuduista** samassa laitoksessa eli että sekä isoille autoille että

nk. pikkuautoille varattaisiin omat paikkansa, jolloin neliöitä säästettäisiin, mutta tälaista ei ole ainakaan vielä toteutettu. Korkeuden suhteen ollaan myös suosimassa korkeampia tilaratkaisuja, eli ennen yleisin **va-paa korkeus** oli 2,2 m, nyt suositetaan 2,45 m korkeutta.

- Nk. **perhepaikkojen tarve**: ideana että leveämmät paikat sisäänkäyntien läheisyydessä varattaisiin lapsiperheille, mutta ongelmana tässä miten väärinkäyttäjät saadaan kuriin ja miten pysäköintiä valvotaan. Perhepaikoista ei myöskään ole olemassa minkäänlaista asetusta, sääntöä tai liikennemerkkiä puhumattakaan sopivasta käytönvalvontasysteemistä. Perhepaikkoja on kuitenkin toteutettu Citymarketien p-alueilla ja esim. Kluuvin p-laitoksessa (Europark).

Eri liikennelajit pysäköinnissä

- **Polkupyöräpaikkoja** harvoin suunnitellaan henkilöautopaikkojen kanssa samaan tilaan, mutta jos niitä sijoitetaan liityntäpysäköintiloihin pitäisi niiden sijaita siten, että pyöräliikenne ei risteä tai kulje samalla ajoradalla autoliikenteen kanssa. Myös sisäänkäynnin pitäisi pyöräilijöille olla erillinen autoliikenteen sisääntulosta ja ajorampin oltava loivempi.
- Uusi ilmiö on **moottoripyöräpaikkojen** lisääntynyt tarve.

Opastuksesta ja tiedotuksesta

- tärkeintä opastuksessa, markkinoinnissa ja tiedotuksessa on kokonaisvaltainen ajattelu käyttäjän edun kannalta. Eheän ja saumattoman opastusketjun idea on oleellinen, tulisi huolella miettiä mm. sitä mistä saakka kulki-joita opastetaan, millaisella opasteella, miten reitin ongelmakohtien opastaminen ja opasteiden toistuminen toteutetaan, ja miten pysäköinnin sääntöjen opastaminen tehdään.
- Hybridiopastus julkisen ja yksityisen tahon yhteistyönä on haasteellista. Tiehallintoa sitovat erilaiset määräykset, ja helposti muuttuvien kaupallisten palveluiden opastaminen on hankalaa ja tuo kustannuksia. Liityntäpysäköinnin kohdalla tulisi kuitenkin pyrkiä ajattelemaan opastusta käyttäjän näkökulmasta, jota eivät sektorirajat kiinnosta. Hybridiopastuksen pelisääntöjä tulisi tutkia ja tehdä opastushierarkiasta ja mm. kauppakeskuksen nimivalinnasta ym. asiaan vaikuttavista seikoista suosituksia.

Maksutavat, maksuvalmius, maksutapamahdollisuudet

Nykyiset maksutapamallit

HKL:n omistamista liityntäpysäköinneistä kaikki ovat nykyään maksuttomia Ruoholahtea lukuun ottamatta (Ruoholahden maksu joukkoliikennelipun hinta + 2 euroa). Malminkin (Autoparkki Oy) euron maksu on poistumassa. Sen sijaan Herttoniemeen on tulossa matkakorttiin perustuva kuittitulostin sisäänajoon. Kuitti sallii pysäköinnin liityntäpaikoilla, muuten sakotetaan. Sama malli on tulossa vielä tämän vuoden aikana myös Itäkeskukseen ja Malmille (kilpailutus käynnissä).

Huomioita maksuvalmiudesta

Valmius maksaa liityntäpysäköinnistä liittynee pysäköinnin sijaintiin seudulla ja liikenneverkolla, palvelutasoon ja suosioon. Esim. Ruoholahdessa on maksusta huolimatta aina täyttä, Malmilla taas on väljempää. Kauempana keskuksesta esim. Mellunmäessä tuskin oltaisiin valmiita maksamaan liityntäpysäköinnistä. Autoilijoissa tuntuu olevan käyttäytymiseltään kahdenlaista väkeä: toisaalta perinteisemmät autoilijat joille pysäköinnin ilmaisuus/ halpuus tärkeää, toisaalta nuorempi, palveluja käyttävä väki, joille hintaa tärkeämpää on pysäköinnin kätevyys ja ajan säästyminen. Halutaan säästää aikaa, ei rahaa, ja maksullisten arkea helpottavien palveluiden käyttö lisääntyy jatkuvasti. Tähän saumaan JYLP-konsepti osuisi hyvin, eli palveluiden yhdistäminen pysäköintiin ja matkaketjuun on varmasti tulevaisuudessa yhä suositumpaa. Myös ruuhkien mahdollisuus ruuhkaisimmilla sisääntuloväylillä nostaa liityntäpaikkojen kysyntää ja näin myös maksuvalmiutta. Käyttäjien ”kipukynnyksen” selvittäminen maksullisuuden suhteen vaatisi tarkempaa käyttäjä tutkimusta. Esim. Ruoholahdessa maksullisuus takaa että on helpompi löytää vapaa paikka, ja siitä ollaan valmiita maksamaan. Tällöin on oleellista että liitynnän vapaiden kiintiöpaikkojen lkm ilmoitetaan p-laitoksen ulkopuolella, muuttuvilla opasteilla.

Maksutapojen uusia mahdollisuuksia

Julkisen ja yksityisen tahon yhteistyönä toteutettavat liityntäpysäköintikohteet (JYLP-kohteet) mahdollistavat monia erilaisia maksutapoja. Kauppa voi esim. kompensoida parkkimaksun ostosten yhteydessä, kuten maksullisessa asiointipysäköinnissäkin toisinaan.

Myös vuoropysäköintiin liittyy monia vielä hyödyntämättömiä mahdollisuuksia, mm. iltaan ja viikonloppuun sijoittuvien massatapahtumien yleisöliikenteen ohjaaminen liityntäpysäköintiin. Tästä on olemassa ulkomaisia esimerkkejä, esim. Lontoon Wembleyn stadionilla ei ole ollenkaan parkkipaikoja, vaan pysäköinti on ohjattu liityntäpaikoille. Helsingissäkin joidenkin tapahtumien lippu on jo sisältänyt jkl-lipun. Tällöin järjestäjä on maksanut osan lipun hinnasta ja HKL osan. Järjestelmän houkuttelevuutta voisi parantaa kampanjahinnoittelulle, esim. niin että iltaisin/viikonloppuisin samaa liityntäpaikkaa käyttävät 4 henkilöä saisivat matkustaa 1:llä jkl-lipulla. YTV:n Reittiopas olisi sopiva media mainostaa tällaisia erikoisjärjestelyitä.

4.2 Käyttäjän kannalta tärkeimmät liityntäpysäköinnin ominaisuudet

Tärkeimmät asiat käyttäjän kannalta:

- **SIJAINTI JA SAAVUTETTAVUUS**
- **OPASTUS JA TIEDOTUS**
- **PALVELUTASO**
- **KÄYTETTÄVYYS JA TOIMIVUUS**
- **YLEISILME JA YLLÄPITO**
- **TURVALLISUUS**

Yhteenveto perustuu dokumentoituihin arviointikäynteihin 4:ssä esimerkkikohteessa: Ruoholahti, Leppävaara, Mellunmäki ja Herttoniemi. Yhteenvedossa esitellään liityntäpysäköintikohteiden keskeisimmät kuusi laatutekijää ja niiden ongelmat sekä parannusehdotukset näihin. Arvioinnin tukena on käytetty Pro Park -projektin kokemuksia, Pauliina Kurosen diplomityötä ja European Parking Quality Standard (EPQS) -laatuluokituksen arviointilomaketta. Arvioijina arkkitehti Ilona Mansikka ja valaistus- ja esteettömyysasiantuntija Sirpa Laitinen / WSP Finland Oy.

SIJAINTI JA SAAVUTETTAVUUS

- strateginen sijainti kaupunkirakenteessa / liikenneverkolla tärkeää esim. sijainti ennen ruuhkautunutta kohtaa reitillä keskustaan
- saavutettavuus eli helppo pääsy katuverkolta tärkeää
- saavutettavuutta on myös varmuus vapaista paikoista -> suosituissa kohteissa oltava riittävästi paikkoja
- hyvään saavutettavuuteen liittyy myös aikarajoitusten sopivuus käyttäjälle, 12 tunnin pysäköintiaika liittyjille vasta riittävä, myös oikeat kennonajat tärkeitä
- liityntäpysäköinnin, jkl:n ja palveluiden sijainti ja etäisyys sopivasti suhteessa toisiinsa oleellista houkuttelevuuden ja toimivuuden kannalta
- myös kulkureittien laatu kohteiden välillä merkitsee, mm. ympäristön laatu, tasonvaihdot, sääsuojaus, selkeys ja palvelut/ ympäristön tarjoumat

OPASTUS JA TIEDOTUS

- kauko-opastus on usein puutteellista, tärkeää varsinkin ensikertalaiselle
- opastusta tarvitaan sisällä pysäköinnissä, reitillä ja perillä kohteessa sekä molempiin suuntiin, ulko-opasteet valaistava pimeällä

- tulo- ja lähtöpuomilla luottokorttimaksun opastus oltava yksinkertaista (vrt. Carpark)
- opastus joukkoliikenteeseen ja palveluihin usein puutteellista, kehitettävä!
- jalankulun opastus ja opastus kevyenliikenteen reiteille puuttuu, kehitettävä
- maksutavan ja sääntöjen opastus oltava selkeää, näkyvää ja toistuvaa
- tavoitteeksi ilmoittaa vapaiden paikkojen määrä tai edes täynnä -merkki tarpeeksi etäälle kohteesta!
- opastus lähimpään vapaaseen liityntäpysäköintiin reitillä olisi tärkeää, motivoivaa ja vähentäisi väärin pysäköintiä
- opastuksen saumakohtat tärkeitä mm. ulos/sisäänajot
- opastus nyt epäyhtenäistä ja sekavaa, yhtenäisyys ja loogisuus tavoitteeksi
- opastushierarkian selkeys tärkeää: sektorit, kerrokset, julkisen/yksityinen taho erikseen
- opastamisessa voisi hyödyntää kertovia nimiä ja kuvasymboleita. Nimet voivat myös liittyä ympäristön, rakennuksen tai kauppojen nimistöön.
- myös rakenteellinen opastus tärkeää esim. koodivärit sekä kartalle että itse tiloihin, värilliset valaistut seinät, värivalot, näyttävät valaistut sisäänkäynnit
- yhtenäinen opastejärjestelmä mietittävä kunnolla etukäteen piirustusten kanssa koko reitille huolimatta omistus- tai ylläpitorajoista
- arkkitehtoninen tilan ohjaavuus ja erilliset opasteet sovitettava jo suunnitteluvaiheessa yhteen, ilman ammattikuntarajoja
- opasteiden minimointiperiaatteesta luovuttava

PALVELUTASO

- kaupalliset ja julkiset palvelut, asuminen ja työpaikat samoissa kohteissa luovat hyvät edellytykset yhteiskäytölle, esim. Sellossa
- palveluiden tarjonnan laatu ja monipuolisuus vaikuttavat houkuttelevuuteen
- pysäköinnin oheispalvelut lisäävät myös laatua esim. kierrätyspiste, autonpesu
- reitti palveluihin oltava helppo ja miellyttävä
- palveluiden näkyvyys / opastaminen pysäköinnistä tärkeää

KÄYTETTÄVYYS JA TOIMIVUUS

- maksamisen helppous ja sopiva hintataso pysäköinnin sijaintiin ja palvelutasoon nähden tärkeää
- pysäköintipaikkojen ja kaistojen mitoitus tärkeää, väljyys houkuttaa
- paikat mitoitettu vanhoilla standardeilla esim. leveys 2,4-2,5 m, nykyajan suuret autot ja palveluiden käytettävyys vaatisivat leveämpiä paikkoja
- vinosti sijaitsevat ruudut helppokäyttöisempiä kuin suorakulmaisesti sijaitsevat
- selkeä 1-suuntainen ajojärjestely houkuttelevampi ja turvallisempi kuin sekava 2-suuntainen tai kun molempia (vrt. Sello)
- jalankulkijan näkökulma unohdettu lähes kokonaan, turvalliset ja selkeät jalankulun reitit puuttuvat, kehitettävää!

- helppo orientaatio ja kulun loogisuus sisähalleissa tärkeää, usein sekavia tiloja
- sisäänkäynnit ja suojatiet tulisi merkitä selkeämmin
- selkeät kertovat tilajärjestelyt vähentävät opasteiden tarvetta
- sääsuojaus esim. sateelta, tuulelta ja auringolta lisäävät paikkojen käytettävyyttä

Esteettömyyden vaatimukset huomioitava liityntäpysäköintitilojen suunnittelussa:

- pysäköintitiloista päästävä esteettä ulos, mm. automaattiovet, ei kynnyksiä, hisseillä maantasoon
- porraskaiteiden tulisi täyttää esteettömyysnormit (SuRaKu)
- portaisiin kontrastiraidat, jotka helpottaisivat heikkonäköisten liikkumista
- hissien painikkeiden oltava helposti havaittavia

YLEISILME JA YLLÄPITO

- pysäköintiympäristöön laadukkuutta tuovat omintakeinen ja hyvä arkkitehtuuri esim. liittyvän rakennuksen hengessä
- pysäköintitiloissakin voi olla oma tyylinsä ja yksityiskohtansa. Esimerkkikohteiden pysäköintitilat ovat kaikki melko teollisuusmaisia tunnelmaltaan, materiaaleiltaan ja yksityiskohdiltaan.
- laadukkaat ja helppohoitoiset materiaalit tärkeitä etenkin lähellä jalankulkijaa
- ihmisen mittakaavaista ympäristöä tarvittaisiin, nyt ympäristö tehty vain autojen ehdoilla
- jalankulkureitit paremmalle laatutasolle kuin autopaikat (ideoita esim.: sisätilan materiaalit jatkuvat ulos, vaalea laadukas pinnoite, voimakkaampi valaistus, värilliset pinnat, valaisinpylväät merkitsevät jalankulun reitin näkyväksi kauas myös autoilijoille)
- jalankululle varattava tilaa jo suunnittelun alkuvaiheessa tilavarauksin, esim. jalankulkureiteille tilavaraus pilareiden viereen suojaan autoilta
- parkkihallissa näkymät ulos tai toisille tasoille tai menokohteeseen tuovat käyttäjälle tilan ja tilanteen hallinnan tuntua
- autoihin liittyvät lisätoiminnot esim. autonpesu, lampunvaihto, kiven iskemien korjaus tuulilasista ym. pienkorjauspalvelu tuovat elävyyttä parkkihalliin
- viihtyisyyttä ja tyylikkyyttä luodaan mm. väreillä, valaistuksella, laadukkailla materiaaleilla ja yksityiskohdilla sekä istutuksilla
- tilajärjestelyissä ja materiaaleissa muistettava ylläpidon helpottaminen mm. siivous/varastotilat puuttuivat kohteista
- usein ylläpidossa näkyvät konkreettisesti julkisen ja yksityisen väliset saumakohdat ja hallintorajat esim. Herttoniemessä ja Pasilan asemalla
- hyvä yleisvalaistus parantaa siisteyttä ja turvallisuudentunnetta
- sisäänkäyntien läheisyydessä tulisi olla enemmän valoa
- julkisen ja yksityisen tilan saumakohdan valaistustason tasaisuuteen ja kunnossapitoon on kiinnitettävä erityistä huomiota
- valaistuksen johdattavuutta jalankulkureittien erottumisen parantamiseksi on lisättävä
- etenkin sisäänkäyntien läheisyydessä olevien seinien valaistus parantaa orientoitavuutta

TURVALLISUUS

- jalankulkijoiden turvattomuus pysäköintialueilla ja –halleissa yleistä, esim. jalankulkureitit puuttuvat kokonaan, näkyvyys huono
- ohikulkevat ja läsnä olevat ihmiset tuovat sosiaalista kontrollia ja turvallisuutta
- avoimet näkymät ja selkeys luovat turvallisuutta
- turvallisuuden tunne: parkkihalleihin ei pussinperiä (vrt. K-Supermarket Hertan kellari) vaan mieluummin monta valinnaista reittiä
- siisti ja hyväkuntoinen ympäristö luo turvallista tunnelmaa
- riittävä valaistus on oleellista turvallisuudelle
- kadunylitykset ym. vaaran paikat minimoitava kulkureitillä pysäköinnistä joukkoliikenteeseen ja palveluihin

5. Tulevaisuuden liityntäpysäköinnin teemoja ja kohteita

5.1 Suunnitellut ja kehitettävät kohteet

YTV:n liityntäpysäköintistrategiassa 2003 liityntäpysäköinnin kehittämisen kärkihankkeiksi pääkaupunkiseudulla nimettiin viisi kohdetta: Vantaankosken radan kolme asemaa (Vantaankoski, Kannelmäki ja Malminkartano), uusi liityntäpysäköintialue Länsiväylän varrella välillä Espoonlahti–Matinkylä, Jokiniementien uusi liityntäpysäköintialue Lahdenväylällä, Tikkurilan asema ja Kauniaisten asema. Lähialueille tärkeimmiksi suositeltaviksi hankkeiksi muodostuivat Kera-va–Lahti-oikoradan uudet asemat Haarajoki ja Mäntsälä, Riihimäen, Hyvinkään ja Karjaan asemat sekä linja-autoliikenteen varassa olevien kuntien liityntäpysäköinnin kehittäminen.

Strategian mukaan liityntäautopaikkoja lisätään vuoteen 2010 mennessä n. 3500 ja vuoteen 2025 vielä n. 1800 lisäpaikkaa, jolloin vuonna 2025 liityntäpaikkoja olisi n. 10 500 kpl. Polkupyörien suhteen lisäpaikkoja on strategiassa määritelty vuoteen 2010 mennessä lisää n. 4800 ja vuoteen 2025 mennessä vielä n. 5200 paikkaa, jolloin tavoitetilanteessa vuonna 2025 pyöräpaikkoja olisi yhteensä n. 15 500 kpl.

Olemme seuraavassa listanneet lisäksi asiantuntijahaastatteluissa esiin nostettuja tulevaisuuden liityntäpysäköintihankkeita pääkaupunkiseudulla, mm. uusiin aluekeskushankkeisiin ja väylähankkeisiin liittyen.

Sijainti + konteksti

Kommentteja, lisätietoja

1. Hakunilan Porttipuisto, Vantaa

Uudenmaan tiepiiri / SITO / Tapio Puranen, liityntäkentät ja kauppakeskus

- | | |
|------------------------------------|---|
| 2. Espoon keskus, matkakeskus | Matkakeskuksen yleissuunnitelma, Espoon keskuksen yleissuunnitelmat 2004. Nykyisen Espoon keskuksen kauppakeskuksen yhteyteen tulossa liityntäpysäköintipaikkoja vähintään 200 kpl. Lisäksi kauppakeskuksen laajennus, uusi kirjasto ym. palveluiden kehittämistä. |
| 3. Kehärata: Kivistö-Petas, Vantaa | Kehäradan tärkeimmät liityntäpaikat Ruskeasannan ohella, Lentoparkki-ajatus, 3-tien liityntäpaikka (nykyisin Vantaankosken aseman liityntä suosittu lentoparkki). Hyvä saavutettavuus ja sijainti tien vieressä. |
| 4. Kehärata: Ruskeasanta, Vantaa | Kehäradan tärkein liityntäpaikka Kivistön ohella, Lentoparkki-ajatus, 4-tien (Lahdentien) liityntäpaikka. |
| 5. Kalasataman metroasema | Metroasema toteutettu, muodostaa tulevan Kalasataman kaupunginosan sydämen. Tärkeä strateginen kohde itäsektorilla, erityisesti mikäli Kulosaareen ei haluta toteuttaa lisää liityntäpaikkoja. Kantakaupungin portti LP-ketjussa! Helpottanee myös Lahdentien suuntaa, mikäli suora yhteys Lahdentieltä toteutuu. Tilaongelma, vuoropysäköinnin mahdollisuudet/haasteet: ympäristössä paljon työpaikkoja, tulevaisuudessa myös asutusta ja palveluja. |

5.2 Potentiaaliset uudet kohteet

Sijainti + konteksti

Kommentteja, lisätietoja

1. Länsimetron uudet asemat ja niiden kaupalliset potentiaalit, mm. Tapiola, Keilaniemi, Matinkylä, myöhemmin myös Suomenoja, Soukka, Kivenlahti ja Kauklahti

Länsimetron hankesuunnittelu sisältäen asemien sijainnit, asematyypit, asemien arkkitehtuurin ja liikennesuunnitelmat mm. liityntäpysäköinnin on käynnistynyt. Liityntäpaikkamäärien pohjana käytetään YTV:n lukuja. Samanaikaisesti tehdään asemien ympäristöjen maankäytön suunnittelua eri arkkitehtitoimistoissa, nämä suunnitelmat tähtäävät asemakaavoihin.

Näihin maankäytön suunnitelmiin pitäisi saada mukaan mahdolliset JYLP-hankkeet, eli olisi toimittava nyt mikäli sopivat sijainnit ja laadukas ympäristö halutaan saada varmistettua liityntäpysäköinnille. Länsiväylän suunnassa yhdyskuntarakenne on autovaltaista Espoossa ja Kirkkonummella, ja kun kantatie 51 parannetaan, on Länsiväylä vaarassa tukkeutua. Tässä mielessä Länsimetron liityntäpaikoilla olisi seudullistakin merkitystä.

2. Kehä II, Iso Omena
Suurpelto, sopiva sijainti ja matka keskustaan (ajallisia hyötyjä autoilijalle, jos vaihtaa bussiin tai Länsimetroon).
3. Tuusulanväylä
Ruuhkainen, mutta tarvittaisiin bussikaistat (nyt ei ajallista hyötyä jättää auto liittytään).
4. Lahdenväylä
Kehä I:n korkeudelle, josta alkaa 3. kaista etelään. Tie ruuhkainen, mutta tarvittaisiin oikeat bussikaistat (nyt ei ajallista hyötyä jättää auto liittytään).
5. Viikinmäki / Pihlajisto
S-market / Nesteen kylmä bensa-asema / hotelli, valmistuu 2007-8. Lahdentiellä laadukkaat bussipysäkit ja nopeat bussiyhteydet keskustaan. LP ei nyt palvelisi moottoritietä Hkiin päin ajavia koska sillä puolella ei ole ramppia, vaan lähialueilta ajavia autoilijoita. Voisi palvella myös Jokeri-linjan LP:nä jos siitä olisi yhteys Viikintielle.
6. Pasilan uudet kohteet
Poikittaisyhteyden ajatus, Hakamäentien uudistus. Ilmalan asema. Lisäksi paljon uutta maankäyttöä tulossa Pohjois-Pasilaan jatkossa, työpaikkoja ja asumista. Hissit tärkeitä (t&k-yhteistyötä hissi-valmistajien, esim. Kone Oy:n kanssa?), paljon rakenteellisia ratkaisuja, ei avokenttiä. Pasilassa perinteitä jo rakennusvaiheessa suunnitellusta vuoropysäköinnistä (Länsi-Pasilan Autopaikat Oy, tj. Juha Leino).
7. Kehä IV / Tuusula
Focus-hanke menossa (mukana mm. B&M Arkkitehdit ja WSP), Tuusulaan len-

token­tän pohjoispuolelle jakso kehätietä ja logistiikkakeskus Tuusulaan.

8. Jorvaksen asema, Kirkkonummi WSP suunnittelee osayleiskaavaa alueelle. Rantaradan Jorvaksen aseman yhteyteen tulossa uutta toimitilaa, asumista ja kaupallinen keskittymä Kehä III:n ja Län­si­väylän risteykseen.

9. Tikkurilan asema/Heureka, Vantaa

Suunnitteilla Heurekan laajennus radan itäpuolelle ja samaan yhteyteen Moby Dick –keskus jossa Heurekan teatterin lisäksi hotelli (130 huonetta) ja suurehko tanssipaikka (1000 henkeä). Tavoitteena hyvä yhteys Tikkurilan rautatieasemalle (jopa vaakasuuntainen "people mover"). Alustavaa ideointia 1500 ap:n p-luolasta Tikkurilan aseman ja Heurekan väliin, mikä palvelisi sekä asemaa että Moby Dickiä, mahd. jopa Silkin aluetta (nyk. Heurekasta länteen). Jokiniemen alueelle radan ja aseman itäpuolelle tulossa huomattavaa asuntorakentamista. Tikkurilan väritehtaan tontille mahd. kauppakeskuk­sen paikka, sillä asemalla on melko ah­dasta - jos halutaan palveluja maan­tasoon.

10. Malmi

Malmilla paljon p-talopaikkoja molemmin puolin rataa joiden laatua, hinnottelua ja kävely-yhteyksiä parantamalla hyviä mah­dollisuuksia luoda edullisia ja rakenteellisia liityntäpaikkoja. Muu liitynnän kehittä­minen kannattaa tutkia tarkemmin vasta kun Malmin lentoken­tän alueen kaavoitus on ratkennut.

11. Laajasalon metrovaraus

Laajasalon metrovaraukseen liittyy liityntä­pysäköintien ja kaupallisten palveluiden potentiaaleja

Kokoavia teemoja

Helsingin ruuhkautuvien sisäänmenoväylien, Kehä III:n risteysalueet. Ruuhkai­silla väylillä enemmän kysyntää liityntä­pysäköinnille ja myös halukkuutta maksaa pysäköinnistä. Säteittäisten väylien varret myös kehä III ulkopuolella tärkeitä vähen­tä­mässä ruuhkia kehän sisäpuolella.

Poikittaiseen joukkoliikenteeseen liittyvät pysäköintipaikat (esim. Jokerin varsi) Poikittaisen joukkoliikenteen kehittämistarve on yksi tärkeimpiä tulevaisuuden haasteita PKS:llä. Poikittaisväyliin saamalla saataisiin joukkoliikenteeseen houkutelua paljon nykyisiä autonkäyttäjiä. Sisääntulo- ja poikittaisväylien risteykset voisivat olla suuria matka-, kauppaa-, LP-keskuksia

Nykyisten liityntäpaikkojen kehittäminen

Inventoitava olevat liityntäpaikat ja niiden kaupalliset potentiaalit. Onko jossain paikassa odotettavissa kasvua joka tapauksessa jotta kauppa kannattaisi? Vrt. Hanasaari.

5.3 Tulevaisuuden teemoja ja haasteita

Yllä on kuvattu mahdollisia tulevaisuuden kohteita. Tulevaisuutta on syytä hahmottaa myös temaattisesti. Seuraavassa kirjattuna muutamia esiin nousseita tulevaisuuden teemoja ja haasteita jotka olisi syytä huomioida liityntäpysäköintiä ja pysäköintiä suunniteltaessa. Näistä nousee esiin myös uusia potentiaaleja JYLP-yhteistyöhankkeille.

Seudullisia ja yhteiskunnallisia teemoja:

- Tulevaisuudessa liityntäpysäköinti lisääntyy, fokuksena ovat raideliikenneasemien ympäristöt. Liityntäpysäköintialueiden tarvealue laajenee PKS:ltä ulospäin (esim. Porvoo, Hista, Klaukkalan rata).
- Liityntäpaikat pääasiassa sisääntuloteiden ja ratajatkosten yhteydessä, paitsi idässä Sipoon kysymysten ratkaisu, ja Kehäradan yhteydessä rata kulkee lentokentällä maan alla, jonne ei ole helppo toteuttaa toimivaa liityntää
- Poikittaisen joukkoliikenteen LP:n kehittäminen. Poikittaisen joukkoliikenteen kehittämistarve on yksi tärkeimpiä tulevaisuuden haasteita PKS:llä. Poikittaisväylien laadukkaalla liityntäpysäköinnillä saataisiin joukkoliikenteeseen houkutelua paljon nykyisiä autonkäyttäjiä.
- pendelöinti ulottuu tulevaisuudessa yhä etäämmälle, tähän pitäisi vastata varaamalla liityntämahdollisuus myös kaukojuniin, jotta kauemmaskin mentäisiin junalla eikä omalla autolla.
- Pendelöintiin liittyvät mm. kimppakyydit, jotka vähentävät ruuhkia teillä.
- Liityntäpysäköinnin kasvun taustalla vaikuttaa monia tekijöitä. Mm. autoveron muutos tulee halventamaan auton hankintaa mutta autolla on kalliimpi ajaa, jolloin autokanta kasvaa mutta liityntäpysäköintiin ajaminen tulee halvemmaksi eli liityntäpaikkojen kysyntä kasvaa.
- Mikäli nykyisen kaltainen yhdyskuntarakenteen hajautuminen jatkuu ja pientaloalueet vailla palveluita leviävät kehyskuntien perukoille, voisi liityntäpysäköinti olla strateginen väline, jolla näiden alueiden autoilevia asukkai-

ta saadaan houkutelua joukkoliikenteen käyttäjiksi. Toisaalta taas mikäli uusille asuinalueille saataisiin lisää palveluita, se vähentäisi vuorostaan liityntäpaikkojen tarvetta.

- Mikäli lentoliikenne ja autoistuminen jatkavat molemmat kasvuaan, lentokentät tulee nähdä huomattavana liityntäpysäköintinä. Eikä vain itse lentokentät vaan myös kentästä etäämmällä sijaitsevat "lentoparkit", mm. Lommilassa. Ne voivat olla esim. vaihtopaikkoja joissa vaihdetaan lentokenttäbussiin.
- Sektoriajattelu/strategiset paikat ja sisääntulot kaupunkiin: itäsektorissa Itäkeskus, Mellunmäki ja Herttoniemi hyvillä paikoilla kaupunkirakenteessa, saavutettavia. Esim. Myllypuron paikat jäivät toteuttamatta koska ovat saavutettavuudeltaan huonoja (hankala päästä Kehä I:ltä) ja koska Kontulaan voidaan toteuttaa lisää paikkoja. Eli sektorin kokonaispaikkamäärän oltava riittävä.

Hallinnollisia haasteita:

- Liityntäpysäköinnin vastuutahot tulevaisuudessa? Mm. Helsingissä HKL haluaisi liityntäpysäköinnin vastuun pois itseltään, mikä taho vastaisi liityntäpysäköinnistä jatkossa (KSV, kiinteistövirasto, HKR)? Vaiko seudullinen liityntäpysäköinti/liikennetoimija, jota kunnat rahoittaisivat?
- Kyseinen taho teettäisi kunnilla ja muilla osallistujilla yhteistä esiselvittelyä ja suunnittelua, jotta keskinäisiä hyötyjä ja kustannusvastuita voidaan lähestyä erilaisissa projektitapauksissa.
- Sektori- ja kuntarajojen ylittäminen, kokonaisvaltaisen ajattelun haasteet. Liityntäpysäköinnin edut ovat seudullisia, ja myös sen rahoitus pitäisi tulla "yhteisestä pussista". Kuntarajojen ja käyttävien asukkaiden leikkauksen etsintä turhauttaa. Julkisella sektorilla on paljon sektorirajoja ylitettävänä myös liityntäpysäköinnin suhteen, yhtenäisiä malleja ei ole.
- Liityntäpysäköinti tärkeänä strategisena välineenä ja kulkumuotona. Tähän asti LP:hen on suhtauduttu vain auto/joukkoliikenteen lisäpiirteenä, eikä omana liikenneilmiönä. Myös liityntäpysäköinnistä vastaava instanssi puuttuu monesta kunnasta, liityntäpysäköinti putoaa eri sektoreiden ja kuntarajojen väliin.
- Yhteismarkkinoinnin ja -opastuksen ongelmat: julkisen tahon vaikea mainostaa yksityistä toimijaa. Vuoropysäköinnin opastus on ongelma Tiehallinnolle koska viitoitus on virallisesti liikennemerkki, jota koskevat tiukat määräykset ja vastuut.

Rahoituksen haasteita:

- liityntäpaikkojen tarve on jatkuvasti kasvussa, mm. Helsingissä valtuustoaloitteita paikkojen lisätarpeista on tullut paljon viime vuosina. Paikkojen toteutus mahdollistuu usein isojen hankkeiden yhteydessä (esim. uudet liikerakennukset), jolloin syntyy synergiamahdollisuuksia rakenteellisiin ratkaisuihin. Lisäksi myös pysäköinnin laatu- ja palvelutavoitteet nousussa, mikä lisää kustannuksia entisestään. Siksi yhteistyö toimijoiden kanssa ja yhteisrahoitusmahdollisuudet ovatkin erityisen tärkeitä.

Pysäköinnin trendejä:

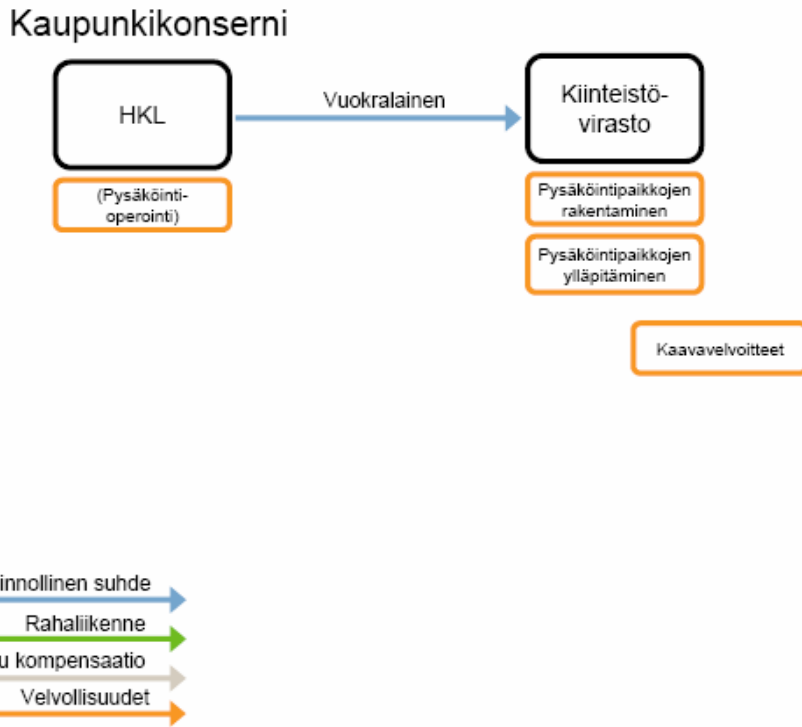
- pysäköinti keskittyy yhä suuremmiksi kokonaisuuksiksi
- parkkiruutujen koko, tilan väljyys ja vapaa korkeus kasvavat koska halutaan lisää laatua pysäköintiin, ja myös koska ajoneuvojen keskikoko on kasvussa
- pysäköintitilojen turvallisuus tärkeää, jotta vahingot minimoitaisiin
- pysäköintitilojen koon ja paikkamäärien kasvaessa myös jalankulku tiloissa lisääntyy -> sen laatuun ja turvallisuuteen satsattava enemmän jatkossa
- kaupoille painetta lisätä pysäköinnin laadukkuutta, koska suurin osa tavarasta lähtee autolla
- pysäköinnin laadukkuus mielletään osaksi asiakaspalvelun laadukkuutta
- laadukkuudessa ja käytettävyydessä huomioitava käyttäjän /asiakkaan koko asiointimatketju pääväylältä opastamisesta sujuvaan kärrysäilytykseen, auton lastaukseen ja sujuvaan ulosajoon asti
- LP:n merkitys kasvussa kun autot halpenevat mutta käyttö kallistuu

6. Kustannustenjakomallit

6.1 Perinteinen ja JYY-malli

Perinteisesti LP-ratkaisut on tehty kunnan omana työnä, ja esim. kauppa on rakentanut omat pysäköintipaikkansa. Edellä tarkastelu miten hyödyt ja kustannukset ovat jakautuneet kun julkinen ja yksityinen taho ovat eri tapauksissa jakaneet pysäköinnin rakentamiskustannuksia. Yleisellä tasolla voidaan esittää perinteinen malli ja kaksi JYY-mallia kaavioina.

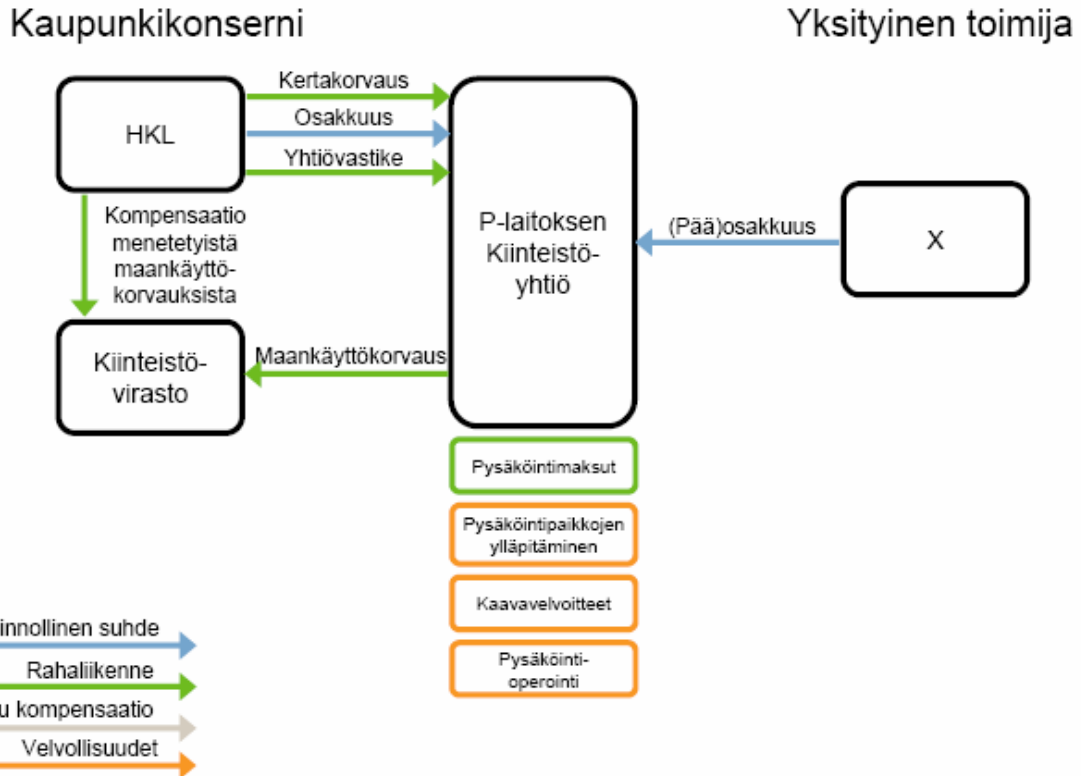
Perinteinen malli - ei yksityistä toimijaa



Kaavio A: Perinteinen malli

JULKISEN JA YKSITYISEN SEKTORIN YHTEISTYÖMUODOT LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMISESSA

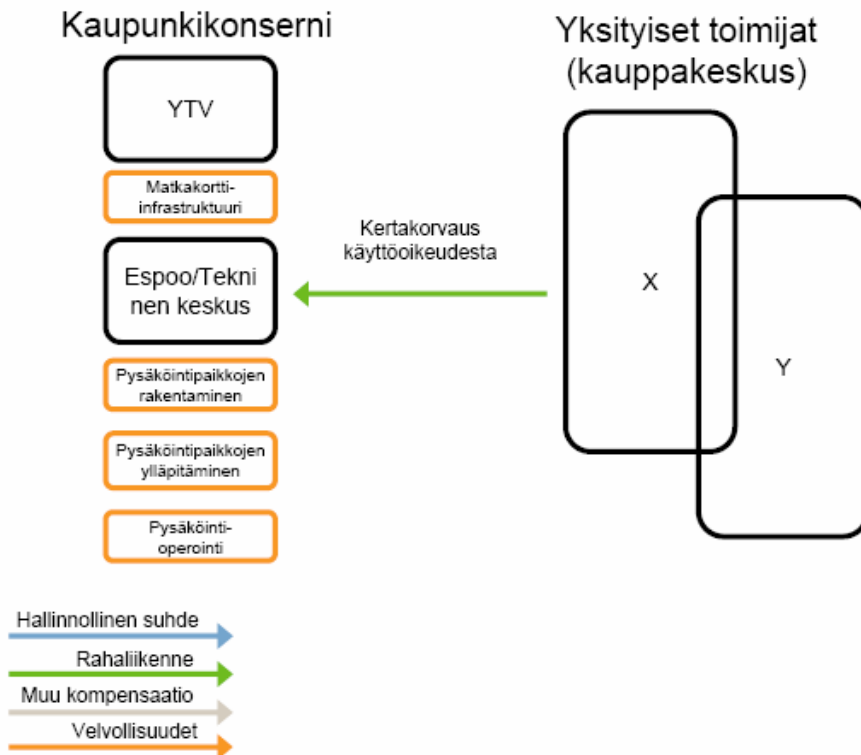
(Mallikuva, suurehko kohde, <500 ap)



Kaavio B: Kiinteistöyhtiöllinen JYY-malli

JULKISEN JA YKSITYISEN SEKTORIN YHTEISTYÖMUODOT LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMISESSA

Käyttökorvauksellinen JYY-malli



Kaavio C: Käyttökorvauksellinen JYY-malli

6.2 Hyöty-kustannuslaskelman malli

Seuraavassa kuvataan JYY-mallin kustannuselementit. Malli perustuu siihen lähtöoletukseen että a) vertailutilanteessa kaupunki olisi itse maksanut pysäköinnin kokonaan itse ja b) että tuossa vertailutilanteessa hyöty kaupungille olisi ollut nolla.

Mallin dynaaminen "käyttöliittymä" on erillinen Excel-tiedosto, josta alla esitetään keskeisimmät elementit.

Vihreällä korostetut ovat syöttökenttiä, joihin toimijat voivat syöttää lähtötietoja. Muut ruudut ovat mallin osatuloksia. Tässä esimerkissä on h/k-malliin syötetty Herttoniemen metroaseman läheisyydessä olevan K-Supermarket Hertan yhteydessä olevan LP:n tiedot.

Lopputuloksena saadaan hyöty-kustannus –suhde yhtäältä kaupan ja toisaalta kaupungin kannalta. Esimerkiksi tässä Herttoniemen ja K-Supermarket Hertan tapauksessa tulos on, että kaupunki on saanut selkeästi kauppaa enemmän hyötyä liityntäpysäköintiyhteistyöstä.

6.2.1 Liityntäpysäköinnin rakentamisen ja ylläpidon hyötyjen ja kustannusten laskentamalli yksityisen tahon ja kaupungin yhteistyössä

Käytettyjä lähtöoletuksia ovat olleet:

Laskelmien lähtöoletukset

Parkkipaikan pinta-ala [m ²]	25
Kerrosneliön arvo kaupungille [euroa]	1000
Kustannukset	
	Pinnalla Kannen alla Lämpimässä
Rakentamiskustannus [euroa/paikka]	5 000 15 000 20 000
Ylläpitokustannus [euroa/m ² /kk]	0,5 0,5 0,5
Ylläpito vuodessa paikkaa kohden [euroa/paikka/vuosi]	150 150 150
Paikkamäärät	Pinnalla Kannen alla Lämpimässä Yhteensä
Liityntäpaikkojen määrä [kpl]	0 150 0 150
Vuorottaispaikkojen määrä [kpl]	0 84 0 84
Kaupungin vuosittainen maksuosuus [euroa/vuosi]	672 752
Kaupungin maksuvuodet [vuotta]	1
Liityntäpysäköijän kertaostos [euroa/krt]	18
Ostosten kate	30 %
Liityntäpysäköijän ostokerrat viikossa [krt/vko]	2,5
Lomaviikkojen määrä [vko]	5
Kaupan kuoletusjakson pituus [vuotta]	5
Kaupungin kuoletusjakson pituus [vuotta]	20
Kaupan tuotto-odotus	7 %
Kaupungin tuotto-odotus	5 %

Investointikustannukset ja kertahyödyt (euroa)

	Kertatuotot	Investoinnit
Liityntäpaikkojen rakentamiskustannukset		2 250 000
Vuorottaispaikkojen rakentamiskustannukset		1 260 000
Säästyneen maa-alan arvo [euroa]	2 100 000	

Ylläpitokustannukset ja tuotot (euroa/vuosi)

	Tuotot	Kustannukset
Liityntäpaikkojen ylläpitokustannukset		22 500
Vuorottaispaikkojen ylläpitokustannukset		12 600
Tulot liityntäpysäköijien asioinnista [euroa/vuosi]	95 175	

Kaupan H/K-analyysi

Hyöty-kustannus-analyysi

	Hyödyt (euroa)	Kustannukset (euroa)	H/K
Asioinnin nykyarvo kaupan kuoletusjaksolta	421 225		
Kaupungin maksujen nykyarvo kaupalle	672 752		
Kaupungin maksujen nykyarvo kaupalle kuoletusjaksolta	672 752		
Liityntäpaikkojen rakentamiskustannukset		990 000	
Liityntäpaikkojen ylläpitokust. kaupan kuoletusjaksolta		43 815	
YHTEENSÄ	1 093 977	1 033 815	1,1
YHTEENSÄ (tiukalla kuoletuksella)	1 093 977	1 033 815	1,1

Muut vaikutukset

- liityntäpysäköinnin aiheuttama tasaisempi asiakasvirta

Kaupungin H/K-analyysi

	Hyödyt (euroa)	Kustannukset (euroa)	H/K
Vältetyt rakentamiskustannukset	2 250 000		
Vältetyn ylläpidon nykyarvo kaupungin kuoletusjaksolta	294 420		
Säästyneen maa-alan arvo	2 100 000		
Kaupungin maksujen nykyarvo kaupungille		672 752	
YHTEENSÄ	4 644 420	672 752	6,9
YHTEENSÄ (ilman kaupungin maahyötyjä)	2 544 420	672 752	3,8

6.3 Vuorottaiskäytön hyötylaskelmat

Edellä olevan hyöty-kustannuslaskelman lähtötietojen arvioimiseen voidaan käyttää esimerkiksi seuraavia vuorottaispysäköinnin laskelmia. Laskelmien avulla on mahdollista arvioida kohtuullisella tarkkuudella vuorottaiskäytön potentiaalia.

A: Vuorottaispysäköinnin lähtötiedot –kaavio (seuraavalla sivulla)

Lähtötiedot kaupan myynnistä on saatu K-Supermarket Hertasta Herttoniemestä.

Kaaviosta näkyy kunkin viikonpäivän myynnin osuus koko viikon myynnistä (ylärivillä), josta selviää että perjantai ja lauantai ovat kaupan huippupäivät myynnin osalta. Lisäksi kaaviosta näkyy kunkin tunnin myynnin osuus koko päivän myynnistä, josta nähdään että myynnin huippu osuu välille klo 16-18 arkisin ja lauantaisin laajemmalle välille klo 12-18. Edelleen on laskettu kunkin tunnin osuus koko viikon myynnistä. Vilkkaimmat tunnit on korostettu oranssin eri sävyillä huippukohtien havainnollistamiseksi.

Tuntikohtainen myynti on suhteutettu viikon vilkkaimman tunnin myyntiin, jolloin on saatu alempi taulukko. Tästä on edelleen arvioitu, että pysäköintipaikkojen täyttöaste on jokseenkin suoraan verrannollinen tunnin myyntimäärään. Vilkkaimpana tuntina tarvitaan 100% suunnitelluista paikoista. Näistä tuntikohtaisista täyttöasteista on laskettu maksimit välille maanantai-tiistai ja erikseen perjantaille koska perjantain myyntiprofiili eroaa muista viikonpäivistä selvästi.

ma	ti	ke	to	pe	la	su	Arki-KA	Maksimi
14,5 %	14,4 %	14,2 %	14,4 %	17,6 %	16,3 %	8,6 %		
0,5 %	0,08 %	0,15 %	0,17 %	0,18 %	0,23 %	0,10 %	0,00 %	0,23 % klo 7-8
2,4 %	0,35 %	0,32 %	0,30 %	0,33 %	0,39 %	0,26 %	0,00 %	0,39 % klo 8-9
2,2 %	0,32 %	0,47 %	0,35 %	0,41 %	0,47 %	0,45 %	0,00 %	0,47 % klo 9-10
3,8 %	0,56 %	0,58 %	0,50 %	0,60 %	0,68 %	0,92 %	0,00 %	0,92 % klo 10-11
6,7 %	0,97 %	0,90 %	0,77 %	0,98 %	1,09 %	1,26 %	0,00 %	1,26 % klo 11-12
7,4 %	1,07 %	0,93 %	1,10 %	0,95 %	1,12 %	1,95 %	0,63 %	1,95 % klo 12-13
6,2 %	0,90 %	0,95 %	0,99 %	1,01 %	1,23 %	2,02 %	1,15 %	2,02 % klo 13-14
7,9 %	1,16 %	0,95 %	1,09 %	1,07 %	1,35 %	12,7 %	1,09 %	12,7 % klo 14-15
9,5 %	1,38 %	1,26 %	1,44 %	1,44 %	1,79 %	14,1 %	1,22 %	14,1 % klo 15-16
12,5 %	1,82 %	1,89 %	1,80 %	10,2 %	2,19 %	2,34 %	1,25 %	2,34 % klo 16-17
12,5 %	1,82 %	2,03 %	1,86 %	12,5 %	2,00 %	2,02 %	1,89 %	2,00 % klo 16-17
11,8 %	1,72 %	1,51 %	1,43 %	10,9 %	1,91 %	2,02 %	1,86 %	2,03 % klo 17-18
7,3 %	1,05 %	1,23 %	1,22 %	11,1 %	1,94 %	0,83 %	0,85 %	1,94 % klo 18-19
7,1 %	1,03 %	0,81 %	0,82 %	8,6 %	1,52 %	0,00 %	1,22 %	1,52 % klo 19-20
2,2 %	0,32 %	0,37 %	0,33 %	2,6 %	0,46 %	0,00 %	0,63 %	1,19 % klo 20-21
100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100,0 %	0,17 %	0,46 % klo 21-22
								2,34 %
								4275,2 %
								Ilman pe
								Arki max
								klo 7-8
								klo 8-9
								klo 9-10
								klo 10-11
								klo 11-12
								klo 12-13
								klo 13-14
								klo 14-15
								klo 15-16
								klo 16-17
								klo 17-18
								klo 18-19
								klo 19-20
								klo 20-21
								klo 21-22
								7,71 %
								9,64 %
								16,87 %
								20,00 %
								28,92 %
								46,75 %
								47,71 %
								52,53 %
								57,83 %
								76,63 %
								85,54 %
								86,27 %
								86,27 %
								83,13 %
								64,82 %
								42,41 %
								51,08 %
								19,52 %
								12,53 %
								7,71 %
								14,22 %
								17,35 %
								25,78 %
								41,93 %
								44,82 %
								45,54 %
								61,69 %
								75,18 %
								81,45 %
								83,13 %
								64,82 %
								46,99 %
								35,18 %
								13,98 %
								6,51 %
								13,73 %
								20,24 %
								24,82 %
								38,31 %
								39,76 %
								40,72 %
								46,51 %
								61,69 %
								76,87 %
								80,96 %
								86,75 %
								64,58 %
								52,77 %
								34,46 %
								15,66 %



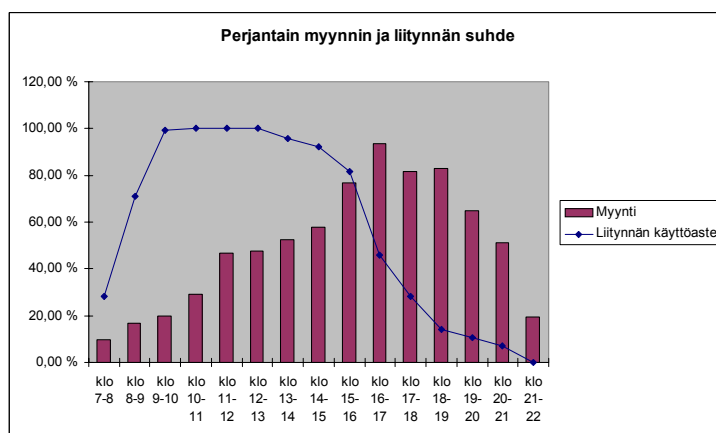
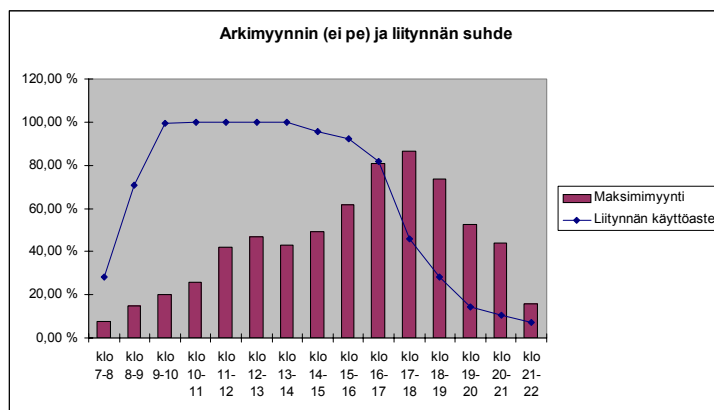
Kaavio A

B: Vuorottaiskäyttö aikajanalla –kaavio

Seuraavissa kahdessa kaaviossa näkyy kaupan myynnin ja liityntäpaikkojen suhde eriteltynä muihin arkipäiviin ja perjantaihin. Lauantain käyrää ei tässä tapauksessa ole laskettu, koska liityntäpysäköinnin käyttöaste oli käytetyssä aineistossa lauantaisin hyvin pieni. Aineisto perustuu Ruoholahden liityntäpysäköintiin, jonka käyttämiseen vaaditaan joukkoliikennelippu. Täysin ilmaisissa liityntäpysäköintipaikoissa voi liikepaikasta riippuen olla tarpeellista rajoittaa lauantaan liityntäpysäköintiä tai analysoida erikseen myös lauantaan vuorottaiskäyttömahdollisuudet.

Maksimimyyntiä kuvaavien pylväiden oletetaan kuvaavan myös kaupan asiointipaikkojen täyttöasteita. Liityntäpaikkojen täyttöaste on johdettu Ruoholahden tiedoista. Perjantain osalta liityntäpysäköinnin tyhjentymistä on kuitenkin aikaistettu tunnilla koska kaupan myyntitiedoissa on havaittavissa vastaava aikaistuminen.

On syytä huomata, että prosentiosuudet eivät ole suoraan verrannollisia. Useimmissa tapauksissa kaupan asiointipaikkoja on tuntuvasti enemmän kuin liityntäpysäköintipaikkoja, joten yksi prosenttiyksikkö kaupan myynnissä vastaa useampaa pysäköintipaikkaa kuin yksi prosenttiyksikkö liityntäpysäköintipaikasta. Merkitsevät täyttöasteet on tästä syystä johdettu käyrien lisäksi aiemmasta taulukosta olettamalla, että asiointipaikkoja on suunniteltu rakennettavan kaksi kertaa niin monta kuin liityntäpaikkoja. Kaikilla laskentatavoilla yhdistetty maksimi asettuu kello 16-17 välille sekä perjantaina että muina arkipäivinä.



Kaavio B

C: Vuorottaiskäytön mahdollisuudet –kaavio

(Excel-versiossa voidaan vihreisiin kenttiin täyttää omat luvut)

Edellisten kaavioiden perusteella on arvioitu kaupan asiointipaikkojen ja liityntäpysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön potentiaaleja lukuina ja paikkamäärinä. Alla olevasta Herttoniemen esimerkkilaskelmasta selviää, että vuorottaiskäytön ansiosta pysäköintipaikkoja tarvitaan yhteensä vain 366 kpl suunnitellun 450 sijasta (yhteenlaskettuna siis kaupan suunnitellut paikat (300 kpl) ja liityntäpaikat (150 kpl)). Näin ollen paikkoja voidaan jättää rakentamatta 84 kpl ("paikkoja vältetään"), jolloin säästyy kustannuksia ja tilaa. Kokonaispaikkamäärästä kaupungin maksettavaksi on laskelmassa osoitettu 66 kpl. Se on määrä jonka verran paikkamäärä ylittää kaupan suunniteltujen asiointipaikkojen määrän (300 kpl). Vuorottaispysäköinnin ansiosta liityntäpysäköintiin voidaan kuitenkin käyttää paikkoja tämän 66:n lisäksi 84 kpl kaupan asiointipaikoista, koska liitynnän huippukäyttö sijoittuu eri aikaan kaupan huipputuntien kanssa. Kaaviossa on erikseen laskettu luvut perjantaille ja muille arkipäiville, ja tapauskohtaisesti katsotaan, kumpi luvuista on määräävä. Herttoniemen tapauksessa näyttää siltä, että muiden arkipäivien paikkatarve on suurempi (366 kpl) ja siis mitoitusta määräävä tekijä.

Taulukossa ei ole oletettu liityntäpysäköijien olevan kaupan asiakkaita parkkipaikkojen käytön osalta. Tämä yhteiskäyttö on varattu arvion virhemarginaaliksi. Lisäksi perjantain liityntäpysäköinnin käyttöaste kello 16-17 on arvioitu varmuuden vuoksi noin 5 prosenttiyksikköä suuremmaksi kuin aiemmissa vaiheissa saatu arvio. Näin on pyritty varmistamaan, etteivät paikat missään tilanteessa lopu kesken.

Suosittelava tapa käyttää taulukkoa on kokeilla muutamilla eri lähtöarvojen vaihtoehdoilla ja haarukoida sopivat paikkamäärät. Luvut voidaan edelleen viedä hyöty-kustannusarvioon, jossa voidaan muuttaa kaupungin maksettaviksi tulevien paikkojen määrää molempia osapuolia tyydyttävän ratkaisun löytämiseksi.

Vuorottaiskäytön mahdollisuudet (esimerkkinä Herttoniemi)		
	Ma-to	Pe
Kaupan suunnitellut paikat	300	300
Liitynnän suunniteltu paikkamäärä	150	150
Kaupan maksimikäyttöaste 16-17	81 %	94 %
"Kaupan" vuorottaiskäytettävät paikat	57	18
Liitynnän maksimikäyttöaste 16-17	82 %	50 %
"Liitynnän" vuorottaiskäytettävät paikat	27	75
Paikkoja tarvitaan	366	357
Paikkoja vältetään	84	93
Kaupungin syytä maksaa	66	57
Kaupunki saa	84	93

Kaavio C

6.4 Liityntäpysäköinnin hyödyt ja riskit eri osapuolille

Yksityisen tahon näkökulma, hyötyjä:

- **Lisäasiakkuudet**
 - Liittyjillä saadaan tasaisempi asiakasvirta viikossa
- **Hyvä palvelu**
 - Kaupan asiakkaille tarjotaan laadukasta joukkoliikennepalvelu lähellä ja vaihtoehtoisia kulkutapamuotoja
 - Kaupan infopiste tms. voi toimia matkakorttien myynti- ja latauspisteenä (edellyttää että HKL/YTV tekevät sopimuksia muidenkin kuin R-kioskin kanssa, saattaa toteutua tulevaisuudessa)
- **Vuorottaiskäytön edut**
 - Kustannussäästöt ja tilan säästö tontilla
- **Imagohyödyt**
 - osallistuminen autoilun vähentämiseen ja joukkoliikenteen edistämiseen: hyöty mediassa ja yhteiskunnallisen keskustelun tasolla, ei välttämättä yksilötasolla
- **Yhteistyön muita hyötyjä**
 - Yksityisellä kaupallisella puolella (Ruokakesko) suurin osa pysäköintipaikoista jo nyt rakenteellisin ratkaisuin (ei avokenttäpaikkoja), joten jos toteutetaan lisää paikkoja kerralla saadaan isompi volyyymi kerralla, jolloin voidaan saada säästöä kuluissa/paikka
 - julkinen sektori voisi vuokrata paikkoja yksityiseltä ja mm. toimia ”puskurina” mm. kaupan alkuaikoina jolloin asiointipaikat eivät ole vielä niin kovassa käytössä
 - liityntäpysäköinti voi toimia mainosalustana lisäkustannuksia tuottavat mm. ylläpito ja opasteet

Yksityisen tahon näkökulma, riskejä:

- Paikkojen ylläpito ja opastus tuovat lisäkuluja

Julkisen tahon näkökulma, hyötyjä:

- **Yhteiskunta, liikennejärjestelmä**
 - Henkilöautoliikenteen väheneminen väylillä ja keskusta-alueella, lisää käyttäjiä joukkoliikenteeseen
 - Tämän vaikutukset mm. energian säästyminen, päästöjen väheneminen, tilan säästyminen, matkustajien ajan säästyminen
 - Imagohyödyt laadukkaammasta pysäköintiympäristöstä ja mukavammista vaihtoista JYLP-yhteistyönä: parempi jkl-palvelutaso houkuttelee lisää käyttäjiä.
 - Muutoin ”kannattamaton” liityntäpysäköintihanke voi toteutua JYLP-yhteistyön ansiosta
 - Työnjako jkl-tahon kanssa
 - Vuorottaispysäköinnin edut, kustannus- ja tilansäästöt
 - Kustannusten jakautuminen

- Pysäköinnin hoidon ulkoistus
- Liityntäpysäköinti voi toimia jkl-mainostamisen alustana.
- Muutoin ”kannattamaton” liityntäpysäköintihanke voi toteutua JYLP-yhteistyön ansiosta
- **Tienpitäjän näkökulma**
 - Neliporrasmallin toteutusmahdollisuus käytännössä: liityntäpysäköinti on halpaa verrattuna uusien väylien ja kaistojen rakentamiseen, hyvä tapa välttää uusia väyläinvestointeja
 - liityntäpysäköinnin vaikutukset väylän kapasiteettiin ovat merkittävät ja suurimmillaan juuri ruuhka-aikoina, koska 90% liittyjistä on työmatkalaisia ja opiskelijoita
 - vähentää liikennettä ja siten ylläpidon kuluja tienpidossa

Käyttäjän näkökulmat: kaupan asiakas / matkustaja

- Arjen ajan hallinta helpottuu ja aikaa säästyy, kun kaupassa käynnin ja palveluissa asiointin voi yhdistää suoraan työmatkaan
- Polttoainetta ja ajokilometrejä säästyy
- Ostokset saa suoraan autoon
- Ei ole liityntälinjojen varassa
- Arjen joustava sujuminen lapsiperheissä: liityntäpysäköinti mahdollistaa juoksevien asioiden joustavan hoidon perheissä, joissa on vain 1 auto. Liityntäpaikka toimii vaihtopisteenä, josta kuka tahansa perheen jäsen voi ottaa auton ja hoitaa sillä perheen arkiasiat esim. lasten hakemisen tarhasta, kaupassa käynnin jne.

7. Kehittämisideoita

Seudullisesti omistettu liityntäpysäköintiyhtiö

Useissa Suomen kaupungeissa toimii kunnallisesti kokonaan omistettu pysäköintioperaattori, esimerkiksi Tampereen Pysäköintitalo Oy, Jyväskylän parkki Oy, Oulun pysäköinti Oy. Ne ovat melko vahvoja toimijoita omassa kaupungissaan ja kykenevät siksi neuvottelemaan esim. systemaattisesta ulkoisesta opastuksesta ja ovat mukana uusien kohteiden suunnittelussa kaupungin kanssa huomattavasti joustavammin kuin suurikin kansainvälinen operaattori joka paikallisesti kuitenkin on pieni toimija.

Helsingissä ja ylipäänsä pääkaupunkiseudulla pysäköintioperaattoreina muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta toimivat kansainväliset toimijat, tai kiinteistö itse. Jopa vajaan 6000 autopaikan laajuisessa pysäköintilaitosten verkostossa Helsinki-Vantaan lentokentällä, Finavia toimii itse operaattorina. Uutena ilmiönä mainittakoon yksityinen pysäköinninvalvontayritys Parkcom, joka on viime aikoina vallannut nopeasti alaa. Parkcom toimii juuri alueilla joissa kunnallinen valvonta ei toimi tai ei ole ylipäänsä p- operaattoria joka valvoisi tehokkaasti aluetta. Kritisoimatta mitenkään Parkcomin toimintaa sinänsä, Parkcom on yksi esimerkki siitä miten paitsi julkinen taho ei kykene valvomaan pysäköintiä kokonaisvaltaisesti, myöskään hajanaiset yksityiset operaattorit eivät kykene hallitsemaan aluettaan.

Ohjausryhmän keskusteluissa on noussut esiin tarve liityntäpysäköinnin koordinaatiosta. YTV johtama liityntäpysäköintiryhmä toimii kuntien ja liikennemuotojen ajatusten kohtaamisena ja selvitysten, mutta sillä ei ole juurikaan taloudellisia resursseja. Tältä pohjalta on keskusteluissa noussut esiin ajatus koko pääkaupunkiseudun kattavasta liityntäpysäköintiyhtiöstä, mikä sen omistus sitten olisikaan. Esimerkik-

si HKL luopuisi mielellään mahdollisimman paljon liityntäpysäköinnin omistamisesta, ylläpidosta ym. hoidosta

Opastus ja tiedotus, ideoita

- Reaaliaikainen tiedotus esim. kännykkään paikkatilanteesta ja ruuhkista lisäksi varmasti liityntäpaikkojen käyttöä
- Sähköistä opastamista liityntäpysäköintiin voisi kehittää mm. YTV:n reittioppaan tai tulevaisuudessa mahdollisen ajoneuvoliikenteen reittioppaan yhteyteen. Tärkeää olisi vaivattomasti saada esille esim. reitti lähimmälle liityntäpaikalle, läheiset palvelut, sanahaku ja tarkka osoite p-alueista sekä kaikki nämä interaktiivisesti kartalle.
- Liityntäpysäköinnin täydellinen käyttöliittymä nettiin jossa mm. opastus, kampanjointi, mahdollisuus palautteen ja kysymysten lähettämiseen ja reaaliaikaista infoa paikkamääristä, häiriöistä yms.

Pysäköinnin laatuluokitus

Suomessakin voisi aika olla kypsä jonkinlaisille **pysäköinnin laatuluokituksille**. ”Viiden tähden pysäköintiä” voisi hyödyntää kauppaketjun tai kauppakeskuksen mainonnassa. Yritykset voisivat olla valmiita maksamaan kalliimmasta ja laadukkaammasta viiden tähden pysäköinnistä, mikäli voidaan osoittaa että se kannattaa myös taloudellisesti joko suoraan kassavirtojen/maksavien asiakkaiden muodossa tai parantuneen brändin kautta. Tähän liittyen tulee hahmottaa laatuluokituksen ala: onko se ikään kuin absoluuttinen vai mitataanko sillä vain tietyn tyyppisiä p-ratkaisuja.

Liityntäpysäköinnin brändäys

JYLP ajateltava uutena tuotteena, jonka onnistunut brändäys tärkeää. Brändäyksessä tunnistettava ja listattava asiat jotka tärkeimpiä käyttäjän / autoilijan kannalta. Liityntäpysäköinnin brändäys ei ole vain mainontaa vaan myös ympäristön laatua, toimivuutta, palveluita jne. Liityntäpysäköinnistä tiedottaminen ja markkinointi/brändäys olisi helppo yhdistää jo hyvin toimivaan ja tunnettuun Reittioppaaseen.

Liityntäpysäköinti oheispalvelu-alustana

Tuotteistettuun liityntäpysäköintiin pitäisi mahdollisimman aikaisessa vaiheessa liittyä **asiakassegmentointi** eli kohderyhmien tunnistaminen ja kohteiden/tuotteiden profilointi kohteiden mukaan. Esim. työmatkalainen, perhematkalainen, opiskelija, ”harmaat pantterit” jne. Ensin on tunnistettava palvelutarpeet ja niihin vastaavat oheistuotteet sekä löydettävä ja markkinoitava palveluita asiakaskunnalle, joka on palveluista valmis maksamaan (vrt. nykyajan palveluita käyttävät ryhmät, jotka haluavat säästää aikaa, ei rahaa ja metsästävät elämyksiä. Arjen ajansäästämisen näkökulmat ja ympäristötietoisuus).

JYLP-ympäristön laatutavoitteena kävelykatu tai pienoislentoterminaali

- liityntäpysäköinnissä kannattaisi panostaa strategiseen laadun keihäänkärkeen eli ihmisen/jalankulkijan ”käyttöliittymään”, ei niinkään autojen ympäristöön
- Olennaisen tärkeä liityntä ja sen laatu eri toimintojen välillä eli laadukas ”välitila” pysäköintipaikan, joukkoliikenneaseman ja mahd. kaupallisen toimijan/palvelun välissä
- Voisiko tässä väli/odotus/palvelutilassa laatutavoitteena olla kävelykatu tai ”pеноislentoterminaali” oheispalveluineen?
- Erilaisia mahdollisuuksia välitilan ratkaisuihin: tuotteistettu, esivalmistettu ”loungepaketti” / aulatilaelementti tiiviiksi kylkiäiseksi liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen yhteyteen tai uniikki

laadukas jalankulkuympäristö sisällä tai ulkona tyylikkääne varusteineen, materiaaleineen, valaistuksineen

8. Lähteet

Digitaaliset aineistot

- Parking policies and the effects on economy and mobility. Final report on COST Action 342. Technical Committee on Transport, Action 342 August 2005.
- Länsiväylän suunnan liityntäpysäköintiselvitys. Espoon kaupunki, YTV ja Tiehallinto 2004. Sito-Konsultit Oy, Strafica Oy.
- Liityntäpysäköintiennuste vuodelle 2025. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2002:6. YTV, Helsinki 2002.
- Tapiolan keskustan kehittämiselvitys 2005. Espoon kaupunki 2005. Arkkitehtitoimisto HKP Oy, Esisuunnittelijat Sito Oy, Kalliosuunnittelu Oy
- Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden liityntäpysäköintistrategia vuosille 2010 ja 2025. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2003:3. YTV, Helsinki 2003
- Marja-Vantaan osayleiskaava 15.6.2006. Kaavakartta ja selostus. Vantaan kaupunki 2006.
- Ruoholahden asemakaava
- K-Supermarket Hertan ja Hiihtäjätien asemakaavat
- Mellunmäen asemakaava
- Liityntäpaikat_Kesko_20070109: tietoja kohteista KSM Hertta KSM Masi ja KCM Ruoholahti
- Liityntäpysäköintitutkimus Helsingin seudulla. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2001:2. YTV, Helsinki 2001.

Kirjoja / raportteja

- Joukkoliikenne kaavoituksessa. Opas 3 1995. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto. Oy Edita Ab Helsinki 1996.
- Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa. Ympäristöopas 104. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto. Rakennustieto Oy Helsinki 2003.
- European Parking Quality Standard (EPQS). Draft February 1999.
- Diplomityö: Pysäköintialueiden käytettävyyden yhteys suunnitteluun. Pauliina Kuronen, TKK 2006.
- Hämeenlinnanväylä (VT 3) välillä Kehä III – Luhtaanmäentien eritasoliittymä, yleissuunnitelma. Vantaan kaupunki ja Tiehallinto/ Uudenmaan tiepiiri, Helsinki 2006. Sito Oy, Strafica Oy, WSP Finland Oy.
- Marja-rata, yleissuunnitelma. Ratahallintokeskus ja Vantaan kaupunki 2003. LT-Konsultit Oy ja Jaakko Pöyry Infra.
- PKS 2025 Pääkaupunkiseudun tulevaisuuskuva. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja A 2003:3. YTV 2003.

Haastattelut

Taho / henkilö / haastattelun teema

Helsingin kaupunki

- KSV / arkkitehti Marjut Kivelä / Ruoholahden kaavoitus
- KSV / arkkitehdit Timo Karhu ja Siv Nordström / Herttoniemen kaavoitus
- KSV / arkkitehti Elina Ahdeoja / Mellunmäen kaavoitus
- KSV / liikennesuunnittelija Anssi Narvala / Liityntäpysäköinti
- HKL / liikennesuunnittelijat Matti Hirvonen ja Markku Granholm / liityntäpysäköinti
- Kiinteistövirasto / apulaisosastopäällikkö Juhani Tuuttila / Kiinteistöviraston rooli liityntäpysäköinnissä

Espoon kaupunki

- Kiinteistöpalvelukeskus / toimitilapäällikkö Seppo Holste / Sellon toteutus
- Tekninen keskus / katupäällikkö Markus Rönty / Sellon toteutus

Vantaan kaupunki

- Kaupunkisuunnitteluosasto / yleiskaavasuunnittelija Markku Immonen / Kivistön kaavoitus

Toimijat

- Ruokakesko / verkostopäällikkö Harri Salovaara ja arkkitehti Matti Saksanen / Kaupan näkökulmat pysäköinnissä
- Europark / tekninen päällikkö Hegblom / Ruoholahden operointi

WSP Finland Oy / asiantuntijahaastattelut

- Professori Pentti Murole / Kivistön yleissuunnitelma, liityntäpysäköinnin kehittämisideoita
- Liikennesuunnittelija Jukka Syvälahti / Pysäköinnin suunnittelukäytännöt ja trendit
- Liikennesuunnittelija Björn Silfverberg / Liityntäpysäköinnin kansainvälisiä esimerkkejä ja kehittämisideoita
- Liikennesuunnittelija Jouni Ikäheimo / PKS:n liikenne- ja pysäköinti-hankkeet, tulevaisuuden haasteita
- Johtava konsultti Liisa Ilveskorpi / Ympäristön laatu
- Arkkitehti Petri Saarikoski / Kehäradan asemakaavoitus, kaavoitusprosessit

9. Liitteet

Liite 1: Nykyiset liityntäpysäköintikohteet

Liityntäpysäköintikohteita on YTV –alueelle oheisen kartan mukaisesti toteutettu yhteensä n. 50 kohdetta, joissa on yhteensä n. 5300 autopaikkaa ja 5500 pyöräpaikkaa. Pääosa paikoista on rakennettu raideliikenteen varteen metrora-dalle, Rantaradalle, Pääradalle ja Martinlaakson radalle. Lisäksi liityntäpysäköintikohteita on toteutettu sisääntuloväylien varteen Länsiväylän, Tuusu-lanväylän, Turunväylän ja Lahdenväylän yhteyteen.

Autojen liityntäpysäköinnin ruuhkaisimmat alueet YTV:n viimeisimpien käyttöastelaskelmien v. 2005 mukaan ovat Herttoniemessä, Pitäjänmäellä, Puotilas-sa ja Hanasaaressa. Kaikkein alhaisimmat autojen liityntäpysäköinnin käyttöas-teet ovat Hiekkaharjussa, Kivenlahdessa ja Tapanilassa. Polkupyörien pysäköintialueiden käyttöaste on suurin Helsingin rautatieasemalla, Pasilassa, Re-kolassa ja Rastilassa. Polkupyörien liityntäpysäköinnin kysyntä on korkea useassa paikassa.

Eniten autojen liityntäpysäköintipaikkoja on Korsossa (390), Tikkurilassa (388), Leppävaarassa (374) ja Vuosaaressa (302). Tikkurilan ja Leppävaaran parkki-alueiden käyttöasteet ovat erittäin korkeat ja niiden paikkamääriä voitaisiin nos-taa. Autopaikkoja tulisi saada lisää kaikkein ruuhkaisimpien paikkojen lisäksi myös Leppävaaran, Espoon keskuksen, Pohjois-Haagan, Kannelmäen ja Lou-helan liityntäpysäköintialueille.

Polkupyörien liityntäpysäköintialueet ovat suurimmat Malmilla (456), Tikkurilas-sa (426) Mellunmäessä (380) ja Puistolassa (364). Tikkurilan ja Tapanilan polkupyörien liityntäpysäköintialueiden käyttöasteet ovat erittäin korkeat. Polku-pyöräpaikkoja tulisi lisätä käyttöasteeltaan korkeimmille alueille sekä alueille, joissa ei ole tällä hetkellä ole pyöräpaikkoja, mutta kuitenkin kysyntää, kuten Keraan, Sörnäisiin ja Hanasaareen.

YTV:n toteutuneet liityntäpysäköintikohteet

Seuraavassa on esitetty liityntäpysäköinnin nykytila liityntäpysäköintialuekoh-taisesti. Lisätietoja mm. karttakuvat kohteista YTV:n internetsivuilta www.ytv.fi kohdasta liityntäpysäköinti.

Sijainti + konteksti

Lisätietoja (luvut YTV vuodelta 2005)

Metron liityntäparkit:

1. Ruoholahti
Kauppakeskus

Autopaikkoja on yhteensä 1500, joista lii-tyntäkäytössä 141 kpl. Niiden käyttöaste

vuonna 2005 oli 66 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 80 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 68 %. (kaksi kerrosta (600 ap) on poissa käytöstä)

2. Kulosaari

Autopaikkoja on yhteensä 40 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 98 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 50 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 16 %.

3. Herttoniemi K-Supermarket Hertta

Autopaikkoja on yhteensä 442, joista liityntäkäytössä 151 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 128 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 214 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 29 %. Tämä kohde kuuluu kymmenen ruuhkaisimman liityntäpysäköintikohteen joukkoon.

4. Siilitie Kioski

Autopaikkoja on yhteensä 100 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 97 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 32 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 56 %.

5. Itäkeskus Kauppakeskus

Autopaikkoja on yhteensä n 400 Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 100 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 313 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 34 %.

6. Myllypuro Ostoskeskus

Autopaikkoja on yhteensä 43 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 74 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 112 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 47 %.

7. Kontula Ostoskeskus

Autopaikkoja on yhteensä 57 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 95 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 308 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 24 %. Autopaikkojen kysyntä on kasvanut huomattavasti aiemmista vuosista.

8. Mellunmäki Ruokakauppoja ym.

Autopaikkoja on yhteensä 248 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 75 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 380 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 37 %.

9. Puotila

Autopaikkoja on yhteensä 144 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 122 % (maastossa lisäksi opasteella merkittynä Itä-väylän ja Kehä I:n koilliskulmassa (ent. puutarhaliikkeen tontti) arviolta kymmenien ap:n alue (ei ap-maalauksia) jota ei kuitenkaan käytetä). Polkupyörien telinepaikkoja on 250 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 40 %. Tämä kohde kuuluu kymmenen ruuhkaisimman liityntäpysäköintikohteen joukkoon.

10. Rastila

Autopaikkoja on yhteensä 40 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 90 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 136 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 101 %.

**11. Vuosaari
Kauppakeskus**

Autopaikkoja on yhteensä 302 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 29 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 258 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 54 %.

Vantaankosken rata:**12. Pohjois-Haaga**

Autopaikkoja on yhteensä 67 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 101 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 54 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 28 %. Tämä kohde kuuluu kymmenen ruuhkaisimman liityntäpysäköintikohteen joukkoon.

**13. Kannelmäki
Kanneltalo ym palveluita**

Autopaikkoja on yhteensä 45 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 102 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 82 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 32 %. Tämä kohde kuuluu kymmenen ruuhkaisimman liityntäpysäköintikohteen joukkoon.

14. Malminkartano

Autopaikkoja on yhteensä 45 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 91 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 86 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 72 %.

15. Myyrmäki

Kauppakeskus

Autopaikkoja on yhteensä 83 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 102 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 85 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 48 %. Tämä kohde kuuluu kymmenen ruuhkaisimman liityntäpysäköintikohteen joukkoon.

16. Louhela

Autopaikkoja on yhteensä 14 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 100 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 45 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 22 %. Tämä kohde kuuluu kymmenen ruuhkaisimman liityntäpysäköintikohteen joukkoon.

17. Martinlaakso

Autopaikkoja on yhteensä 123 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 49 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 81 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 36 %.

18. Vantaankoski

Autopaikkoja on yhteensä 68 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 96 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 28 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 18 %.

Päärata:19. Helsinki
Keskustan palvelut

Polkupyörien telinepaikkoja on yhteensä 242 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 101 %.

20. Pasila
K-Piccolo ym. asemapalveluita

Polkupyörien telinepaikkoja on yhteensä 114 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 105 %.

21. Käpylä
K-Mustapekka

Autopaikkoja on yhteensä 25 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 40 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 32 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 25 %.

22. Oulunkylä
Ostoskeskus

Autopaikkoja on yhteensä 109 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 83 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 94 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 49 %.

23. Pukinmäki
Ostoskeskus

Autopaikkoja on yhteensä 113 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 52 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 115 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 22 %. Autopaikkojen kysyntä on laskenut huomattavasti edellisistä vuosista.

24. Malmi
Kauppakeskus

Autopaikkoja on yhteensä 114 kpl (P1 + Autoparkki Oy:n avokenttä radan Ylämalmintorin puolella). Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 45 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 438 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 75 %.

25. Tapanila
K-Piccolo

Autopaikkoja on yhteensä 139 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 22 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 90 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 30 %.

26. Puistola
Pieni ostoskeskus

Autopaikkoja on yhteensä 278 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 86 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 364 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 86 %. Sekä auto- että polkupyöräpaikkojen kysyntä on kasvanut viime vuosien aikana.

27. Tikkurila
Tikkurilan keskusta lähellä

Autopaikkoja on yhteensä 388 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 91 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 426 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 90 %. Sekä auto- että polkupyöräpaikkojen kysyntä on kasvanut viime vuosien aikana.

28. Hiekkaharju
Alueen niukat palvelut asemalla

Autopaikkoja on yhteensä 83 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 8 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 88 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 43 %.

29. Koivukylä

Autopaikkoja on yhteensä 130 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 18 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 254 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 21 %.

30. Rekolan seisake

Autopaikkoja on yhteensä 42 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 40 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 50 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 126 %. Pyöräpaikkojen kysyntä on kasvanut selvästi edellisten vuosien aikana.

31. Korso
Kunnan sos. ja terv. palveluita

Autopaikkoja on yhteensä 390 kpl (joista LP-halli 79 ap). Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 31 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 174 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 82 %. Pyöräpaikkojen kysyntä on kasvanut selvästi edellisten vuosien aikana.

Rantarata:

32. Ilmala

Autopaikkoja on yhteensä 45 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 31 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 24 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 0 %.

33. Huopalahti

Autopaikkoja on yhteensä 75 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 81 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 107 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 64 %. Sekä auto- että polkupyöräpaikkojen kysyntä on kasvanut selvästi edellisten vuosien aikana.

34. Pitäjänmäki

Autopaikkoja on yhteensä 60 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 117 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 108 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 34 %. Tämä kohde kuuluu kymmenen ruuhkaisimman liityntäpysäköintikohteen joukkoon.

35. Mäkkylä

Autopaikkoja on yhteensä 21 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 43 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 22 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 27 %.

36. Leppävaara

- Sello LP-autopaikkoja on yhteensä 374 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 103 %. Polkupyörien määrää ei ollut laskettu vuonna 2005. Tämä kohde kuuluu kymmenen ruuhkaisimman liityntäpysäköintikohteen joukkoon. Autopaikkojen kysyntä on kasvanut selvästi edellisten vuosien aikana.
37. Kilo Autopaikkoja on yhteensä 74 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 80 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 60 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 37 %. Autopaikkojen kysyntä on kasvanut selvästi edellisten vuosien aikana.
38. Kera Autopaikkoja on yhteensä 35 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 29 %. Polkupyörien telinepaikkoja ei Kerassa ollut vaikka niille olisi kysyntää.
39. Kauniainen
Keskustan palvelut Autopaikkoja on yhteensä 155 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 78 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 64 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 83 %.
40. Koivuhovi Autopaikkoja on yhteensä 15 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 80 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 24 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 75 %. Sekä auto- että polkupyöräpaikkojen kysyntä on kasvanut huomattavasti edellisten vuosien aikana.
41. Tuomarila Autopaikkoja on yhteensä 35 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 86 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 56 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 75 %.
42. Espoon keskus
Espoon keskuksen palvelut Autopaikkoja on yhteensä 279 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 105 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 130 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 31 %. Tämä kohde kuuluu kymmenen ruuhkaisimman liityntäpysäköintikohteen joukkoon.

43. Kauklahti
R-kioski

Autopaikkoja on yhteensä 102 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 45 %. Polkupyörien telinepaikkoja on 64 kpl ja niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 36 %.

Länsiväylä:

44. Espoonlahti
S-market

Autopaikkoja on yhteensä 40 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 8 %. Polkupyörien telinepaikkoja ei ole, eikä niille ole suurta tarvettakaan.

45. Westendin asema
Kioski

Autopaikkoja on yhteensä 40 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 88 %. Polkupyörien telinepaikkoja ei ole, eikä niille ole suurta tarvettakaan.

46. Hanasaari

Autopaikkoja on yhteensä 40 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 143 %. Polkupyörien telinepaikkoja ei ole, mutta niille olisi kysyntää. Tämä kohde kuuluu kymmenen ruuhkaisimman liityntäpysäköintikohteen joukkoon.

Muut bussi- ja raitiovaunupysäkit (ei merkitty maastossa LP:ksi):

47. Tuomarinkartano

Autopaikkoja on yhteensä 50 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2003 oli 6 %, laskentopaikka ei ole tehty vuoden 2003 jälkeen.

48. Meilahti

Autopaikkoja on yhteensä 72 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 106 %.

49. Velodromi

Autopaikkoja on yhteensä 200 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 111 %.

50. Kumpula

Autopaikkoja on yhteensä 103 kpl. Niiden käyttöaste vuonna 2005 oli 79 %.

Liite 2: Käytettävyysskartoitukset kohteittain

JYLP arviointilomake

5.1.2007 Ilona Mansikka ja Sirpa Laitinen

Kohde 1. Ruoholahden liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin kuvaus ja arviointi

Arviointimetodi (sama joka kohteessa): Laadullinen kuvaus (nauhuri+muistiinpanot), piirrookset + yleisarvosanat 1-4 (1=huono, 2=välttävä, 3=tyydyttävä, 4=hyvä)

Yleiskuvaus / sijaintikartta

Liityntäpysäköinnin nimi, osoite, omistaja, operaattori

Nimi: Ruoholahden liityntäpysäköinti / P-Ruoholahti

Osoite: Itämerenkatu 21, Ruoholahden kauppakeskuksen alla

Liityntäparkin omistaja: Kapiteeli

Operaattori: EuroPark Oy

Sijainti, joukkoliikennekonteksti ja yksityinen konteksti palveluineen

Ruoholahden liityntäpysäköinti sijaitsee Ruoholahdessa, Länsiväylän päätteenä Ruoholahden kauppakeskuksen alla. Sisäänajot tapahtuvat Porkkalankadulta, Itämerenkadulta, Länsisatamankadulta ja ramppia pitkin Länsiväylältä (klo 22.00 saakka). Jalankulku pysäköintihallista joukkoliikenteeseen tapahtuu alkuksi sisäkautta joko Kauppakeskus Ruoholahden tai HTC:n toimistorakennuksen kautta ja sitten ulkokautta etelään Itämerenkadun yli Ruoholahden metroasemalle tai raitiovaunu 8 pysäkillä tai pohjoiseen Porkkalankadun bussipysäkeille.

Ruoholahden kauppakeskus tarjoaa monipuoliset 24 yrityksen palvelut. Kauppakeskuksen vetureina ovat K-citymarket, K-rauta, Verkkokauppa.com ja Alko. Kauppakeskuksessa on myös kahviloita ja ravintoloita, pankki ja apteekki.

Pysäköintipaikkojen lukumäärä

Ruoholahden pysäköintilaitoksessa on yhteensä 1500 autopaikkaa 5:ssä kerroksessa, joista 141 on varattu liityntäpysäköinnin tarpeisiin. Metron sisäänkäynnin yhteydessä Itämerenkujalla on noin 80 pyöräpaikkaa. Muutamia invapaikkoja on sisäänkäyntien yhteydessä, osa on muutettu osaksi jalankulkuväylää.

Pysäköinnin perusratkaisu

Ruoholahden liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat kellarissa Ruoholahden kauppakeskuksen alla muiden pysäköintipaikkojen seassa /

yhteiskäytössä, eli erikseen liitynnälle merkattuja paikkoja ei ole. Peruslayout kamparatkaisu, jossa yksisuuntainen rajorata tekee lenkin, ja pysäköintiruudut sijaitsevat sen molemmin puolin tasossa 4:ssä rivissä. Kerrosten välillä (5 tasoa) ajetaan yksisuuntaisia rampeja pitkin.

Maksutapa, hinnat ja aukioloajat

Pysäköintilaitteisto Skidata 450 APT, 10 puomia, 8 maksuautomaattia.

Maksuvaihtoehdot: Käteinen, luottokortit, pankkikortit, sopimus-pysäköinti, arvokortit.

Liityntäpysäköintipaikkoja rajoitetusti, hinta 2 e / 12 h. Lisäksi liityntäpysäköinti vaatii joukkoliikenteen matkakortin jossa on voimassa oleva lippu. Matkalipun voi ostaa sisäänajettaessa puomilta matkakortinlukijalta, lisämaksu 2 e maksettava maksuautomaattiin ennen poistumista tai luottokortilla ulosajopuomilla.

Asiointipysäköinti: 3 tuntia ilmaista pysäköintiaikaa Ruoholahden kauppakeskuksen asiakkaille, silloinkin täytyy ottaa lippu puomilta sisäänajettaessa ja käytettävä lippu maksuautomaatissa ennen poistumista.

Muut maksut:

- Ma - La 08 – 22

1.tunti	1 € / h
2.tunti	1,5 € /h, 0,50 € alkava 20 min.
seuraavat tunnit	2 € / h, 1 € alkava 30 min.
- Ma - La 22 - 08 0,5 € / h
- Su 0,5 € / h
- Maksimihinta 24 h 17 €

Sopimus-pysäköinti: Ma - Su 24 h 135 € (ei sis. ALV)

Maksukortit:

- Arvo 200 € - 15 % = 170 € (sis. ALV)
- Arvo 100 € - 15 % = 85 € (sis. ALV)

Avoinna: Ma-Su 06-22, Ulosajo mahdollista 24 h.

Asiakaspalvelu: Ma-Pe klo 08-21, La klo 9-17, Su liikkeiden aukioloaikoina klo 13-18.

Jatkoyhteydet

Metro liikennöi arkisin noin klo 5.30 - 23.00. Matka Helsingin keskustaan kestää 2 minuuttia. Lisäksi bussit keskustaan sekä Lauttasaa-reen ja Espooseen Porkkalankadulta. Opasteet jkl-yhteyksistä puuttuvat.

Vuoroväli:

- arkisin ruuhka-aikana 4 min
- muina aikoina 5 min

Keskeiset ongelmat ja edut liitynnän kannalta (asiantuntija-arvio/asiakaspalaute)

Liityntäpysäköinnin etuja Ruoholahdessa on pysäköinnin sijainti heti Länsiväylän päässä lähellä keskustaa, kauppakeskuksen monipuolisten palveluiden vieressä. Kannenaluspysäköinnin etuna on tietenkin säältäsuojattu, valvottu ympäristö.

Ongelmana on kuitenkin, että opastus Länsiväylältä liityntäpysäköintiin samoin kuin opastus pysäköinnistä joukkoliikenteeseen on puutteellista ja etäisyydet joukkoliikenteeseen pitkät (yht. n. 400 m metroasemalle) kiertelevät ja epämääräiset. Yhteysreitillä joudutaan kulkemaan osin ulkona ilman suojaa ja ylittämään vilkasliikenteinen Itämerenkatu. Pysäköintiympäristö on sekavaa eikä kovin laadukasta, mm. tila on matala, valaistus pistemäistä ja yleisilme epäsiisti. Maksullisuus on monen mielestä negatiivista, samoin maksutapa on hankala ja huonosti opastettu. Helpompaa olisi, jos pysäköintimaksu veloitettaisiin matkakortilta tai se sisältyisi matkalipun hintaan. Opastuksessa olisi parantamisen varaa niin pysäköintihallissa kuin metroasemallakin.

Mielikuvat, imago, houkuttelevuus liitynnän kannalta (asiantuntija-arvio/asiakaspalaute)

Ruoholahden liityntäpysäköinti kellarissa kauppakeskuksen yhteydessä on yleisilmeeltään sekava ja hankala käyttää. Vaikka ympäristö on laadultaan perustasoa, on se mitoitukseltaan melko ahdas ja yleisilmeeltään epäsiisti ja kulunut.

Yhteydet joukkoliikenteeseen ovat pitkät ja hankalat ja opastus molempiin suuntiin puuttuu. Ulko-osuus reitistä on huonosti valaistu. Sijainti lähellä keskustaa laadukkaana joukkoliikennepalvelun (metro) sekä laadukkaana ja monipuolisen asiointi- ja palvelukokonaisuuden (kauppakeskus) läheisyydessä tekevät liityntäpysäköinnistä kuitenkin melko houkuttelevan ja toimivan. Negatiivista on liityntäpysäköinnin kallis hinta (matkalippu + 2 e) sekä maksamisen hankaluus.

Yleisarvio / toimivuus ja palvelut (nro/sanallinen)

3/ tyydyttävä

Yleisarvio / viihtyisyys ja ihmisläheisyys (nro/sanallinen)

2/ välttävä

Yleisarvio / arkkitehtuuri, esteettisyys (nro/sanallinen)

2/ välttävä

Osa A / Sisällä / Pysäköintilaitos Kerros -1

A1. Fyysinen peruskuvauk

Pysäköinnin tilaratkaisut ja kulkureitit

Ruoholahden liityntäpysäköinti kellarissa kauppakeskuksen yhteydessä on yleisilmeeltään sekava ja melko ahtaasti mitoitettu. Pysäköintihallin perusratkaisu on 4-kampainen pitkänomainen halli, jossa paikat sijaitsevat vinoruutuina (60 asteen kulmassa) yksisuuntaiseen ajorataan nähden 4:ssä rivissä. Pitkät yksisuuntaiset sisäänajorampit sijaitsevat hallin keskiakselilla kahden pysäköintikamman välitilassa, samoin hallin keskelle sijoittuva pyöreä yksisuuntainen ulosajoramppi. Hallin pituus on 240 m ja leveys 38 m. Pilarit sijaitsevat pysäköintipaikkojen päässä 4:ssä rivissä aina 3 paikan päässä toisistaan. Yksisuuntaisen ajoradan leveys standardi 5 m leveä. Ei erillisiä jalankulkureittejä merkattu, paitsi poikittain hallin keskellä sisäänkäynnille. Ostoskärryalueet täyttävät poikittain mahdollisen jalankulkualan keskiakselin molemmin puolin. Paikat ovat standardimitoitettuja 2,5 m x 5 m. Hallin korkeus on 2,1 m eli varsin matala. Sisäänkäynti kauppakeskukseen on hallin keskellä sen toisella pitkällä sivulla. Sisäänkäynnin takana on kauppakeskuksen eteisaula, josta päästään liukutasoilla (4 kpl) tai hisseillä (3 kpl) tai rullaportilla (1 kpl) eri kerroksiin. Hätäpoistumisportaat ovat erikseen hallissa ja kauppakeskuksessa.

Pysäköintilaitoksen ulkopuoli ja sisäänkäynnit

Liityntäpysäköintilaitokseen on kaksi sisäänmenoluiskaa Porkkalan kadun suunnasta ja lisäksi ramppi suoraan Länsiväylältä. Porkkalan kadun sisäänajo tontille on melko luonteva ja näyttävä ja pysäköinnin opasteet näkyvät pitkälle. Kadulla on sähköinen täynnä/tilaa –opaste, jolloin voi ajoissa kääntyä pois jos sisään ei mahdu. Sensijaan tontilla sisäänajossa valinnat suunnasta ja maksutavasta on tehtävä nopeasti ja ne on melko huonosti opastettu, mikä antaa epäedullisen alkuvaikutelman pysäköintilaitoksesta. Sisäänmenokohdat halliin on huonosti valaistu, joten opasteiden luku on vaikeaa. Sisäänkäynneillä on puomit ja maksulaitteet.

Jalankulkijoiden sisäänkäynti kauppakeskukseen p-hallista on melko vaatimaton mutta selkeä lasipintojen, valaistuksen ja opasteiden ansiosta. Myös poistuminen p-halliin kauppakeskuksesta eteisaulan kautta on melko looginen ja hyvin opastettu. Myös maksuautomaatit on sijoitettu hyvin näkyviin eteisaulaan. Aulassa on penkkejä, roskiksia ja viherkasveja, mikä luo viihtyisyyttä.

A2. Käytettävyys ja pysäköinnin laatutaso

Valaistus

Sisääntulossa heikko, pistemäinen alakattovalaistus, opasteet ja maksutavat hankala lukea. Sisällä hallissa häikäisevä pistemäinen valaistus loisteputkivalaisimin luo levottoman tunnelman. Valaisun epätasaisuutta lisäävät massiiviset kattopalkit ja muut sekavat alakattorakenteet, joiden väleihin valo jää. Valon väri on kohtuullinen.

Valaistus heikkenee juuri kun jalankulkureitti / suojatie ylittää ajo-kaistan, mikä tuo vaaratilanteita. Kauppakeskuksen sisäänkäynnin edustalla tehokkaampi valaistus. Valaistustaso vaihtelee kerroksittain, -2 kerroksessa paras valaistus, -1 ja -3 taso pimeämpiä. Tasolla -4 valot poissa seinäriivistä. Eteisaulan ja hissien valaisu ok. Kauppakeskuksessa ja metroasemalla tehokas valaistus, mikä korostaa yhteysreitin ulko-osuuden huonoa valaistusta pimeään aikaan. Itämerenkadun ylityksen kohdalle lisätty valaistusta heittämin asukkaiden valituksen jälkeen.

Opastus

Kauko-opastus Länsiväylältä tultaessa puutteellinen, kaikki liityntäpysäköintimerkit puuttuvat. Porkkalankadulla sähköiset opasteet ymmärrettävät sekä Länsiväylältä/ keskustasta että Lauttasaaresta tultaessa (P-metro ja P-kauppakeskus, tilaa/täynnä opastus valolla). Sisäänkäynnin luona opastus iso ja näyttävä P. Tontilla opasteet liityntäpysäköintiin ja muutoinkin puutteelliset, ajaja ei ehdi reagoida valintatilanteisiin. Opasteet maksutavasta sisäänkäynnillä tulevat liian äkkiä, ovat pienet ja heikosti valaistut. Olisi hyvä idea laittaa opasteet isoina hyvissä ajoin ennen alasajoa, jolloin puomille jonotava autoilija ehtisi lukea ne odotellessaan.

Opasteet sisällä hallissa jalankulkuun ja joukkoliikenteeseen puuttuvat kokonaan. Vähät opasteet ja liikennemerkkit ovat epäyhtenäisiä ja jäävät kattopalkkien piiloon. Ainoastaan kaupan toimijoilla isot mutta eripariset ja sekavat opasteet/mainokset. Opasteet vain suomeksi, ruotsi ja englanti puuttuvat. Pilareiden vääriskooditus aluksi epäselvä, myöhemmin selkiää kauppakeskuksen opaskartasta. Tasolla on eri koodivärit (sininen, keltainen, vihreä ja punainen), ja värit toistuvat maalattuina nauhoina osassa pilareita, kierrerrampin ulkoseinässä, liukuovissa isoina pintoina sekä sisäänkäynnin yhteydessä. Värikoodit auttavat muistamaan paremmin oikean tason hallissa. Parkkihalli on jaettu lisäksi kirjaimilla kahteen sektoriin joka tasolla, mutta tämä jää käyttäjälle melko sekavaksi (esim. -1 tasolla A ja B, -2 tasolla C ja D jne.) ja lienee turhaa. Varauuskäyntien opasteet jäävät pilareiden väliin piiloon. Invapaikat on merkitty selkeästi kylteillä. Kauppakeskuksen eteisaulassa hyvä valaistut opaskartta josta pysäköintitasot värit ja palvelut tasoittain käyvät ilmi, mutta joukkoliikenteen ja liityntäpysäköinnin opastus puuttuu kokonaan. Yhteysreitiltä joukkoliikenteeseen puuttuvat kokonaan opasteet molempiin suuntiin, samoin metroasemalta puuttuvat opasteet liityntäpysäköintiin.

Informaation taso

Opastus joukkoliikenteeseen ja kevyen liikenteen reiteille puuttuu täysin. Liityntäpysäköintipaikkoja ei ole erikseen merkitty parkkihallissa, mikä saattaa hämätä joitakin käyttäjiä. Paikkoja ei ole numeroitu. Ulosajon opastus hallista johtaa harhaan, esim. reitti ulos Porkkalankadulle viekin ensin Länsisatamankadulle. Kadulla sähköinen täynnä/tilaa –opaste. Maksutavan opastus sekavaa ja puutteellista kaikkialla muualla paitsi maksuautomaatilla ok. Käyttäjän

viimeinen pelastus on miellyttävä asiakaspalvelu, jonne onneksi pääsee asioimaan nappia painamalla puomilta. Maksuautomaatissa myös opastetaan monella kielellä, muualla vain suomeksi. Eteisaulassa hyvä opaskartta kauppakeskuksen palveluista mutta ei karttoja lähiympäristöstä tai joukkoliikenneyhteyksistä.

Arkkitehtuuri ja orientaatio

Parkkihallin seinäpinnat ovat epäsiistiä ruiskubetonia ja muovikasettia, valkoiset pinnat ovat likaantuneita ja suttuisia. Lattia sileää betonia, mutta usein märkä ja muutenkin epäsiisti. Sekavaa ympäristöä, katossa ja seinissä ilmastointiputkia ja erilaisia teippauksia ja sekalaisia kauppojen kylttejä. Mainostilaa silppuna siellä sun täällä, ei kovin edustavaa. Halli on erittäin matala ja ahtaan tuntuinen, jalankulku tuntuu turvattomalta. Hallissa on melua ja outo liuottimen haju.

Tilaratkaisuna pyöreä keskiramppi tuntuu sekavalta ja vaaralliselta, auton eteen saattaa pukata yhtäkkiä ramppia ulosajava toinen auto. Jalankululle mahdolliset keskikäytävät on tuhlattu poikittain sijoituille kärrypisteille, joista ei mahdu ohi. Sisäänkäynti kauppakeskukseen on onnistuneempi, lasitettu ja selkeä. Sisällä eteisaula melko viihtyisä varusteineen (penkit, kukat, roskisket, opasteet, kartat). Puolitaso -1 Citymarketin ja kauppakeskustason välissä sekoittaa orientaatiota, mutta onneksi sisällä avautuu näkymiä eri kerrokseen liikutasoja pitkin, mikä auttaa orientoitumaan uudelleen.

Kulkureitit ja kulun turvallisuus ja esteettömyys eri käyttäjäryhmien kannalta

Pysäköintihalli on niin ahdas ja valaistus pistemäistä että jalankulku tuntuu turvattomalta ajoradalla, erilliset jalankulureitit puuttuvat. Risteävällä suojatiellä autoilijan näkyvyys jalankulkijaan on huono ja suojatieraidoitus kulunut pois, tilannetta korjaa hidastetöyssy ennen suojatietä. Sekavan pohjaratkaisun takia syntyy vaaratilanteita, mm. monet peruuttavat yksisuuntaisella ajoradalla. Kauppakeskus palveluineen on heti parkkihallin vieressä ja reitti siis nopea ja säältä suojattu. Tuulikaapin ovet matkalla alikulkutunneliin ovat esteettömät automaattiovet, mikä helpottaa erityisryhmien ja ostoskärryjä / lastenvaunuja työntävien kulkua.

Parkkitasoilta nouseaan katutasoon liukutasoilla (4 kpl) tai hisseillä (3 kpl) tai rullaportaita pitkin. Katutasolla reitti joukkoliikenteeseen on pitkä (yli 300 m) ja hankala ja osin turvatonkin (pimeä ulko-osuus ja vilkas risteys Itämerenkadulla). Kauppahallin kautta Porkkalankadun bussipysäkkien suuntaan poistuminen on vaatimaton ja opastamaton, reitti pysäkeille takapihamainen ja sekava.

Liityntäpysäköinnin sijainti kauppakeskuksen alla on ihanteellinen palveluiden käyttäjille, mutta joukkoliikenteen kannalta liityntäpysäköinti sijaitsee turhan kaukana (yhteensä n. 400 m metroasemalle pysäköintihallin ovelta) ja hankalan reitin päässä. Tilannetta voisi parantaa kattavalla opastuksella (esim. katutasoon upotetut jkl-opasteet ulkona) ja paremmalla valaistuksella reitin varrella.

Turvallisuus/valvonta

Pysäköintihallin levoton valaistus ja mataluus sekä roskaisuus ja meteli luovat turvattomuuden tunnetta, vaikka hallissa onkin muita ihmisiä. Halli on sprinklattu. Poistumistiekyltit ovat osin piilossa kattopalkkien takana.

Liityntäpysäköinnin oheis- ja lisäpalvelut

Pysäköintilaitoksessa on autopesu -1 tasolla ja asiakaspalvelu. Muita lisäpalveluita tai varusteita ei ole. Yleisö-wc:t, pullonpalautus, pankkiautomaatit ym. ovat kauppakeskuksen yhteydessä n. 50 m päässä ylempillä tasoilla. Hallissa on joitakin ostoskärryjen keräyspisteitä.

Osa C / Ylläpito, siisteys, kunto**Likaisuus ja roskaisuus**

Sisällä pysäköintilaitoksessa roskaista, tiloissa ei ole roskiksia. Hissit ja kauppakeskuksen eteisaula siistit.

Huonokuntoisuus, rikkinäisyys, kuopat ja tahrat pinnoissa, lamput rikki yms.

Sisällä pysäköintilaitoksessa pinnat huonokuntoiset ja likaiset. Lattia märkä ja likainen. Laitoksen sisäänkäynti eteisaulassa ja muu reitti kauppakeskuksen tiloissa siisti.

Kokonaisvaikutelma paikan siisteydestä ja huollosta

Sisällä pysäköintilaitoksessa ylläpito selvästi huonolla tasolla, kauppakeskuksen puolella huolto pelaa.

Kohde: Herttoniemen metroasema / K-Supermarket Hertta**Liityntäpysäköinnin kuvaus ja arviointi****Yleiskuvaus****Liityntäpysäköinnin nimi, osoite, omistaja, operaattori**

Nimi: Liityntäpysäköinti Herttoniemi
Osoite: Hiihtäjäntie 2
Liityntäparkin omistaja: Kesko
Operaattori: -

Sijainti, joukkoliikennekonteksti ja yksityinen konteksti palveluineen

Herttoniemen liityntäpysäköinti sijaitsee Herttoniemessä, Itäväylän varressa Herttoniemen metroaseman yhteydessä K-Hertta ruoka-kaupan alla. Sisäänajo tapahtuu Hiihtäjäntieltä. Jalankulku pysäköinnistä metron ylätasanteelle ulkokautta, etäisyys n. 100-150 m. Metroaseman edessä on liityntäbussiliikenteen laitureita. Metro-

aseman tuntumassa on lisäksi Herttoniemen vanha ostoskeskus jossa mm. R-kioski, Herttua-ravintola, videovuokraamo ja kampaamo.

Pysäköintipaikkojen lukumäärä

Autopaikkoja on yhteensä 169. Pyöräpaikkoja on n. 215 K-Supermarket Hertan edustalla katetuissa telineissä ja metroaseman ympärillä. K-kaupan takana pysäköintikentällä 138 asiointipaikkaa.

Pysäköinnin perusratkaisu

Liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat K-Supermarket Hertan osin avoimessa paikoituskellarissa. Peruslayout 6 x kamparatkaisu, jossa keskellä kaksisuuntaiset rajoradat ja pysäköintiruudut sijaitsevat sen molemmin puolin suorakulmaisesti. Kellaritasolle ajetaan K-Supermarket Hertan ohi ja alas Hiihtäjänkujaa. Kellarin seinät ovat osin avonaiset Hiihtäjänkujan ja Itäväylän suuntaan.

Maksutapa, hinnat ja aukioloajat

Liityntäpysäköinti on maksuton ja auki 24 h. Asiakkaat valittaneet, että autoja pysäköidään kellariin jopa viikoiksi kerrallaan.

Jatkoyhteydet

Metro liikennöi arkisin noin klo 5.30 - 23.00. Matka Helsingin keskustaan kestää 10 minuuttia. Vuoroväli ruuhka-aikaan 8 minuuttia, muulloin 10 minuuttia. Lisäksi metroaseman ympärillä bussilaiturit (8 laituria), josta liityntäbussit ja 2 palvelulinjaa.

Keskeiset ongelmat ja edut liitynnän kannalta (asiantuntija-arvio/asiakaspalaute)

Liityntäpysäköinnin etuja Herttoniemessä on pysäköinnin keskeinen sijainti suurten liikenneväylien risteyksessä, heti metroaseman vieressä. Lisäksi liitynnän yhteydessä on tyydyttävästi palveluita mm. ruokakauppa johon pääsee aulaan sisään lämpimään ja ravintola. Pysäköintikellari on säältäsuojattu ja siisti, tosin sen syrjäisyys ja "pussinperämäisyys" luovat osin turvatonta tunnelmaa. Pyöräpysäköinnit ovat osin säältä suojassa katosten alla, tosin rikkiäiset katokset antavat kuvan turvattomasta säilytyspaikasta.

Mielikuvat, imago, houkuttelevuus liitynnän kannalta (asiantuntija-arvio/asiakaspalaute)

Herttoniemen liityntä on keskeinen sijainniltaan, helppo saavuttaa ja käyttää, mutta paikkoja on aivan liian vähän. Palvelut ovat lähellä ja sopivat pikakäyntiin. Kaupan aulatila on valoisa ja lämmin, ja siellä voi levähtää istuen. Pysäköintikellarin tilajärjesteyt ovat selkeät. Kulkumetroon ei ole kovin pitkä mutta kiertelevä ja epämääräinen reitti tuntuu hankalalta käyttää. Metron sisäänkäynti on suttuinen ja sisällä kylmä. Opastus on puutteellista mm. kulkureitillä, metroasemalla. Pysäköinti- ja kulkuympäristö on laadultaan perustasoa, mutta yleisilmeeltään kulunutta ja epäyhtenäistä. Ulko-osuudet reitistä on huonosti valaistu. Kellari on kylmä tila.

Yleisarvio / toimivuus ja palvelut tyydyttävä

Yleisarvio / viihtyisyys ja ihmisläheisyys välttävä

Yleisarvio / arkkitehtuuri, esteettisyys välttävä

Osa A / Pysäköintikellari kerros -1

A1. Fyysinen peruskuvaukset / *plaanikuva*

Pysäköinnin tilaratkaisut ja kulkureitit

Herttoniemen liityntäpysäköinti K-Supermarket Hertan kellarissa on yleisilmeeltään tavanomainen, mutta silti siisti ja selkeä. Hallin mitat ovat 50 x 70 m. Paikat ovat ahtaasti standardimitoitettuja 2,4 m x 5 m ja sijaitsevat 2-suuntaiseen ajorataan nähden suorakulmaisesti. Ei erillisiä jalankulkureittejä. Yhteys ulos / kauppaan on kellarin perältä teräsportaita ulos tai hissillä suoraan K-Supermarket Hertan eteisaulaan ja siitä ulkokautta metron. Ulkona reitti kiertää kaupan kulman ympäri ja siitä metron erilliseen itäiseen yläaulaan, josta laituritasoon portaita tai hissillä.

Pysäköintilaitoksen ulkopuoli ja sisäänkäynnit

Ulkopuolelle pysäköintilaitos ei näy juuri lainkaan, joten opastus on tärkeässä asemassa. Sisäänajo kujaa alas on selkeä ja tilava. Jalankulkijoiden sisäänkäynti alas portaita on tyyppillisen vaatimaton, huomaamattomasti kaupan tuulikaapin takana piilossa. Portaikko hyvin valaistu mutta roskainen. Hissi alas kaupasta siisti.

A2. Käytettävyys ja pysäköinnin laatutaso

Valaistus

Kellaritilan on keinovalaistu loisteputkin päiväsaikaankin. Jonkun verran päivänvaloa tulee avonaisista seinistä kahdessa reunassa. Keinovalaistus kohtuullinen, ei häikäisevä. Valopisteitä näkyvissä. Kulkupinnassa varjonmuodostusta. Osassa hallia valaisimia puuttuu, luo heti ahtaamman täplikkään vaikutelman. Seinille ja palkkeihin osuva valo luo selkeyttä ja valoisuutta tilaan. Valaistusta tulisi parantaa ohjaavammaksi jalankulkijan kannalta. Hissin edusta ja portaikko hyvin valaistu. Kaupassa valoisaa. Metron sisäänkäynti ja reitti sinne huonosti valaistu.

Opastus

Kauko-opastus Itäväylältä puuttuu, mutta Herttoniemessä jo hyvä 2 x P+METRO –kyltti. Opastus metron ylös portaita p-hallista löytyy mutta katoaa täysin ylhäällä maantasossa, mikä sekoittaa käyttäjää etenkin pimeällä. Opasteet K-kauppaan kunnossa. Samoin metroasemalta puuttuvat opasteet liityntäpysäköintiin ja kauppaan. Ulko-opasteet valaisemattomia, eivät erotu pimeällä. Metroaseman sisäänkäynti K-Supermarket Hertan kyljessä huomaamaton, voisi erottua paremmin jolloin opasteiden puuttuminen ei haittaisi niinkään. Alhaalla kellarissa paikkakooditus ja ulos-opasteet puuttuvat,

mutta ei tarvitakaan pienessä hallissa. Hätäpoistumiskyltitkin näkyvät hyvin, on laskettu kattopalkkien alapuolelle. Kellarissa pilarit maalattu musta-keltaisiksi, lienee vain huomioväri. Oma autoa hankala löytää monotonisesta massasta kun ei mitään tunnusmerkkejä.

Informaation taso

Täynnä-merkki tai vapaiden paikkojen määrä puuttuvat, mikä hankaloittaa usein täyden pysäköinnin käyttöä. Joukkoliikenneinformaatio puuttuu pysäköinnin yhteydestä. Ei opastusta seuraavaan liityntäpysäköintiin. Maksuttomuudesta ei ilmoiteta.

Laatutaso / arkkitehtuuri ja orientaatio

Pysäköintikellarissa ympäristön laatutaso ja materiaalit perustasoa, ei mitään erityistä. Pintojen lievä epäsiisteys parannettavissa helposti (pintojen maalaus, vuotavan katon ja portaiden korjaus). Tilankäyttö on selkeää ja tehokasta, jopa rampin alus käytetty pysäköintiin. Näkymä metroradalle seinän takana on hieno idea.

Suurimmat ongelmat löytyvät reitiltä joukkoliikenteeseen, jossa ulkoympäristö on sekavaa, epäyhtenäistä ja kulunutta. Metron sisäänkäynti on huonokuntoinen, vaatimaton ja vaikea huomata, sijaitsee kuitenkin Herttoniemen porttina kaupan edustalla näkyvässä paikassa eli parannettavaa olisi. Metrorakennelman ja kaupan väliin jää epämääräinen saumakohta, parempi olisi jos sisäänkäynti sijaitisi selkeästi kaupan sisällä. Saumat julkisen ja yksityisen ympäristön välillä ovat selkeästi näkyvissä, mm. kaupan räystäään alla on siisti laatoitus ja valaisimet upotettuina räystäääseen, sen sijaan "kaupungin puolella" pinnat ovat asvalttia, valaistus puuttuu ja pyöräkatokset on rikottu. Orientaatio kaupan kulman ympäri on hankala ja reittiä sekoittavat kaupan sisäänkäynnit.

Kulkureitit ja kulun turvallisuus ja esteettömyys eri käyttäjäryhmien kannalta

Pysäköinti ja reitit kauppaan ja metroasemalle ovat periaatteessa esteettömät, mutta reitti pysäköinnistä metroon on sekava ja hankala hahmottaa. K-kauppaan aulaan vie hissi, joka on käytössä vain kaupan aukioloaikoina. Hissin nappulat vaikea erottaa. Metroasemalla on hissi ja liukuportaat. Reitti kaksine tasonvaihtoineen lyhydestään huolimatta hankala (hissillä ylös ja taas alas asemalle.) Kaupan ympärillä reitillä on mainosständejä, jotka hankaloittavat kulkua. Vuotava vesi katosta kellarissa hissin luona voi jäätyä ja liukastuttaa lattiaa.

Turvallisuus/valvonta

Hämärä ja teollisuusmainen halli tuntuu päivälläkin pelottavalta. Tähän vaikuttanee umpikujamainen pohjaratkaisu. Avoimet näkymät ulos parantavat tilannetta kellarin itäpäässä. Hissi K-kauppaan on siisti, kaupan läsnäolo tuo kontrollia. Kaupan vartija pistäytyy silloin tällöin parkkihallissa kaupan aukioloaikoina. Metroaseman edustalla julkinen katu ympäristö kulunutta ja katoksia rikottu, tuo turvatto-

muuden tuntua. Sen sijaan kaupan ympäristö siisti ja ylläpidetty, julkisen ja yksityisen raja on selvästi nähtävissä ympäristön laadussa.

Liityntäpysäköinnin oheis- ja lisäpalvelut

Pullonpalautus, juoma-automaatti, lottopiste ym. ovat K-kaupan yhteydessä ja metroasemalla on yleisö-wc:t, puhelin ja postilaatikko sekä edustalla ulkona jkl-opaskartta. Alhaalla kellarissa roskikset hissien yhteydessä.

Osa C / Ylläpito, siisteys, kunto

Likaisuus ja roskaisuus

Pysäköintitila siisti, hissien ja portaiden edusta roskainen ja roskikset täynnä. Hissi ja K-kaupan eteisaula siistit.

Huonokuntoisuus, rikkinäisyys, kuopat ja tahrat pinnoissa, lamput rikki yms.

Pinnat kuluneet, maali hilseillyt, portaat rikki.

Kokonaisvaikutelma paikan siisteydestä ja huollosta

Pysäköintikellari melko siisti, kulkureitti huonosti hoidettu

Kohde Mellunmäen metroasema

Liityntäpysäköinnin kuvaus ja arviointi

Yleiskuvaus

Liityntäpysäköinnin nimi, osoite, omistaja, operaattori

Nimi: Liityntäpysäköinti Mellunmäki

Osoite: Kontulantien ja Länsimäentien risteyksessä

Liityntäparkin omistaja: Helsingin kaupunki ja Kesko

Operaattori: -

Sijainti, joukkoliikennekonteksti ja yksityinen konteksti palveluineen

Mellunmäen liityntäpysäköinti sijaitsee Mellunmäen metroaseman yhteydessä raiteen molemmilla puolilla. Lisäksi K-kaupan paikotuskannella katolla on liityntäpysäköintiä varattu arkisin päiväsaikaan 85 paikkaa. Sisäänajot tapahtuvat Länsimäentieltä ja Kontulantientä/Pallaksentientä. Jalankulku pysäköintikentiltä metroon ulkokautta, etäisyys n. 50-200 m, ja kattotasanteelta K-kaupan portaan tai hissien kautta. Metroaseman edestä liityntäbussiliikenteen pysäkit ja taksiasema. Metroaseman tuntumassa on K-Supermarket Masi, II Treno-ravintola, pankkiautomaatti, Grilli-Kukka -kioski ja bensiinijakeluasema (auki 24 h). Metroasemalla on R-kioski, puhelin, postilaatikko ja yleisö-wc.

Pysäköintipaikkojen lukumäärä

Ulkoautopaikkoja yhteensä 157, joista 32 kpl radan eteläpuolella ja katuaseman yhteydessä ja 125 kpl radan pohjoispuolella. Lisäksi K-kaupan kattotasanteen 85 paikkaa, joista illalla käytössä liityntään vielä puolet. Pyöräpaikkoja n. 360 lähinnä metroradan sillan alla josta lukittavia pyöräkaappeja 7 kpl.

Pysäköinnin perusratkaisu

Liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat kahtena kenttänä sekä kattotasanteella taivasalla. Peruslayout eteläkentällä kamparatkaisu, jossa keskellä kaksisuuntainen rajorata ja pysäköintiruudut sijaitsevat sen molemmin puolin suorakulmaisesti. Pohjoispuolella laaja pysäköintikenttä. K-Supermarket Masin paikoitukannelle 2. kerrokseen ajetaan ramppia pitkin Pallaksentieltä.

Maksutapa, hinnat ja aukioloajat

Kenttäpysäköinti maksuton, auki 24 h. K-kaupan paikoituskannella liityntäpaikkoja 85 kpl klo 6-17.30, jonka jälkeen klo 21 asti vielä 43 paikkaa, samoin la klo 9-18. Käytännössä katolla yleensä paljon tilaa, joten ei ole ollut tarpeen rajoittaa / valvoa pysäköintiä.

Jatkoyhteydet

Metro liikennöi arkisin noin klo 5.30 - 23.00. Matka Helsingin keskustaan kestää 20 minuuttia. Vuoroväli ruuhka-aikaan 8 minuuttia, muulloin 10 minuuttia. Lisäksi liityntäbussien laiturit (3 pysäkkiä), palvelulinjan päätepysäkki ja taksiasema.

Keskeiset ongelmat ja edut liitynnän kannalta (asiantuntija-arvio/asiakaspalaute)

Liityntäpysäköinnin etuja Mellunmäessä on pysäköinnin sijainti suurten liikenneväylien risteyksessä, heti metroaseman vieressä. Lisäksi liitynnän yhteydessä on tyydyttävästi palveluita mm. kauppa ja ravintola. Paikkoja on paljon eri puolilla aluetta, tosin niiden opastus ei ole kummoinen. Päiväsaikaan alueella liikkuu paljon ihmisiä mm. bussikuskit ja kaupan asiakkaat, ja avoimella paikalla on hyvä näkyvyys, joten sosiaalinen kontrolli ja autojen valvonta pelaa. Pyöräparkki on säältä suojassa sillan alla. Eteläpuolen parkkipaikka on viihtyisä ja osin varjojenkin istutusten ansiosta.

Sen sijaan radan alla ympäristöä on tuhrittu ja pyöräkaapeille tehty ilkeilyä. Laaja pysäköintikenttä pohjoispuolella on suojaton mm. auringolta. K-kaupan liityntäpaikkojen opastus puutteellista.

Mielikuvat, imago, houkuttelevuus liitynnän kannalta (asiantuntija-arvio/asiakaspalaute)

Mellunmäen liityntä on helppo saavuttaa ja käyttää, paikkoja tuntuu aina löytyvän jonkun verran. Palveluitakin löytyy sopivasti. Kenttä-

paikoilta on hyvä näkyvyys metroon. Toisaalta ympäristön tilajärjestelyt ovat melko sekavat, yhteydet joukkoliikenteeseen epämääräiset ja opastus puutteellista. Pysäköinti- ja kulkuympäristö on laadultaan perustasoa, mutta yleisilmeeltään kulunut ja nuhruinen. Ulko-osuudet reitistä ovat huonosti valaistuja.

Yleisarvio / toimivuus ja palvelut (nro/sanallinen)

3/ tyydyttävä

Yleisarvio / viihtyisyys ja ihmisläheisyys (nro/sanallinen)

2/ välttävä

Yleisarvio / arkkitehtuuri, esteettisyys (nro/sanallinen)

2/ välttävä

Osa A / Sisällä / Pysäköintilaitos Kerros -1

A1. Fyysinen peruskuvauk

Pysäköinnin tilaratkaisut ja kulkureitit

Mellunmäen liityntäpysäköinti paikoituskannella K-kaupan yhteydessä on yleisilmeeltään tavanomainen ja ankeahko. Pysäköinnin perusratkaisu on suorakulmainen kenttäpaikoitus. Kannelle ajetaan ramppia Pallaksentietä. Kannen mitat ovat 50 x 50 m. Paikat ovat ahtaasti standardimitoitettuja 2,4 m x 5 m. Sisäänkäynti kauppakeskukseen on kannen nurkasta katoksen alta aulaan, josta kierreportaita tai hissillä alas kauppakeskuksen eteisaulaan ja siitä ulkokautta metroon. Pysäköintikenttä radan eteläpuolella on 2-vartinen kampa maantasossa, jonne ajetaan keskeltä sisään. Paikat sijaitsevat kahdessa rivissä, ajorataan nähden suorakulmaisesti. Paikat ovat standardimitoitettuja 2, 5 m x 5 m. Pohjoispuoli, täydennä! Missään ei erillisiä jalankulkureittejä.

A2. Käytettävyys ja pysäköinnin laatutaso

Valaistus

Valaistus päivänvalo, ilta-aikaan: täydennä iltavalon osalta!

Opastus

Kauko-opastus Länsimäentietä tultaessa puutteellinen, kaikki liityntäpysäköintimerkit puuttuvat. Opastus joukkoliikenteeseen ja kevyen liikenteen reiteille puuttuu täysin. Toisaalta näkymät metroradalle asemalle tultaessa ja ulkokentiltä ovat niin hyvät, ettei tarvittane. Samoin metroasemalta puuttuvat opasteet liityntäpysäköintiin. Metroaseman sisäänkäynti erittäin huomaamaton, voisi erottua paremmin.

Informaation taso

Ulkokentillä kyltti 24 h. Joukkoliikenneinfoa aseman sisääntulossa. Kello näkyvissä metroradan yhteydessä, plussaa. Ei vapaiden paikkojen opastusta tai opastusta läheisille toisille alueille. Ei palveluiden opastusta, mutta ei tarvitakaan, koska näkyvät selvästi aseman ympäristössä.

Arkkitehtuuri ja orientaatio

Ympäristön laatutaso ja materiaalit perustasoa, ei mitään erityistä. Ulkokentillä välttävä asfalttipäällyste, luonnonkivireunakivet, kasvillisuus heikkokuntoista pohjoisosalla, eteläosalla puut luovat viihtyisyyttä ja varjoa. Pysäköinti tasossa, näkyy hyvin sekä asemalle että lähipalveluihin, helppo orientoitua. Metrorata hallitsee näkymiä

Kulkureitit ja kulun turvallisuus ja esteettömyys eri käyttäjäryhmien kannalta

Pysäköinti ja reitit kauppaan ja metroasemalle ovat periaatteessa esteettömät, mutta reitti ulkokentiltä metroon on hieman sekava ja turvaton mm. bussireitin ja autotien ylityksineen. K-kauppaan on maantasossa ramppi, ja sisällä 2 hissiä. Metroasemalla on hissi ja liukuportaat. Metroasema itsessään on korkealla, toisen kerroksen tasolla, joten reitti kaupan kattotasolta metroon on tasonvaihtoinen hankala (hissillä alas ja taas ylös asemalle.)

Turvallisuus/valvonta

Avoimet näkymät ja ohikulkevat ihmiset luovat turvallisuuden tunnetta. Toisaalta pimeä sillanalunen ja kulunut ympäristö luovat turvattomuuden tunnetta. Metroaseman edustalla pyörii epäilyttävää porukkaa ja humalaisia. K-kaupan katolla valvontakamerat? Ulkokentillä ei mitään valvontaa.

Liityntäpysäköinnin oheis- ja lisäpalvelut

Pullonpalautus, maksuautomaatti ym. ovat K-kaupan yhteydessä ja metroasemalla on yleisö-wc:t, puhelin ja postilaatikko sekä edustalla ulkona kierrätyspiste, opaskartta ja pankkiautomaatti.

Osa C / Ylläpito, siisteys, kunto**Likaisuus ja roskaisuus**

Sisällä metroasemalla roskaista, pysäköintikentät ja K-kaupan kansi ja eteisaula siistit.

Huonokuntoisuus, rikkinäisyys, kuopat ja tahrat pinnoissa, lamput rikki yms.

Ympäristö kulunutta mutta ei varsinaisesti rikkinäistä.

Kokonaisvaikutelma paikan siisteydestä ja huollosta

Metroasemalla ylläpito huonolla tasolla, ulkotilat ok perustaso.

Kohde 3. Leppävaaran Sello / Espoo

Liityntäpysäköinnin kuvaus ja arviointi

Yleiskuvaus

Liityntäpysäköinnin nimi, osoite, omistaja, operaattori

Leppävaaran liityntäpysäköinti

Osoite: Linnatullinkatu 3, 02600 Espoo (pysäköintilaitos)

Liityntäparkin omistaja: Espoon kaupunki

Operaattori: Oy ParkCom Ab

Sijainti, joukkoliikennekonteksti ja yksityinen konteksti palveluineen

Leppävaaran kaupunkirata-aseman yhteydessä on 2 liityntäpysäköintialuetta, joista toinen sijaitsee ulkokenttänä radan pohjoispuolella radan ja Turuntien välissä ja toinen (pysäköintilaitos) sisällä kannen alla radan eteläpuolella radan ja kauppakeskus Sellon välissä. Pysäköinnistä on sujuvat yhteydet paitsi Rantaradalle myös bussipysäkeille aseman linja-autoterminaaliin, Kehä I:lle ja Turuntielle.

Kauppakeskus Selloon (Leppävaarankatu 3-9) on koottu paljon ja monipuolisia palveluita mm. K-citymarket Sello, Prisma, Anttila, Alko ja paljon ravintoloita, kahviloita ja erikoisliikkeitä. Sello toimii kaupunginosakeskuksena, jonka ytimenä on yli 160 liike- ja palveluyritystä sekä Espoon kaupungin tarjoamat kunnalliset palvelut. Kauppakeskus Sellon yhteispinta-ala on 97 000 m².

Pysäköintipaikkojen lukumäärä

Leppävaaran liityntäpysäköintipaikkojen yhteismäärä on 375, joista 244 on kannen alla pysäköintilaitoksessa (joista 6 invapaikkaa) ja loput 131 kentällä radan pohjoispuolella. Polkupyörille paikkoja on noin 300, joista osa laitoksessa ja osa radan alittavassa alikulkutunnelissa, lisäksi asemalla on 5 lukittavaa pyöräkaappia. Kauppakeskus Sellon pysäköintilaitoksessa on lisäksi 2500 asiakasautopaikkaa.

Pysäköinnin perusratkaisu

Leppävaaran liityntäpysäköintilaitos sijaitsee heti radan vieressä linja-autoterminaalin kannen alla yhdessä tasossa. Peruslayout on kamparatkaisu, jossa yksisuuntainen rajorata tekee lenkin, ja pysäköintiruudut sijaitsevat sen molemmin puolin 4:ssä rivissä.

Pysäköintikenttä radan pohjoispuolella on 2-vartinen kampa maantasossa, jossa paikat 2:ssa rivissä.

Maksutapa, hinnat ja aukioloajat

Pysäköintilaitoksen liityntäpysäköintipaikoilla on voimassa 10 tunnin pysäköintirajoitus, joka edellyttää pysäköintikiekon käyttöä. Pysä-

köinti on maksutonta. Kiekon käyttöä valvotaan tehokkaasti operaattorin taholta (ParkCom Oy). Ulkokentällä pysäköinti on maksutonta ja rajoitteetonta. Pysäköintilaitos ja kenttä ovat molemmat auki 24 h /vrk.

Sellon asiakaspaikat ovat ilmaisia ja voimassa on 5 h pysäköintirajoitus.

Jatkoyhteydet

Juna liikennöi arkisin noin klo 4.50 - 1.20. Viikonloppuisin liikenne alkaa myöhemmin. Matka Helsingin keskustaan kestää 12 - 17 minuuttia.

Vuoroväli:

- arkisin ruuhka-aikana keskimäärin 5-6 min
- lauantaisin keskimäärin 8-9 min
- sunnuntaisin keskimäärin 15-30 min

Keskeiset ongelmat ja edut liitynnän kannalta (asiantuntija-arvio/asiakaspalaute)

Liityntäpysäköinnin etuja Leppävaarassa ovat pysäköinnin hyvä sijainti heti radan varressa, ja toisaalta monipuolisten palveluiden viressä. Kannenaluspysäköinnin etuna ovat ilmaisuus, auki 24 h/vrk sekä laadukas ja säältäsuojattu, valvottu ympäristö. Ongelmana voidaan pitää 10 tunnin rajoitettua pysäköintiaikaa, joka ei riitä kaikille pysäköinnin käyttäjille huomioiden pitkät työajat, matka-ajat keskustaan, ruokatunnit ja asioiden hoitaminen sekä pysäköintiin liittyvien palveluiden hyödyntäminen. Aikaa tulisi pidentää 12 tuntiin. Paikat ovat täynnä heti aamusta, joten lisää paikkoja tarvittaisiin. Myös Turuntien puoleinen liityntäpysäköintikenttä aivan täynnä, autoja pysäköity väärin myös kavennusten kohdalle mikä vaikeuttaa ajamista alueella.

Mielikuvat, imago, houkuttelevuus liitynnän kannalta (asiantuntija-arvio/asiakaspalaute)

Leppävaaran liityntäpysäköinti kannen alla Sellon yhteydessä on miellyttävä, toimiva ja helpokäyttöinen. Vaikka ympäristö on laadultaan perustasoa, on se silti siisti, avara ja valoisa ja mukava käyttää. Sijainti laadukkaan joukkoliikennepalvelun (kaupunkirata) ja aseman sekä laadukkaan ja monipuolisen asiointi- ja palvelukokonaisuuden läheisyydessä tekevät liityntäpysäköinnistä houkuttelevan ja toimivan. Sopivan kokoinen selkeä perusjuttu.

Ongelmana on paikkojen vähyys. Liityntäpaikkoja tarvittaisiin selkeästi lisää, mieluiten kannen alle. Pysäköinnin haluttuus ja laadukkuus viittaisivat siihen, että käyttäjät voisivat olla valmiita jopa maksamaan liityntäpysäköinnistä hieman.

Yleisarvio / toimivuus ja palvelut

4 / hyvä

Yleisarvio / viihtyisyys ja ihmisläheisyys

3 / tyydyttävä

Yleisarvio / arkkitehtuuri, esteettisyys

3 / tyydyttävä

Osa A / Pysäköintilaitos

A1. Fyysinen peruskuvauus

Pysäköinnin tilaratkaisut ja kulkureitit

Leppävaaran liityntäpysäköintilaitos kannen alla Sellon yhteydessä on pohjaratkaisultaan selkeä ja helppokäyttöinen. Hallin pituus on n. 200 m ja leveys 34 m. Yksisuuntaisen ajoradan leveys on 7 m, eli varsin leveä. Ei erillisiä jalankulkureittejä. Paikat ovat standardimitoitettuja 2, 5 m x 5 m ja sijaitsevat kohtisuorassa ajorataan nähden 4:ssä rivissä. Pilarit sijaitsevat keskilinjassa ja reunoilla. Laitoksen toisessa päässä on sisäänajoramppi automaattiovineen ja toisessa päässä tuulikaappi ja ovet radan alittavaan alikulkutunneliin, josta pääsy asemalaitureille, kauppakeskus Selloon ja Leppävaaran keskukseen molemmille puolin Turuntietä. Alikulkutunnelissa kulkee myös pyörätie. Invapaikat ja pyöräpaikat sekä ostoskärryjen keräilypiste sijaitsevat laitoksessa tuulikaapin vieressä. Tunnelista on esteetön yhteys hisseillä (2 kpl) asemalaitureille, kevyenliikenteen rampeja pitkin ulos sekä koneportaalla ja hissillä ylös kauppakeskukseen.

Pysäköintilaitoksen ulkopuoli ja sisäänkäynnit

Liityntäpysäköintilaitoksen autojen sisäänmenoluiska vaikea huomata, matala ja huonosti valaistu, voisi olla näyttävämpikin. Ulkona täynnä/tilaa –opaste, jolloin voi kääntyä takaisin jos sisään ei mahdu. Sisäänkäynnillä umpinaiset paljeovet joista ei näy sisään, ei puomia eikä maksulaitetta.

Jalankulkijoiden sisäänkäynti alikulkutunnelissa vaatimaton ja pimeä, sotkuinen (tupakkapaikka). Toisaalta autoreitti liityntäpysäköijälle ensisijainen, jalankulkijana osaa jo paikalle.

A2. Käytettävyys ja pysäköinnin laatutaso

Valaistus

Sisääntuloluiskassa valaistus heikko, etenkin pimeällä. Sisällä hallissa hyvä ja tasainen valaistus. Loisteputkivalaisimet pitkittäin katossa, tukee jalankulkijan ja autoilijan orientoitumissuuntia hallissa. Alikulkutunnelissa matkalla asemalaitureille ruma oranssi suurpainenatriumvalaistus. Kauppakeskuksen edustalla laadukkaampi, värit toistava, valkea monimetallilamppuvalaistus. Hissien valaisu hyvä, portaikoissa valaisimet eivät ole päällä.

Opastus

Kauko-opastus Kehä I:n suunnasta tultaesa on toimiva, Leppävaaran asuntoalueelta tultaessa taas puutteellinen. Kauko-opasteessa

ymmärrettävä juna+P, opasteita riittävästi ja sopivissa paikoissa Kehältä saavuttaessa. Leppävaaran keskuksessa reitti kiertää niin kovasti että opasteita voisi ensikertalaiselle olla enemmänkin. Sisäänkäynnin luona opastus liian lähellä alasajoa, jolloin ei ehdi reagoida alasajoon. Opasteet sisällä jalankulkuun ja joukkoliikenteeseen selkeät, näkyvät, liikennehenkinen sini-valkea väritys. Opasteet suomeksi ja ruotsiksi, englanti puuttuu. Piktogrammit perinteiset ja selkeät. Pilareiden väärikooditus epäselvä, sinisiä, oransseja ja harmaita pilareita sekavassa järjestyksessä. Toisaalta auttanevat muistamaan paremmin auton sijainnin hallissa. Ajosuunta maalattu nuolin ajorataan, kulunut ja näkyy huonosti. Operaattorin sääntökyltti selkeä ja hyvä. Varauloskäyntien opasteet hyvät. Invapaikat on merkitty selkeästi. Opasteita on tarvittava perusmäärä. Alikulussa hyvä valaistu opastetorni jossa myös liityntäpysäköinti mukana, muuten tunnelissa opastus liityntäpysäköintiin puutteellinen ja pimeässä.

Informaation taso

Opastus asemalaitureille ja jalankulcutunneliin riittävä. Ulosajon opastus hallista minimaalista, mutta toisaalta niin selkeä layout että löytää helposti ulos. Sisäänkäynnillä sähköinen täynnä/tilaa – opaste. Kiekon käytöstä selkeä opastus, operaattorin yhteystiedot näkyvissä. Pysäköintilaitoksessa ei informoida läheisestä liityntäpysäköintikentästä radan toisella puolen. Sisällä ei mitään informaatiota läheisistä kauppakeskuksen palveluista eikä karttoja asemasta tai lähiympäristöstä.

Arkkitehtuuri ja orientaatio

Siisti ja kuiva betonilattia, ei liian kovia kallistuksia. Seinät vaaleaksi maalattu. Värikkäät pilarit järkevästi keskilinjalla, eivät haittaa pysäköintiä. Eleetön, väljä ja siisti peruspysäköintiympäristö. Hajuton ja melutaso normaali. Mittakaavaltaan sopivan kokoinen ja helposti orientoitava, selkeä pohjaratkaisu. Liikkuminen luontevaa pitkittäin ja yksisuuntaisesti. Sisäänkäyntiä asiointiin ja jatkoyhteyksiin olisi voinut korostaa enemmänkin, nyt vaatimaton, teräslasirakenteinen tuulikaappi. Ei lisävarusteita kuten penkkejä tai roskikseja.

Kulkureitit ja kulun turvallisuus ja esteettömyys eri käyttäjäryhmien kannalta

Pysäköintihalli niin selkeä ja avara että jalankulku tuntuu turvalliselta ajoradalla, ilman erityistä jalankulkureittiä. Myös valaistus ja näkyvyys suorilla linjoilla pitkin niin hyvät, että autoilija näkee jalankulkijat hyvin jo pitkältä. Joukkoliikenne sekä kauppakeskus palveluineen lähietäisyydellä ja reitti säältä suojattu. Tuulikaapin ovet matkalla alikulcutunneliin eivät ole esteettömät automaattiovet, mikä hanakaloittaa paitsi erityisryhmien myös pyörää taluttavien tai ostoskärryjä / lastenvaunuja työntävien kulkua. Tuulikaapin ovet on vedetty sisään alikulcutunnelin puolella, mikä onkin turvallisempaa tunnelissa jalan ja pyörällä kulkeville.

Alikulcutunnelista nousee asemalaituritasoon portaita (3 kpl), hisseillä (2 kpl) tai ulkoramppia pitkin. Portaikoista puuttuu värikontrasti, kaiteet määräysten mukaan. Liityntäpysäköinnin sijainti kauppakeskuksen ja radan välissä on ihanteellinen käyttäjilleen, mutta kaupan kannalta parempi voisi olla kulku osin kauppakeskuksen läpi tai liityntäpysäköintitilan hyödyntäminen palveluiden opastukseen (kartta, mainokset).

Turvallisuus/valvonta

Pysäköintihallin hyvä valaistus tuo turvallisuutta, vaikka halli auki 24 h/vrk. Myös tehokas valvonta ja vartiointi (ParkCom ja kauppakeskus Sellon henkilöstö) useita kertoja päivässä sekä kameravalvonta lisäävät turvallisuutta. Halli on sprinklattu ja poistumistiet ovat selkeästi näkyvissä. Myös tilan vaaleus ja siisteys sekä selkeä pohjaratkaisu ja hyvä näkyvyys lisäävät turvallisuuden tunnetta.

Liityntäpysäköinnin oheis- ja lisäpalvelut

Pysäköintilaitoksessa ei varsinaisia lisäpalveluita tai varusteita. Yleisö-wc:t, kioskit, pankkiautomaatit ym. kauppakeskuksen yhteydessä n. 50 m päässä ylemmillä tasoilla. Hallissa on 6 invapaikkaa, pyöräpaikkoja ja ostoskärryjen keräyspiste.

Osa B / Pysäköintikenttä

B1. Fyysinen peruskuvauk

Pysäköinnin tilaratkaisut ja mitoitus

Pysäköintikenttä radan pohjoispuolella on 2-vartinen kampa maantasossa, jonne ajetaan keskeltä sisään. Paikat sijaitsevat kahdessa rivissä, ajorataan nähden suorakulmaisesti. Kentän pituus on n. 200 m ja leveys 17 m. Kaksisuuntaisen ajoradan leveys on 7 m. Ei erillisiä jalankulkureittejä. Paikat ovat standardimitoitettuja 2,5 m x 5 m. Laitoksen aseman päässä on kääntöpaikka ja kevyen liikenteen ramppi alas radan alittavaan alikulcutunneliin, josta pääsy asemalaitureille, kauppakeskus Selloon ja Leppävaaran keskukseen molemmille puolin Turuntietä. Alikulcutunnelissa kulkee myös pyörätie. Tunnelista on esteetön yhteys hisseillä (2 kpl) asemalaitureille, kevyenliikenteen rampeja pitkin ulos sekä koneportaalla ja hissillä ylös kauppakeskukseen.

B2. Käytettävyys ja pysäköinnin laatutaso

Valaistus

Valaisinpylväät kentällä 40 metrin välein, Oculus-katuvalaistus.

Opastus

Opastus asemalaitureille ja busseille kunnossa, normaali VR:n opastus piktogrammeilla, suomeksi ja ruotsiksi.

Informaation taso

Pysäköintikentällä ei informoida läheisestä liityntäpysäköintilaitoksesta radan toisella puolen. Ei mitään informaatiota läheisistä kauppakeskuksen palveluista eikä kartoja asemasta tai lähiympäristöstä.

Arkkitehtuuri ja orientaatio

Välttävä asfalttikenttä. Luonnonkivireunakivet, kasvillisuus heikkokuntoista. Pysäköinti tasossa, näkyy hyvin sekä asemalle että alikulkuun ja lähipalveluihin.

Kulkureitit ja kulun turvallisuus ja esteettömyys eri käyttäjäryhmien kannalta

Joukkoliikenne (<50m) sekä kauppakeskus palveluineen (<100m) lähietäisyydellä. Pysäköintialueella ei erillistä jalankulutilaa, eikä erillistä tilaa lastata autoa. Luiska alikulkuun loiva mutta ei säältä suojattu.

Turvallisuus/valvonta

Kenttä on auki 24 h eikä valvontaa. Toisaalta keskeinen sijainti Turuntien ja Rantaradan välissä sekä avoimet näkymät ja suorat yhteydet asemalaiturille tuovat turvallisuutta ja sosiaalista kontrollia alueelle.

Liityntäpysäköinnin oheis- ja lisäpalvelut

Pysäköintikentällä ei lisäpalveluita tai varusteita. Yleisö-wc:t, kioskit, pankkiautomaatit ym. kauppakeskuksen yhteydessä n. 200 m päässä ylempillä tasoilla.

Osa C / Ylläpito, siisteys, kunto

Likaisuus ja roskaisuus

Sisällä pysäköintilaitoksessa erittäin siistiä, vaikkakaan tiloissa ei ole roskiksia. Hissit asemalaitureille epäsiistit. Ulkona kentällä roskaista, eikä roskiksia.

Huonokuntoisuus, rikkinäisyys, kuopat ja tahrat pinnoissa, lamput rikki yms.

Sisällä pysäköintilaitoksessa pinnat hyväkuntoiset ja puhtaat. Laitoksen sisäänkäynti tuulikaapista epäsiisti, lattia likainen. Tuulikaapin kulmausta alikulussa pidetään tupakkapaikkana, siinä on myös roskis. Portaikoissa lamput eivät pala.

Kokonaisvaikutelma paikan siisteydestä ja huollosta

Sisällä pysäköintilaitoksessa huolto selvästi pelaa, muualla ei.