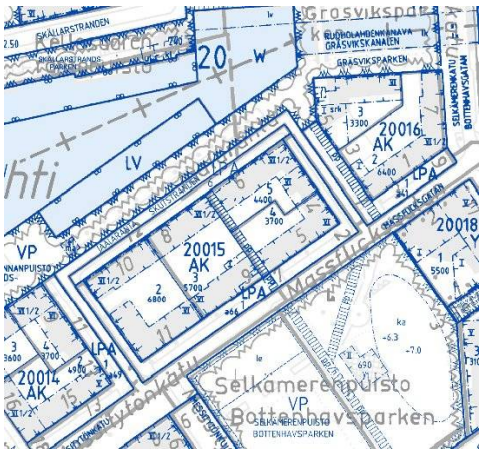


# ASUKASPYSÄKÖINTIPAikkojen OMISTAMISEN, HALLINNAN JA KUNNOSSAPIDON ORGANISOINTI



Johanna Wallin ja Kalle Toiskallio



Vantaa

## Sisällys

ASUKASPYSÄKÖINTIPAIKKOJEN OMISTAMISEN, HALLINNAN JA KUNNOSSAPIDON ORGANISOINTI .....	0
Esipuhe .....	3
1 Johdanto .....	4
2 Lähtötiedot .....	4
2.1 Tietoa Marja-Vantaasta ja kohdealueen rajausta .....	4
2.2 Fruit Called Wanda .....	6
2.3 Julkisen ja yksityisen tahon yhteistyömahdollisuudet pysäköinnin organisoinnissa .....	7
3 Asukaspysäköintihaastattelut .....	9
3.1 Esimerkkikohteet ja tavoite .....	9
3.2 Teemalista .....	9
3.3 Haastattelujen tulokset .....	9
3.3.1 Alueelliset yhteiset pysäköintijärjestelyt .....	9
3.3.2 Useamman taloyhtiön hallinnoima pysäköintilaitos .....	10
3.3.3 Asemakaavassa kadulle sijoitettu LPA-alue .....	10
3.3.4 Tonteille osoitettu pysäköinti .....	10
4 Kuvaus esimerkkikohteiden pysäköinnin järjestämisestä .....	11
4.1 Leppävaara .....	11
4.2 Ruoholahti .....	11
4.3 Tampere .....	13
4.4 Olari .....	13
4.5 Pasila .....	14
4.6 Herttoniemenranta .....	14
4.7 Kartanonkoski .....	16
4.8 Valtimontie 3 (Koskela, Helsinki) .....	17
5 Pysäköinnin järjestämisen mahdollisuuksia .....	19
5.1 Suosituksia ja kommentteja .....	19
5.1.1 Yleistä .....	19
5.1.2 Kaavoitus .....	20
5.1.3 Omistussuhteet ja hallinnointiin liittyvät järjestelyt .....	20
5.1.4 Pysäköintiratkaisun peruskuvaus ja paikkojen nimeäminen .....	21
5.1.5 Huollon ja ylläpidon näkökulmia ja ongelmia .....	22
5.1.6 Pysäköintipaikkojen karkaamisen estäminen .....	22
5.1.7 Pysäköintilaitosten yhteis- ja muu käyttö .....	23
5.2 Asukaspysäköinnin organisaatiomalleja .....	24
5.2.1 Malli 1. Ulkoistettu pysäköintiyhtiö .....	24
5.2.2 Malli 2. Pysäköintiyhtiö .....	25
5.2.3 Malli 3. Huoltoyhtiö .....	26
5.2.4 Malli 4. Taloyhtiö .....	27
5.2.5 Asukas-, työ-, asiointi- ja liityntäpysäköinnin yhteensovittaminen .....	28
5.3 Vahvan pysäköintitahon ideaalimalli - lähtökohtia .....	29
5.4 Vahva kaupunkisuunnittelu ja ”Marja-Vantaan Pysäköinti Oy” .....	29
5.5 Asukaspysäköinnin ongelmia ja ratkaisuja .....	31
5.5.1 Vieraspysäköinti .....	31
5.5.2 Huoltosopimusmallit .....	32
5.5.3 Rakennussuunnittelun hankkeistaminen .....	32
5.5.4 Asukaspysäköinti asukkaan kannalta .....	32
5.6 Pysäköinnin hallinnointi .....	33

5.6.1	Kaupungin keinot ja tavoitteet .....	33
5.6.2	Sopimukset.....	34
5.7	Asukaspysäköinti Marja-Vantaan keskustassa lähiaikoina ja pidemmällä perspektiivillä	35

## Esipuhe

Joukkoliikenteen kehittäminen erityisesti raideliikennettä hyödyntäen edellyttää tiiviisti rakennettavia alueita. Pysäköintijärjestelyt vaikuttavat ympäristön visuaaliseen ja toiminnalliseen laatuun, joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja asumisen kustannuksiin. Marja-Vantaan keskusta-asumisen asemakaavatyössä ratkaistaan alueen pysäköinnin järjestäminen. Kohdealue on laaja ja kaupungin omistuksessa, mikä mahdollistaa monenlaiset pysäköinnin järjestelytavat. Vastaavia näin vapaan harkinnan kohteita Vantaalla ei ole ollut. Siksi on ollut tärkeää tässä vaiheessa selvittää muualla saadut kokemukset erilaisten ratkaisujen toimivuudesta.

Selvitys kohdistuu asukaspysäköintipaikkojen omistamisen, hallinnan ja kunnossapidon organisoinnista saatuihin kokemuksiin eri toimijoiden ja käyttäjien näkökulmasta silloin, kun pysäköintijärjestelyt eivät koske yhden yhtiön omalla tontilla järjestämää pysäköintiä. Työn kuluessa on haastateltu alueiden kaavoituksesta vastanneita viranomaisia sekä pysäköinnin hoidosta ja valvonnasta vastaavia organisaatioita sekä hyödynnetty näiden tahojen saamaa käyttäjäpalautetta. Työryhmä kiittää haastateltuja kiinnostuksesta selvitykseen sekä heidän toimittamastaan taustamateriaalista. Meitä ovat avustaneet Helsingin, Espoon ja Vantaan virkamiehet, Leppävaaran Pysäköinti Oy, Ruoholahden Pysäköinti Oy, Länsi-Pasilan Autopaikat Oy, Itä-Pasilan Pysäköinti Oy, Tampereen Pysäköintitalo Oy, Kumpulan Kiinteistöt Oy, Olarin Huolto Oy ja Oy ParkCom Ab. Selvityksen ovat laatineet projektipäällikkö VTT Kalle Toiskallio ja projekti-insinööri DI Johanna Wallin WSP Finland Oy:stä ja laadun varmistajana on toiminut yli-insinööri Jukka Syvälahti. Työtä ovat ohjanneet Vantaan kaupungilla Marja-Vantaa -projektista projektipäällikkö Reijo Sandberg ja kaavoituspäällikkö Lea Varpanen ja kuntatekniikan keskuksen liikenneinsinööri Leena Viilo.

Työn tavoitteen on selvittää yhteisen pysäköintilaitoksen hallinnointiin liittyvät järjestelyt, pysäköintitilojen/-luolien muu käyttö, käytössä olevat sopimusmallit ja ylläpidossa havaitut ongelmat. Työssä on muodostettu kuvaukset asukaspysäköinnin erilaisille organisaatiomalleille. Selvityksen tuloksia hyödynnetään Marja-Vantaan keskustan suunnittelussa. Lisäksi ne ovat perusselvityksenä hyödynnettävissä laajemminkin Vantaan ja muiden kuntien asukaspysäköinnin suunnittelussa. Selvitys täydentää muita mm. liityntäpysäköintiä ja liiketilojen pysäköintipaikkojen yhteiskäyttöä koskeneita selvityksiä.

# 1 Johdanto

Marja-Vantaan -projektin tavoitteena on luoda edellytykset 27 000 asukkaan ja 26 000 työpaikan muodostamalle uudelle urbaanille kotikaupungille, joka kytkeytyy raideliikenteen avulla pääkaupunkiseutuun. Kivistön aseman ympäristöön sijoittuvalle keskusta-alueelle asukkaita tulee noin 6 000-10 000. Vantaan kaupunki käynnisti projektin 17.1.2007. Vantaan kaupunki on hankkinut Marja-Vantaalta keskeiset uudisrakentamisalueet omistukseensa tai tehnyt niistä maankäytösopimukset.

Kaupungin maaomistus ja yhteistyösopimukset tekevät mahdolliseksi selvittää ja harkita erilaisia tapoja toteuttaa myös asumiseen liittyvän pysäköinnin järjestelyt. Marja-Vantaan keskustan asuntoalueesta järjestettiin kansainvälinen kutsukilpailu, jonka tarkoituksena oli etsiä innovatiivisia ratkaisuja urbaaniin keskusta-asumiseen sekä siihen liittyen liikenteellisille järjestelyille. Julkiset ulkotilat oli kilpailun toinen tärkeä teema. Kilpailun tulosten pohjalta käynnistyy alueen asemakaavoitus.

Tämä selvitys on laadittu seuraavien taustaintressien ajamana. Marja-Vantaan keskusta-alueesta on tarkoitus suunnitella joukkoliikennepainotteinen kaupunginosa ja siihen liittyen miettiä uudestaan perinteinen vantaalainen pysäköintipolitiikka eli väljästi normitettujen auto-paikkojen määrät kiinteistöjen kerrosneliömetriä kohti ja autopaikka tai kaksi per asunto – periaate. Lisäksi vuorokäytön ja kustannusten jaon mahdollisuuksia halutaan harkita.

Asukaspysäköintiselvityksen tavoitteena on selvittää ja kuvata erilaisia tapoja järjestää asukaspysäköinti keskusta-alueella muun muassa käymällä läpi toteutuneita pysäköintiratkaisuja. Työssä kuvataan yhteisen pysäköintilaitoksen hallinnointiin liittyviä järjestelyjä, pysäköintitilojen ja -luolien muuta käyttöä, sopimusmalleja ja ylläpidon ongelmia. Tietoja sovelletaan lyhyen tähtäimen ratkaisuihin ja pitkän tähtäimen pohdintaan. Pysäköinnin järjestelyjä on selvitetty kohteissa, joissa kyseessä ei ole yhden taloyhtiön omalla tontillaan yksin hallinnoima pysäköintialue. Tarkastelun kohteena ovat alueelliset yhteiset pysäköintijärjestelyt, useamman taloyhtiön hallinnoimat pysäköintilaitokset, katualueelle sijoitetut kaavassa osoitetut pysäköintipaikat sekä tonteille osoitettu pysäköinti. Pysäköintijärjestelyjä on selvitetty haastatteluin liittyen pääasiassa esimerkkikohteisiin Vantaalla, Helsingissä, Espoossa ja Tampereella.

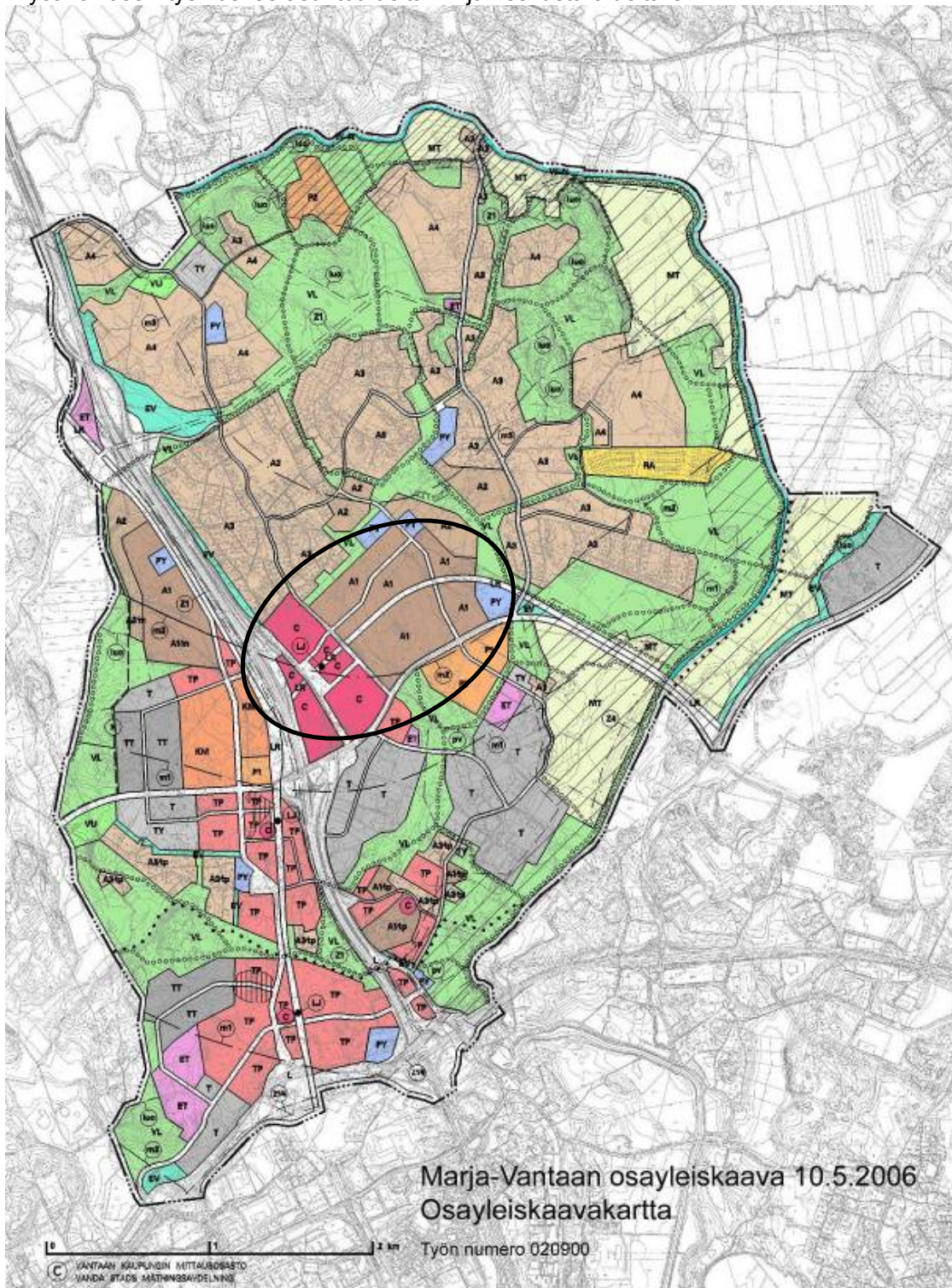
## 2 Lähtötiedot

### 2.1 Tietoa Marja-Vantaasta ja kohdealueen rajaus

Alue sijaitsee Hämeenlinnanväylän varrella Kehä III:n välittömässä läheisyydessä. Pääradan ja Martinlaakson radan yhdistävä Kehärata liittyy uuden kaupungin tiiviisti pääkaupunkiseutuun sekä valtakunnalliseen liikenneverkkoon. Se yhdistää tulevaisuudessa uuden kaupunginosan Helsinki-Vantaan lentoasemaan. Marja-Vantaan keskusta-alue sijaitsee Kehäradan tulevan Kivistön aseman ympäristössä. Kehäradan arvioitu valmistumisaika on vuonna 2014. Osayleiskaavan mukainen mitoitus mahdollistaa kaikkiaan n. 6 000-10 000 asukkaan asuinalueen toteuttamisen keskusta-alueelle. Osayleiskaavaan mitoitus sisältää varaukset kouluille, päiväkodeille, vanhusten palvelutalolle, sosiaali- ja terveyskeskukselle sekä useille päiväkodeille.



Kuvassa 1. on esitetty Marja-Vantaan osayleiskaavakartta ja suunnittelualueen rajaus. Pysäköintiselvitys koskee asuntoalueita A1 ja keskusta-alueita C.



Kuva 1. Marja-Vantaan osayleiskaavakartta ja tämän työn eli keskusta-alueen rajaus.



## 2.2 Fruit Called Wanda

Vantaan kaupunki järjesti keskusta-alueen suunnittelusta kutsukilpailun, jonka voitti arkkitehtitoimisto Harris & Kjisik:n kilpailutyö A Fruit Called Wanda. Voittajaehdotus luo uudelle kaupungille vahvan ja omaperäisen identiteetin. Ehdotus luo mielenkiintoiset, vaihtelevat ja uudenlaiset julkiset kaupunkitilat, puitteet todellisen kaupunkielämän syntymiselle. Ihannekaupunkiperinteestä ammentava ruutujen ja ympyröiden sommitteluun perustuva rakenne on joustava ja helposti muokattavissa myös tulevaisuudessa. Tuleva Marja-Vantaa tarjoaa asumiselle uusia vaihtoehtoja kaikille ikäryhmille. Siitä tulee turvallinen ja esteetön uuden ajan joukkoliikennekaupunki, jossa palvelut ovat lähellä ja pyöräily sekä jalankulku ovat pääroolissa. Suunnittelun ja toteutuksen tavoitteena on, että asuinrakentaminen ajoitetaan Kehäradan toteuttamisen kanssa siten, että ensimmäiset asukkaat voivat muuttaa keskustaan vuonna 2012.

Arvion mukaan suunnittelualueen kokonaisrakennuspinta-ala on yli 500 000 k-m<sup>2</sup> ja alue on tiivistä ja keskustamaista. Autopaikkojen määrä riippuu rakennusoikeudesta ja käytävästä pysäköintinormista. Rakennusoikeudesta riippuen autopaikkoja tulee olemaan noin 6 000-8 000.

Kuvassa 2. on esitetty palkitun ehdotuksen korttelisuunnitelma keskusta-alueelta.



Kuva 2. A Fruit Called Wanda, korttelisuunnitelma.

## 2.3 Julkisen ja yksityisen tahon yhteistyömahdollisuudet pysäköinnin organisoinnissa

Pysäköinnin organisointi sitoo monenlaisia intressitahoja yhteen. Sen vuoksi on myös luontevaa hakea useiden tahojen (asukkaat, palvelut, työpaikat, joukkoliikenneterminaalit) yhteistyömahdollisuuksia mm. kustannustenjaossa.

YTV, HKL ja Ruokakesko ovat teettäneet WSP:illä vuonna 2007 selvityksen julkisen ja yksityisen tahon yhteistyöstä ja kustannusten jaosta liityntäpysäköinnissä. Tutkimustapauksiksi oli valittu toteutetuista kohteista Mellunmäen, Herttoniemen ja Ruoholahden metroasemat lähistön kaupallisine (Ruokakeskon) palveluineen, Leppävaaran liityntäpysäköinti (Sellossa) sekä silloiset suunnitelmat Kivistön aseman kauppakeskuksesta ja etenkin sen liityntäpysäköinnistä.

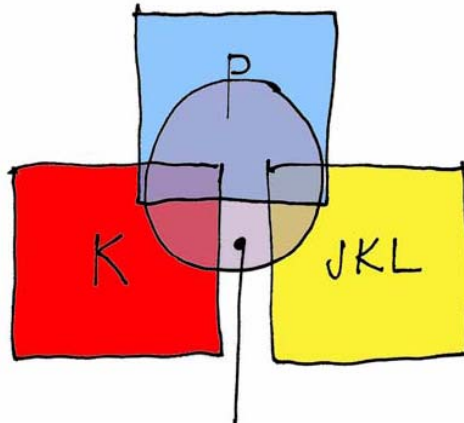
Vaikka liityntäpysäköintipaikkojen käyttöasteet vaihtelevat, pysäköinnin tarve on selvässä kasvussa. Auton hankintakustannukset ovat laskeneet samaan aikaan kun auton käyttö on kallistunut. Mahdollinen suoriteperusteinen verotus korostanee autoilijoiden tietoisuutta ajokilometreistä entisestään. Jos ja kun edullisia avokenttiä ei ole mahdollista rakentaa tilan puutteen vuoksi tai kaupunkikuvallisista syistä, joudutaan harkitsemaan rakenteellisia ratkaisuja, mikä nostaa pysäköinnin kustannukset moninkertaisiksi. Tarvitaan useiden toimijoiden yhteistyötä kustannusten jakamiseksi. Julkisen ja Yksityisen tahon toteuttaman joukkoliikenteen LiityntäPysäköinnin (JYLP) yhteistyömahdollisuuksien kartoitustyön päätehtävänä oli Ruokakeskon, YTV:n, HKL:n ja konsultin tiedossa olevien toteutuneiden tai pitkälle suunniteltujen yhteistyökäytäntöjen selvittäminen ja kuvaaminen.

Selvitystä voidaan hyödyntää myös Marja-Vantaan kaavoituksen taustatietoina, erityisesti Kivistön aseman liityntäliikenteen ja kaupallisten palveluiden suunnittelussa. Kivistön alueen yleissuunnitelman mukaan varsinainen keskus kauppakeskuksineen ja liikerakennuksineen tulee aseman yhteyteen Kivistön eteläosaan, Hämeenlinnanväylän tuntumaan. Keskustan pariaksi väylän länsipuolelle on suunniteltu laajaa erikoiskaupan keskittymää. Kivistön liityntäpysäköintialue sijaitsee valtatie (Vt 3) ja Vanhan Hämeenlinnantien välissä, Kivistöön esitetyn kauppakeskuksen pohjoispuolella, Keimolanportin eritasoliittymän ramppien kohdalla. Liityntäpysäköintialue on yleissuunnitelmassa mitoitettu ensimmäisessä vaiheessa yksitasoisena kenttäpysäköintinä noin 400 autolle. Jatkossa liityntäpysäköintipaikkoja rakennetaan rakennusten alle. Kulku liityntäpysäköintiin tapahtuu pääasiassa Keimolanportin eritasoliittymän ja Vanhan Hämeenlinnantien kautta. Kivistön alueella on kysyntää myös yleissuunnitelmassa esitettyä laajemmalle liityntäpysäköintialueelle. Esitetyn kenttäpysäköinnin paikalle voidaankin myöhemmin toteuttaa pysäköintitalo, johon on mahdollista saada pysäköintipaikkoja merkittävästi suuremmalle määrälle.

Tapausten pohjalta JYLP:ssä kehitettiin myös optimaalinen tilakonsepti pysäköinnin, joukkoliikenteen ja kaupan palvelujen sijainnin suhteen. Kyse on paljolti jalankulkijoiden kannalta viihtyisästä, riittävän korkealaatuisesta interiööristä, useimmiten sisä- mutta aina kuitenkin vä/tilasta, joka jää joukkoliikennepysäkin, kaupan tai kauppojen ja pysäköintitilojen väliin. Väli tilalle ei laskettu tarkkoja dimensioita tms., vaan tunnistettiin tarve riittävän pienelle mutta ei liian ahtaalle tilalle joka vaikutelmallisesti yhdistää em. toimintoja mutta samalla jättää ihmisille tilaa oleskella ja kulkea. Tämän tyyppinen tyhjä tila on erittäin tärkeä elementti esimerkiksi kauppakeskusten myymälöiden väliin jätettyjen yleisten tilojen suunnittelussa. Aineiston ulkopuolelta mainittakoon Kaisaniemen metroaseman ja Yliopiston opintoputken ja elokuvateatterin väliin jäävä väljä käytävä, josta Helsingin kaupungin sa-



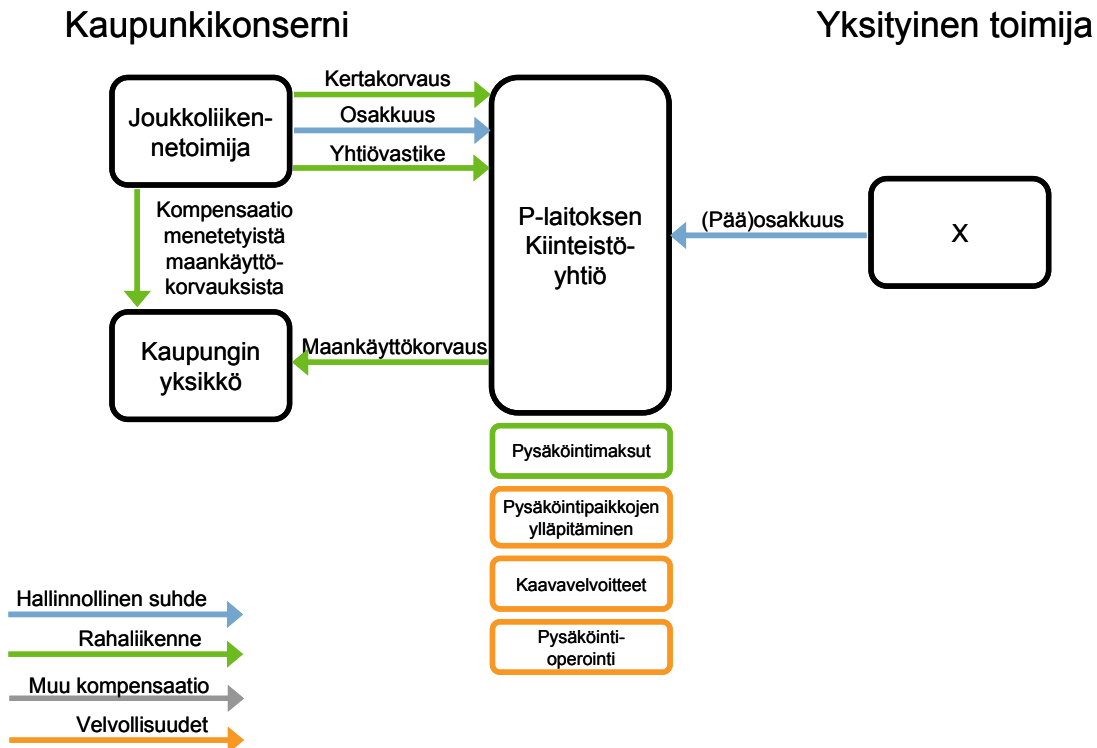
neeraustyön tuloksena tuli viihtyisä ja suosittu alue, joka on houkuttellut alueelle runsaasti palveluja.



LAADUKAS "VÄLITILA"

Kuva 3. Toimintojen optimaalinen sijoittelu. K = Kauppa, P = pysäköinti, JKL = Joukkoliikenne.

JYLP-projektin ydinsisältöä olivat erilaiset organisaatiokaaviot julkisen ja yksityisen tahon yhteistyömuodoista liityntäpysäköinnin toteuttamisessa. Yhtäältä, yksinkertaisimmillaan, tunnistettiin kaupan ja kaupungin välisiä, osin suullisista, sopimuksia. Toisaalta löydettiin monimutkaisia ratkaisuja joissa julkiset ja yksityiset toimijat olivat perustaneet erityisen kiinteistöyhtiön hoitamaan liityntäpysäköinnin operointia.



Kuva 4. Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyömuodot liityntäpysäköinnin toteuttamisessa. (Mallikuva, suurehko kohde, >500 ap).

## **3 Asukaspysäköintihaastattelut**

### **3.1 Esimerkkikohteet ja tavoite**

Vantaalla on perinteisesti kaavoitettu yksi tai joskus jopa kaksi asukaspysäköintipaikkaa yhtä asuntoa kohti. Autopaikkojen määrä juontuu suuresta autotiheydestä, Vantaalla on noin 1,02 autoa jokaista kotitaloutta kohden. Vantaalla ei ole kattavaa kokemusta erilaisista asukaspysäköintivaihtoehdoista. Haastattelujen avulla selvitettiin kokemuksia muista kaupungeista. Kohteita valittiin Espoon Leppävaarasta ja Olarista, Helsingin Länsi-Pasilasta, Itä-Pasilasta, Ruoholahdesta ja Herttoniemenrannasta, Vantaan Kartanonkoskelta sekä Tampereelta. Työssä selvittiin yhteisen pysäköintilaitoksen hallinnointiin liittyviä järjestelyjä, pysäköintitilojen ja -luolien muuta käyttöä, käytössä olevia sopimusmalleja ja ylläpidossa havaittuja ongelmia. Tietoja ja kokemuksia kerättiin pääasiassa ryhmähaastatteluin, mutta myös yksittäisin puhelinhaastatteluin ja internet-sivuilla saatujen tietojen avulla. Haastattelut olivat kaavoittajia, liikennesuunnittelijoita, pysäköintioperaattoreita ja isännöitsijöitä sekä pysäköinninvalvojia. Erityisesti Helsingin kiinteistöviraston internet-sivujen kaavakartat osoittautuvat hyödyllisiksi tässä työssä.

Alueellisista ja yhteisistä pysäköintilaitoksista esimerkkikohteina olivat Leppävaaran Pysäköinti Oy, Ruoholahden Pysäköinti Oy ja Tampereen Pysäköintitalo Oy. Useamman taloyhtiön hallinnoimista pysäköintilaitoksista esimerkkialueina olivat Olari, Itä-Pasila ja Länsi-Pasila. Kaupunkialueelle sijoitettujen ja katualueelle osoitettujen LPA-paikkojen osalta esimerkkikohteina olivat Valtimontie 3 (Helsingin Koskelassa) Ruoholahti ja Herttoniemenranta. Tonteille osoitettua pysäköintiä edusti esimerkkikohteena Vantaan Kartanonkoski.

### **3.2 Teemalista**

Haastattelujen runkona ja tarkistuslistana toimi teemalista, joka on esitetty liitteessä 1. Teemalistassa esitetyt asiat eivät ole suoria kysymyksiä, vaan suuntaa-antavia keskustelun aiheita. Teemalistan tarkoituksena on kuvata haastattelujen kokonaissisältöä. Haastattelut eivät tuottaneet vastauksia jokaiseen osateemaan, vaan teemat toimivat keskustelun innoittajina.

### **3.3 Haastattelujen tulokset**

#### **3.3.1 Alueelliset yhteiset pysäköintijärjestelyt**

Esimerkkikohteina alueellisista yhteisistä pysäköintijärjestelyistä olivat Leppävaara, Ruoholahti ja Tampere. Kaikissa kohteissa toimintaa organisoivat pysäköintiyhtiöt. Leppävaaran pysäköintiyhtiö on toistaiseksi kaupungin omistuksessa, mutta se on tarkoitus jakaa osakastaloyhtiöille. Leppävaaran ja Ruoholahden malleissa lähes kaikki toiminta on ulkoistettu ja toiminnot on tilattu suurelta isännöintiyrittäjältä, huolto tilataan alueelliselta huoltoyhtiöltä. Taloyhtiöt ovat pysäköintiyhtiön osakkaita. Kaupunki vuokraa maata pysäköintiin pysäköintiyhtiölle pitkällä vuokra-ajalla ja nimellisellä vuokralla. Tampereella kaupunki on vahvasti mukana toiminnassa ja omistaa Tampereen Pysäköintitalo Oy:n.

### **3.3.2 Useamman taloyhtiön hallinnoima pysäköintilaitos**

Esimerkkikohteina useamman taloyhtiön hallinnoimasta pysäköintilaitosratkaisusta olivat Pasila ja Olari. Pasilassa asukaspysäköinti on jakautunut kahteen malliin. Länsi-Pasilassa pysäköinti on keskitettyä, paikat ovat nimeämättömiä ja toiminta perustuu pysäköinnin vuorokäyttöön. Itä-Pasilan malli on perinteisempi ja suurin osa paikoista on nimettyjä ja sijaitsevat taloyhtiöiden tonteilla. Länsi-Pasilassa pysäköintioperaattorina toimii Länsi-Pasilan Autopaikat Oy ja Itä-Pasilassa Itä-Pasilan Pysäköinti Oy. Molempia hoitaa sama henkilöstö. Alueen asuin- ja liikekiinteistöt omistavat pysäköintiyhtiöt, Itä-Pasilassa omistajana on lisäksi Helsingin kaupunki. Kaupunki on edelleen omistajana molemmissa yhtiöissä.

Olarissa vahva alueellinen huoltoyhtiö omistaa, toteuttaa, hallinnoi ja huoltaa pysäköintiä. Huoltoyhtiö tekee pysäköintisopimukset suoraan asukkaan kanssa. Pistokkeelliset paikat ovat maksullisia ja nimettyjä, muut paikat ovat vapaassa käytössä. Olarin Huolto huoltaa kaikkia pysäköintipaikkoja.

### **3.3.3 Asemakaavassa kadulle sijoitettu LPA-alue**

Esimerkkikohteina katualueelle sijoitetuista LPA-paikoista olivat Ruoholahti, Valtimontie ja Herttoniemenranta, joista Ruoholahdessa ja Herttoniemessä pysäköintiä organisoivat pysäköintiyhtiöt. Pysäköintiyhtiöt ostavat palvelut ulkopuolisilta isännöitsijöiltä ja alueelliselta huoltoyhtiöltä. Pysäköintipaikat on jaettu kiinteistökohtaisesti ja paikat ovat nimettyjä. Kummallakaan alueella ei ole vuoropysäköintimahdollisuutta.

### **3.3.4 Tonteille osoitettu pysäköinti**

Tonteille osoitetusta pysäköinnistä esimerkkinä oli Vantaan Kartanonkoski, missä taloyhtiöt omistavat, hallinnoivat ja huoltavat pysäköintiä. Paikat on jaettu taloyhtiökohtaisesti ja asukkaat vuokraavat pysäköintipaikat taloyhtiöltä. Taloyhtiöt päättävät paikkojen nimeämisestä ja hinnoittelusta, eikä alueella ole vuoropysäköintimahdollisuutta.

## 4 Kuvaus esimerkkikohteiden pysäköinnin järjestämisestä

### 4.1 Leppävaara

Leppävaara on esimerkki alueellisista yhteisistä pysäköintijärjestelyistä, joissa pysäköinti on keskitettyä. Leppävaaran Pysäköinti Oy toteuttaa ja hallinnoi Etelä-Leppävaaran pysäköintialueita ja -laitoksia. Espoon kaupunki omistaa toistaiseksi Leppävaaran Pysäköinti Oy:n, joka alueen valmistuttua siirtyy osakastaloyhtiöiden omistukseen. Alueella on suuri pysäköintiluola, joka toimii myös alueen väestönsuojana, yhteensä 35 maanpäällistä rakennettua pysäköintialuetta ja -laitosta, joista yksi on tilapäinen ja lisäksi alueella on lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä. Alueelle on tulossa kaksi pientä maanpäällistä pysäköintialuetta ja yksi suurehko pysäköintilaitos asukaspysäköinnin käyttöön. Asukaspysäköintiin varattuja maanpäällisiä paikkoja on rakennettuna 1 249, joista 153 on tilapäisiä. Autopaikkojen rakentamista ja pysäköintiyhtiön toimintaa on rahoitettu taloyhtiöiden liittymismaksuilla.

Autopaikat Etelä-Leppävaaran alueella eivät ole nimettyjä, vaan asukas saa pysäköidä mille tahansa vapaalle paikalle pysäköintiluolaan tai maanpäällisille alueille asukaspysäköintitunnuksella. Ilman pysäköintitunnusta oleva ajoneuvo on väärin pysäköity. Kaupungin pysäköinninvalvonta valvoo asukaspysäköintitunnuksen käyttöä. Kaikkien autopaikkojen vuokraus ja irtisanominen hoidetaan omassa taloyhtiössä. Taloyhtiöille on osoitettu tietty määrä pysäköintipaikkoja, jotka niiden on ollut pakko lunastaa ja taloyhtiöt maksavat pysäköintiyhtiölle vastiketta autopaikoista. Taloyhtiö saattaa joutua maksamaan tyhjistä autopaikoista, jos taloyhtiö ei ole tehnyt tarpeeksi autopaikkasopimuksia asukkaiden kanssa. Kukin taloyhtiö päättää itsenäisesti vuokran määrästä ja jakoperusteista. Jos asukaspysäköintitunnus tai kulkukortti häviää, taloyhtiö tilaa uuden P-tunnuksen ja veloittaa siitä asukkaalta 100 €. Autopaikkojen nimeämättömyys mahdollistaa pysäköintipaikkojen tehokkaamman käytön. Asumismuoto ei vaikuta pysäköintiin, vuokra- ja omistusasuntojen asukkailla on samat edellytykset vuokrata autopaikka taloyhtiöltä.

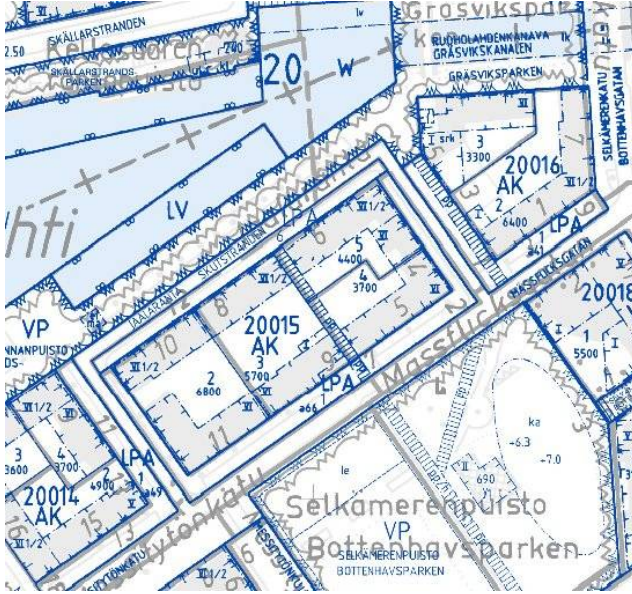
Alueen kaavoituksessa on huomioitu pysäköintipaikkojen lisäämisen mahdollisuus pysäköintipaikkojen tarpeen kasvaessa. Pysäköintipaikkojen suuntaa-antava määrä on selvinnyt osayleiskaavavaiheessa ja lopullinen määrä asemakaavassa. Leppävaaratoimikunta valvoo alueen toteuttamista. Espoon kaupunki omistaa pysäköinnille varatut maat ja ne on kaavoitettu LPA-alueiksi. Espoon kaupunki vuokraa maita Leppävaaran pysäköintiyhtiölle kohtuullisella vuokralla ja pitkällä vuokra-ajalla. Leppävaaran Pysäköinti Oy maksaa maavuokraa kaupungille.

Pysäköintiyhtiö ostaa hallinnolliset palvelut isännöintiyhtiö Avaralta ja huoltopalvelut suurelta alueelliselta huoltoyhtiöltä Tapiolan Lämmöltä.

### 4.2 Ruoholahti

Ruoholahdessa on kadunvarsipysäköintiä ja pysäköintilaitokseen keskitettyä yhteistä pysäköintiä. Ruoholahden Pysäköinti Oy vastaa koko Ruoholahden pysäköinnin operoinnista. Kadunvarsipaikat ovat nimettyjä, ja niille saa pysäköidä asukaspysäköintiluvalla. Kadunvarsipaikat on merkitty asemakaavaan LPA-alueina. LPA-tontti ulottuu rakennuksen

seinästä seinään, jolloin pysäköintiyhtiö vastaa alueen kunnossapidosta. Kadunvarsipaikoilla ei ole yhteiskäyttömahdollisuutta. Paikkojen vähäisen kokonaismäärän vuoksi vieraspysäköinti on suuri ongelma. Pysäköintilaitoksessa paikat ovat nimeämättömiä ja asukkaat pysäköivät vapaalle paikalle, laitoksen käyttöä rajoitetaan puomeilla. Ruoholahden kaava on esitetty kuvassa 5.



Kuva 5. Ruoholahden kaava

Helsingin kaupunki omistaa pysäköintiin varatut maat ja vuokraa niitä pysäköintiyhtiölle pitkällä vuokra-ajalla kohtuullista vuokraa vastaan. Kaupungin pysäköinninvalvonta valvoo asukas-pysäköintilupien käyttöä. Pysäköintiyhtiö vastaa myös muiden kiinteistöjen, kuten kerhotilojen ja päiväkotien operoinnista. Pysäköintiyhtiö ostaa huoltopalvelut, hallinnolliset palvelut ja tekee energiasopimukset ulkopuolisten toimijoiden kanssa. Pysäköintiyhtiö tilaa huoltopalvelut alueelliselta huoltoyhtiöltä, joka huoltaa kaikkia paikkoja Ruoholahdessa. Hallinnolliset palvelut, mukaan lukien toimitusjohtajan tehtävät, on ostettu Realia Managementilta, joka toimii eräänlaisena isännöitsijänä. Asukas tekee kirjallisen pysäköintisopimuksen suoraan pysäköintiyhtiön kanssa ja maksaa pysäköinnistä yhtiölle. Kuvassa 6 on esitetty kadunvarsipysäköintiä Ruoholahdessa. Kivetty kouru vahvistaa rajausvaikutetta pysäköintialueen ja ajoradan välillä.



Kuva 6. Kadunvarsipysäköintiä LPA-alueella Ruoholahdessa



### 4.3 Tampere

Tampereella pysäköinti on osin keskitetty pysäköintialueille ja -laitoksiin, mutta myös kadunvarsipysäköintiä on järjestetty. Tampereen kaupunki omistaa Tampereen Pysäköintitalo Oy:n, joka vastaa lähes koko kaupungin pysäköinnin operoinnista. Pysäköintiyhtiö vastaa pysäköinnin toteuttamisesta ja hallinnasta, pysäköintilaitosten valvonnasta ja sopimuksista. Kaupunki valvoo yhtiön kautta myös kadunvarsipysäköintiä. Yhtiö tilaa huoltopalvelut alueelliselta huoltoyhtiöltä. Aasukkaat, yritykset ja asiakkaat käyttävät samoja pysäköintipaikkoja eri aikaan, paikat eivät ole nimettyjä, mikä mahdollistaa paikkojen tehokkaan käytön. Paikkojen hinta määräytyy käyttäjän tarpeiden mukaan (=markkinahinta) ja sopimukset tehdään käyttäjän ja pysäköintiyhtiön välillä, hinta on asukkaille edullisempi kuin esimerkiksi yrityksen työntekijöille.

Pysäköintiyhtiö tekee sopimuksen jokaisen vuokralaisen kanssa erikseen. Sopimukset voivat olla määräaikaista tai jatkuvia ja ne voivat koskea päiväpaikkoja, viikonloppupaikkoja tai ympärivuorokautista pysäköintiä. Asukaspysäköintipaikat myydään aina ympärivuorokautisina paikkoina, vaikka paikkoja käytettäisiinkin vain ilta- ja yöaikaan. Huolellisella sopimustekniikalla estetään pysäköintipaikkojen väärinkäytöksiä.

### 4.4 Olari

Olarissa pysäköintiä organisoii huoltoyhtiö. Olarin Huolto on alueellinen huoltoyhtiö, josta 2/3 omistaa suuri alueellinen huoltoyhtiö Tapiolan lämpö ja 1/3 taloyhtiöt. Huoltoyhtiö omistaa itse 2/3 pysäköintiin käytettävästä maasta, loput huoltoyhtiö vuokraa kaupungilta. Olarin Huolto on keskittänyt kaiken pysäköintiin liittyvän toiminnan. Huoltoyhtiö omistaa maata, toteuttaa ja huoltaa pysäköintiä itse ja hoitaa hallinnon ja isännöinnin.

Olarissa on noin 20 pysäköintialuetta, joilla on noin 1500 pysäköintipaikkaa. Osa paikoista sijaitsee pysäköintilaitoksissa, jotka ovat omia yhtiöitään. Olarin Huolto on yhtiöissä pääosakkaana. Sähköpistokkeelliset paikat ovat maksullisia ja nimettyjä, muut pysäköintipaikat ovat ilmaisia ja asukkaiden vapaassa käytössä. Olarin Huolto huoltaa kaikkia pysäköintialueilla ja -laitoksissa sijaitsevia paikkoja ja valvoo pistokepaikkojen käyttöä. Myös yksittäiset pysäköintiyhtiöt tilaavat huoltopalvelut Olarin Huollolta. Kaupunki omistaa ja huoltaa kadunvarsipaikkoja, eikä huoltoyhtiö puutu niihin.

Aasukkaat jonottavat pistokepaikkoja ja tekevät pysäköintisopimuksen suoraan huoltoyhtiön kanssa. Taloyhtiöille on osoitettu asuntojen lukumäärän mukaan tietty määrä pistokeellisia pysäköintipaikkoja. Kaikki asukkaat maksavat pistokepaikasta saman perustariffin, joka on noin 100 € vuodessa. Asumismuoto ei vaikuta hintaan tai paikan saatavuuteen. Taloyhtiöiden on pakko lunastaa tietty määrä autopaikkoja, osa autopaikoista sijaitsee taloyhtiöiden omilla tonteilla. Huoltoyhtiö tekee kolmen vuoden välein laajan asiakaskyselyn, jonka tarkoitus on kehittää huoltoyhtiön toimintaa, kysely organisoidaan taloyhtiöiden kautta.

## 4.5 Pasila

Pasila on Suomessa poikkeuksellinen pysäköintikohde, sillä siellä on asukkaiden ja työpaikkojen vuoropysäköinti mahdollistettu aktiivisen kaupunkisuunnittelun keinoin alusta alkaen.

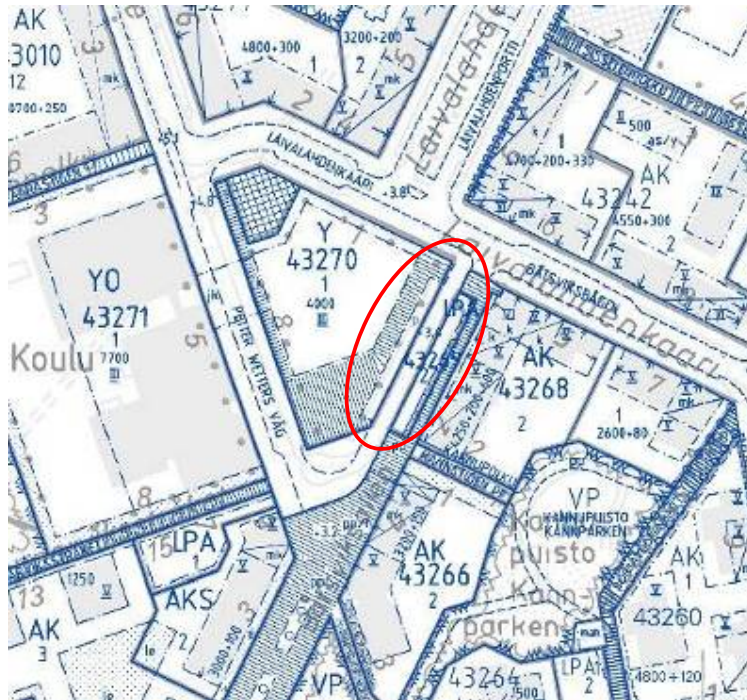
Pasilassa pysäköinti on jakautunut Länsi- ja Itä-Pasilan malleihin. Länsi-Pasilassa pysäköinnistä vastaa Länsi-Pasilan Autopaikat Oy, jonka omistavat alueen asuinkiinteistöt ja yritykset. Itä-Pasilassa toimii Itä-Pasilan Pysäköinti Oy, jonka omistavat alueen asuinkiinteistöt ja yritykset yhdessä Helsingin kaupungin kanssa. Länsi-Pasilassa kaupungilla on ollut suuri rooli pysäköinnin suunnittelussa, sillä eri toiminnot on kaavoitettu lomittain. Asunnot ja työpaikat sijaitsevat samalla alueella, mikä mahdollistaa pysäköintipaikkojen tehokkaan vuorokäytön. Länsi-Pasilassa asukaspysäköintinormi (1 ap/100 k-m<sup>2</sup>) on tiukempi kuin Itä-Pasilassa (1 ap/125 k-m<sup>2</sup>) ja monilla muilla Helsingin alueilla. Länsi-Pasilassa asukaspysäköinti on merkitty kaavassa pysäköintilaitoksiin. Kaupunki omistaa osan asukaspysäköintiin käytetystä maasta, jota se vuokraa pysäköintiyhtiölle. Pysäköintiyhtiö omistaa maata myös itse.

Länsi-Pasilassa on viisi maanalaisista pysäköintilaitosta, joissa on yhteensä noin 1 700 paikkaa. Niitä käyttää vuorokaudessa noin 2 300 – 2 500 asiakasta. Aukkaat, työntekijät ja liikekiinteistöjen asiakkaat käyttävät samoja paikkoja eri aikoina, sillä paikat eivät ole nimettyjä. Asukkaiden käytössä on noin 60 prosenttia paikoista ja pysäköintipaikkojen reservi on asukaspuolella, työntekijöiden pysäköintiä on rajoitettu ajallisesti. Tontinvuokrausehto ja tontinluovutusehto pakottavat asuinkiinteistöt liittymään pysäköintiyhtiöön. Asukas tekee sopimuksen suoraan pysäköintiyhtiön kanssa ja sopimus on hallikohtainen.

Itä-Pasilan malli on perinteisempi ja suurin osa pysäköinnistä tapahtuu taloyhtiöiden omilla tonteilla. Itä-Pasilassa on lisäksi neljä keskitettyä pysäköintilaitosta. Autopaikat ovat pääosin nimettyjä ja paikoilla ei ole vuorokäyttömahdollisuutta. Itä-Pasilassa pysäköinnin kysyntä asukkaiden puolelta on vuosien ajan pysynyt lähes vakiona, mutta toimistojen puolelta kysyntä on kasvanut.

## 4.6 Herttoniemenranta

Herttoniemenranta on uusi alue, jolla on kadunvarsipysäköintiä, maanalaisista pysäköintiä ja pysäköintilaitoksia. Aluetta kaavoitettaessa pysäköintinormi muuttui 1ap /150 k-m<sup>2</sup>->1ap /120 k-m<sup>2</sup> ja autopaikat loppuivat kesken. Asemakaavaan on merkitty sulkumerkki ja numero, joka kertoo mille tontille pysäköintipaikat kuuluvat. Asemakaava on esitetty kuvassa 7.



Kuva 7. Ote Herttoniemenrannan asemakaavasta. Kuvassa ympyröity esimerkki LPA-alueesta, josta myös valokuva 8.

Autopaikoista 1/3 on pysäköintiluolassa, 1/3 maantasossa ja 1/3 pysäköintilaitoksissa. Kaikki paikat ovat nimettyjä, eikä alueella ole vuoroittaispysäköintiä. Pysäköintilaitoksissa noin 1/4 paikoista on tyhjiillään, eikä nimetyillä paikoilla ole tehokasta käyttöastetta. Herttoniemen pysäköintiä hoitaa Herttoniemen pysäköinti oy, joka ostaa palvelut Avaralta. Alueellinen huoltoyhtiö hoitaa kunnossapidon. Asukkaat hoitavat autopaikkojen vuokrauksen ja irtisanomisen omassa taloyhtiössä, joka päättää pysäköinnin hinnoittelusta. Taloyhtiöt maksavat pysäköinnistä pysäköintiyhtiölle. Pysäköintipaikat on jyvitetty kiinteistölle ja taloyhtiöiden on pakko olla mukana pysäköintiyhtiössä. Pysäköintilaitoksia valvotaan puomeilla ja laitoksiin tarvitaan kulkukortti. Kadunvarren paikat on osoitettu liikennemerkein kaupungin pysäköinninvalvontaa varten.

Kadunvarressa olevat pysäköintipaikkoja on rakennettu sekä kadunsuuntaisesti että kohtisuoraan katua vasten. Kohtisuoraan katua vasten olevat asukas-pysäköintipaikat ovat asukkaan kannalta mieluisampia, sillä ne luovat yksityisemmän vaikutelman. Kadunvarressa on vapaata käyttöä varten paikkoja, joiden pysäköintiaikaa on rajoitettu. Liian lyhyt pysäköintiaika on ongelmallista vieraiden kannalta, sillä vieraat kokevat että pysäköintiaika rajoittaa vierailuaikaa. Kuvassa 8. on esitetty kadunvarsipaikkoja Herttoniemenrannassa, kuva 8 esittää kuvassa 7. ympyröityä aluetta. Kuvassa olevat paikat ovat nimettyjä.



Kuva 8. Nimettyjä paikkoja LPA-alueella Herttoniemenrannassa. Kuvassa oleva katu on ympyröity asemakaavaotteessa (Kuva 7).

Maastokäynnillä todettiin, että yksittäisille asukkaille tai yhteisöille vuokrattujen autopaikkojen sähkörasioihin oli kiinnitetty monenlaisia tunnisteita, joilla korostettiin a.o. paikan olevan ei-yleisessä käytössä. Käytössä oli monenlaisia tarroja joissa rekisterikilven numero, "varattu" tai varta vasten valmistettu muovilaatta jossa luki paikanhaltijayhteisön lyhenne. Tällaiset, kunnoltaan, laadultaan ja tyyliltään vaihtelevat merkinnät tuottivat hiukan sekavan yleisvaikutelman.

#### 4.7 Kartanonkoski

Kartanonkoski edustaa tonteille osoitettua pysäköintiä, jota hoitavat taloyhtiöt. Kartanonkoskella pysäköintipaikat on kaavoitettu kadunvarressa olevalle LPA-alueelle. Kartanonkoskella ei ole katuja, vaan myös ajoradat on kaavoitettu LPA-alueiksi. Paikkoja on likimain asuntojen määrä ja paikat on jaettu taloyhtiökohtaisesti. Kaikki autopaikat ovat käytännössä asukkaiden käytössä ja vieraspaikoista on pulaa, sillä asukkaat pysäköivät myös vieraspaikoille. Paikkojen käytettävyys on välttävä, sillä paikat ovat kapeita ja talvella katoilta putoava lumi kaventaa niitä entisestään.

Taloyhtiöt omistavat LPA-alueet ja hoitavat pysäköintipaikkojen kunnossapidon. Taloyhtiöt tekevät sopimuksen pysäköinnistä asukkaan kanssa ja päättävät hinnoittelusta ja paikkojen nimeämisestä. Myös asunnon omistussuhteen ja asumismuodon vaikutus pysäköintipaikkojen hintaan ja saatavuuteen on taloyhtiön päätettävissä. Asukas maksaa pysäköinnistä taloyhtiölle. Pysäköintipaikkojen karkaaminen ei ole ongelma Kartanonkoskella, eikä paikoilla ole yhteiskäyttömahdollisuutta.

Asukaspysäköinti on osoitettu liikennemerkkein ja taloyhtiöt ovat tehneet sopimuksia pysäköinnin valvonnasta kaupungin kanssa. Taloyhtiöillä ei ole asiakaspalautejärjestelmää, vaan asukkaat antavat palautetta pysäköinnistä suoraan kaupungille. Kaupungin tonteilta on läpiajo-oikeus LPA-alueiden läpi katuverkkoon.

#### 4.8 Valtimontie 3 (Koskela, Helsinki)

Valtimontie 3 Helsingin Koskelassa on esimerkki kadunvarteen kadunsuuntaisesti sijoitetuista autopaikoista LPA-alueella. Valtimontie 3 LPA-alueineen ja sen vierellä kulkevine jalkakäytävineen on kaupungin kiinteistöyhtiön hoitama. Kohde on laatuaan Helsingin ensimmäisiä, asemakaavan on vuodelta 1996. Kolmen kerrostalon ja viiden rivitalon kokonaisuus valmistui pari vuotta myöhemmin. Pysäköintiratkaisu LPA-alueena kadulla oli ratkaiseva tekijä koko rakennushankkeelle, sillä toinen vaihtoehto, maanalainen pysäköinti, olisi tehnyt julkisin varoin tehdyn asuinrakennushankkeen liian kalliiksi.

Tälle työlle tapaus on hyödyllinen, sillä kymmenen vuoden kokemus tuo perspektiiviä erityisesti ylläpidon kannalta. Valtimontie on luonteeltaan ja käytöltään läpiajokatu, vaikka läpiajo onkin sillä liikennemerkkein kielletty. Autoilijat pyrkivät kiertämään Valtimontien kautta Kustaa Vaasan tieksi muuttuvan Lahdenväylän loppupään ruuhkia kaupunkiin päin ajattaessa ja Koskelantien ja Kustaa Vaasan tien liittymää Koskelan suuntaan ajattaessa. Jos kadun varrella olisi houkutus asiointipysäköintiin, tilanne olisi vielä vaikeampi. Kiinteistöyhtiön arvion mukaan LPA-alue kadulla toimisi paremmin esimerkiksi päättyvällä kadulla kuin tällaisella läpiajokadulla. Nykyratkaisun toimivuuden asukaspysäköinnin kannalta mahdollistaa lähinnä se, että alueella ei juurikaan ole kysyntää asiointipysäköinnille koska Koskelan vaunuhallin ja siinä toimivien muiden palveluiden pysäköinti mahtuu vaunuhallin tontille.

Valtimontien LPA-ratkaisun erityispiirre on, että autopaikkakohtaiset sähkötolpat sijaitsevat ajoradalla, kiinni kadun reunakivessä. Tämä tekee niistä kunnossapidon kannalta poikkeuksellisen ongelmallisia. Kiinteistöyhtiön mukaan lämpörasioita ja niiden tolppia vaihdetaan pahimmillaan 10-20 kpl vuodessa. Edelleen, maankäyttö- ja rakennusasetuksen mukaan veden täytyisi päästä virtaamaan esteettä katuojassa, joksi tässä määritellään juuri reunakiven ja ajoradan välinen kulma. Kuten kuvasta 10 ilmenee, normaalit puista tippuvat siemenet ym. roskat eivät pääse pois veden mukana vaan jäävät tolppien ympärille.

Valtimontiellä kadunvarren asukaspysäköinti on merkitty liikennemerkeillä yksityisalueeksi kaupungin pysäköinninvalvontaa varten. Kuvassa 9 on esitetty ote asemakaavasta Valtimontie 3:n kohdalla, jossa LPA-tontti näkyy katualueen reunassa. LPA-alueen vieressä kulkeva kevyen liikenteen väylä ei kuulu LPA-tontille. (Valo)kuvassa 10 on näkyy Valtimontie 3:n pysäköintiratkaisu ja lämpötolppa, sen ympärille kertyneine roskineen.





Kuva 9. Valtimontie 3:n kaava.



Kuva 10. Pysäköintipaikka ja lämpötolppa Valtimontie 3:n LPA-tontilla.

Maastokäynnillä todettiin sama kuin Herttoniemenrannassa. Erilaiset, yksittäisiä autopaikkoja "yksityistävät" merkinnät loivat jo sellaisenaan hiukan repaleisen vaikutelman.

## 5 Pysäköinnin järjestämisen mahdollisuuksia

### 5.1 Suosituksia ja kommentteja

#### 5.1.1 Yleistä

Asukaspysäköinnin järjestämiseen vaikuttavat muun muassa käytävissä oleva tila, käyttäjäkunta ja kaupunkikuva. Asukaspysäköintiä voi organisoida pysäköintiyhtiö, kaupunki, taloyhtiöt tai huoltoyhtiö. Autopaikan sijainti ja hinta vaikuttavat pysäköintihalukkuuteen, mutta autopaikan hinta ei juuri vaikuta auton käyttöön, perheillä on usein ainakin yksi auto, vaikka joukkoliikenneyhteydet olisivatkin hyvät ja pysäköinti kallista. Hyvä valvonta ja kehittynyt ohjaus- ja opastustekniikka nostavat pysäköintialueen tai -laitoksen kapasiteettia jopa 20-25 prosenttia, kun paikat ovat nimeämättömiä.

Pysäköintipaikan läheinen sijainti (100-250 m) asunnosta vaikuttaa käyttömukavuuteen, asukkaan näkökulmasta lyhyempi kävelyetäisyys on parempi. Ilkivaltaa on usein hoitamattomilla ja syrjäisillä pysäköintialueilla, joita ei valvota riittävästi. Hyvä valvonta, tekniikka, suljetut ovet, kirkas valaistus, siisteys ja läheinen sijainti vähentävät ilkivaltaa ja lisäävät pysäköintimukavuutta. Palvelut, kuten autonpesu tai autonvuokraus, lisäävät pysäköinnin houkuttelevuutta ja palveluista ollaan valmiita maksamaan enemmän. Palvelut parantavat myös pysäköintihallin turvallisuuden tunnetta ja vähentävät ilkivaltaa.

Asukaspysäköinnin hinta vaihtelee operaattorin ja omistussuhteiden mukaan. Asukkaan näkökulmasta kohtuullinen kustannus ulkopysäköintipaikasta on noin 10 €/kk ja hallipaikasta 30-80 €/kk. Asukkaat voisivat olla valmiita maksamaan kalliimman hinnan lähempänä sijaitsevista autopaikoista, hinnoittelu on kuitenkin toistaiseksi hankalaa toteuttaa. Hintajoustot eivät toimi jos kysyntä on suuri. Toisaalta tämä mahdollistaa tehokkaamman resurssoinnin. Oleellista pysäköintimaksujen tariffeissa uudella asuinalueella on runsas etukäteistiedottaminen, jolloin asukkaiden on helpompi omaksua uusi pysäköintikäytäntö.

Eri toimintojen sekoittaminen mahdollistaa pysäköintipaikkojen vuorokäytön ja samalla tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöastetta. Keskitetty pysäköinti on uusille alueille paras ratkaisu sekä kunnossapidon että hallinnan kannalta. Erillinen pysäköintiyhtiö ammattimaistaa keskitetyn pysäköinnin järjestämistä ja hoitoa.

Osakastaloyhtiöt maksavat pysäköintipaikkojen rakennuskustannukset pysäköintiyhtiön liittymismaksuina. Autopaikkaosakkeiden hankintakustannukset vaihtelevat alueittain. Kun pysäköintiyhtiötä perustetaan, kaupungin tulisi olla mukana alussa myös hallinnossa. Kaupunki voi aluksi omistaa kaikki tai vain osan osakkeista. Kaupungin mukanaolo ainakin jollain tasolla on välttämätöntä intressiristiriitojen välttämiseksi.

Yksi asukaspysäköinnin ongelma on vieraspaikkojen riittämättömyys. Useilla alueilla vieraspysäköintinormi on 1 autopaikka/ 1 000 k-m<sup>2</sup>. Kun asukaspysäköintipaikkoja on liian vähän tai niiden sijainnin koetaan olevan liian etäällä, asukkaat ottavat vieraspaikat omaan käyttöönsä, varsinkin jos ne sijaitsevat lähellä kotiovea. Vieraspaikkojen riittämättömyys on usein suuri ongelma alueilla, joilla on nimetyt pysäköintipaikat. Vieraiden näkökulmasta keskitetty pysäköinti voi tuntua erikoiselta, jos auto pitää ajaa pysäköintilaitokseen. Tämä on kuitenkin vain tiedotuksellinen ja opastuksellinen haaste.

### 5.1.2 Kaavoitus

Kaupunki kaavoittaa asukaspysäköinnin käytössä olevan asukaspysäköintinormiston mukaan asemakaavaan. Normi voi olla enimmäisnormi tai vähimmäisnormi asuinalueen luonteesta riippuen. Autopaikkojen tarve määräytyy asemakaavaa tehdessä, mutta suuntaa-antavia autopaikkamääriä voidaan saada jo yleiskaavavaiheessa samalla kun saadaan käsitys alueen asukas- ja työpaikkamäärästä. Osayleiskaavaan ei merkitä rakennusoikeutta. Autopaikkoja voidaan kaavoittaa ja toteuttaa lisää pysäköintitarpeen kasvaessa. Asemakaavalla vaikutetaan eri toimintojen sijoitteluun ja samalla pysäköinnin vuorokäytönmahdollisuuksiin. Asuin- ja työpaikkojen läheinen sijainti mahdollistaa vuoropysäköinnin, jolloin asukkaat ja työntekijät voivat käyttää samoja paikkoja eri aikoina. Keskitetty vuorokäytön mahdollistava pysäköinti vaatii kaupungin osallistumista pysäköinnin järjestämiseen vähintään kaavan kautta. Uusilla alueilla on lähtökohtaista miettiä, millaisia kiinteistöjä alueelle tulee. Vuorokäytön onnistuminen vaatii sekä toimisto että asuinkiinteistöjä. Liikekiinteistöjen mukanaolo sopivalla suhteella tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä entistään.

Asukaspysäköinti merkitään asemakaavaan usein LPA-alueina, jotka voi omistaa kaupunki tai pysäköintiyhtiö. Oleellista on, että kaupunki ei huolla eikä ylläpidä LPA-alueita. Myös kadunvarsipysäköinti voidaan kaavoittaa asemakaavassa LPA-alueiksi. Pysäköinti voidaan merkitä asemakaavaan myös asuinrakennusten omille tonteille merkinnällä P.

### 5.1.3 Omistussuhteet ja hallinnointiin liittyvät järjestelyt

Pysäköintiin käytettävän maan omistussuhteet vaihtelevat ja pysäköinti voi tapahtua taloyhtiön omilla tonteilla, jolloin autopaikan hinta on usein mukana asunnon hinnassa tai asukkaat vuokraavat autopaikkaa taloyhtiöltä. Kaupunki voi omistaa pysäköintiin käytettävän maan ja vuokrata sitä pitkällä vuokra-ajalla ja kohtuullisella vuokralla pysäköintiyhtiölle tai taloyhtiölle. Pysäköintiyhtiö tai huoltoyhtiö voi myös itse omistaa maata. Kun pysäköinti on keskitettyä, kaupunki yleensä omistaa maan ja vuokraa sitä pysäköintiyhtiölle.

Keskitettyä pysäköintiä hallinnoi yleensä alueellinen pysäköintiyhtiö. Pysäköintiyhtiö voi olla itsenäinen yritys tai sen voi omistaa kaupunki, taloyhtiöt tai yritykset. Yhtiöllä voi olla samanaikaisesti useita omistajia ja osakkaita. Taloyhtiöt ovat usein pysäköintiyhtiön osakkaita. Pysäköintiyhtiöt hallinnoivat pysäköinnin lisäksi myös muita kiinteistöjä, kuten kerhotiloja, päiväkoteja ja urheiluhalleja vuokratonteilla. Kaupunki omistaa tontit ja pysäköintiyhtiöt vastaavat kiinteistöjen operoinnista. Pysäköintiyhtiö voi myös olla kiinteistöyhtiön osakkaana.

Pysäköintiyhtiön toiminta voi olla keskitettyä tai ulkoistettua. Ulkoistetussa mallissa pysäköintiyhtiö on useiden toimijoiden rajapinta, ja palvelut on ostettu ulkopuolelta. Pysäköintiyhtiö ostaa huoltopalvelut ja tekee sopimukset energiayhtiöiden kanssa ja kaupungin kanssa vuokrasopimukset maasta, sopimukset ovat pysäköintiyhtiön nimissä. Myös yhtiön hallinto ja maksuliikenne voidaan ostaa ulkopuoliselta isännöitsijältä.

## 5.1.4 Pysäköintiratkaisun peruskuvauksen ja paikkojen nimeäminen

### Paikkojen nimeäminen

Pysäköintipaikat voivat sijaita maanalaisissa tai maanpäällisissä pysäköintilaitoksissa, pysäköintialueilla tai kadun varressa. Pysäköintipaikat voivat olla nimettyjä tai nimeämättömiä. Kun paikat ovat nimeämättömiä, asukkaat pysäköivät kulloinkin vapaana olevalle paikalle. Myös nimeämättömät paikat voivat olla jaettu taloyhtiökohtaisesti, jolloin asukkaat saavat pysäköidä oman taloyhtiön vapaana olevalle paikalle. Pysäköintipaikkojen nimeämättömyys tehostaa pysäköinnin käyttöastetta perinteisiin nimettyihin paikkoihin verrattuna. Pysäköintipaikat voivat olla nimettyjä, kun paikkoja on vähän ja nimeämättömyydestä ei ole hyötyä. Pysäköintipaikat kannattaa alusta alkaen suunnitella ns. kelluviksi, sillä muutos on aina hankalaa toteuttaa jos asukkaat ovat jo tottuneet johonkin muuhun järjestykseen. Asukkaille autopaikkojen nimeämättömyys on aluksi ongelma, jos asukkaat ovat tottuneet nimettyihin paikkoihin. Ajan myötä tyytyväisyys järjestelmään kuitenkin kasvaa. Paikkojen nimeämättömyys on myös edellytys pysäköintipaikkojen vuorokäytölle.

### Pysäköintiluolat ja -laitokset

Pysäköintiluolia ja -laitoksia kannattaa rakentaa, kun halutaan paljon pysäköintipaikkoja pienelle maa-alueelle ja kun halutaan tarjota korkeaa palvelutasoa. Käyttäjäkunta asettaa vaatimukset pysäköinnille. Pysäköintiluolia voidaan käyttää myös väestönsuojina, jolloin julkinen taho voi osallistua niiden rakennuskustannuksiin. Maan alla, joukkoliikennenyhteyksien varrella olevaa asukaspysäköintiä voidaan käyttää myös liityntäpysäköintiin. Tällä hetkellä on pulaa lämmitetyistä autohallipaikoista ja tulevaisuudessa laadukkaan pysäköinnin kysyntä voi kasvaa. Tulevaisuudessa pysäköintilaitoksiin halutaan myös enemmän palveluja, kuten esimerkiksi autonpesua ja -vuokrausta. Jos auton vuokraus ja pysäköinti yhdistetään samoihin asukaspysäköintiloihin, ei auton omistaminen ole välttämätöntä, vaan auton voi vuokrata käyttöönsä halutessaan.

Pysäköintilaitoksissa valvonta on usein toteutettu puomien ja avainkorttien avulla.

Maanalaisessa tai suljetussa pysäköintihallissa tarvitaan koneellista ilmanvaihtoa ja ympärivuorokautista valaistusta, jotka nostavat huoltokustannuksia. Siivous täytyy hoitaa harjakkoneilla ja kosteilla harjoilla. Maanalaisen pysäköinnin ongelmana ovat usein suotovedet ja kosteuden tiivistyminen luolan seinämiin. Uusissa kohteissa kosteusriskiä voi ennakoitaa muun rakennussuunnittelun yhteydessä tehtyjen maaperätutkimuksien perusteella. Hissit ja ilmastointi vaativat korjaustoimenpiteitä ja nostavat sähkökustannuksia. Paikamäärältään optimaalinen pysäköintilaitos olisi 400-paikkainen yksikkö. Laitoksen koon ollessa yli 500 autopaikkaa, liikennemäärien kasvu edellyttää suurempaa satsausta liikennesuunnitteluun ja ylläpitoon. Liikennemäärät hallin sisällä ovat suuremmat ja ajoväylät sekä sisään- ja ulosmenoaukot saattavat ruuhkautua. Suuret liikennemäärät lisäävät myös huollon tarvetta. Toisaalta, alle 400 autopaikan pysäköintilaitoksia ei useinkaan kannata rakentaa niiden huonon kustannustehokkuuden vuoksi.

## **Pysäköintialueet ja kadunvarsipysäköinti**

Pysäköintialueita rakennetaan usein liikenteen melualueille ja halvalla tonttimaalle, kun tilasta ei ole pulaa. Myös taloyhtiöiden tontilla oleva pysäköinti on yleensä pysäköintialueilla.

Kadunvarteen sijoitettu pysäköinti voidaan sijoittaa asemakaavassa LPA-alueelle, jolloin taloyhtiöt hoitavat alueen kunnossapidon. Kadunvarteen pysäköintipaikat voidaan rakentaa esimerkiksi kohtisuoraan katua vasten tai kadunsuuntaisesti. Asukkaan näkökulmasta kadunvarressa olevat katua kohtisuoraan vastaan olevat pysäköintipaikat ovat parempia kuin kadunsuuntaiset paikat, sillä jälkimmäiset mielletään ulkopuolisten silmissä yleisiksi paikoiksi. Pysäköintialueilla ja kadunvarressa yleensä osoitetaan asukaspysäköintilupa liikennerkein ilmoittamaan pysäköintioikeudesta. Käytännössä asukkaat pyrkivät myös osoittamaan vuokraamansa paikan varauksen vaihtelevilla merkinnöillä, tarroilla yms.

### **5.1.5 Huollon ja ylläpidon näkökulmia ja ongelmia**

Pysäköintipaikkojen huolto on usein ulkoistettu alueellisille huoltoyhtiöille, mutta taloyhtiöt voivat myös itse hoitaa pysäköintipaikkojen huoltoa ja kunnossapitoa. Taloyhtiöt ovat pysäköintiyhtiön osakkaina halukkaampia kunnossapidon järjestämiseen kuin osakkaina olevat yksittäiset asukkaat.

Yksi ylläpidon ongelma on sopimusmallien puuttuminen. Huoltosopimusmalleja on hyvin vähän ja pysäköinnissä käytetäänkin huoltoyhtiöiden omia sopimus pohjia ja yleisiä isännöintisopimuksia. Sopimuksissa jää usein epäselväksi saneeraustöiden rooli. Saneeraustöihin ei aina löydy määrärahoja eikä vastuuhenkilöitä, sillä töitä ja resurssointia ei useinkaan ole määritetty kunnolla sopimusmalleissa. Haasteena onkin huoltosopimusten kehittäminen koskemaan erityisesti asukaspysäköintiä. Sopimuksissa on määriteltävä kenen vastuulla huolto- ja saneeraustoimet ovat ja kuka niistä maksaa.

Pysäköintialueiden ylläpitoon kuuluu lumen auraus, lakaisu, valaistus ja korjaustoimet. Pysäköintialueiden huolto on halvempaa kuin pysäköintilaitosten ja -luolien. Suljetussa tilassa tarvitaan koneellista ilmanvaihtoa ja kirkkaampaa ja värintoistokyvyltään parempaa valaistusta, mikä toki nostaa huoltokustannuksia. Puhdistus täytyy usein myös suorittaa pienemmillä harjakoneilla ja kosteilla harjoilla, jolloin tarvitaan erikoiskalustoa. Myös hissit, lämmitys- ja ilmanvaihtolaitteet vaativat huoltoa. Mutta myös kadunvarsipysäköinti on voi olla huollon kannalta ongelmallista. Ylläpidon näkökulma on usein ristiriidassa kaupunkikuvan kanssa, pysäköintipaikkojen sijoittaminen puuriviin on kaupunkikuvallisesti hyvä ratkaisu, mutta puuvälien kunnossapito on koneellisesti hankalaa. Kadunvarsipysäköinnissä sähkötolpat vaurioituvat usein lumiauroista.

### **5.1.6 Pysäköintipaikkojen karkaamisen estäminen**

Pysäköintipaikkojen karkaaminen on tiedostettu ongelma, mutta kaupungilla ei ole paljoakaan keinoja karkailun estämiseen, vaan sopimustekniikka on ratkaisevassa osassa. Pysäköintipaikkoja on vaikea saada takaisin, jos ne ovat joutuneet ulkopuolisten käsiin, paikkojen karkaamista voidaankin pitää lopullisena. Pysäköintipaikkojen karkaamista voidaan



estää esimerkiksi lisäämällä pysäköintipaikan hinta näkyvästi mukaan asunnon hintaan, jolloin asukas hankkii samalla pysäköintipaikan ja asunnon. Autottomat kotitaloudet voivat tällaisen ratkaisun oloissa hankkia vuokratuloja. Vuokrausoikeutta voidaan rajata saman taloyhtiön tai lähialueen asukkaisiin. Joka tapauksessa asunnon myynnin yhteydessä myös autopaikan omistus siirtyisi uudelle omistajalle jolloin autopaikan käyttö ikään kuin päivittyisi. Ylipäänsä tällainen ratkaisu voi kohdata poliittista vastustusta koska se ottaa autopaikan ikään kuin itsestäänselvyytenä: myös autottomat kotitaloudet joutuvat osallistumaan autoilun organisointiin. Se olisi kuitenkin parannus perinteiseen malliin jossa kaikkien autopaikkojen hinta on upotettu yksilöimättä kaikkien asuntojen hintoihin, jolloin kaikki asukkaat osallistuvat joka tapauksessa autoilun kustannuksiin.

Pysäköintiyhtiöissä tehdään suoraan sopimus loppukäyttäjän kanssa, jolloin pysäköintipaikka on asukkaan käytössä. Pysäköintipaikan voi omistaa pysäköintiyhtiö tai muu ulkopuolinen toimija, mutta tärkeintä on, että pysäköintipaikka on asukkaan käytössä. Asukkaat tai taloyhtiö maksavat pysäköinnin käytöstä suoraan pysäköintiyhtiölle, jos yhtiö omistaa pysäköintipaikat. Taloyhtiöiltä voidaan myös periä kuukausittainen vastike. Tontinvuokrausehto ja tontinluovutusehto pakottavat asuinkiinteistöt liittymään pysäköintiyhtiöön. Pysäköintipaikat jaetaan taloyhtiöille, joiden on pakko osallistua sopimukseen. Kiinteistöyhtiöt ovat pysäköintiyhtiön osakkaita. Osakkuus siirtyy tontin mukana, mikä estää pysäköintipaikkojen karkaamisen ulkopuoliseen käyttöön. Sopimukset tehdään huolella ja hyvin, jolloin taloyhtiön on pakko olla osakkaana pysäköintiyhtiössä

Tekniikka, valvonta, puomit ja nostolaitteet estävät pysäköintilaitoksen väärinkäytöksiä. Pysäköintilaitoksiin pääsee yleensä kulkukorteilla ja pysäköintialueilla ja kadunvarressa autoon laitetaan näkyvälle paikalle asukas-pysäköintilupa. Kaupungin pysäköinninvalvonta valvoo usein ulkoalueiden käyttöä ja pysäköintiyhtiöt pysäköintilaitoksia. Asukas-pysäköintipaikat ja mahdollinen vuoropysäköinti on merkittävä selkeästi liikennemerkkein.

### **5.1.7 Pysäköintilaitosten yhteis- ja muu käyttö**

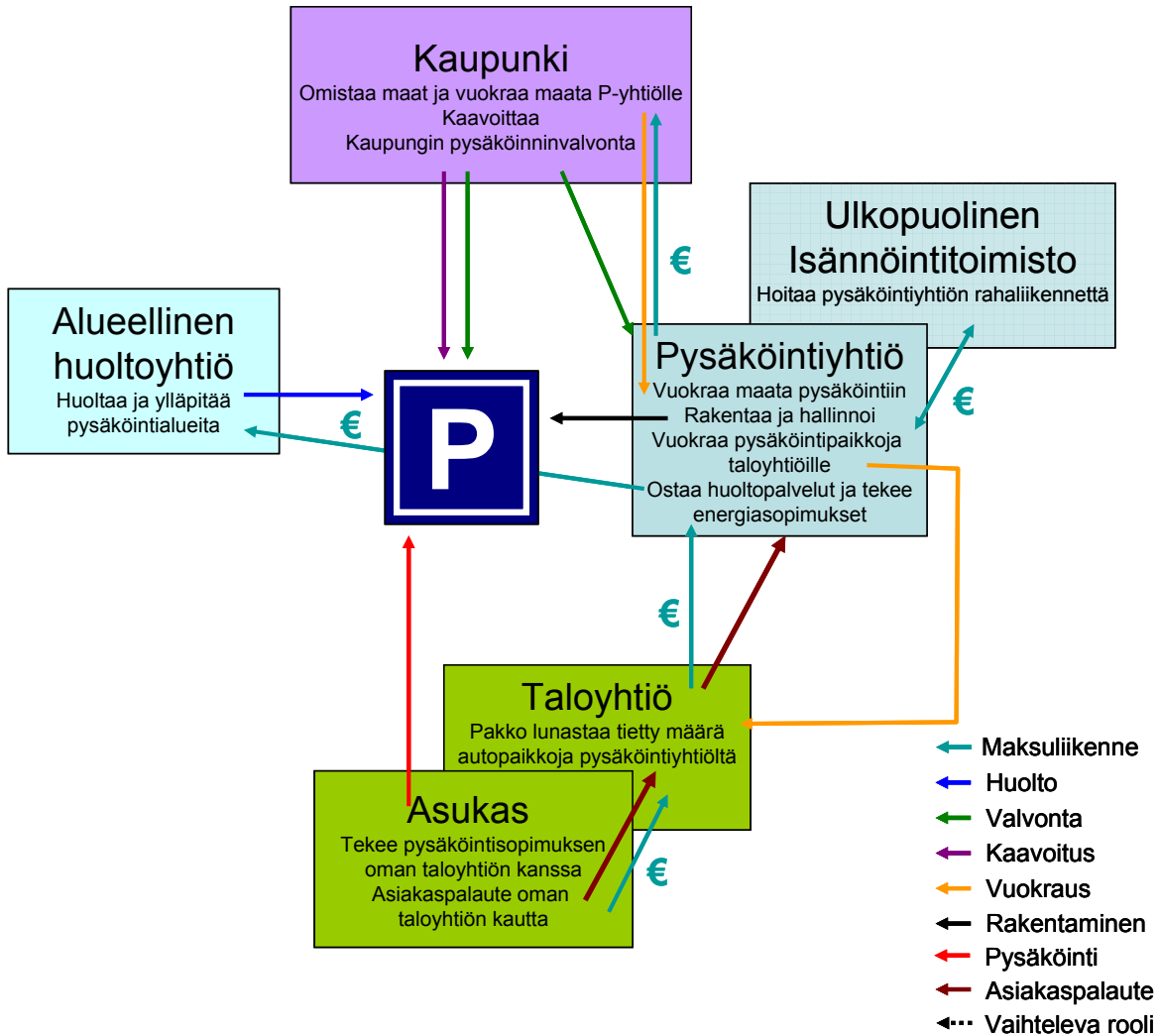
Pysäköintiratkaisu, asemakaava, toimintojen sijoittelu ja pysäköintipaikkojen nimeämisperiaatteet vaikuttavat pysäköintitilojen muuhun käyttöön. Pysäköintiluolia voidaan käyttää väestönsuojina, jolloin luolien tulee olla lämmitettyjä (julkishallinnon näkökulmasta tällaiset tilat ovat luonnollisesti ensisijaisesti väestönsuojia: ne vain ovat kriisittömänä aikana nopeasti poistettavassa väliaikaiskäytössä). Lämmitys, valaistus ja kunnossapito nostavat pysäköintiluolien ylläpitokustannuksia. Tapauskohtaisesti voidaan harkita pysäköintiluolan laajentamista vapaa-ajankäyttöön, samaan luolaan voidaan louhia tilat esimerkiksi urheiluhallille. Kaavoituksella vaikutetaan eri toimintojen sijoitteluun. Jos asutus ja yritykset sijaitsevat samalla alueella, voi pysäköinnin vuorokäyttö olla mahdollista. Vuorokäytön edellytyksenä on, että pysäköintipaikat ovat nimeämättömiä, jolloin työntekijät ja asukkaat voivat käyttää samoja pysäköintipaikkoja eri vuorokaudenaikoina. Jos toiminnot sijaitsevat lähellä, voidaan asukas-pysäköintipaikkoja käyttää myös lyhytaikaiseen pysäköintiin. Lähellä joukkoliikenneyhteyksiä sijaitsevia asiointi- tai asukas-pysäköintipaikkoja voidaan käyttää myös liityntäpysäköintipaikkoina.

Esimerkki: Länsi-Pasilassa on toimintaperiaatteena on pysäköinnin vuorokäyttö. Asukas-pysäköinti sitoo 1 700 autopaikasta 1 000 paikkaa, joista asukas-pysäköinti luovuttaa päivällä vuorokäyttöön noin 700 autopaikkaa. 20-30 prosenttia asukkaiden autopaikoista on käytössä päivällä. Pääosin asukkaiden paikat ovat päivällä liiketilojen ja lyhytaikaisen pysäköinnin käytössä. Käyttäjää 1 700 autopaikalla on noin 2 300-2 500 vuorokaudessa. Käyttöaste on noin 75 prosenttia, ja korkeimmillaan se on arkisin lounasaikaan. Vuoro-

käyttö vaatii asuintaloja ja liiketaloja. Käyttöprofiili on vuosien kuluessa pysynyt käytännössä samana, vaikka työaikojen liukumat ovat lisääntyneet. Liiketilat tehostaisivat pysäköintiä Pasilassa, sillä käyttöaste on alhaisimmillaan lauantaisin, jolloin perinteisesti liiketilojen pysäköinti on korkeimmillaan. Paikkojen vuorokäyttö on osoittautunut mahdolliseksi kun etäisyys pysäköintipaikalle on enintään 250 m.

## 5.2 Asukaspysäköinnin organisaatiomalleja

### 5.2.1 Malli 1. Ulkoistettu pysäköintiyhtiö



Kuva 11. Pysäköintiyhtiö, jonka toiminnot on pääosin ulkoistettu

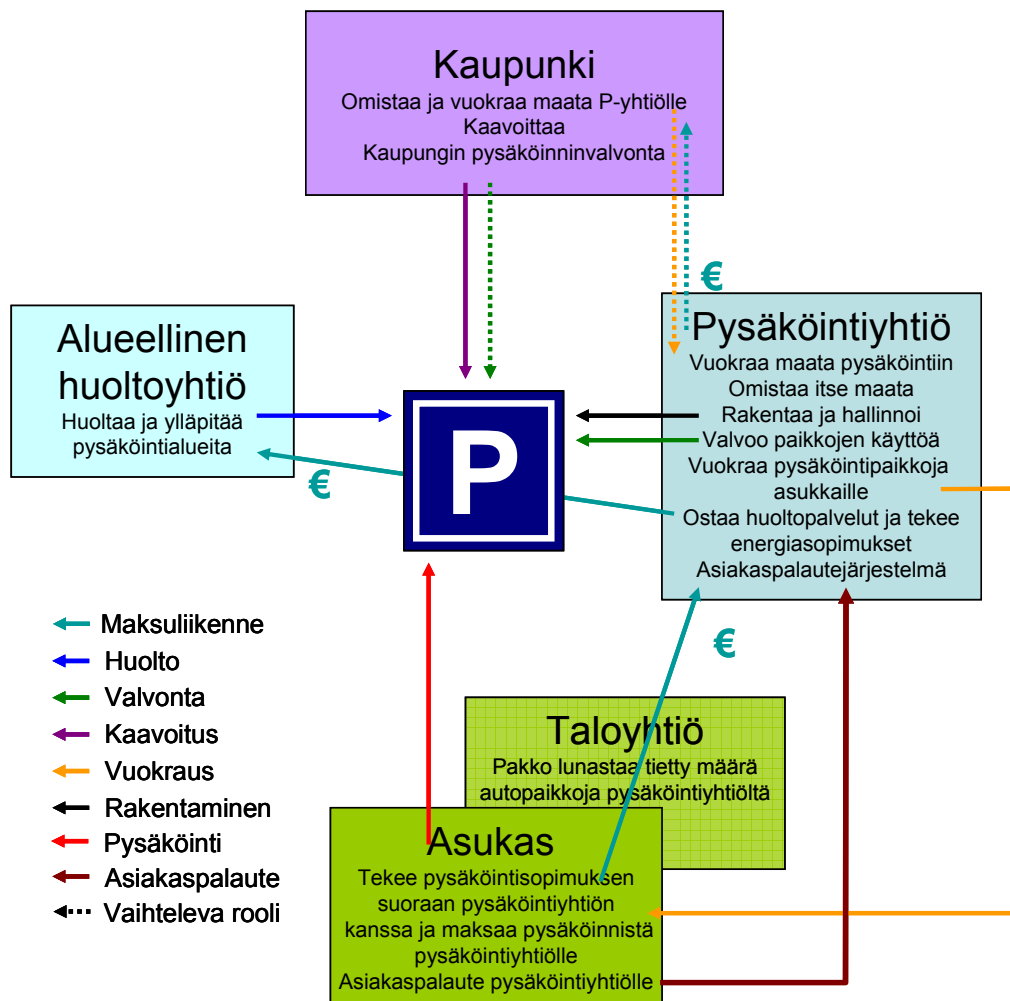
Mallissa 1. kaupunki omistaa pysäköintiin käytettävän maan ja vuokraa sitä pysäköintiyhtiölle, kaupunki myös kaavoittaa pysäköintiä ja valvoo asukaspysäköintitunnuksen käyttöä pysäköintialueilla. Kaupunki omistaa pysäköintiyhtiön tai on yhtiön osakkaana ja valvoo yhtiön toimintaa. Pysäköintilaitoksissa pysäköintiyhtiö valvoo pysäköinnin väärinkäyttöä muun muassa puomien avulla. Pysäköintiyhtiö vuokraa kaupungilta maata pitkällä vuokraajalla ja kohtuullisella vuokralla. Yhtiö rakentaa ja hallinnoi pysäköintiä ja vuokraa pysäköintipaikkoja taloyhtiöille, joiden on pakko lunastaa tietty määrä autopaikkoja pysäköintiyhtiöltä. Pysäköintiyhtiöt hallinnoivat usein pysäköintialueita ja -laitoksia. Pysäköinti on

keskitetty pysäköintilaitoksiin. Pysäköintialueet on merkitty asemakaavaan LPA-alueina. Pysäköintiyhtiö tekee energiasopimukset ja ostaa huoltopalvelut huoltoyhtiöltä. Ulkopuolinen isännöintitoimisto hoitaa kaiken pysäköintiyhtiön rahaliikenteen ja isännöinnin. Asukkaat käyttävät asukaspysäköintipaikkoja ja tekevät pysäköintisopimuksen omassa taloyhtiössä. Myös asiakaspalaute pysäköintiyhtiölle kulkee taloyhtiöiden kautta. Taloyhtiöt ovat osakkaina pysäköintiyhtiössä.

Järjestelmän hyviä puolia ovat kevyt hallinto ja pysäköinnin tehokas käyttö. Pysäköintipaikat ovat yleensä nimeämättömiä, jolloin käyttöaste tehostuu ja vuorokäyttö on mahdollista. Huonoina puolina voidaan pitää epämääräistä imagoa ja kaupungille kohdistuvia ristiriitaisia toiveita. Kaupungin roolina on pysäköintiyhtiön toiminnan ja väärinkäytön valvonta, asemakaavoitus ja maanomistus sekä maan vuokraus pysäköintiyhtiölle.

Pysäköintiyhtiön on aina valvottava ulkoistettua työtä. Asiakaspalaute asukkaalta pysäköintiyhtiölle kulkee taloyhtiön kautta, jolloin asukkaan on vaikeampi tuoda esiin omia mielipiteitään. Esimerkkikohteista mallin 1. mukaan toimivat Leppävaaran Pysäköinti Oy ja Ruoholahden Pysäköinti Oy.

### 5.2.2 Malli 2. Pysäköintiyhtiö

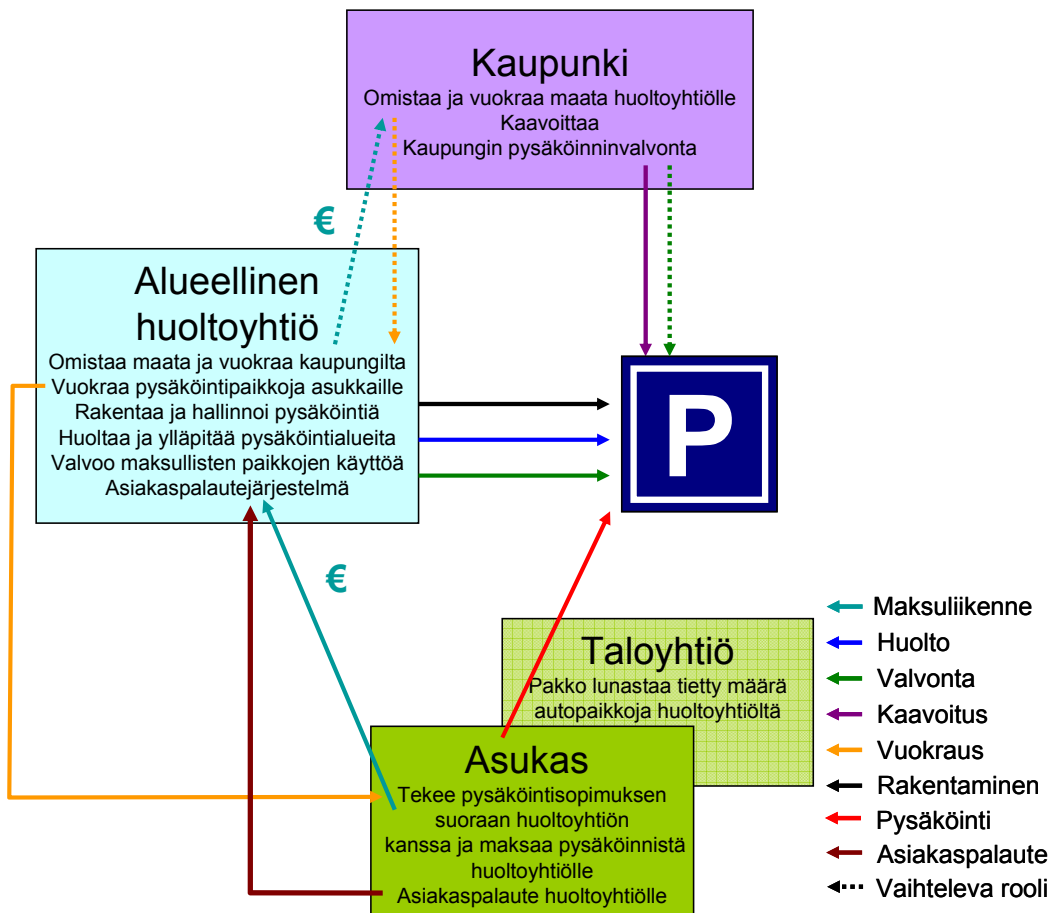


Kuva 12. Pysäköintiyhtiö, jonka toiminnot on keskitetty

Mallissa 2. kaupunki omistaa osan pysäköintiin käytettävästä maasta ja vuokraa sitä pysäköintiyhtiölle pitkällä vuokra-ajalla ja kohtuullisella vuokralla. Kaupunki voi omistaa pysäköintiyhtiön tai olla yhtiön osakkaana. Pysäköintiyhtiö omistaa maata myös itse. Kaupunki kaavoittaa pysäköintiä ja valvoo asukas-pysäköintitunnuksen käyttöä pysäköintialueilla ja kadunvarressa. Pysäköintiyhtiö rakentaa ja hallinnoi pysäköintiä, valvoo paikkojen käyttöä ja vuokraa paikkoja suoraan asukkaille. Yhtiö tekee myös energiasopimukset ja ostaa huoltopalvelut huoltoyhtiöltä. Pysäköintiyhtiöt hallinnoivat usein pysäköintialueita ja -laitoksia. Pysäköinti on keskitetty pysäköintilaitoksiin. Pysäköintialueet on merkitty kaavaan LPA-alueina. Sopimukset tehdään suoraan asukkaiden kanssa ja taloyhtiöiden on pakko lunastaa tietty määrä autopaikkoja pysäköintiyhtiöltä.

Keskitetyllä pysäköintiyhtiöllä on vahva asiakaspalautejärjestelmä, sillä asukkaat voivat antaa palautetta suoraan pysäköintiyhtiölle. Mallissa on selkeä vastuunjako. Paikat ovat usein nimeämättömiä, jolloin käyttöaste on tehokkaampi ja vuorokäyttö on mahdollista. Kaupungin rooli on pysäköinninvalvonnassa ja kaavoituksessa. Järjestelmän huonona puolelta voidaan pitää julkisen pysäköinninvalvonnan heikkoa roolia. Kun sopimukset tehdään erikseen kaikkien asukkaiden kanssa, tarvitaan paljon sopimuksia. Esimerkkikohdeista mallin 2. mukaan toimivat Länsi-Pasilan Autopaikat Oy ja Tampereen Pysäköintitalo Oy.

### 5.2.3 Malli 3. Huoltoyhtiö

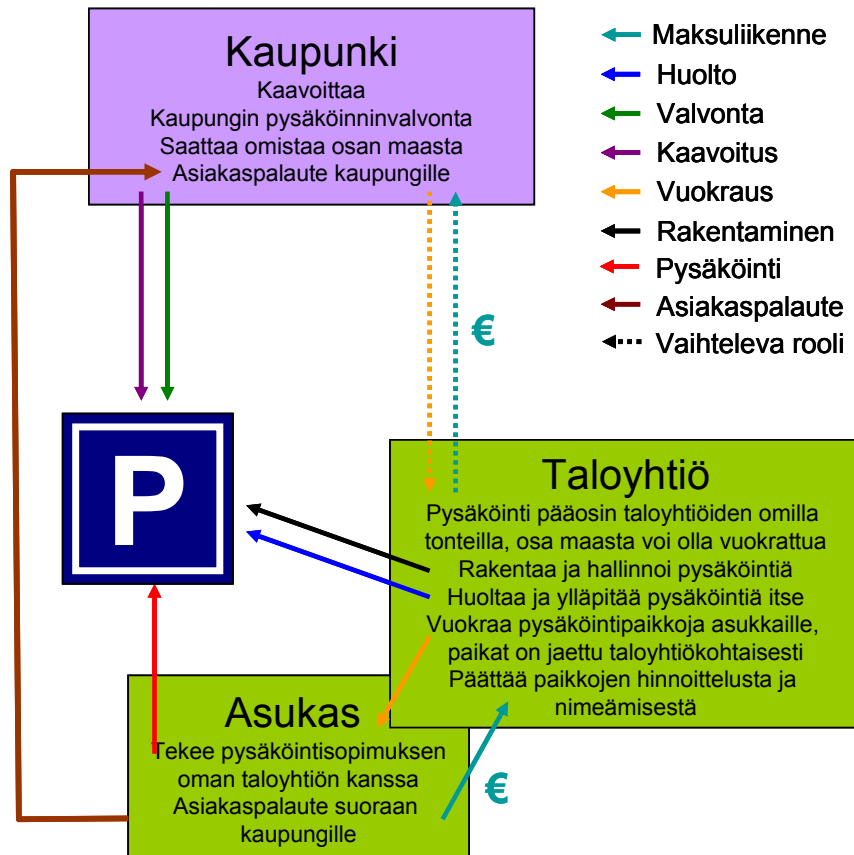


Kuva 13. Alueellinen huoltoyhtiö hallinnoi pysäköintiä

Mallissa 3. kaikki toiminnot on keskitetty vahvalle alueelliselle huoltoyhtiölle, jonka omistus jakautuu ulkopuolisen toimijan ja alueen taloyhtiöiden kesken. Malli on vanha, eikä välttämättä toimisi nykyaikana. Kaupunki omistaa osan maasta ja vuokraa sitä huoltoyhtiölle. Huoltoyhtiö omistaa myös itse maata ja rakentaa ja hallinnoi pysäköintiä. Huoltoyhtiö huoltaa ja ylläpitää pysäköintialueita itse, myös alueen yksittäiset pysäköintiyhtiöt ostavat huoltopalvelut huoltoyhtiöltä. Alueellinen huoltoyhtiö hallinnoi pääasiassa pysäköintialueita, jotka on merkitty kaavaan LPA-alueina. Pysäköintilaitokset ovat usein omia yhtiöitään, joissa huoltoyhtiö on pääosakkaana. Huoltoyhtiö valvoo itse maksullisten paikkojen käyttöä. Sopimukset tehdään suoraan asukkaiden kanssa ja taloyhtiöiden on pakko lunastaa tietty määrä autopaikkoja huoltoyhtiöltä. Asukkaat antavat asiakaspalautetta suoraan huoltoyhtiölle.

Järjestelmän hyviä puolia ovat selkeä vastuunjako ja huoltoyhtiön läheinen imago, asukkaan on helppo lähestyä tuttua huoltoyhtiötä. Alueellinen huoltoyhtiö tuntee hyvin alueen olosuhteet. Huoltoyhtiö tekee itse lähes kaiken pysäköintiin liittyvän työn, ja omaa työtä on helpompi valvoa kuin ulkoistettua työtä. Ongelmia aiheuttavat usein taloyhtiöiden kanssa tehdyt puutteelliset huoltosopimukset, joissa muun muassa saneerausten kustannukset ja toteuttamisvastuut saattavat aiheuttaa epäselvyyksiä. Pysäköintipaikat ovat yleensä niettyjä, mikä heikentää käyttöastetta, eikä tarjoa mahdollisuutta vuorokäytölle. Myös vieraspysäköinti aiheuttaa ongelmia, jos sille ei olla varattu riittävästi tilaa. Kaupungin roolina on vain kaavoitus. Mallin 3. mukaan toimii Olarin Huolto.

#### 5.2.4 Malli 4. Taloyhtiö



Kuva 14. Taloyhtiöt hallinnoivat pysäköintiä

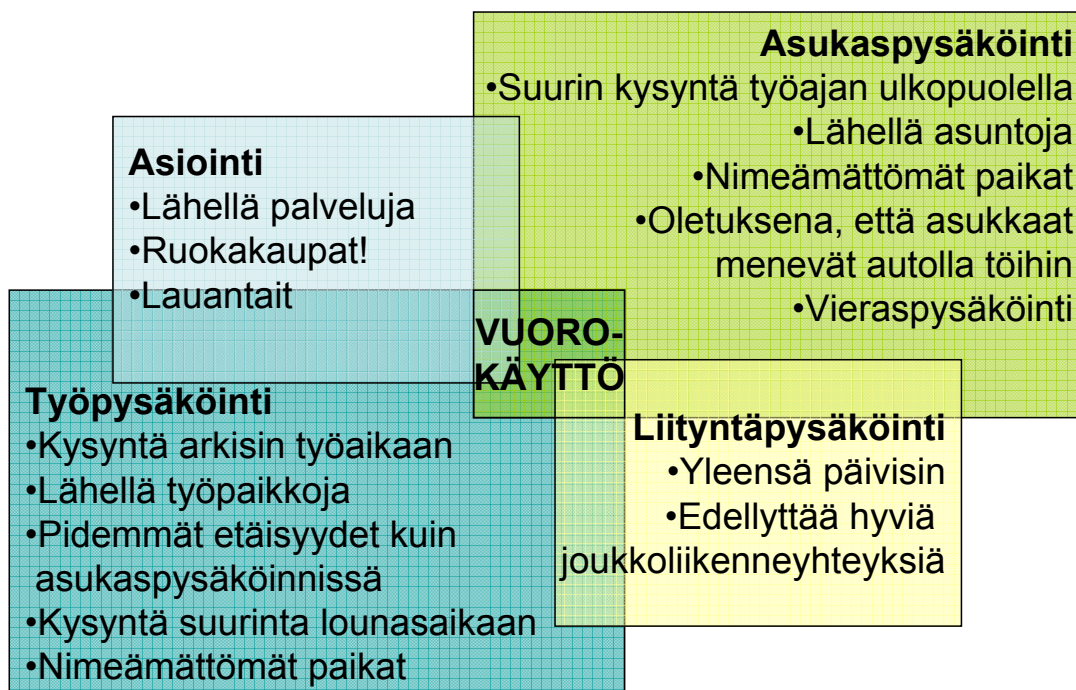


Mallissa 4. taloyhtiöt huoltavat ja hallinnoivat pysäköintiä itse. Kaupunki kaavoittaa pysäköintiä ja valvoo pysäköinnin väärinkäyttöä pysäköintialueilla ja kadunvarressa. Kaupunki saattaa myös omistaa osan pysäköintiin käytettävästä maasta ja vuokrata sitä taloyhtiöille, pääosin pysäköinti tapahtuu kuitenkin taloyhtiöiden omilla tonteilla. Taloyhtiöt vastaavat pysäköinnin rakentamisesta ja hallinnoinnista ja vuokraavat pysäköintipaikkoja asukkaille. Taloyhtiöt päättävät pysäköintipaikkojen nimeämisestä ja hinnoittelusta. Taloyhtiöt huoltavat pysäköintipaikkoja itse. Asukkaat maksavat pysäköinnistä taloyhtiölle ja antavat asiakaspalautetta kaupungille, jonka toimivalta on kuitenkin tässä tapauksessa hyvin pieni.

Pysäköintipaikat sijaitsevat pysäköintialueilla tai kadunvarressa, paikat ovat yleensä niettyjä ja käyttöaste on tehoton. Vieraspysäköinti on ongelma, sillä asukkaat käyttävät vieraspysäköintipaikkoja itse. Järjestelmän hyvänä puolena on asukaslähtöisyys ja toiminnan itsenäisyys. Kunnossapidon laatu on kuitenkin vaihtelevaa, sillä taloyhtiöt hoitavat vain oman pysäköintialueensa kunnossapitoa. Esimerkkikohteista Kartanonkoskella pysäköinti on järjestetty mallin 4. mukaan.

### 5.2.5 Asukas-, työ-, asiointi- ja liityntäpysäköinnin yhteensovittaminen

Alla olevassa kuvassa on eritelty pysäköinnin neljän päätyypin tärkeimpiä tekijöitä vuorokäytön kannalta.



Kuva 15. Pysäköinnin vuorokäyttö

### 5.3 Vahvan pysäköintitahon ideaalimalli - lähtökohtia

Pysäköintiä pidetään yleensä kalliina ja kiusallisena kysymyksenä. Muutamassa vuosikymmenessä auton sosiaalinen rooli suomalaisessakin kaupungissa on muuttunut modernisoituvan maailman ja nousevan elintason symbolista välttämättömäksi kulkuneuvoksi. Kun menneiden aikojen sädekehä auton ympärillä on väljähtynyt, suurten kaupunkikeskustojen yleisten pysäköintilaitosten lisäksi ei ole ollut suurta kilpailua siitä kuka ottaisi pysäköintiasiat hoitoonsa. Sen vuoksi vastuu pysäköintipaikkojen suunnittelusta, rakentamisesta, ylläpidosta, korjaamisesta ja saneerauksesta on hajautunut monelle toimijalle, jonnekin omistajan, vuokralaisen, rakennuttajan, huoltoyhtiön ja isännöintitoimiston välimaastoon. Saneerauksiin ei välttämättä ole varauduttu sopimuksissa eikä resurssoinnissa.

Myös julkisen ja yksityisen tahon valta-, vastuu- ja työnjakokysymykset näyttävät olevan vaihtelevalla kannalla. Yksityinen taho pyrkii ymmärrettävästi antamaan suunnittelu- ja investointivastuuta kaupungille varsinkin hankkeiden alkuvaiheessa, mutta toiminnan vakiintuessa kaupungin omistusosuus saattaa alkaa näyttää ongelmalliselta. Kaupungilla, asukkailla ja pysäköintiä operoivilla tahoilla (esimerkiksi pysäköintiyhtiö, huoltoyhtiö, isännöintitoimisto) voi olla erilaisia intressejä. Asukkaille julkinen omistus voi tuoda turvallisuuden tunnetta jatkuvuudesta ja edullisesta kustannustasosta, kun taas kehitysorientoituneelle pysäköinti- tai huoltoyhtiölle kaupunki voi näyttäytyä dynaamisen kehitystyön jarruna.

Asukaspysäköinnin kustannukset on perinteisesti pidetty sangen läpinäkymättöminä sijoittamalla osa hinnasta asuntojen hintaan, osa kaupungin erittäin voimakkaasti subventoimaan maanvuokraan, ja pieni osa asukkaan tai taloyhtiön erikseen maksamaan vuokraan. Todennäköisesti asukaspysäköinnille ei edes ole laskettu todellista erillishintaa, vaan se on upotettu rakentamisen ja ylläpidon kokonaiskustannuksiin. Vallalla on ollut ideologinen näkemys että toisin kuin asuntojen tuottaminen, asukaspysäköinnin toteuttaminen ei saa olla tuottavaa liiketoimintaa. Asukkaan näkökulmasta pysäköintipaikka on ollut jonkinlainen asuntoon liittyvä luontaisetu ja isännöitsijän, huoltoyhtiön ja taloyhtiön näkökulmasta resursseja syövä ja tilaa vievä oheistoiminto. Julkinen pysäköinninvalvonta on keskittänyt voimansa kaupunkikeskustoihin ja suuriin yksittäisiin tapahtumiin. Tonttien pysäköinninvalvonta on usein rajattu proaktiivisen valvonnan ulkopuolelle, lähinnä taloyhtiöiden tekemien ajoneuvojen siirtopyyntöjen varaan.

Seurauksena edellä kuvatusta ajatusmaailmasta ja pysäköinnin yleisestä arvostuksesta ovat olleet sangen vaihtelevat sopimuskäytännöt, moninaiset organisaatiomallit ja monesti vaatimaton käytön ohjauksen ja ylläpidon taso, puhumattakaan miellyttävistä interiööreistä. Osin tästä syystä, vaikka toki pääosin johtuen julkisen pysäköinninvalvonnan organisaatio- ja toimintaperiaatteista, yksityiset pysäköinninvalvojat ovat kyenneet helposti hankkimaan huomattavan jalansijan kiinteistöjen pysäköinninvalvonnassa. Näin vaikka niiden laillinen asema onkin vielä oikeuskeskustelun alainen asia.

### 5.4 Vahva kaupunkisuunnittelu ja ”Marja-Vantaan Pysäköinti Oy”

Jotta edellä kuvattu hajaannuksen tila ei toteutuisi Marja-Vantaan keskustassa, kannattaa pyrkiä toteuttamaan yksi vahva, kaupungin omistama mutta ulkoiselta brändiltään kaupallinen ”Marja-Vantaan Pysäköinti Oy” (MVP). MVP:lle sitoutettaisiin kaupungin kaupunkisuunnittelun ja kiinteistönhallinnan piiristä kevyt aloitusorganisaatio (”MVP-projekti”), joka

osallistuisi Marja-Vantaan suunnitteluun, viimeistään hankkeistus- ja rakennussuunnittelu- vaiheessa. Projektimuotoisen aloituskokoonpano luovuttaisi vastuun rakennusvaiheen jäl- keen joko erikseen palkatulle tai ostopalveluna hankittavalle toimitusjohtajalle. Tehtävään sitoutettu toimitusjohtaja olisi parempi vaihtoehto, sillä MVP:n johdon tulisi olla pysäköin- tiin erikoistunut henkilö, jolle MVP ja alueen pysäköinti on dynaamisen kehitysintressin kohde, ei pelkkää rutiinimaista kiinteistönhallintaa muiden joukossa. Ostopalvelujohtajan tapauksessa tulisi korostetusti huolehtia MVP:n yhtenäisen ja näkyvän brändin ylläpidos- ta. Kaupungin omistusosuus voi hiukan laskea kun toiminta vakiintuu ja kiinteistöt tulevat osa-omistajiksi, mutta kaupungilla tulee silti säilyä määräysvalta yhtiössä. Nykyisiä jul- kisomisteisia pysäköintioperaattoreita ajatellen MVP voisi olla eräänlainen Tampereen P- talo Oy:n (nyk. Finnpark Oy) dynaamisuuden, resurssien ja brändin ja Länsi-Pasilan Auto- paikat Oy:n alueellisen, suunnitelmallisen ja kaupunkisuunnitteluavusteisen vuoro- pysäköinnin toteuttamisen yhdistelmä.

MVP ostaisi kaupungilta (huom.) lähes markkinahintaan pysäköintiin käytettävän maa- alan ja kiinteistöt, mikä olisi perusteena ylipäänsä kustannustietoiselle ja markkinahintai- selle pysäköinnille alueella. Toinen mahdollisuus olisi, että normaaliin tapaan voimakkaas- ti subventoidun maanhinnan ja markkinahinnan erotus jäisi MVP:n toimintapääomaksi. Kaupunkisuunnittelu ja MVP toimisivat (asema)kaavoitus- ja rakennussuunnitteluvaihees- sa läheisessä yhteistyössä, jotta pysäköinnin vuorokäyttömahdollisuudet tulisivat hyödyn- nettyä ainakin joukkoliikenteen, palvelujen ja pysäköinnin fyysisissä yhtymäkohdissa. Ihanteellista olisi yhdistää suuren joukkoliikenneaseman<sup>1</sup>, suuren kauppakeskuksen tai ainakin suuren (myymäläpinta-ala > 2000 m<sup>2</sup>) päivittäistavarakaupan ja työpaikka- pysäköinnin tarpeita keskitettyyn, korkealuokkaiseen pysäköintilaitokseen. Vuorokäytön kustannushyöty siirrettäisiin pääasiassa käyttäjille ja kiinteistöille. Asemakaavoituksessa myös huomioitaisiin joustavasti autopaikkojen määrä suhteessa kiinteistöjen kerrosne- liömetreihin, niin että eri puolilla aluetta voitaisiin noudattaa erilaisia suhdelukuja. Pysä- köintilaitokset rakennettaisiin kuitenkin mahdollisimman valmiiksi kerralla. Kaavoittaja ja MVP toimisivat myös yhteistyössä kilpailutuksen voittaneiden rakennusliikkeiden kanssa, niin että rakennuskohteiden hankkeistamisessa (vrt. Leinelä) oltaisiin tietoisia tulevista py- säköintiratkaisuista.

Yleisperiaatteena olisi, että missä pysäköintipaikkoja on tarjolla, ne ovat katuverkon ja pai- kalliselta opastukseltaan, palvelutasoltaan (puomit, rekisterikilventunnistuskamerat, auto- paikkasensorit, dynaamiset tilatiedot, laadukkaat interiöörit (valaistus, värit, pintamateriaa- lit) ja rakennuksen näyttävä ulkoasu) ja ylläpidoltaan korkealuokkaisia, aika ajoin saneer- rattuja pysäköintilaitoksia ja pysäköintialueita, joita valvotaan näkyvästi ja aktiivisesti. Vuoden 2009 aikana selvinnee kannattaako pysäköinninvalvonnan olla julkisesti vai yksi- tyisesti toteutettua.

Pysäköinnin maksu- ja opastusjärjestelmät olisivat yhdenmukaisuuden ja käytönopettelu- nuoksi kaikki samalta laitetoimittajalta, mutta vähintäänkin saneerauksien yhteydessä ne kilpailutettaisiin aina uudestaan.

Lyhytaikaista, palvelujen yhteydessä olevaa asiointipysäköintiä lukuun ottamatta pysä- köinti olisi aina maksullista, mistä myös tiedotettaisiin näkyvästi. Missä puolestaan pysä- köintiä ei olisi tarjolla, se olisi katurakenteiden ja korkealuokkaisten kadunkalusteiden avulla tehty mahdottomaksi. Rakentamattomilla kaupungin omistamilla tonteilla pysäköin-

---

<sup>1</sup> Mahdollisuuksia tähän tulisi vielä tutkia: voisiko Kivistön asema ja kauppakeskuksen etäisyys olla pienempi tai voisi- vatko ne sijaita matkakeskustyyppisesti (vrt. Helsingin Kamppi) päällekkäin.

tiä ei sallittaisi lainkaan tai niihin rakennettaisiin väliaikainen maksullinen pysäköintikenttä. Tämä varmistettaisiin kadunkalustein ja aktiivisen pysäköinninvalvonnan avulla.

MVP olisi alueella tunnettu brändi jolla on näkyvä ja asiantunteva asiakaspalvelu- ja puhelinpalvelupiste sekä jatkuvasti ylläpidetyt www-sivut. Koska Marja-Vantaan on tarkoitus olla leimallisesti joukkoliikennekaupunki, MVP voisi mahdollisesti myös tukea HKL/YTV:n tulevaisuudessa toteuttamaa liikkumisen ohjausta. MVP hoitaisi paitsi asukas-, myös kadunvarsi- (ml. LPA-alueet), asiointi- ja liityntäpysäköintiä sekä autoille että polku- ja moottoripyörille. Erityisesti MVP operoisi keskitettyjä, useamman sadan autopaikan pysäköintilaitoksia joita käyttävät useamman taloyhtiön asukkaat, sekä mahdollisia liityntäpysäköintilaitoksia varsinkin jos ne ovat samassa yhteydessä kuin asukaspysäköinti. Myös vieraspysäköinti tulisi sijoittaa keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Tätä varten katuverkolla tulisi olla kattavat vieraspysäköintiopasteet, minkä lisäksi asiasta tiedotettaisiin uusia asukkaita mm. postitse ja internet-sivuilla.

Fyysisen rakennuskannan salliessa pysäköinti voisi olla edullisempaa kauempana asuinrakennuksista ja kalliimpaa lähellä asuntoa. Tonteilla ei olisi kuin lyhytaikaista saattoliikennepysäköintiä, jota valvottaisiin aktiivisesti. Tonttipysäköinti voisi myös olla maksullista, hyvin korkealla tariffilla esimerkiksi ensimmäisen vartin kuluttua tms., mikä ohjaisi tonttipysäköinnin käyttöä yksinomaan lyhytaikaiseen saatto- ja lastaus/purkupysäköintiin.

Alueen kaikkien taloyhtiöiden ja muiden pysäköintiä tarvitsevien kiinteistöjen tulisi olla MVP:n osakkaita. MVP toimisi luonnollisesti myös pysäköinnin isännöijänä: tekisi asukaspysäköintisopimukset suoraan asukkaiden ja muiden käyttäjien kanssa ja laskuttaisi ja perisi maksamattomat laskut. Juuri tämä arkinen asiakasrajapinta on tärkeä yhtenäisen brändin ylläpidon kannalta. Kiinteistöjen toteutunutta ja näköpiirissä olevaa autopaikkatarvetta seurattaisiin jatkuvasti ja siitä neuvoteltaisiin osakaskiinteistöjen kesken vuosittain, mutta mitään pakollisia autopaikka-kiintiötä tms. taloyhtiöillä ei olisi.

MVP ulkoistaisi tai alihankkisi toimintojaan mahdollisimman vähän. Lähinnä pysäköintitilojen siivous ja vähäiset korjaus- ja ylläpitotehtävät tai poikkeuksellisen vaativat korjaustehtävät sekä esimerkiksi tietojärjestelmien päivitys ja ylläpito voisivat olla ulkoistettuja tai alihankittuja. Mikäli toimitusjohtajan ym. operatiivisen johdon tehtävät päätettäisiin ulkoistaa, se tulisi tehdä vain toiminnan alkuvaiheessa. MVP:llä olisi joka tapauksessa vähintään yksi täysipäiväinen tietojärjestelmäasiantuntija, joka ylläpitää www-sivuja ja kehittää dynaamisista pysäköinnin opastusta. Alihankkijoilta yms. ulkoisilta toimijoilta voitaisiin kuitenkin vaatia toimimista MVP:n asiakaspalautteen ja ulkoisten bränditunnusten piirissä (ajoneuvojen, työkoneiden, laitteiden ja yleisölle näkyvien työntekijöiden ulkoasu jne.).

## **5.5 Asukaspysäköinnin ongelmia ja ratkaisuja**

### **5.5.1 Vieraspysäköinti**

Monessa esimerkikohteessa ongelmana olivat vieraspysäköintipaikkojen riittämättömyys. Vieraspysäköintinormi on monella alueella 1 autopaikka/ 1 000 k-m<sup>2</sup>. Asukaspysäköintinormi vaihtelee alueittain. Jos asukkaille on liian vähän pysäköintipaikkoja, he ottavat vieraspaikat omaan käyttöönsä. Jos asukkailla on nimetyt paikat kauempana ja vieraspysäköintipaikat sijaitsevat kadun varressa asunnon vieressä, saattavat asukkaat pysäköidä mielellään vieraspysäköintipaikoille. Tällöin asukkaiden nimetyt paikat ovat tyhjiillään ja asukkaat tulevat varanneeksi samanaikaisesti kaksi paikkaa. Jos pysäköintipaikkoja on suunnilleen asuntojen lukumäärä, asukkaat saavat käyttää vieraspaikkoja kakkosautojen pysäköintipaikkoina. Vieraspaikeilla pysäköintiäikaa voi olla rajoitettu ja se koetaan ongelmaksi, sillä samalla vierailuaikaa on rajoitettu. Vieraat saattavat kokea erikoiseksi,

jos sekä asukaspaikat että vieraspaikat sijaitsevat pysäköintilaitoksessa. Tämäkin on kuitenkin ratkaistavissa riittävällä tiedottamisella ja opastuksella.

Paikkojen nimeämättömyys mahdollistaa pysäköintipaikkojen tehokkaamman käytön ja samalla vieraspaikat jäävät tyhjilleen. Jos pysäköintiaikaa vieraspaikoilla on rajoitettu, tulisi ajan olla riittävän pitkä pidempäänkin vierailuun ja mahdollistaa pysäköinti yön yli. Vieraspysäköinti voi olla maksullista, jotta asukkaat eivät ottaisi vieraspaikkoja käyttöönsä. Vieraspysäköinnin erottaminen puomeilla estää vieraspysäköinnin väärinkäyttöä.

### **5.5.2 Huoltosopimusmallit**

Tällä hetkellä ei ole olemassa yhteisiä sopimusmalleja, jotka koskevat pysäköintialueiden huoltoa ja kunnossapitoa. Erityispuute ovat saneeraustoimet, jotka jäävät usein nykyisten sopimusten ulkopuolelle, jos saneerausten kustannus- ja toteutusvastuut ovat epäselviä. Isännöintisopimus velvoittaa pysäköintiyhtiön hoitamaan pysäköintiä, mutta käytössä on vain yleisiä sopimusmalleja, jotka eivät ole erikseen pysäköintiä varten laadittuja. Isännöintisopimuksessa käy ilmi ainakin sopimuksen kohde, tilaaja, osoite, yhteyshenkilö, isännöitsijä, mahdolliset alihankkijat, isännöintitehtävät ja korvaukset. Samoja sopimusmalleja käytetään kaikissa isännöintisopimuksissa. Kaupungilla on käytössä myös yleis-sopimuksia, jotka koskevat kaupungilta vuokrattua maata.

Tulevaisuudessa haasteena on kehittää yhtenäisiä pysäköintiä koskevia huoltosopimuksia. Yhtenäiset sopimukset selkeyttävät huoltotoimintaa ja helpottavat huoltoyhtiöiden kilpailutusta. Kattavassa huoltosopimuksessa on myös selkeästi määriteltävä kenen vastuulla saneeraukset ovat ja kuka niistä maksaa.

### **5.5.3 Rakennussuunnittelun hankkeistaminen**

Rakennusliikkeet rakentavat asuntoja ja määrittelevät niiden huone- ja neliömäärän markkinanäkymien perusteella. Asuntojen lukumäärä kiinteistössä vaikuttaa osaltaan autopaikkojen määrän tarpeeseen. Sen vuoksi kaavoittajan olisi syytä pyrkiä vaikuttamaan rakennusliikkeen päätöksiin esimerkiksi hankkeistamisen yhteydessä, kuten on tehty Kehäradan varteen suunnitellussa Vantaan Leinelässä.

### **5.5.4 Asukaspysäköinti asukkaan kannalta**

Tässä selvityksessä ei ole haastateltu tai kerätty muuten ensikäden aineistoa asukasnäkökulmasta. Tarkoitus on kuitenkin tarkastella myös asukasnäkökulmaa.

Marja-Vantaan keskusta-alueen asukas- ja ylipäänsä kaiken pysäköinnin osalta keskeinen haaste tulee olemaan pysäköinnin kustannukset, pysäköinnin keskitetty sijainti (mukaan lukien vieraspaikat) ja muut uudenlaiset pysäköinnin organisointitavat. Niiden perusratkaisu on kahtalainen: 1) ratkaisujen periaatteet tulee olla selvillä ennen kuin asukkaat muuttavat alueelle, eli pysäköintiratkaisut tulee suunnitella huolella ja sitouttaa muun muassa rakennusliikkeet ja muut isot toimijat niihin etukäteen. 2) perinteisestä poikkeavat ratkaisut

ja ylipäänsä pysäköintipolitiikka täytyy tiedottaa suurelle yleisölle ja erityisesti alueen tuleville käyttäjille etukäteen, osana uuden alueen profiilia.

Yksittäisiä asukasnäkökulman kriittisiä piirteitä voidaan asiantuntijahaastatteluiden perusteella luetella esim. seuraavasti:

Etäisyys kotitalosta pysäköintialueelle enintään 100 metriä, suurempaan pysäköintilaitokseen enintään 250 metriä (sisältäen kulku pysäköintilaitoksen sisällä)

Vieraille keskitetty pysäköintilaitos voi olla erikoinen ja vaatii hyvää opastusta internetissä, katuverkolla ja pysäköintilaitoksessa

Keskitetyn asukaspysäköintilaitoksen yhteydessä työntekijöiden itse maksama työpaikkapysäköinti voi olla haaste

Vuorokäytön vaikutukset ja vaateet: asukkaan tulee voida pitää autoaan pysäköintilaitoksessa myös pidempiä aikajaksoja

Autopaikkojen yleinen saatavuus

Mahdolliset sähköavaimet joilla pääsy pysäköintilaitokseen on oltava helppokäyttöisiä ja avainten on oltava helposti mukana kulkevia

Autopaikkojen maksaminen vuokrana vs. osakkeena (päiväosake vs. yöosake?)

Yhteydenpito pysäköintioperaattorin asiakaspalveluun on oltava helppoa

Korkea palvelutaso motivoi maksamaan enemmän. Ovatko asukkaat valmiita hinnoiteltuun autopaikan etäisyyden perusteella

Kadulle sijoitetulla LPA-alueella ylläpito talo- tai kiinteistöyhtiöllä (lumet ajetaan jos sovitun aikaan on tyhjänä), mutta käytännössä autopaikan puhtaanapito on myös paikan haltijan vastuulla. Jos lähistöllä on tarvetta asiointipysäköinnille, paine kohdistuu helposti juuri kadunvarren LPA-paikkoihin. Kadunvarren varattu paikka aiheuttaa tarpeen korostaa paikan varausta itselle, useimmiten vaihtelevan näköisillä ja kuntoisilla tarroilla sähköpistorasiassa

## 5.6 Pysäköinnin hallinnointi

### 5.6.1 Kaupungin keinot ja tavoitteet

Kaupungin tavoite on perinteisesti ollut turvata asukaspysäköinti, ei tehdä voittoa korkeilla maavuokrilla. Sen vuoksi kaupunki vuokraa maata pysäköintiyhtiöille pitkällä vuokra-ajalla ja hyvin kohtuullisella vuokralla. Asukaspysäköintipaikkojen tarve määräytyy asuinkerrosalan ja asukasennusteiden mukaan ja pysäköintipaikat merkitään asemakaavaan LPA-varauksina tai taloyhtiöiden omille tonteille pysäköintipaikkoina P-merkinnällä. Pysäköintipaikkojen toteuttamisesta ja hallinnasta voi vastata pysäköintiyhtiö, huoltoyhtiö tai taloyhtiöt. Jos uudelle alueelle kaavaillaan keskitettyä pysäköintiä, on hyvä perustaa pysäköintiyhtiö. Kaupunki hoitaa sopimukset pysäköintiyhtiön kanssa ja yhtiö edelleen taloyhtiöiden tai suoraan asukkaiden kanssa. Kaupunki voi olla pysäköintiyhtiön vetovastuussa tai vain osakkaana. Toisaalta kaupungin ei tarvitse olla mukana toiminnassa lainkaan. Useissa tapauksissa jonkinlaisella kaupungin mukanaololla on kuitenkin pitkäjänteisyyttä tuova vaikutus.

Kaavoitus on vahvassa osassa kun suunnitellaan pysäköinnin vuorokäyttöä. Vuorokäyttö edellyttää eri toimintojen sekoittumista, eli vähintään asutuksen ja työpaikkojen lähekkäis-



tä sijoittelua. Liikekiinteistöjen mukanaolo puolestaan tehostaa vuorokäyttöä entisestään. Asemakaavassa asukaspysäköinti voidaan merkitä pysäköintiluoliin tai pysäköintitaloihin, jolloin säästyy tilaa ja muusta ympäristöstä voi tulla miellyttävämpi. Kaupunki voi myös ohjata kiinteistöjä osallistumaan pysäköintiyhtiön omistukseen.

Kaupungilla on joitain keinoja estää pysäköintipaikkojen karkaamista ajanoloon ulkopuoliseen käyttöön. Jos pysäköintipaikat ovat erillisinä osakkeina, keinoja on vähemmän, mutta silloinkin voidaan tehdä lunastuspykälä jonka mukaan pysäköintiosaketta ei saa myydä kuin esimerkiksi kiinteistön osakkaille, mikä toki alentanee pysäköintiosakkeen markkina-arvoa. Ylipäänsä pysäköintipaikat kannattaa sitoa selkeiden sopimusten avulla taloyhtiölle tai pysäköintiyhtiölle. Paikkoja voidaan sitoa esimerkiksi yhtiösopimuksen tai yhtiöjärjestyksen avulla. Taloyhtiöt voivat myös käyttää yhtiösopimuksia ja yhtiöjärjestystä, joissa voidaan kieltää autopaikkojen myyminen tai edelleenvuokraus.

Pysäköintiyhtiöt valvovat yleensä itse pysäköintiä pysäköintilaitoksissa. Pysäköinninvalvonnan tarkoitus on estää asukaspysäköinnin väärinkäyttöä. Pysäköinninvalvonta suorittaa myös yksityisten alueiden valvontaa kirjallisesti tehtävien sopimusten perusteella. Julkinen pysäköinninvalvonta valvoo asukaspysäköintitunnuksen käyttöä pysäköintialueilla ja kadunvarsipaikoilla. Maksukehotusten antaminen yksityisalueella perustuu tieliikennelain 28. pykälän 2. momenttiin (621/2003). Asukaspysäköintipaikkoja valvotaan pääsääntöisesti normaalin valvonnan yhteydessä, mikä tarkoittaa käytännössä hyvinkin harvaa valvontaverkkoa, joka lähinnä reagoi taloyhtiöiden autonsiirtopyyntöihin. Joissain tapauksissa julkinen pysäköinninvalvonta voi toki tehdä sopimuksen yksityisen tontin valvonnasta, mutta se on harvinaista ja oletettavasti entisestään vähenemään päin. Yksityisen pysäköinninvalvonnan rooli tulee selkiytymään lähitulevaisuudessa. Sen kohderyhmänä ovat olleet nimenomaan tonteilla tapahtuva pysäköinti. Pysäköinninvalvontaa varten asukaspysäköintipaikat tulee merkitä hyvin selkeästi liikennemerkeillä, mikä kadulle sijoitettujen LPA-alueiden suhteen vaatii uudenlaista ajattelutapaa.

## 5.6.2 Sopimukset

Asukaspysäköinti edellyttää erilaisia sopimuksia eri toimijoiden välillä pysäköinnin organisoitavasta riippuen. Asukas tekee pysäköintisopimuksen taloyhtiön, pysäköintiyhtiön tai huoltoyhtiön kanssa, sopimuksessa määritetään asukkaalle pysäköintioikeus, pysäköintipaikan hinta ja pysäköintipaikan nimeämisperiaate. Jos asukas tekee pysäköintisopimuksen yhdestä autopaikasta taloyhtiön kanssa, voi taloyhtiö tehdä useampaa paikkaa koskevan sopimuksen pysäköintiyhtiön kanssa. Pysäköintiyhtiö vuokraa taloyhtiölle tietyn määrän autopaikkoja, jolloin kyseessä on vuokrasopimus. Taloyhtiöt voidaan sopimustekniikan avulla pakottaa liittymään pysäköintiyhtiöön, mikä estää pysäköintipaikkojen karkaamista ja turvaa pysäköintiyhtiön taloutta. Sopimuksessa voidaan myös määrittää taloyhtiölle vastike, jota sen tulee maksaa pysäköintiyhtiölle pysäköintipaikkojen vuokran lisäksi. Taloyhtiön ja pysäköintiyhtiön välisissä sopimuksissa pysäköintipaikat voivat olla kelluvia tai ne on jyvitetty taloyhtiökohtaisesti.

Pysäköintiyhtiö tekee vuokrasopimuksen maasta kaupungin kanssa, jolloin käytetään kaupungin omia vuokrasopimusmalleja. Vuokrasopimuksessa voidaan esittää erillisiä vaatimuksia muun muassa alueiden viihtyisyydestä. Kaupungin ja pysäköintiyhtiön välillä on myös yhteistyösopimuksia, jotka koskevat muun muassa julkista pysäköinninvalvontaa. Yhteistyösopimuksia voidaan käyttää myös muiden kiinteistöjen, kuten kerhotilojen opeointiin. Huoltosopimus tehdään pysäköintiyhtiön ja alueellisen huoltoyhtiön välillä. Yleiset

huoltosopimusmallit puuttuvat, minkä vuoksi usein käytetään yleisiä isännöintisopimusmalleja tai muita huoltosopimuksia. Pysäköintiyhtiöllä tai taloyhtiöllä voi olla myös erilaisia rasiitteita, joista on tehtävä omat sopimukset.

Sopimuksissa tulee ottaa huomioon kuka pysäköintipaikkoja käyttää, kenen vastuulla on huolto ja saneeraus, onko vuorokäyttö mahdollista, paikkojen nimeämisperusteet, rasiitteet ja pysäköinninvalvonta. Muita sopimuksissa määrättyjä asioita ovat maksuperusteet ja maksujen suuruus sekä pysäköintipaikan sitominen loppukäyttäjään.

## 5.7 Asukaspysäköinti Marja-Vantaan keskustassa lähiaikoina ja pidemmällä perspektiivillä

Niin yritysten kuin asukkaidenkin pysäköintipaikkojen edullisuus ja runsaus on ollut yksi Vantaan vetovoimatekijöitä viime vuosina, kun autojen määrä pääkaupunkiseudulla on kasvanut. Vaikka pysäköintipolitiikkaa Marja-Vantaan keskustassa ohjattaisiinkin suurkaupunkimaiseen ja kustannustietoiseen suuntaan, laadukas asukas- ja muu pysäköinti voidaan silti ajatella Marja-Vantaan kilpailuvalttina.

Keskitetystä pysäköinnistä on saatu hyviä kokemuksia tämän selvityksen esimerkkikohteissa. Pysäköintipaikkojen nimeämättömyyteen ollaan totuttu, eikä sitä asukkaiden osalta koeta ongelmana. Asukaspysäköintikin saattaa muuttua tulevaisuudessa asukasrakenteen muuttuessa ja tekniikan kehittyessä. Taulukossa 1. on tarkasteltu asukaspysäköinnin kehitystä ja kehitykseen vaikuttavia asioita aikajaksoilla 0-10 vuotta ja 11-30 vuotta.

Taulukko 1. Tulevaisuuden asukaspysäköinnin ja sen reunaehtojen pohdintaa

0-10 vuotta	11-30 vuotta
Pysäköinnin peruskuvaukset ja pysäköintipaikkojen määrä	
Pysäköinti keskitetään pysäköintilaitoksiin ja toimintaa operoi pysäköintiyhtiö	Pysäköinti on keskitetty pysäköintilaitoksiin ja pysäköintiyhtiö on vakiinnuttanut imagonsa asukkaiden keskuudessa
Pysäköintipaikat ovat alusta alkaen nimeämättömiä	Pysäköintipaikat nimeämättömiä
Pysäköintipaikkojen tarve tarkentuu ja tarpeen kasvaessa paikkoja voidaan rakentaa lisää	Pysäköintipaikkojen määrä on vakiintunut, eikä paikkoja rakenneta enää lisää
Asukaspysäköinnin vaiheittainen rakentaminen	Autojen määrä tulevaisuudessa lisääntyy, mutta suoritteet pienenevät, mikä johtaa pitkäaikaisen pysäköinnin kysynnän kasvuun
Tekniikka ja menetelmät	
Pysäköintiverkostot ja opastus kehittyvät	Opastus- ja valvontatekniikat kehittyvät, pysäköinninvalvonnan rooli muuttuu

Maksujärjestelmät perinteisiä	Tekniikan kehittyessä maksujärjestelmät muuttuvat ja automatisoituvat
Asukasnäkökulma	
Uuden asuinalueen viehätys, asukaspysäköinnille annetaan uudella alueella enemmän mahdollisuuksia, ei vaadita perinteisiä ratkaisuja. Asenteet pysäköintiin muuttuvat	Asuinalueen imago on vakiintunut
Asukkaat totuttelevat asukaspysäköintijärjestelmään	Asukkaat ovat tottuneet asukaspysäköintijärjestelmään
Asukkaat eivät osaa odottaa pysäköintipalveluja	Laadukkaan pysäköinnin kysyntä kasvaa
Asukasrakenne ja yritykset	
Keskusta on kerrostalovaltaista aluetta, jonne muuttaa aluksi nuoria lapsiperheitä, joilla on yksi auto	Uudet asukkaat ja asukasrakenteen muutos tuovat haasteita
Vuokrataloja huomattava osa rakennuskannasta: vähemmän autoja mutta pienempiä ruokakuntia	
Lapset kasvavat ja osa perheistä hankkii toisen auton	Kakkosautojen määrä kasvaa lasten kasvaessa ja tulotason kasvaessa
	Kun lapset muuttavat pois, kakkosautoja seisotetaan pidempään, mutta niistä ei heti luovuta kokonaan
Alussa mukana muutamia yrityksiä ja palveluja, edellytykset vuorokäytölle vasta syntymässä	Palvelu- ja yritysrakenteen täydellistyminen. Virastoja alueella. Edellytykset vuorokäytölle paranevat
	Pitkäaikainen pysäköinti ja vuorokäyttö tulevaisuuden haasteena
Vieras pysäköinti	
Vieraspaikkojen tarve on aluksi suuri uusilla asuinalueilla. Uutuuden viehätys	Vieraspaikkojen tarve kasvaa kun lapset muuttavat kotoa ja käyvät omilla autoillaan vierailulla
Vieraspysäköintipaikkojen tarve kasvaa 10 vuoden sykleissä, kun lapset kasvavat ja asukaskunta vaihtuu	
Turvallisuus	
Ei suuria muutoksia	Turvallisuuden tunteen ylläpitämiseksi täytyy satsata enemmän
Yhteistyöketjut	

Eri toimijoiden yhteistyöketjut syntyvät	Toimijoiden yhteistyö on vakiintunutta
Tiedotus	
Tiedotus haasteena toiminnan alussa, miten asukkaille markkinoidaan valmista tuotetta	Pysäköinnin tuotteistaminen, myydään räätälöityjä pysäköintipalveluja, pysäköinnin kysyntä monipuolistuu
Sopeutuminen on helpompaa, kun asukkailla on tietoa valmiiksi	Palvelut erikseen asukkaille ja työntekijöille yms.
Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti	
Liityntäpysäköinti vakiintuu	Liityntäpysäköinnin käyttö kasvaa
Joukkoliikenne ja kevyt liikenne suuressa roolissa	Joukkoliikenteen rooli kasvaa asenteiden muuttuessa ja tekniikan kehittyessä
Lentokentän liityntäpysäköinti mahdollista Kehäradan ansiosta. Lentokenttäpalveluja jo juna-asemalle?	Liityntäpysäköinnin tuotteistaminen. Lentokentän liityntäpysäköinti?

## LIITE 1

### Teemalista: Marja-Vantaan asukaspysäköintiselvitys 2008

1. Mitkä ovat kaavan mahdollisuudet?
  - a. Kaupungin vs. toteuttajan intressit
2. Kaavamerkinnot, miten pysäköinti on merkitty kaavaan
  - a. Ennakkosopimukset rakentajan ym. kanssa?
3. Pysäköintiratkaisun peruskuvaukset:
  - i. paikkojen lukumäärä
    1. valvonta ja opastusteknologia ja periaatteet ja -, maksutavat
    2. käytettävyys, käyttöasteen hallinta
  - ii. autopaikan rakennuskustannus ja vuokrauksen/oston kustannus kaupungille
  - iii. autopaikan kustannus asukkaalle
    1. kustannuksen perusteet
    2. miten kustannustaso pysyy kohtuullisena
4. Sopimukset kaupungin ja toimijan välillä
  - a. LPA-sopimus (maanvuokrasopimus)
  - b. Yhteistyösopimukset, kaupungin osakkuudet
5. Sopimukset toimijan ja asiakkaan (asukkaan) välillä
  - a. Nimetty paikka, alueellinen pysäköintioikeus
  - b. Asunnon omistussuhteen/asumismuodon vaikutus
  - c. Rasitteet
6. Asiakastyytyväisyyspalaute(järjestelmä)
  - a. Hintajoustot – ap:n palvelutaso (mm. voivatko lähimmät paikat olla kalliimpia?)
7. Kunnossapidon organisointi
  - a. LPA - vuokralainen = taloyhtiö/kaupunki hoitaa
    - i. Jos LPA kadulla => kadun hoitoluokka vaikuttaa
  - b. Katu / kevyenliikenteen väylät / autopaikat (mitä hoidetaan samalla)
  - c. Kunnossapidon helpottaminen / vaikeuttaminen katu/lay-out-suunnittelulla
  - d. Alihankintaketjujen hallinta ja arviointi
    - i. kaupunki-urakoitsija (huoltoyritys?)-aliurakoitsija...
    - ii. taloyhtiö-talonmies / huoltoyritys...
    - iii. alueelliset huoltoyritykset
8. Maksujen organisointi
  - a. Sopimuspaikat
  - b. Kuka maksaa kenelle
  - c. Hallinnointi
    - i. Onko paikat jyvitetty taloyhtiökohtaisesti vai pooli
9. Useiden taloyhtiöiden p-laitoksen/alueen hoidon ja korjaustoiminnan organisointimalli
  - a. Talonmies/asukkaat itse
  - b. Ulkoistettu
    - i. p-operaattorille (+alihankkija)
    - ii. alueellinen huoltoyritys
    - iii. suuri huoltoyritys
10. Pysäköintipaikkojen karkaamisen estäminen ulkopuolisen käyttöön
  - a. Alivuokraus, p-paikka-osakkeen omistajan ulosvuokraaminen
  - b. Taloyhtiö vuokraa tilaa lyhytaikaisesti tapahtumiin (?)
  - c. Tekniset ratkaisut (puomit yms.) (?)
11. Mahdollisen pysäköintiluolan monikäyttömahdollisuudet ja toiminnallinen yhteensopivuus

- a. Asukkaat
- b. Asiakaspysäköinti
  - i. Julkiset palvelut
  - ii. Päivittäistavarapalvelut
  - iii. Tilaavievä erikoiskauppa
- c. Työpaikkapysäköinti
  - i. Palvelualat
  - ii. Työvoimavaltaiset yksiköt
  - iii. Toimistovaltainen
- d. Liityntäpysäköinti yksittäisellä tasolla

Lopuksi vielä...

Mitä tekisin toisin?



## LIITE 2

### Haastatellut (17 henkeä):

Leppävaaran Pysäköinti Oy	Mika Strengell
Espoon kaupunki	Ossi Keränen
Ruoholahden Pysäköinti Oy	Pekka Kaisjoki
Helsingin kaupunki	Kaisa Lahti
Tampereen Pysäköintitalo Oy	Erkki Alhamo
Olarin Huolto Oy	Kai Saloranta
Itä-Pasilan Pysäköinti Oy	Juha Leino
Länsi-Pasilan Autopaikat Oy	Juha Leino
Helsingin kaupunki	Kalevi Wahlsten
Helsingin kaupunki	Katariina Baarman
Espoon kaupunki	Pentti Pulkkinen
Vantaan kaupunki	Jarmo Pajunen
Vantaan pysäköinninvalvonta	Sergei Podschivalow
Kumpulän Kiinteistöt Oy	Pasi Kärkkäinen
Helsingin kaupunki	Pekka Isoniemi
Helsingin kaupunki	Pekka Nikulainen
Helsingin kaupunki	Paula Kinnunen
ParkCom Ab	Clas Nyström