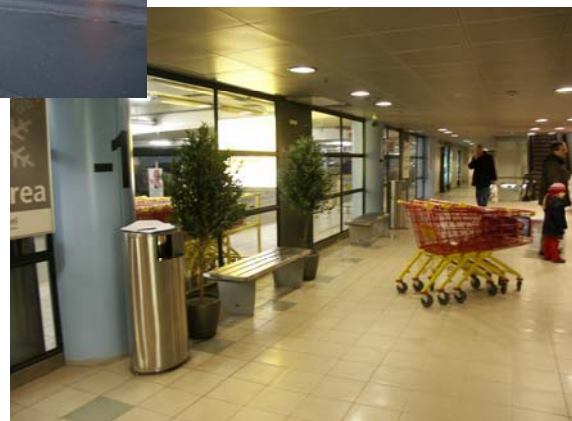
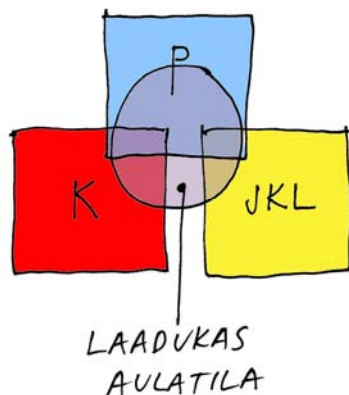
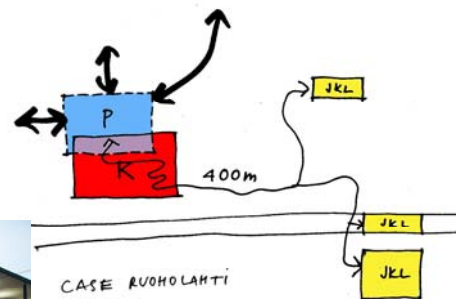


Julkisen ja yksityisen tahon yhteistyö ja kustannusten-jako liityntäpysäköinnissä

JYLP

Tiivistelmä muistiosta 2007



Johdanto

Liityntäpysäköinnin merkitys pääkaupunkiseudulla näyttäisi olevan kasvussa, monestakin syystä. Henkilöautojen määrä ja henkilöautoliikenne ovat lisääntymässä kovaa vauhtia. Asumisväljyyden kasvun tavoittelun myötä yhä useampi lapsiperhe hakeutuu Helsingin laitakaupungille ja kehyskuntiin asumaan. Yli yhden auton kotiutaloudet lisääntyvät. Kaikki työpaikat eivät ole Helsingin keskustassa, mutta työmatkat ovat silti pidentymässä. Näköpiirissä olevat autoverotuksen rakenteelliset uudistukset vaikuttanevat niin että uudenkin yksityisauton hankinta muuttuu mahdolliseksi yhä useammalle samalla kun autolla ajaminen 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, joudutaan harkitsemaan rakenteellisia ratkaisuja, mikä nostaa kustannukset autopaikka kohden jopa kymmenkertaisiksi. 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 lähtökohtana tälle selvitykselle.

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

Selvityksen sisällöllisenä näkökulmana on julkisen ja yksityisen tahon yhteistyö eli JYY 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.

Työllä pyritään luomaan julkiselle taholle, lähinnä pk-kunnille, joukkoliikenneti-laajille 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. Hyöty/kustannusanalyyseistä vastasi DI, yksikön päällikkö Teemu Sihvola, apunaan tekn. yo. Lauri Pitkänen.

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

Liityntäpysäköinnin määritelmä

YTV määrittelee liityntäpysäköintistrategiansa (2003) alussa liityntäpysäköinnin

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

Julkisen ja yksityisen toimijan yhteistyön kehittämisen kannalta on keskeistä että juuri keskuspaikoilla, jossa olisi useita intressitahoja ja siten myös useita pysäköinnin rakentamisen ja käytön kustannuksiin osallistujia, määrittelyä joudutaan erityisesti venyttämään.

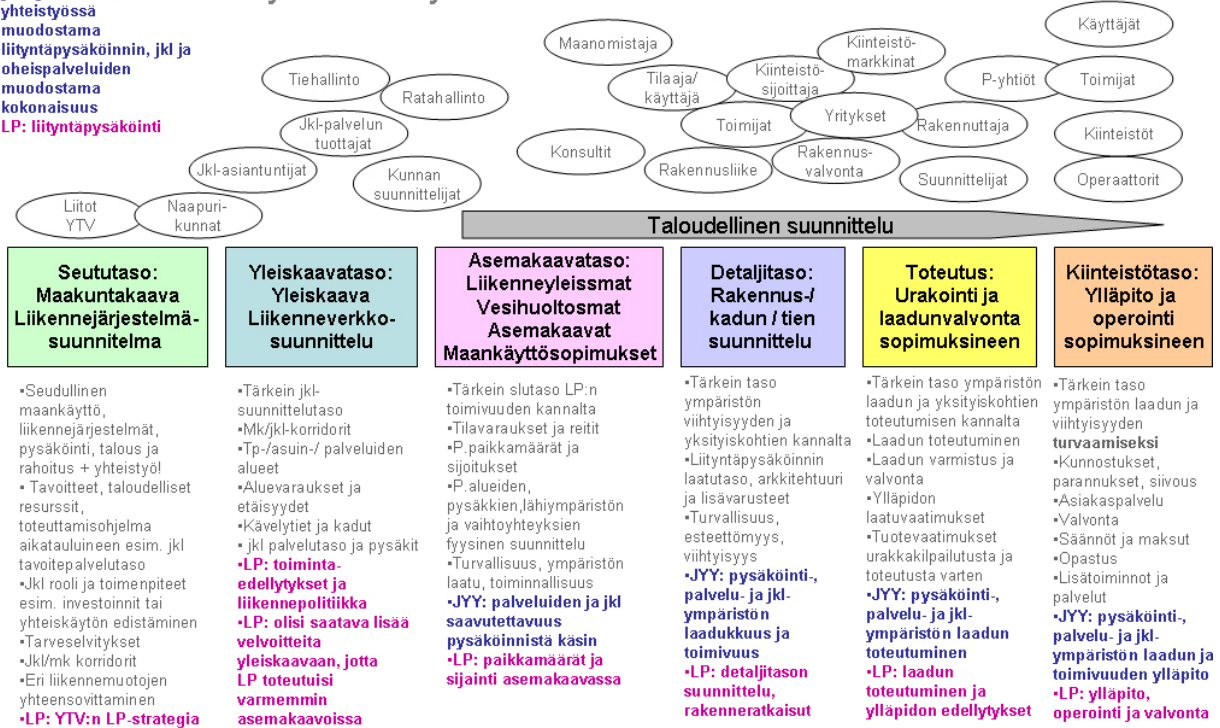
Tässä selvityksessä liityntäpysäköintiä katsotaan ainakin kahdesta näkökulmasta: käytännöllisestä ja hallinnollisesta. Käytännöllinen liityntäpysäköinti lähtee liikkujien tarpeista ja voi olla osin epävirallista. Hallinnollinen näkökulma puolestaan katsoo asiaa liikennejärjestelmän, kokonaispaikkamäärän ja niiden pitkän aikavälin suunnittelun seudullisesta näkökulmasta. Toisinaan hallinnollisesti määrittävä liityntäpysäköinti ei aivan vastaa käytännöllisiä tarpeita.

Kaavoitus

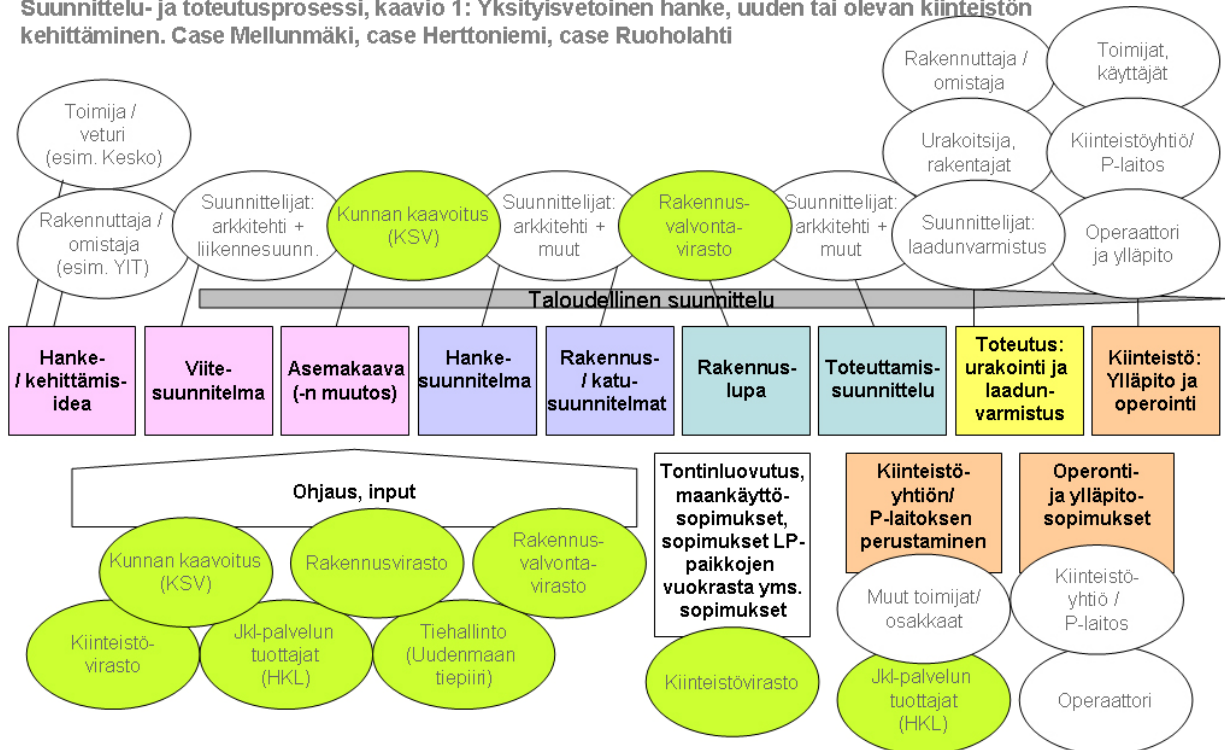
Kunnilla on periaatteessa kaavamonopoli, mutta käytännössä suunnitteluun osallistuvat lukuisat sidosryhmät. Prosessi on kuitenkin niin monitahoinen ja vaihtelevat, että haluttiin selvittää kaavoitusprosessia liityntäpysäköinnin suhteen. Prosessin ongelmakohtina ja kehittämishaasteina voidaan nähdä ensinnäkin liityntäpysäköinnin heikko rooli yleiskaavoituksessa, jolloin YTV:n paikkamäärät eivät käytännössä sido asemakaavoittajia ja suositeltuja liityntäpaikkoja voi jäädä toteutumatta sopiviin kohteisiin, sekä kaupallisten potentiaalien tuomien lisäpaikkatarpeiden vaikea ennakoitavuus julkisvetoisessa suunnitteluprosessissa. Edellisissä suunnitteluvaiheissa jo lukkoon lyötyjä paikkamääriä tai epäoptimaalisia sijainteja on vaikea tarkemmassa suunnittelussa enää korjata, vaikka yksityiset pysäköintihankkeet voivatkin täydentää kokonaispakettia toimivammaksi. Seuraavassa kuvaukset yksityis- ja julkisvetoisten hankkeiden prosessielementeistä.

JYY: julkisen ja yksityisen tahon yhteistyössä muodostama liityntäpysäköinnin, jkl ja oheispalveluiden muodostama kokonaisuus
LP: liityntäpysäköinti

Toimijaverkostot ja suunnittelutasot -kaavio



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



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



Tiedossaolevat ja tulevaisuuden LP-kohteet

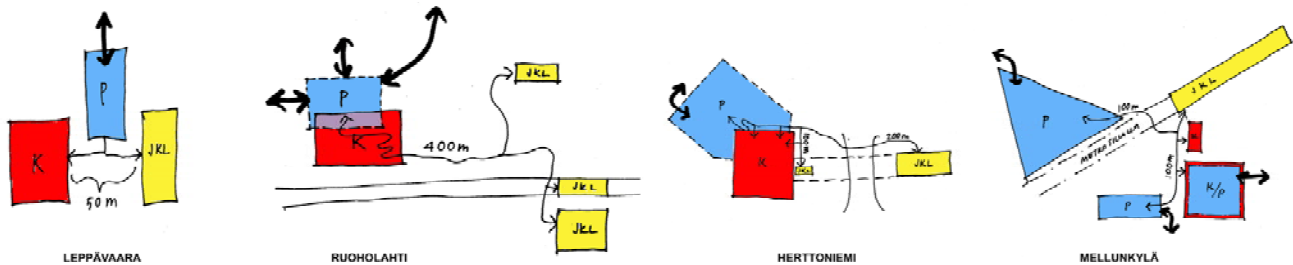
Selvityksen muistiossa on listattu viimeisimmät tiedossa olevat pääkaupunkiseudun junaratojen, pääväylien ja metron liityntäpysäköintipaikat (autoille ja polkupyörille), ja niiden käyttöasteet. Lisäksi on listattu mahdollisia tulevaisuuden LP-kohteita ja pohdittu niihin liittyviä suunnitteluperiaatteita.

Viisi esimerkkikohtetta

Selvityksessä käsitellään tarkemmin 5 esimerkkikohtetta pääkaupunkiseudulta: Ruoholahti, Herttoniemi ja Mellunmäki LP 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.

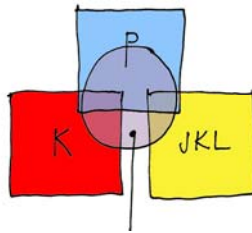
Viidestä kohteesta esitetään pysäköinnin ja joukkoliikenneyhteyksien ja peruskuvauksen lisäksi LP:n suunnittelu- ja toteutusprosessi, siihen liittyvät sopimukset, ylläpidon ja pysäköintioperoinnin kuvaus. Edelleen, kuvataan kohteiden laatu ja käytettävyys asiakkaan kannalta. Lisäksi, julkisten ja yksityisten tahojen yhteistyömuodot ja kustannustenjakomallit esitetään jokaisesta kohteesta sekä graafinen kuvaus ydintoimintojen eli jkl-yhteyden, LP:n ja kaupan sijaintien keskinäisestä suhteesta. Sijaintien suhteen selvityksessä päädyttiin korostamaan *laadukkaan välitilan tärkeyttä* toimintojen välissä. Esim. Kluuvin metroaseman yhteydessä olevien liikkeiden välisten tilojen parantaminen (liikkeen kustannukset yhteensä n. 16,8 M€) vaikutti osaltaan alueen läpikulun

kaksinkertaistumiseen. Seuraavassa jokaisen toteutuneen pääkohteen tilakonsepti



Laadukas välitila

Optimaalinen tilakonsepti sekä kaupan, joukkoliikenteen että käyttäjän näkökulmasta olisi seuraavanlainen: toiminnot sijaitsivat keskitetysti mahdollisimman lähellä toisiaan (parhaassa tapauksessa päällystyksen) ja niiden väliin jää laadukas julkinen "välitila" (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.



Käyttäjän kannalta tärkeimmät liityntäpysäköinnin ominaisuudet

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 kellonajat 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, kehitettävää!
- jalankulun opastus ja opastus kevyenliikenteen reiteille puuttuu, kehitettävä
- maksutavan ja sääntöjen opastus oltava selkeää, näkyvää ja toistuvaa
- opastus lähimpään vapaaseen liityntäpysäköintiin reitillä olisi tärkeää, motivoivaa ja vähentäisi väärin pysäköintiä
- opastus nyt epäyhtenäistä ja sekavaa, yhtenäisyys ja loogisuus tavoitteeksi
- opastushierarkian selkeys tärkeää: sektorit, kerrokset, julkinen/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, autopesu

KÄYTETTÄVYYS JA TOIMIVUUS

- maksamisen helppous ja sopiva hintataso pysäköinnin sijaintiin ja palvelutasoon nähden tärkeää
- pysäköintipaikkojen ja kaistojen mitoitus tärkeää, väljyys houkuttaa
- nykyajan suuret autot ja palveluiden käytettävyys vaatisivat leveämpiä paikkoja (260 cm)
- vinosti sijaitsevat ruudut helppokäyttöisempiä kuin suorakulmaisesti sijaitsevat
- selkeä 1-suuntainen ajojärjestely houkuttelevampi ja turvallisempi kuin 2-suuntainen tai niiden yhdistelmä (vrt. Sello)
- jalankulkijan näkökulma onohdettu lähes kokonaan, turvalliset ja selkeät jalankulun reitit puuttuvat, kehitettävä!
- helppo orientaatio ja kulun loogisuus sisähalleissa tärkeää
- 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. siihen liittyvän rakennuksen hengessä
- pysäköintitiloissakin voi olla oma tyylinsä ja yksityiskohtansa.
- laadukkaat ja helppohoitoiset materiaalit tärkeitä etenkin lähellä jalankulkijaa
- jalankulkureitit paremmalle laatutasolle kuin autopaikat (ideoita esim.: sisätilan materiaalit jatkuvat ulos, vaalea laadukas pinnoite, voimakkaampi valaistus, värilliset pinnat, valaisinpylväät merkitsevät jalankulun reitin näkyväksi 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 läsnäolevat 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

Johtopäätöksiä LP konsepteista

Karkeasti ottaen LP-kohteita on 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 kohdekohteisista ratkaisuksista ei varmaankaan kokonaan tulla pääsemään, sillä toimijajoukko voi vaihdella huomattavasti. Dikotomisia jaotteluita eli kaksipäisiä perusmalleja voidaan kuitenkin erottaa.

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 hoi-taa/ostaa pysäköinnin operoinnin. Tästä Ruoholahti on esimerkinä.

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.

Jos p-operointi on ulkoistettu, p-operaattorin taustalla voi olla pitkä ketju toimijoita. Sillä on valta parantaa asiakkaan toivomia oloja. Siksi p-operaattorilla tulee 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 siir-tyessä tiloista toiseen.

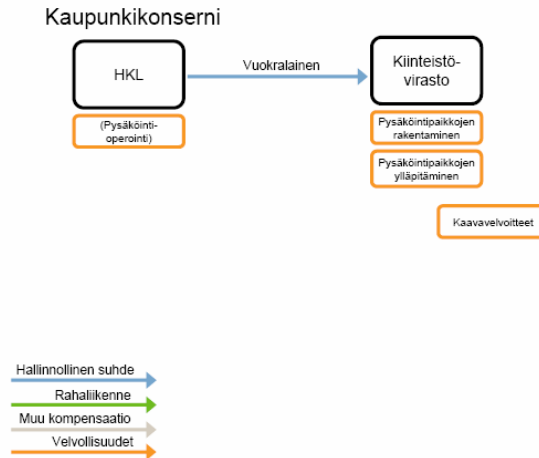
Toiminnallisessa mielessä voidaan erottaa **multi- ja mono-malli**. Multimallis-sa matkustajalle/asiakkaalle tarjoutuu matkustamisen yhteydessä monenlaisten toimintojen ja palveluiden kokonaisuus, monomallisissa vain yksi toiminto (kioski, kauppa tms. pienimuotoinen palvelu).

Perinteinen ja JYY-malli

Perinteisesti LP-ratkaisut on tehty kunnan omana työnä, ja esim. kauppa on rakentanut omat pysäköintipaikkansa. Edellä on tarkastelu miten hyödyt ja kustannukset ovat jakautuneet kun julkinen ja yksityinen taho ovat eri tapauksissa

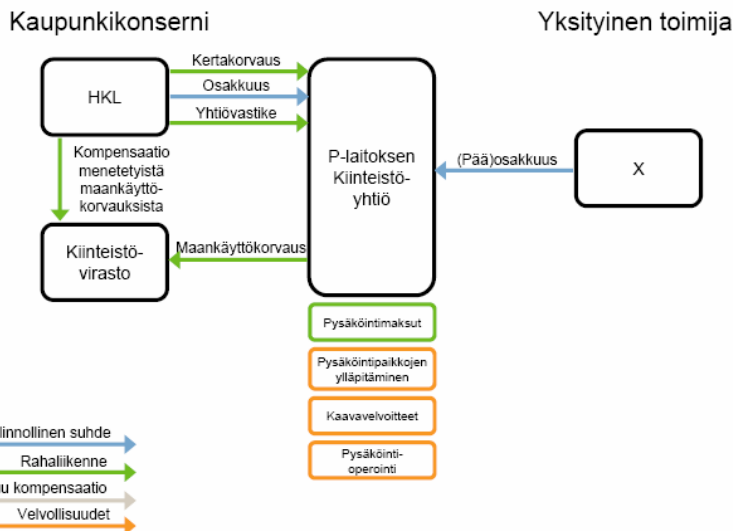
jakaneet pysäköinnin rakentamiskustannuksia. Yleisellä tasolla voidaan esittää perinteinen malli ja kaksi JYY-mallia kaavioina.

Perinteinen malli - ei yksityistä toimijaa



JULKISEN JA YKSITYISEN SEKTORIN YHTEISTYÖMUODOT LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMISESSA

(Mallikuva, suurehko kohde, <500 ap)





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 osatuloja. 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. Allaolevia taulukoita lukiessa lienee hyvä muistaa että YTV:n liityntäpysäköintistrategiassa vuodelta 2003 (liite 3: malliajoja) on yhteiskunnan h/k-kertoimeksi saatu vain 2,65.

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

Käytettyjä lähtöoletuksia ovat olleet:

Laskelmien lähtöoletukset

Parkkipaikan pinta-ala [m2]	25
Kerrosneliön arvo kaupungille [euroa]	1000
Kustannukset	
	Pinnalla Kannen alla Lämpimässä
Rakentamiskustannus [euroa/paikka]	5 000 15 000 20 000
Ylläpitokustannus [euroa/m2/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
Asiainnin 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

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

Vuorottaiskäytön mahdollisuudet (esimerkkinä Herttoniemi)

	Ma-to	Pe
Kauppan suunnitellut paikat	300	300
Liitynnän suunniteltu paikkamäärä	150	150
Kauppan maksimikäyttöaste 16-17	81 %	94 %
"Kauppan" 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

JYLP-selvityksessä on laadittu edellä käsitellyistä dynaamiset excel-taulukot, joihin esim. neuvottelevat JYY-toimijat voivat syöttää omat kustannuksensa ja arvioida siltä pohjalta tulevia kustannusjakoja.

JYLP-projektin suosituksia

1. Liityntäpysäköinti-yhtiö. Tulee harkita koko pääkaupunkiseudun kattavaa liityntäpysäköinti-yhtiön perustamista, joka olisi mahdollisesti kokonaan tai osin julkisomisteinen. Esimerkiksi HKL luopuisi mielellään isosta osasta nykyistä liityntäpysäköinnin omistamista, ylläpitoa ym. hoitoa. Liityntäpysäköinnin edut ovat seudullisia, joten myös sen rahoituksen tulisi olla. Samoin markkinoinnin ja opastuksen tulisi olla seudullista ja yksityisen ja julkisen tahon yhteistoimintaa. Tiehallinnon tulisi joustavoittaa viitoituspolitiikkaansa jotta julkisen ja yksityisen tahon yhteiseen liityntäpysäköintiin voidaan opastaa. Seudullinen LP-yhtiö kykenisi tehokkaammin neuvottelemaan Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen, ja kaupunkien kanssa esim. katuverkon p-opasteista ja ennen kaikkea systemaattisista yhteistyöjärjestelyistä yksityisten tahojen kanssa.

2. LP reittioppaassa. Sähköistä opastamista liityntäpysäköintiin voisi kehittää mm. YTV:n reittioppaan tai tulevaisuudessa mahdollisen ajoneuvoliikenteen reittioppaan yhteyteen. Tärkeää olisi vaivattomasti saada esille esim. reitti lä-

himmälle liityntäpaikalle, läheiset palvelut, sanahaku ja tarkka osoite p-alueista sekä kaikki nämä interaktiivisesti kartalle.

3. 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). Yksi tärkeimmistä LP/jkl-asema-konseptin ideoista on **laadukkaan välitilan** tärkeys: eri toimintojen väliin jäävien tilojen laadukkuus on keskeinen matkakokemuksen tekijä.

4. Kansainvälinen LP-selvitys. Muualla Euroopassa LP:tä (park&ride) on kehitetty pidempään, pysäköinnissä toimii myös suuria yrityksiä, liikenteen ruuhkautumisen ongelmat ovat suurempia, viranomaisten ja yksityisten toimijoiden roolijako on paikoin erilainen kuin Suomessa. Mm näiden syiden vuoksi Suomessa voisi olla opittavaa mm. toimintamalleissa.