

SELVITYS PYSÄKÖINNIN MAKSAMISESTA VANTAALLA

1.11.2016



Vantaa
Vanda

ESIPUHE

Työn taustalla on maaliskuussa 2016 kaupungin hallituksen hyväksymä Vantaan liikennepoliittinen ohjelma (VALO), jossa on linjattu, että pysäköinti asetetaan maksulliseksi keskuksissa ja asemien ympäristössä.

Tässä työssä on laadittu ehdotus Vantaan maksullisen pysäköinnin toteutustavasta. Selvitys käsittää Vantaan kaupungin hallinnoimia pysäköintialueita, kadunvarsipaikkoja ja liityntäpysäköintialueita.

Vantaan kaupungilta työn ohjausryhmään ovat kuuluneet Henry Westlin, Emmi Pasanen, Jarmo Pajunen, Jukka Anttila, Tommi Hietanen, Jonna Hohti ja Jyrki Vättö. Konsulttina työn laadinnassa on toiminut Trafix Oy, jossa työhön ovat osallistuneet Juhani Bäckström ja Leena Gruzdaitis.

Työtä esiteltiin Vantaan yrittäjien hallitukselle ja Helsingin seudun kauppakamarin Vantaan toimiston johtajalle 31.5.2016.

Työ käynnistyi maaliskuussa 2016 ja valmistui lokakuussa 2016.

TIIVISTELMÄ

Vantaan pysäköinnin maksullisuuden taustalla on maaliskuussa 2016 kaupunginhallituksen hyväksymä Vantaan liikennepoliittinen ohjelma (VALO), jossa on linjattu, että pysäköinti asetetaan maksulliseksi keskuksissa ja asemien ympäristössä. Tässä työssä on laadittu ehdotus Vantaan maksullisen pysäköinnin toteutustavasta.

Maksulliselle pysäköinnille asetettiin tavoitteita liikennejärjestelmän, käyttäjän ja kaupungin näkökulmasta. Liikennejärjestelmän osalta maksullisella pysäköinnillä tavoitellaan muun muassa sitä, että pysäköintipaikkojen kapasiteetti hyödynnetään optimaalisesti, rakentamis- ja ylläpitokustannukset kohdistuvat nykyistä paremmin niistä hyötyville, ja että pysäköinnin maksullisuudella edistetään kestävien liikkumismuotojen käyttöä. Käyttäjän kannalta tavoitteena on, että pysäköinnin maksaminen on helppoa ja hinnoitteluperiaatteet ovat selkeät ja oikeudenmukaiset. Lisäksi on eduksi, jos Vantaalla käytössä oleva maksujärjestelmä on käytössä myös muualla seudulla. Kaupungin näkökulmasta maksujärjestelmän tulee olla edullinen ja luotettava, sen tulee perustua käytössä olevaan tekniikkaan ja valvonnan tulee olla tehokkaasti järjestettävissä.

Pysäköinnin maksualueen rajauksen lähtökohtana ovat olleet nykyiset lyhytaikaista asiointia palvelevat pysäköintipaikat kadunvarsilla ja kaupungin yleisillä alueilla. Maksullisuus esitetään toteutettavaksi vaiheittain. Maksullisuuden käyttöönotto alkaa ensimmäisillä alueilla syksyllä 2017.

Ensimmäisessä vaiheessa maksullisuus kattaa seuraavat VALOssa esitetyt keskukset: Tikkurila, Myyrmäki, Koivukylä, Korso, Kivistö ja Martinlaakso. Mahdollisessa seuraavassa vaiheessa maksullisuus on mahdollista laajentaa käyttökokemusten ja maankäytön kehittymisen perusteella. Ensimmäisen vaiheen maksualueiden rajoja voidaan myös laajentaa seuraavassa vaiheessa.

Hinnoittelumalliksi ehdotetaan tasahintamallia, koska se on käyttäjälle selkeä. Tasahintamallissa pysäköintimaksun suuruus on keskeisimmillä paikoilla 2 €/h ja muilla keskusta-alueilla 1 €/h. Ensimmäinen tunti on kuitenkin ilmaista. Tällä mahdollistetaan lyhytaikaisen saatto-, asiointi- ja huolto-pysäköinnin maksuttomuus. Maksullisuuden ehdotetaan olevan voimassa arkisin klo 7–19 ja lauantaisin klo 8–14. Maksullisuus voi olla voimassa ta-pauskohtaisesti myös öisin ja lisäksi paikat voivat olla aikarajoitettuja.

Pysäköinnin mobiilimaksaminen on käytössä useissa kaupungeissa ja se tulee yleistymään edelleen. Pysäköintimaksujen ensisijaiseksi keräystavaksi ehdotetaan mobiilimaksamista, jossa pysäköinnin maksaminen on mahdollista rekisteröitymällä mobiilisovelluksen käyttäjäksi tai rekisteröitymättä tekstiviestillä. Lisäksi pysäköintiautomaattien toteuttamista voidaan har-kita joihinkin keskuksiin. Automaateissa pysäköinnin voi maksaa pankki- ja luottokortilla sekä käyttäen lähimaksamisominaisuutta. Rahalla maksamista ei esitetä toteutettavaksi.

Pysäköintitulot ensimmäisen vaiheen maksullisesta pysäköinnistä sijoittuvat välille 0,8–1,05 miljoonaa euroa/vuosi. Mobiilimaksamisesta kaupunki maksaa taustajärjestelmän palvelumaksua ja provisiota palveluntuottajalle noin 40 000 euroa vuodessa. Lisäksi pysäköinninvalvonnalle aiheutuu lisä-kustannuksia pysäköinnin maksullisuuden valvonnasta noin 40 000 euroa vuodessa. Siirtyminen pysäköinnin maksullisuuteen kadunvarsilla ja kaupungin yleisillä pysäköintialueilla tuo kaupungille arviolta ainakin 0,7 miljoonan euron nettotulot.

Liityntäpysäköinnin esitetään olevan maksutonta. Maksuton liityntä-pysäköinti edellyttää kuitenkin tunnistautumista HSL:n matkakortilla, jossa on voimassa oleva kausi- tai arvolippu

Sisältö

Esipuhe.....	2
Tiivistelmä	3
1 Pysäköinnin maksamisen tavoitteet.....	5
2 Muualla toteutettuja malleja	7
2.1 Pysäköinnin hinnoittelu.....	7
2.2 Pysäköinnin maksutapoja	9
3 Ehdotus pysäköinnin maksualueiksi	11
3.1 Määräytymisperiaatteet.....	11
3.2 Tikkurila	13
3.3 Myyrmäki.....	14
3.4 Martinlaakso	15
3.5 Koivukylä.....	16
3.6 Korso	17
3.7 Kivistö	18
3.8 Liityntäpysäköintialueet	19
3.9 Seuraava vaihe (Pakkala, Hakunila).....	22
4 Ehdotus hinnoittelumalliksi	23
5 Ehdotus pysäköintimaksujen maksutavaksi.....	25
6 Ehdotus liityntäpysäköinnin maksamiseksi.....	28
7 Pysäköintitulot ja -kustannukset sekä muita vaikutuksia	31
8 Jatkotoimenpiteet	34
Liite 1: Muuttuvia hinnoittelumalleja ulkomailla	35
Liite 2: Nykyiset pysäköintipaikat tutkituilla alueilla.....	38

1 PYSÄKÖINNIN MAKSAMISEN TAVOITTEET

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma (VALO) muodostaa lähtökohdan pysäköinnin maksamisen tavoitteille. VALOssa on linjattu, että pysäköinti asetetaan maksulliseksi keskuksissa ja asemien ympäristössä. Keskukset on määritetty VALOssa omana liikkumisaluetyypinä. Ne ovat tehokkaan ja monipuolisen maankäytön alueita, joissa kestävien liikkumismuotojen palvelutaso ja kilpailukyky henkilöautoon verrattuna ovat hyvät. Keskuksien alueilla on selkeästi enemmän asukkaita, työpaikkoja ja kaupallisia palveluita kuin Vantaalla keskimäärin.

Keskusta-alueita ovat Tikkurila ja Myyrmäki sekä kuusi alakeskusta: Pakkala, Hakunila, Koivukylä, Korso, Kivistö ja Martinlaakso. Keskustavyöhykkeen säde on 500 metriä keskuksen asemasta. Tikkurilassa, Myyrmäessä ja Pakkalassa keskusta-alue on laajempi ja perustuu Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työssä määritettyihin alueisiin. Vantaan liikennepoliittisen ohjelman mukaiset liikkumisalueet on esitetty kuvassa 1.

VALOsta johdettuja konkreettisia liikennejärjestelmätason tavoitteita maksulliselle pysäköinnille ovat:

- Maksullinen pysäköinti palvelee erityisesti lyhytaikaista asiointia ja mahdollistaa paikkojen tehokkaan hyödyntämisen usealle käyttäjälle keskeisillä alueilla. Lisäksi tavoitteena on pysäköintipaikkojen kapasiteetin optimaalinen hyödyntäminen.
- Pysäköintipaikkojen rakentamis- ja ylläpitokustannukset kohdistuvat nykyistä paremmin niistä hyötyville.
- Pysäköinnin maksullisuudella edistetään kestävien liikkumismuotojen (joukkoliikenne, pyöräily ja kävely) käyttöä, koska keskusta-alueilla ja asemien läheisyydessä on hyvä joukkoliikennetarjonta.

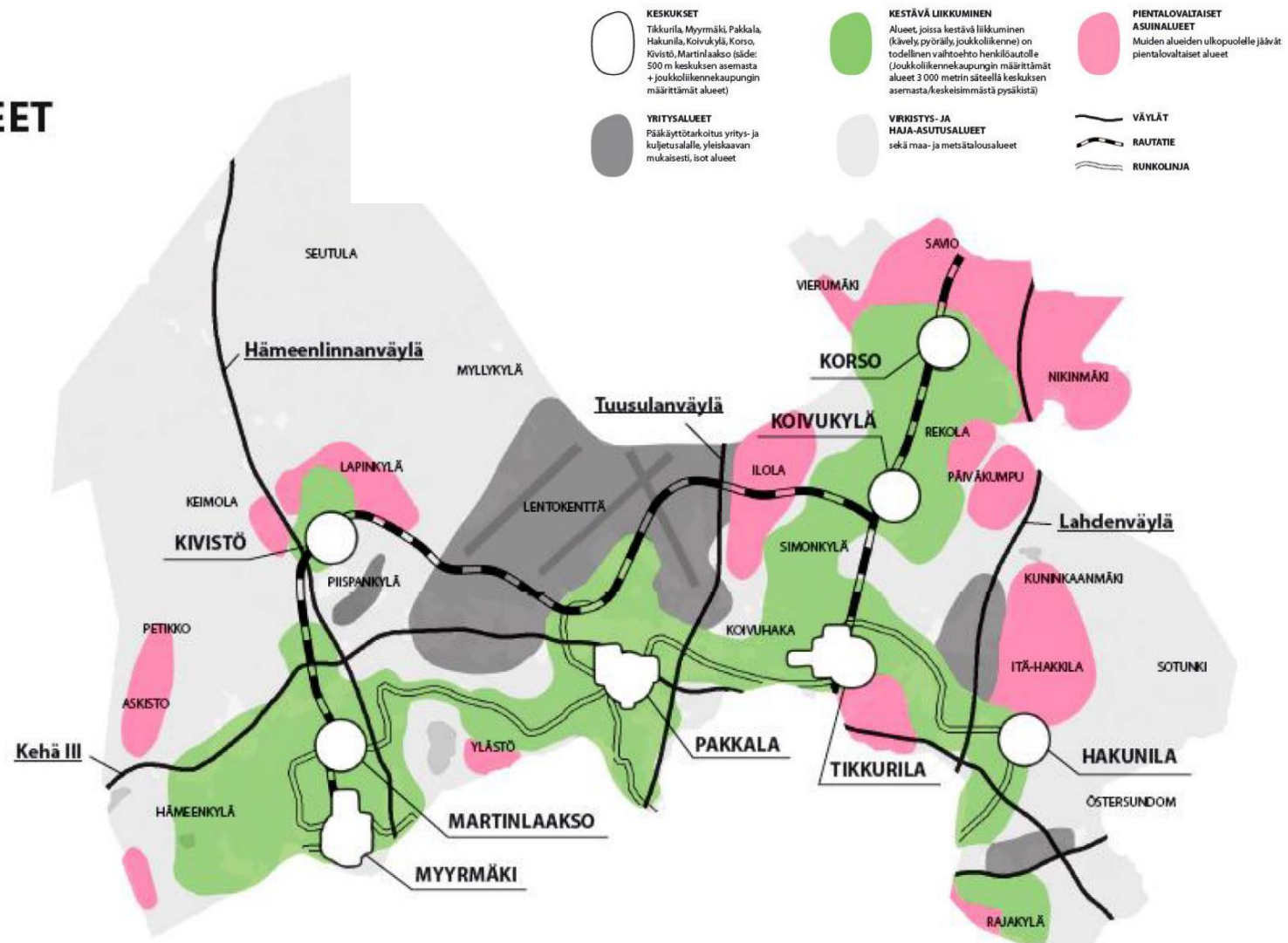
Käyttäjän kannalta maksulliselle pysäköinnille voidaan asettaa seuraavia tavoitteita:

- Pysäköinnin maksaminen on pysäköintiä käyttävälle helppoa ja selkeää.
- Pysäköinnin hinnoitteluperiaatteet ovat selkeät ja oikeudenmukaiset.
- Vantaalla käytössä oleva maksujärjestelmä on käytettävissä myös muualla seudulla, jotta käyttäjä ei joudu hankkimaan useita eri maksusovelluksia. Maksujärjestelmiä on käytössä Helsingissä ja useissa muissa kaupungeissa.

Kaupungin näkökulmasta maksulliselle pysäköinnille voidaan asettaa seuraavia tavoitteita:

- Järjestelmä tukee kaupungin liikennepoliittisia tavoitteita.
- Järjestelmä on edullinen ja luotettava.
- Järjestelmä perustuu jo käytössä olevaan tekniikkaan.
- Pysäköinnin maksamisen valvonta on tehokkaasti järjestettävissä.

VANTAAN LIKKUMISALUEET



Kuva 1. Vantaan liikumisalueet (Vantaan liikennepoliittinen ohjelma).

2 MUUALLA TOTEUTETTUJA MALLEJA

2.1 PYSÄKÖINNIN HINNOITTELU

Mualla Suomessa pysäköinnin maksullisuus on toteutettu hieman vaihtelevilla hinnoittelumalleilla. Pysäköinti on maksullista pääosin kaupunkien keskustoissa, harvemmin usealla erillisellä alueella. Taulukossa 1 on esitetty muutamissa kaupungeissa käytössä olevia maksullisen pysäköinnin periaatteita ja taulukossa 2 käytössä olevia pysäköintimaksuja.

Helsingissä on käytössä tasahinta ja kolmevyöhykettä. Vyöhykkeet ovat erihintaiset. Vyöhykkeellä 1 maksullisuus on voimassa arkisin klo 9–21 ja lauantaisin klo 9–18. Vyöhykkeellä 2 pysäköinti on maksullista arkisin klo 9–21 tai klo 9–19 ja vyöhykkeellä 3 arkisin klo 9–19.

Tampereella kadunvarsipysäköinti on jaettu kolmeen eri maksuvyöhykkeeseen. Jako perustuu sallittuun pysäköintiaikaan. Vyöhyke 1 on yhden ja kahden tunnin maksualuetta, vyöhyke 2 neljän tunnin maksualuetta ja vyöhyke 3 enintään 10 tunnin.

Turussa keskustan alueella on käytössä kaksi vyöhykettä. Lisäksi pysäköinti on maksullista muutamassa erityiskohteessa. Vyöhykkeillä 1 ja 2 sekä erityiskohteissa yhtä lukuun ottamatta käytössä on tasahinta.

Oulun keskustan alueella maksullinen pysäköinti on jaettu kolmeen maksuvyöhykkeeseen.

Lahdessa keskustan kadunvarsipysäköinti on jaettu myös kolmeen maksuvyöhykkeeseen. Vyöhykkeellä 1 on käytössä muuttuva hinnoittelu siten, että ensimmäinen pysäköintitunti on edullisempi kuin seuraavat. Vyöhykkeellä 2 on käytössä tasahinta. Vyöhykkeellä 3 on käytössä muuttuva hinnoittelu niin, että ensimmäinen pysäköintitunti on kalliimpi kuin seuraavat tunnit.

Taulukko 1. Eri kaupungeissa käytössä ovat pysäköinnin hinnoittelumallit ja maksullisen pysäköinnin voimassaoloaika sekä yksityisten operaattoreiden hintoja Espoossa ja Vantaalla.

Kaupunki	Hinnoittelumalli	Maksullisuuden voimassaoloaika
Helsinki	Tasahinta, 3 vyöhykettä	9–19 tai 9–21 (9–18), vyöhyke 1
Tampere	Tasahinta, 3 vyöhykettä	8–20 tai 8–18 (8–18) tai (8–16)
Turku	Tasahinta, 2 vyöhykettä	9–18, (9–15)
Oulu	Tasahinta, 3 vyöhykettä	8–18 (8–16)
Lahti	Muuttuva ja tasahinta, 3 vyöhykettä	8–18 (8–16)
Kuopio	Tasahinta, 2 vyöhykettä	klo 8–17, (8–15)
Jyväskylä	Tasahinta ja muuttuva, 2 vyöhykettä	klo 8–18/20, (8–16)
Joensuu	Tasahinta, 3 vyöhykettä	klo 8–18, (8–15)
Rovaniemi	Tasahinta	klo 8–18, (8–16)
Mikkeli	Tasahinta	klo 8–17, (8–15)
YKSITYISIÄ		
Espoo, Tapiola Park	Muuttuva	24 h
Espoo, Tapiola Garden	Muuttuva	24 h
Vantaa, Myyrmanni	Tasahinta	klo 7–22, (7–20, 10–18)
Vantaa, MyyrinPuhos	Tasahinta	klo 8–20, (8–15)
Vantaa, Martinlaakson ostari	Tasahinta	klo 7–22, (7–22, 9–22)

Kuopion keskustan kadunvarsipysäköinti on jaettu kahteen maksuvyöhykkeeseen. Pysäköinnin enimmäiskesto on kaksi tuntia.

Jyväskylässä keskustan kadunvarsipysäköinti on jaettu kahteen maksuvyöhykkeeseen. Vyöhykkeellä 1 on käytössä tasahinta ja vyöhykkeellä 2 on käytössä muuttuva hinnoittelu. Vyöhykkeellä 2 ensimmäinen pysäköintitunti on kallein, seuraavat kolme tuntia hieman edullisempia ja sitä seuraavat tunnit vielä hieman edullisempia.

Joensuussa kadunvarsipysäköinti on jaettu kolmeen maksuvyöhykkeeseen. Pysäköinti on maksullista myös keskustan yleisillä pysäköintialueilla. Vyöhykkeellä 1 pysäköintiaika on enintään 1 tunti, vyöhykkeellä 2 enintään 2 tuntia ja vyöhykkeellä 3 ei ole aikarajoitusta. Pysäköinti on maksullista myös muutamilla keskustan lähialueen pysäköintialueilla, joilla on käytössä tasahinta.

YHTEENVETONA SUOMALAISISTA KAUPUNGEISTA VOI TODETAA SEURAAVAA:

- Kaupungeissa on yleensä käytössä tasahinta, mutta myös muuttuvaa hinnoittelua on käytössä.
- Maksullisuusvyöhykkeitä on pääosin kaksi tai kolme.
- Maksullinen pysäköinti on yleensä voimassa arkisin klo 8–18 ja lauantaisin 8–16.
- Pysäköinnin hinta on 1–2 euroa/h.

Kansainvälinen käytäntö näyttäisi pienin askelin siirtyvän kohti muuttuvaa hinnoittelua. Liitteessä 1 on lyhyesti kuvattu pysäköinnin muuttuvia hinnoittelumalleja ulkomailta.

Taulukko 2. Muissa kaupungeissa käytössä olevat pysäköintimaksut.

Kaupunki	Pysäköinnin tuntihinta eri vyöhykkeillä
Helsinki	4,00 €, 2,00 € ja 1,00 €
Tampere	3,20 €, 1,60 € ja 1,00 €
Turku	3,00 € ja 1,50 € (erityiskohteet 0,60–0,80 €)
Oulu	2,60 €, 1,70 € ja 1,20 €
Lahti	2,50 € ensimmäinen tunti ja 3,60 € seuraavat tunnit (vyöhyke 1) 1,50 € (vyöhyke 2) 1,00 € ensimmäinen tunti ja 0,5 € seuraavat tunnit (vyöhyke 3)
Kuopio	2,40 € ja 1,60 €
Jyväskylä	2,00 € (vyöhyke 1) 2,00 €, 1,00 € ja 0,50 € (vyöhyke 2)
Joensuu	2,00 €, 1,50 € ja 1,30 €
Rovaniemi	1,40 €
Mikkeli	1,00 €
YKSITYISIÄ	
Espoo, Tapiola Park	2,00 € (1. tunti), 1,00 € (seuraavat 30 min)
Espoo, Tapiola Garden	1,50 € (klo 6–22), 1,00 € (yöllä)
Vantaa, Myyrmanni	1,00 € (vain osa paikoista)
Vantaa, MyyrinPuhos	0,50 €
Vantaa, Martinlaakson ostari	2,00 € (2 ilmaisen tunnin jälkeen)

2.2 PYSÄKÖINNIN MAKSUTAPOJA

Pysäköinnin maksutavat ovat muuttuneet erittäin paljon viimeisen kymmenen vuoden aikana ja tulevat muuttumaan myös tulevaisuudessa. Taulukossa 3 on esitetty muissa kaupungeissa käytössä olevia maksutapoja.

Maksuautomaattien ominaisuudet ovat kehittyneet viime vuosina. Uusissa automaateissa pysäköinnin voi maksaa pankki- ja luottokortilla sekä käyttäen lähimaksamisominaisuutta. Kolikkomaksamisesta ollaan yhä enenevässä määrin luopumassa. Lisäksi uusien automaattien etähallinta tuo niiden käyttöön joustavuutta, mahdollisuuden muuttuvaan hinnoitteluun, rekisteritunnuksen syöttömahdollisuuden, maksullisuusajojen etäpäivittämiseen sekä mahdollisuudet erilaisten tiedotteiden jakamiseen automaattien näytöiltä.

Mobiilimaksaminen on käytössä useissa kaupungissa ja tulee yleistymään edelleen. Pysäköinnin voi maksaa nykyisin matkapuhelimella muun muassa **Helsingissä, Oulussa, Turussa, Lahdessa, Jyväskylässä, Joensuussa, Rovaniemellä ja Mikkelissä**. Mobiilimaksaminen on jo nykyisin mahdollista myös Vantaalla joissakin yksityisissä pysäköintilaitoksissa. Laajimmin Suomessa käytössä olevat mobiilimaksamispalvelut ovat **EasyPark ja ParkMan**. Palvelut edellyttävät rekisteröitymistä ja luottokorttitietojen antamista pysäköintimaksun veloitusta varten. Rekisteröitymisen jälkeen asennetaan sovellus älypuhelimeen ja palvelun käytön voi aloittaa. Molemmat palvelut hyödyntävät GPS-paikannusta. Kun sovellus on paikantanut pysäköijän, valitsee pysäköijä arvioidun pysäköintiajan ja aloittaa pysäköinnin. Pysäköintiaikaa voidaan jatkaa suoraan sovelluksella, ja käyttäjää laskutetaan vain käytetystä pysäköintiajasta. Lisäksi sekä EasyParkilla että ParkManilla on palvelu, jolla pysäköinnin voi maksaa tekstiviestillä ilman rekisteröitymistä.

Taulukko 3. Muissa kaupungeissa käytössä olevat maksutavat kadunvarsipysäköinnissä.

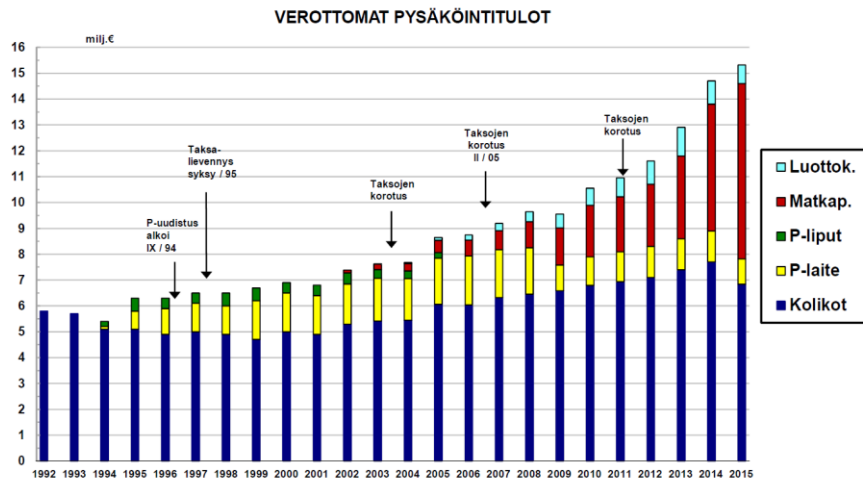
Kaupunki	Käytössä olevat maksutavat
Helsinki *)	Mobiili (EasyPark, ParkMan) *) Automaatti (pankki- ja luottokortti, vanhoissa vielä kolikot) Comet-maksulaite. Maksaminen laitteella päättyy vuoden 2017 lopussa.
Tampere	Mobiili (EasyPark, ParkMan) Automaatti (kolikot, pankki- ja luottokortti)
Turku	Mobiili (EasyPark, ParkMan) Automaatti (kolikot)
Oulu	Mobiili (EasyPark, ParkMan, eParkki) Automaatti
Lahti	Mobiili (EasyPark, ParkMan) Automaatti (kolikot)
Kuopio **)	Automaatti (kolikot, osassa korttimaksaminen)
Jyväskylä	Mobiili (EasyPark) Automaatti (kolikot, pankki- ja luottokortti)
Joensuu	Mobiili (EasyPark, ParkMan) Automaatti (kolikot, osassa korttimaksaminen)
Rovaniemi	Mobiili (EasyPark, ParkMan, eParkki) Automaatti (kolikot)
Mikkeli	Mobiili (EasyPark) Automaatti (kolikko)

*) Helsingissä on käynnissä älypuhelimella maksamisen lisäksi kokeilu tekstiviestimaksamisesta vuoden 2016 loppuun.

**) Kuopiossa keskustan maksullisille katuvarsipysäköintipaikoille voi ostaa ns. mittariluvan, jonka hinta on 95,00 euroa/kk (sis. alv 24 %). Mittariluvalla voi pysäköidä rajattomasti kaikilla keskustan maksullisilla katuvarsipaikoilla.

Case Helsinki

Helsingissä mobiilimaksaminen on yleistynyt merkittävästi 2010-luvulla. Vuonna 2015 lähes 45 % pysäköintituloista kertyi matkapuhelimella maksetuista pysäköinneistä. Lisäksi Helsingissä kokeillaan tekstiviestimaksamista vuoden 2016 loppuun asti. Kuvassa 2 on esitetty pysäköintimaksutulojen kehitys Helsingissä.



Kuva 2. Pysäköintimaksutulojen (alv 0 %) jakautuminen maksutavoittain Helsingissä 1992–2015 (lähde: Helsingin rakennusvirasto, Kuva: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Helsingin kaupunki on tehnyt kahden palveluntarjoajan (EasyPark, ParkMan) kanssa sopimuksen pysäköinnin maksamisesta matkapuhelimella vuosille 2013–2014. Sopimusta on jatkettu kahdella optiovuodella vuoden 2016 loppuun. Sopimuksen perusteella kaupunki maksaa yrityksille provisiota (0–3 % pysäköintimaksusta) pysäköintimaksujen keräämisestä. Muita kustannuksia palveluista ei aiheudu kaupungille. Täten palveluntuottaja

vastaa itse esimerkiksi mahdollisten pysäköintimaksuvyöhykkeiden tai muiden muutosten aiheuttamista kustannuksista. Palveluntarjoajasta riippuen pysäköijä maksaa pysäköintimaksun lisäksi palveluntarjoajalle:

- kiinteän kulun per pysäköintitapahtuma tai
- prosenttimäärän pysäköintitapahtuman kokonaishinnasta tai
- kiinteän kuukausimaksun ilman muita lisäkuluja.

Helsingin kaupunki on päättänyt maksuautomaattien vähentämisestä, mikäli mobiilimaksamisen suosio kasvaa edelleen. Kun mobiilimaksamisen osuus tuloista on 75 %, tavoitteena on maksuautomaattien määrän vähentäminen kolmanneksella nykyisestä noin 580 maksuautomaatista, jolloin jäljelle jäisi noin 400 maksuautomaattia. Jos mobiilimaksamisen osuus tuloista nousee pysyvästi yli 90 %:iin, Helsinki harkitsee luopuvansa automaateista kokonaan.

Helsingin kaupungilla on lisäksi ollut käytössä erillisiä Comet-maksulaitteita, jotka toimivat prepaid-periaatteella. Helsinki on päättänyt luopua niiden käytöstä vuoden 2017 loppuun mennessä.

YHTEENVETONA SUOMALAISISTA KAUPUNGEISTA VOI TODETA SEURAAVAA:

- EasyParkin ja ParkManin mobiilisovellukset ovat käytössä lähes jokaisessa tutkitussa kaupungissa.
- Kertamaksaminen matkapuhelimella ilman rekisteröitymistä on käytössä vain Helsingissä.
- Maksuautomaateissa kolikkomaksaminen on vielä hyvin yleistä, mutta pankki- ja luottokorttimaksamiseen ollaan siirtymässä.

Kaupunkien uusissa pysäköintilaitoksissa (maanalaisissa toriparkeissa jne.) käyvät maksuvälineinä kolikot sekä pankki- ja luottokortit.

3 EHDOTUS PYSÄKÖINNIN MAKSUALUEIKSI

3.1 MÄÄRÄYTYMISPERIAATTEET

Pysäköinnin maksualueet määräytyvät pääosin Vantaan liikennepoliittisen ohjelman liikkumisalueiden perusteella. Pysäköinnin maksualueen rajauksen lähtökohtana ovat olleet nykyiset lyhytaikaista asiointia palvelevat aikarajoitetut (30 min - 4 h) pysäköintipaikat kadunvarsilla ja kaupungin yleisillä alueilla.

Maksullisuus toteutetaan vaiheittain. Maksullisuuden käyttöönotto alkaa ensimmäisillä alueilla syksyllä 2017.

Ensimmäisessä vaiheessa maksullisuus kattaa seuraavat VALOssa esitetyt keskukset: Tikkurila, Myyrmäki, Koivukylä, Korso, Kivistö ja Martinlaakso. Lisäksi ensimmäisessä vaiheessa mukana ovat Vantaan kaikki radan varren liityntäpysäköintialueet. Liityntäpysäköinti on joko maksullista tai edellyttää tunnistautumista HSL:n matkakortilla.

Mahdollisessa seuraavassa vaiheessa maksullisuus on mahdollista laajentaa koskemaan myös VALOssa esitettyjä Pakkalan ja Hakunilan keskuksia. Ensimmäisen vaiheen maksualueiden rajauksia voidaan laajentaa seuraavassa vaiheessa saatujen kokemusten myötä. Maksullisuus voidaan laajentaa koskemaan joitain erityiskohteita (esimerkiksi Kuusijärven ulkoilualue, Vetokannaksen maauimala, Hakunilan urheilupuisto, Tikkurilan urheilupuisto, Myyrmäen urheilupuisto jne.).

Taulukossa 4 on esitetty tarkemmin keskusten pysäköintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualuerajauksella. Taulukkoon on merkitty oranssilla maksullisuuden piiriin tulevat paikat. Kuvassa 3 on esitetty ehdotus pysäköinnin maksullisiksi keskusta-alueiksi.

Kappaleissa 2.2–2.7 on esitelty pysäköinnin maksualueiden tarkemmat rajaukset. Keskuskohtaiset aluerajaukset ja paikkamäärät tarkentuvat edelleen seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

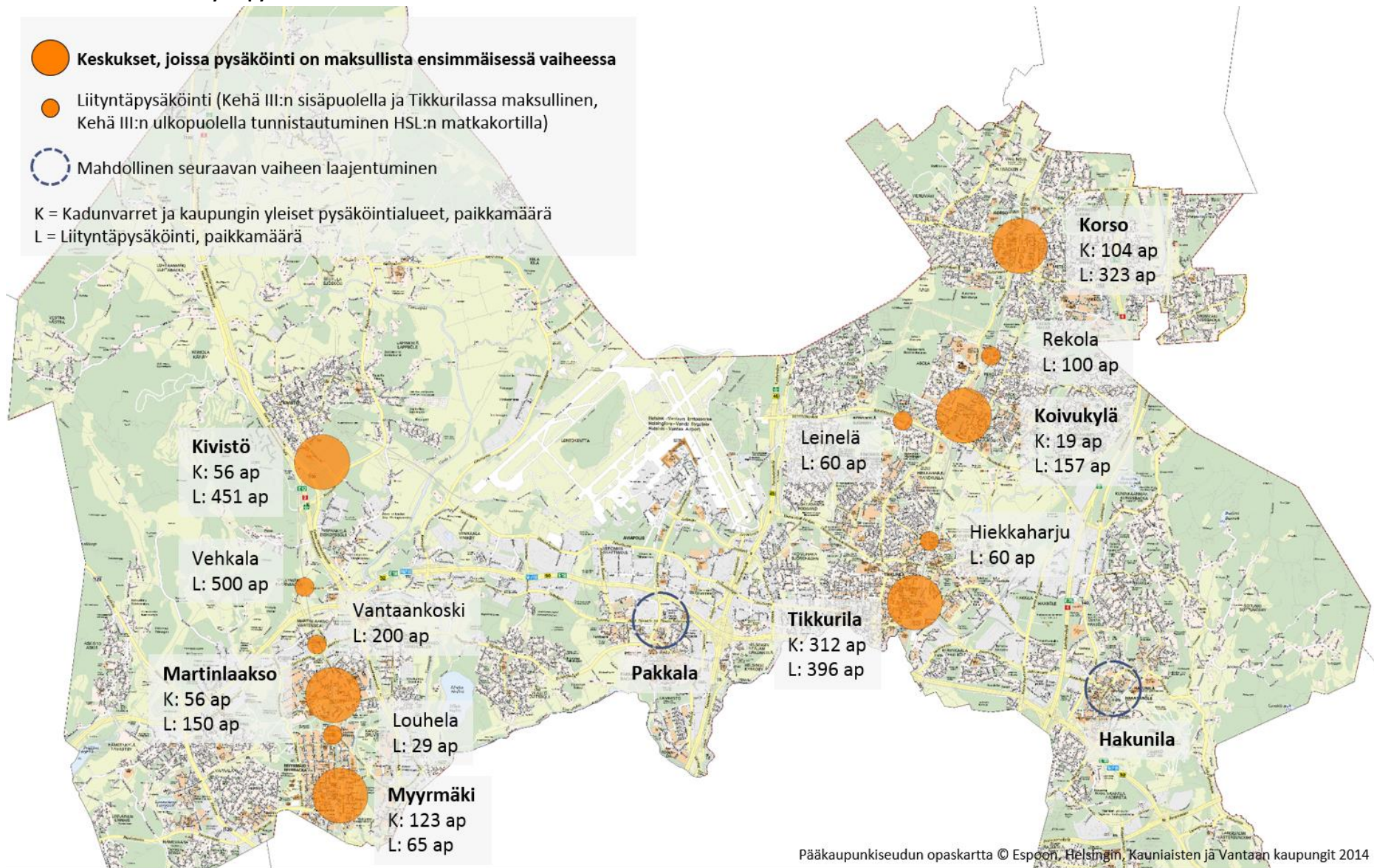
Tikkurilan, Myyrmäen ja Martinlaakson osalta on tarkasteltu tarkemmin myös nykyistä pysäköintitarjontaa. Nykytilanteen pysäköintiä koskeva aineisto on esitetty liitteessä 2.

Taulukko 4. Pysäköintipaikkamäärät maksualueilla ensimmäisessä vaiheessa (oranssilla korostettu alue).

Keskusta/ maksualue	Kaupungin maksulliset paikat		Kaupungin muut paikat	Tietyn kohteen asiak- kaille va- ratut maksut- tomat paikat	Yksityi- nen, mak- sullinen
	Kadun- varret ja yleiset alueet	Liityntä- pysä- köinti			
Tikkurila	312	396 (M)	107	1 132	1 063
Myyrmäki	123	65 (M)	39	1 043	229
Koivukylä	19	157 (T)	-	-	-
Korso	104	323 (T)	-	457	-
Kivistö	56	451 (T)	-	-	-
Martinlaakso	56	150 (M)	15	326	-
Louhela	-	29 (M)	-	-	-
Vantaankoski	-	200 (M)	-	-	-
Vehkala	-	500 (T)	-	-	-
Leinelä	-	60 (T)	-	-	-
Hiekkaharju	-	60 (T)	-	-	-
Rekola	-	100 (T)	-	-	-
Yhteensä	670	840 (M) 1 651 (T)	161	2 958	1 292

M = Maksullinen liityntäpysäköinti

T = Tunnistautuminen liityntäpysäköintialueelle HSL:n matkakortilla



Kuva 3. Ensimmäisen ja mahdollisen toisen vaiheen kaupungin maksulliset pysäköintialueet.

3.2 TIKKURILA

Ehdotus (oranssi alue)

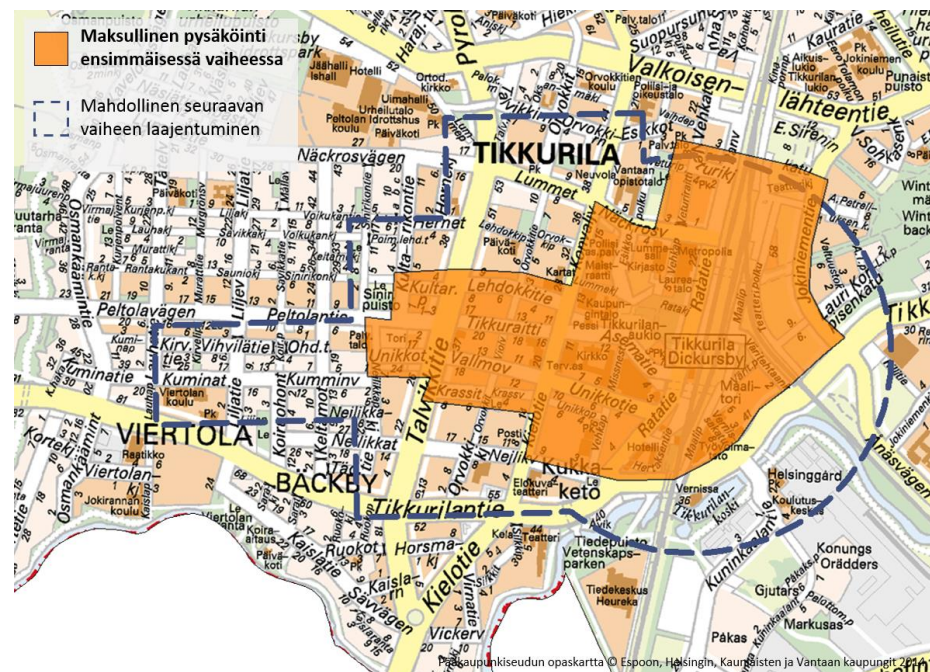
Tikkurilan keskusta-alueen pysäköinnin maksualue ehdotetaan ensimmäisessä vaiheessa rajattavan siten, että se kattaa lyhytaikaista asiointia palvelevan aikarajoitetun (30 min - 4 h) pysäköinnin kadunvarsilla ja kaupungin yleisillä pysäköintialueilla. Maksualue rajautuu Tikkurilantien, Neilikkatien, Kielotien, Krassitien, Talvikkitien, Unikkotien, Peltolantien, Lehdokkotien, Kielotien, Lummetien, Veturikujan ja Jokiniemenkadun alueelle. Lisäksi liityntäpysäköinti (396 ap) on maksullista. Taulukossa 5 on esitetty pysäköintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualueella.

Taulukko 5. Pysäköintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualueella, oranssilla korostettu maksullisuuden piiriin tulevat paikat.

Pysäköinnin tyyppi		Kadunvarsi	Alue/laitos
Aikarajoitettu (kiekko)	30 min	37	7
	1 h	34	55
	2 h	62	52
	4 h	65	
Liityntäpysäköinti	24 h		396
Lyhyt pysäköintiaika *)	15 min	15	
Pitkäaikainen pysäköinti *)		67	25
Tiettyjen kohteiden asiakkaille varatut maksuttomat paikat, kuten kirjasto, kauppa *)			1 132
Yksityinen maksullinen pysäköinti			1 063
YHTEENSÄ		280	2730

*) Osa paikoista saattaa siirtyä maksullisen pysäköinnin piiriin seuraavan vaiheen tarkemman suunnittelun yhteydessä

Kuvassa 4 on esitetty Tikkurilan keskustan pysäköinnin maksualueen raja ensimmäisessä vaiheessa (oranssi) ja mahdollinen seuraavan vaiheen laajentumisalue (katkoviiva).



Kuva 4. Pysäköinnin maksualueen raja Tikkurilassa (oranssialue) ja mahdollisen seuraavan vaiheen laajentumisalue (=Valossa esitetty keskusta-alueen raja katkoviivalla). Aluerajaukset ja paikkamäärät tarkentuvat edelleen seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Tikkurilan keskusta-alueen nykytilanteen pysäköintiä koskevat tiedot on esitetty liitteessä 2.

3.4 MARTINLAAKSO

Ehdotus (oranssi alue)

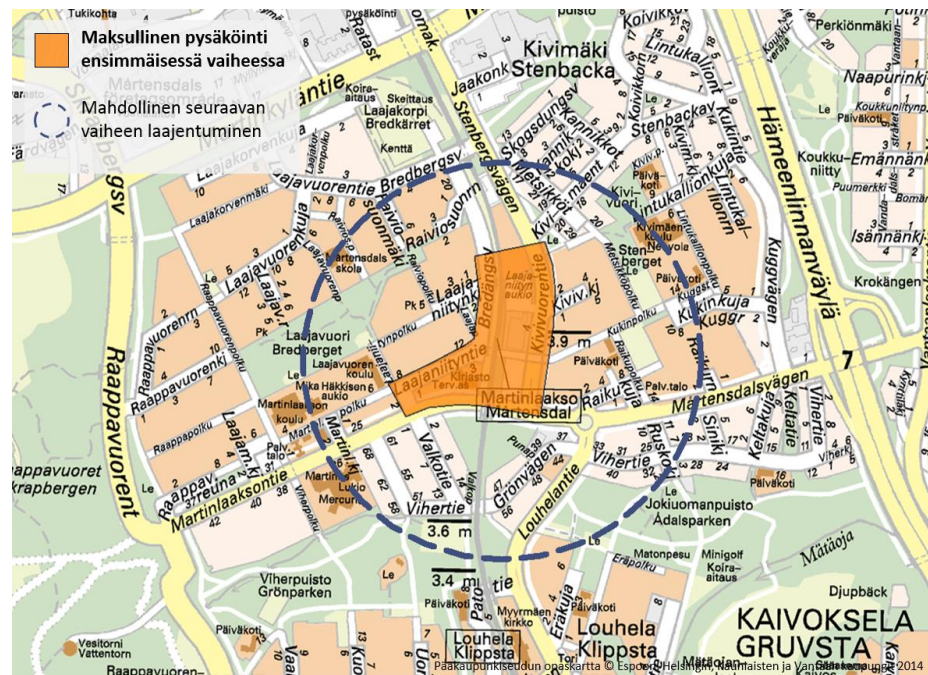
Martinlaakson keskusta-alueella pysäköinnin maksualue ehdotetaan ensimmäisessä vaiheessa rajattavan siten, että se kattaa Kivivuorentien, Martinlaaksontien ja Laajaniityntien rajaamalla alueella sijaitsevan lyhytaikaista asiointia palvelevan aikarajoitetun (30 min - 1 h) pysäköinnin kadunvarsilla ja kaupungin yleisillä pysäköintialueilla. Lisäksi liityntäpysäköinti (150 ap) on maksullista. Taulukossa 7 on eritetty pysäköintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualueella.

Taulukko 7. Pysäköintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualueella, oranssilla korostettu maksullisuuden piiriin tulevat paikat.

Pysäköinnin tyyppi		Kadunvarsi	Alue/laitos
Aikarajoitettu (kiekko)	30 min	9	
	1 h		47
Liityntäpysäköinti	24 h		150
Lyhyt pysäköintiaika	15 min	15	
Tiettyjen kohteiden asiakkaille varatut maksutomat paikat, kuten ostari, terveyskeskus *)			326
YHTEENSÄ		24	523

*) Osa paikoista saattaa siirtyä maksullisen pysäköinnin piiriin seuraavan vaiheen tarkemman suunnittelun yhteydessä

Kuvassa 6 on esitetty Martinlaakson keskustan pysäköinnin maksualueen raja-
aus ensimmäisessä vaiheessa (oranssi) ja mahdollinen seuraavan vaiheen laajentumisalue (katkoviiva).



*Kuva 6. Pysäköinnin maksualueen raja-
aus Martinlaaksossa (oranssialue). Mahdolli-
sen seuraavan vaiheen laajentumisalue (=Valossa esitetty keskusta-alueen raja kat-
koviivalla). Aluerajaukset ja paikkamäärät tarkentuvat edelleen seuraavassa suun-
nitteluvaiheessa.*

Martinlaakson keskusta-alueen nykytilanteen pysäköintiä koskevat tiedot on esitetty liitteessä 2.

3.5 KOIVUKYLÄ

Ehdotus (oranssi alue)

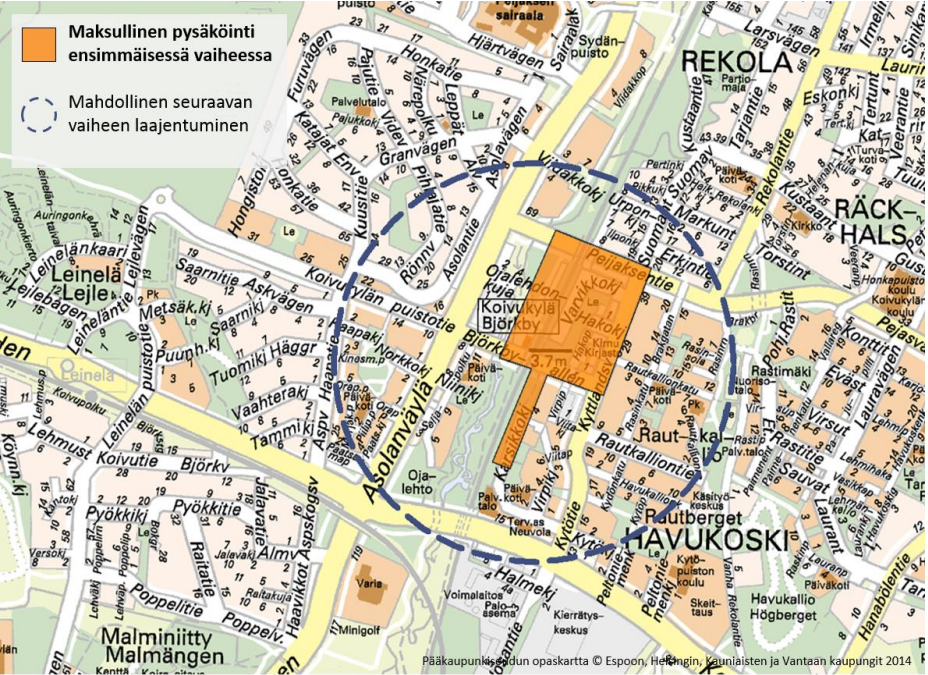
Koivukylän keskusta-alueella pysäköinnin maksualue ehdotetaan ensimmäisessä vaiheessa rajattavan siten, että se kattaa radan itäpuolelta Peijaksentien, Kytötien ja Koivukylän puistotien rajaamalla alueella sijaitsevan lyhyt-ai-kaista asiointia palvelevan aikarajoitetun (30 min - 1 h) pysäköinnin kadunvar- silla ja kaupungin yleisillä pysäköintialueilla. Liityntäpysäköinti (157 ap) on maksutonta HSL:n matkakortilla tunnistauduttaessa. Taulukossa 8 on eritetty pysäköintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualueella.

Taulukko 8. Pysäköintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualueella, oranssilla korostettu maksullisuuden piiriin tulevat paikat.

Pysäköinnin tyyppi		Kadunvarsi	Alue/laitos
Aikarajoitettu (kiekko)	30 min	10	
	1 h	9	
Liityntäpysäköinti	24 h	80	77
YHTEENSÄ		99	77

*) Osa paikoista saattaa siirtyä maksullisen pysäköinnin piiriin seuraavan vaiheen tar- kemman suunnittelun yhteydessä

Kuvassa 7 on esitetty Koivukylän keskustan pysäköinnin maksualueen raja- us ensimmäisessä vaiheessa (oranssi) ja mahdollinen seuraavan vaiheen laajen- tumisalue (katkoviiva).



Kuva 7. Pysäköinnin maksualueen raja- us Koivukylässä (oranssialue). Mahdollisen seuraavan vaiheen laajentumisalue (=Valossa esitetty keskusta-alueen raja katko- viivalla). Aluerajaukset ja paikkamäärät tarkentuvat edelleen seuraavassa suunnit- teluvaiheessa.

Koivukylän keskusta-alueen nykytilanteen pysäköintiä koskevat tiedot on esi- tetty liitteessä 2.

3.6 KORSO

Ehdotus (oranssi alue)

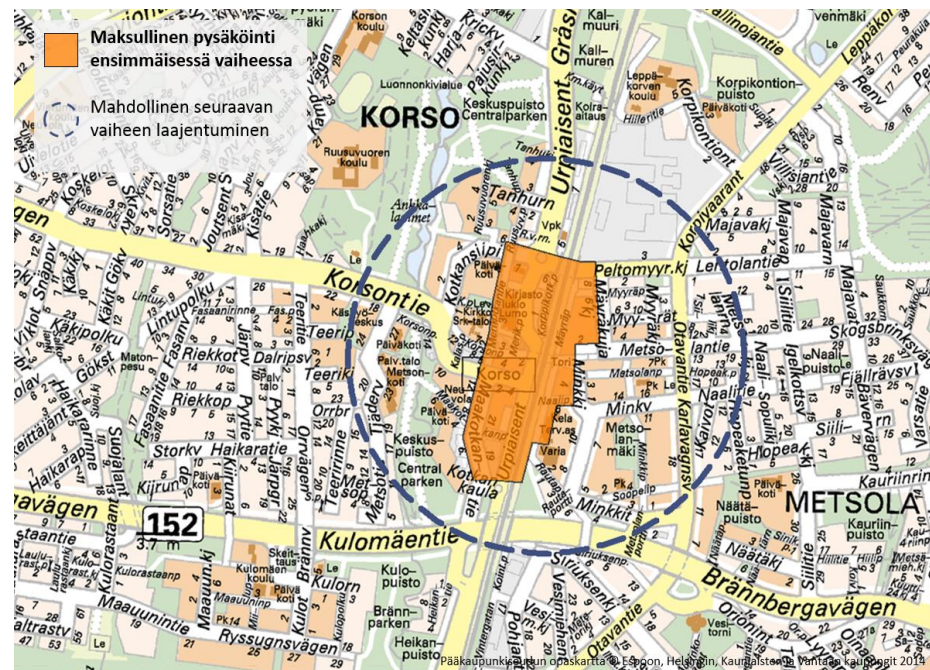
Korson keskusta-alueella pysäköinnin maksualue ehdotetaan ensimmäisessä vaiheessa rajattavan siten, että se kattaa Maakotkantien, Merikotkantien, Peltoymyränkujan, Mäyräkujan Minkkikujan, Naalipolun ja Kotkankaulan rajamalla alueella sijaitsevan asiointia palvelevan aikarajoitetun (1–4 h) pysäköinnin kadunvarsilla ja kaupungin yleisillä pysäköintialueilla. Liityntäpysäköinti (323 ap) on maksutonta HSL:n matkakortilla tunnistauduttaessa. Taulukossa 9 on eritetty pysäköintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualueella.

Taulukko 9. Pysäköintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualueella, oranssilla korostettu maksullisuuden piiriin tulevat paikat.

Pysäköinnin tyyppi		Kadunvarsi	Alue/laitos
Aikarajoitettu (kiekko)	1 h	38	8
	2 h	5	37
	4 h		16
Liityntäpysäköinti	24 h		323
Tiettyjen kohteiden asiakkaille varatut maksutomat paikat, kuten kauppa, terveyskeskus *)			457
YHTEENSÄ		43	841

*) Osa paikoista saattaa siirtyä maksullisen pysäköinnin piiriin seuraavan vaiheen tarkemman suunnittelun yhteydessä

Kuvassa 8 on esitetty Korson keskustan pysäköinnin maksualueen rajausta ensimmäisessä vaiheessa (oranssi) ja mahdollinen seuraavan vaiheen laajentumisalue (katkoviiva).



Kuva 8. Pysäköinnin maksualueen rajausta Korsossa (oranssialue). Mahdollisen seuraavan vaiheen laajentumisalue (=Valossa esitetty keskusta-alueen raja). Aluerajaukset ja paikkamäärät tarkentuvat edelleen seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Korson keskusta-alueen nykytilanteen pysäköintiä koskevat tiedot on esitetty liitteessä 2.

3.7 KIVISTÖ

Ehdotus (oranssi alue)

Kivistön keskusta-alueella pysäköinnin maksualue ehdotetaan ensimmäisessä vaiheessa rajattavan siten, että se kattaa Ruusukvartsinkadulla Timanttiki-teenkujaan asti ja Keimolantiellä sijaitsevan asiointia palvelevan aikarajoitetun (30 min - 4 h) pysäköinnin kadunvarsilla. Liityntäpysäköinti (451 ap) on maksu- tonta HSL:n matkakortilla tunnistauduttaessa. Taulukossa 10 on eritetty pysä- köintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualueella.

Taulukko 10. Pysäköintipaikkamäärät ensimmäisen vaiheen maksualueella, oran- silla korostettu maksullisuuden piiriin tulevat paikat.

Pysäköinnin tyyppi		Kadunvarsi	Alue/laitos
Aikarajoitettu (kiekko)	30 min	6	
	60 min	22	
	4 h	28	
Liityntäpysäköinti	24 h		451
YHTEENSÄ		56	451

*) Osa paikoista saattaa siirtyä maksullisen pysäköinnin piiriin seuraavan vaiheen tar- kemman suunnittelun yhteydessä

Kuvassa 9 on esitetty Kivistön keskustan pysäköinnin maksualueen raja- us ensimmäisessä vaiheessa (oranssi) ja mahdollinen seuraavan vaiheen laajentu- misalue (katkoviiva).



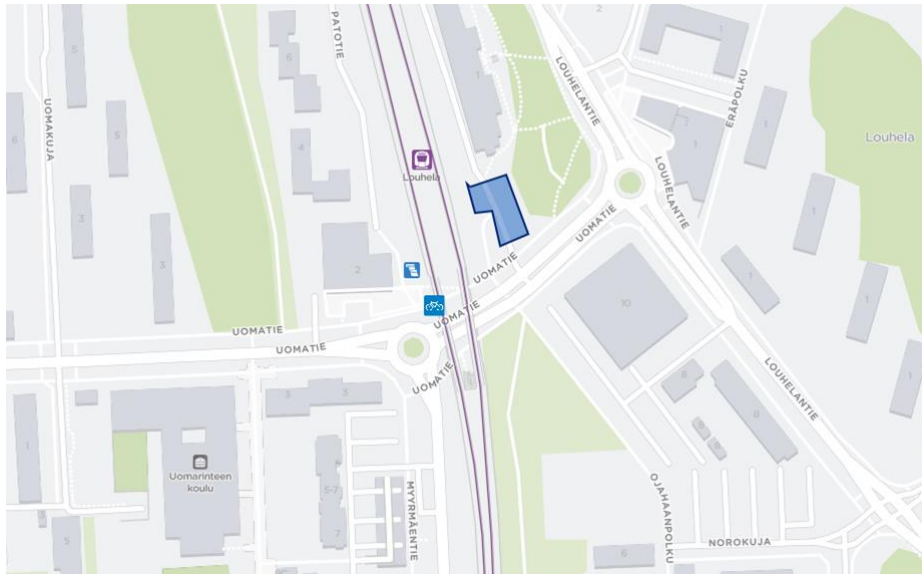
Kuva 9. Pysäköinnin maksualueen raja- us Kivistössä (oranssialue). Mahdollisen seu- raavan vaiheen laajentumisalue (=Valossa esitetty keskusta-alueen raja katkovi- valla). Aluerajaukset ja paikkamäärät tarkentuvat edelleen seuraavassa suunnitte- luvaiheessa.

Kivistön keskusta-alueen nykytilanteen pysäköintiä koskevat tiedot on esitetty liitteessä 2.

3.8 LIITYNTÄPYSÄKÖINTIALUEET

Louhela

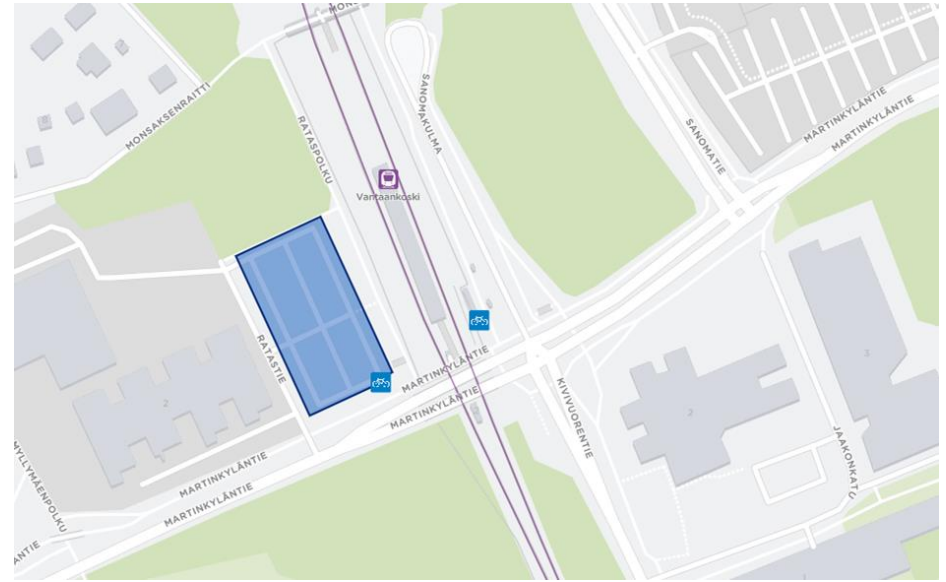
Liityntäpysäköinti (29 ap) on maksullista.



Kuva 10. Louhelan liityntäpysäköinti (HSL: www.hsl.fi/liityntäpysäköinti).

Vantaankoski

Liityntäpysäköinti (200 ap) on maksullista.



Kuva 11. Vantaankosken liityntäpysäköinti (HSL: www.hsl.fi/liityntäpysäköinti).

Vehkala

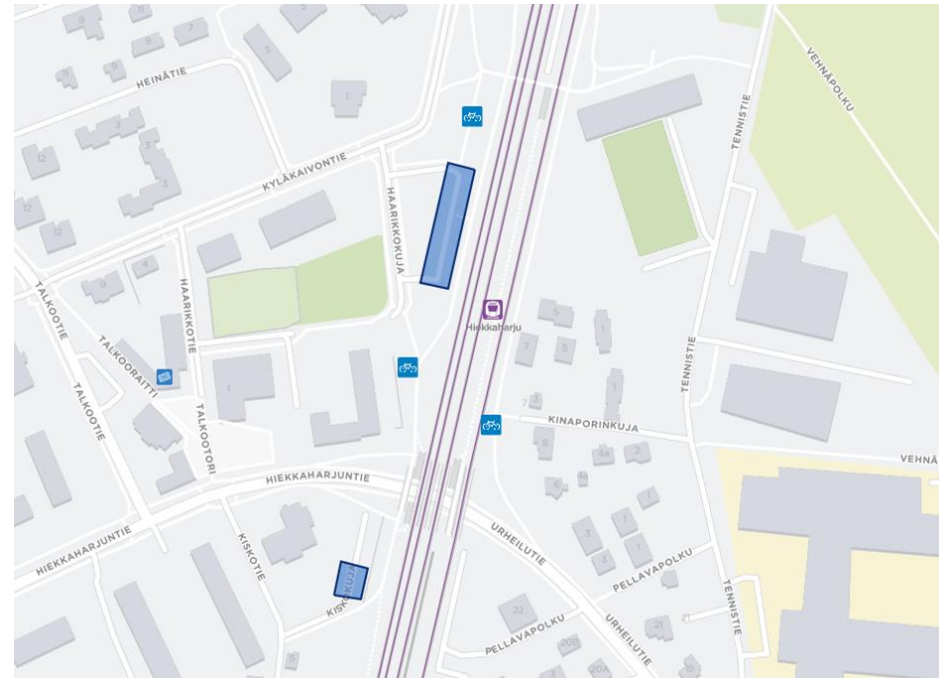
Liityntäpysäköinti (500 ap) on maksutonta HSL:n matkakortilla tunnistauduttaessa.



Kuva 12. Vehkalan liityntäpysäköinti (HSL: www.hsl.fi/liityntäpysäköinti).

Hiekkaharju

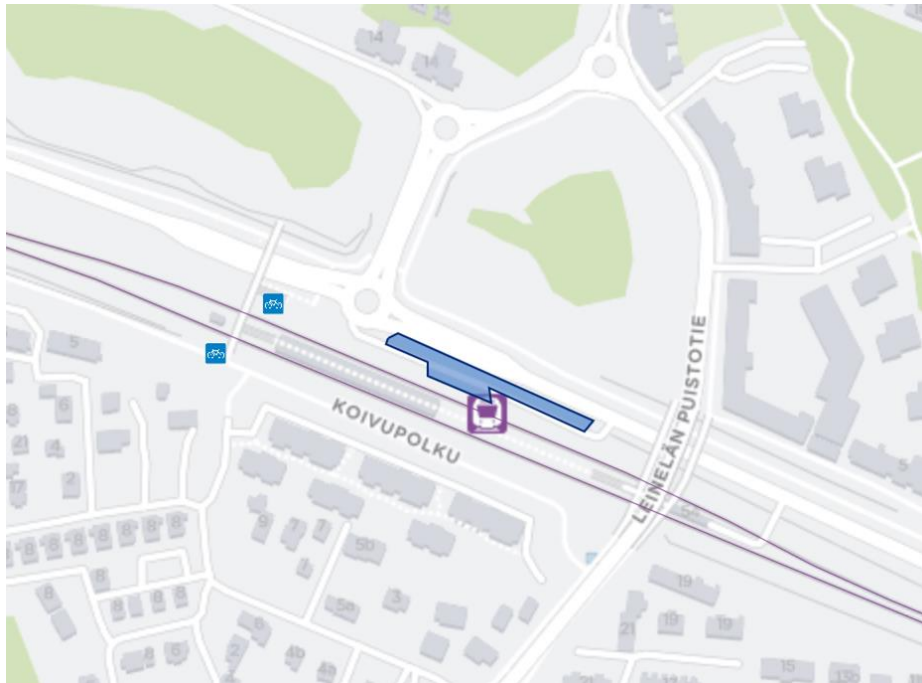
Liityntäpysäköinti (60 ap) on maksutonta HSL:n matkakortilla tunnistauduttaessa.



Kuva 13. Hiekkaharjun liityntäpysäköinti (HSL: www.hsl.fi/liityntäpysäköinti).

Leinelä

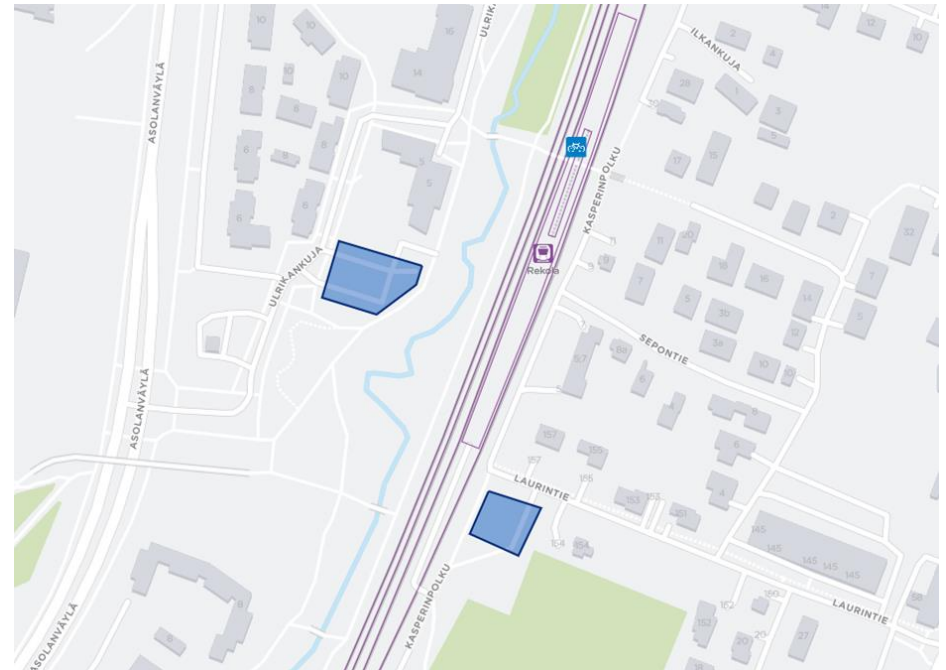
Liityntäpysäköinti (60 ap) on maksutonta HSL:n matkakortilla tunnistauduttaessa.



Kuva 14. Leinelän liityntäpysäköinti (HSL: www.hsl.fi/liityntäpysäköinti).

Rekola

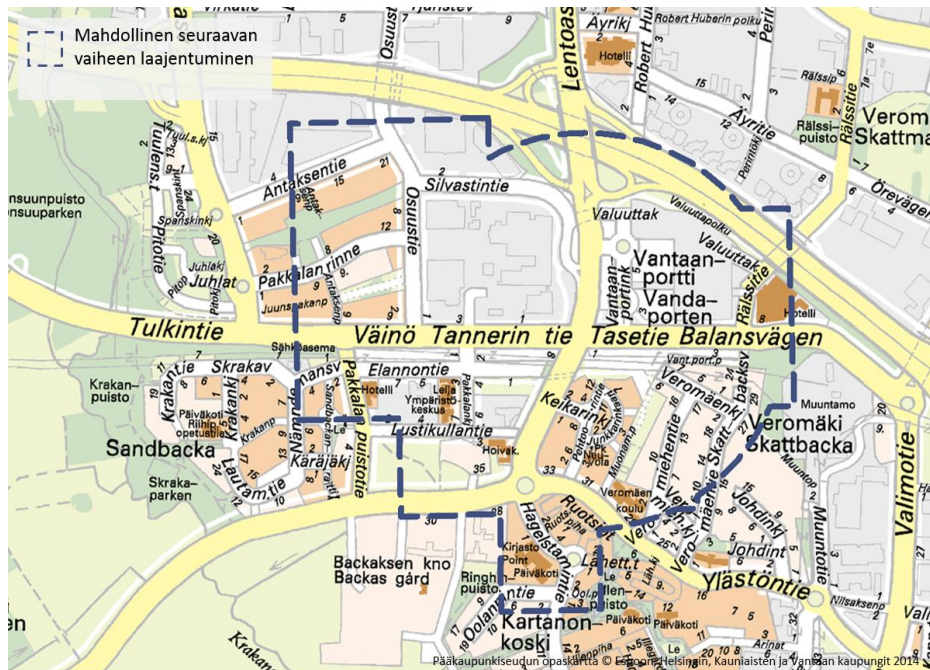
Liityntäpysäköinti (100 ap) on maksutonta HSL:n matkakortilla tunnistauduttaessa.



Kuva 15. Rekolan liityntäpysäköinti (HSL: www.hsl.fi/liityntäpysäköinti).

3.9 SEURAAVA VAIHE (PAKKALA, HAKUNILA)

Pakkala ja Hakunila tulisivat mahdollisesti maksullisuuden piiriin seuraavan vaiheen laajentumisessa. Kuvassa 16 on esitetty VALOn mukainen keskusta-alueen rajaus Pakkalassa.



Kuva 16. Mahdollisen seuraavan vaiheen laajentumisalue (=Valossa esitetty keskusta-alueen raja katkoviivalla). Tarkempi rajausta laaditaan, jos päädytään laajentamaan maksullisuus myös Pakkalaan.

Kuvassa 17 on esitetty VALOn mukainen keskusta-alueen rajaus Hakunilassa, jossa keskusta-alue muodostuu 500 metrin säteellä.



Kuva 17. Mahdollisen seuraavan vaiheen laajentumisalue (=Valossa esitetty keskusta-alueen raja katkoviivalla). Tarkempi rajausta laaditaan, jos päädytään laajentamaan maksullisuus myös Hakunilaan.

4 EHDOTUS HINNOITTELMALLIKSI

Maksullisuus voidaan jakaa kolmeen tyyppiin keskusta-alueilla:

- Maksullinen pysäköinti kadunvarsilla sekä kaupungin yleisillä pysäköintialueilla,
- Maksullinen tai tunnistautumiseen (HSL:n matkakortti) perustuva liityntäpysäköinti,
- Maksullinen yksityinen pysäköinti.

Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa on todettu, että myös yksityinen laitospysäköinti olisi keskustoissa pääsääntöisesti maksullista.

Tässä työssä on tutkittu kahta vaihtoehtoista pysäköinnin hinnoittelumallia kadunvarsipysäköinnille ja kaupungin yleisille pysäköintialueille: tasahintamalli ja muuttuva hinnoittelumalli. Tasahintamallissa pysäköintimaksun suuruus on kaikilta tunneilta sama, mutta keskeisimmillä paikoilla (hotspot-paikat, esimerkiksi Tikkurilan ja Myyrmäen ytimet) korkeampi kuin muualla alueella. Vaihtoehtoisessa muuttuvassa mallissa pysäköintimaksun suuruus kasvaa pysäköinnin keston mukaan.

Taulukossa 11 on tasahintamallin ja muuttuvan hinnoittelumallin vahvuuksia ja heikkouksia suhteessa pysäköinnin maksamiselle asetettuihin tavoitteisiin.

Taulukko 11. Tasahintamallin ja muuttuvan hinnoittelumallin vahvuuksia ja heikkouksia suhteessa pysäköinnin maksamiselle asetettuihin tavoitteisiin.

Liikennejärjestelmän näkökulma: Maksullinen pysäköinti palvelee erityisesti lyhytaikaista asiointia ja mahdollistaa paikkojen tehokkaan hyödyntämisen usealle käyttäjälle keskeisillä alueilla.	
Tasahintamalli + paikkojen optimaalista käyttöä voidaan säädellä tuntihintaa korottamalla tai laskemalla - ei suosi lyhytaikaista pysäköintiä yhtä tehokkaasti kuin muuttuva hinnoittelumalli	Muuttuva hinnoittelumalli + paikkojen optimaalista käyttöä voidaan säädellä erittäin tehokkaasti esimerkiksi tuntihintaa korottamalla tai laskemalla. Mallilla voidaan tehokkaasti suosia esimerkiksi lyhytkestoista pysäköintiä ja tarjota pysäköintipaikka mahdollisimman monelle sitä tarvitsevalle
Liikennejärjestelmän näkökulma: Pysäköintipaikkojen rakentamis- ja ylläpitokustannukset kohdistuvat nykyistä paremmin niistä hyötyville.	
Tasahintamalli + kohdistuu hyvin käyttäjälle	Muuttuva hinnoittelumalli - kohdistuu vain osin käyttäjälle, koska lyhytaikainen pysäköinti on hyvin edullista
Käyttäjän näkökulma: Tavoitteena on yksinkertainen hinnoittelumalli, joka on käyttäjille selkeä ja oikeudenmukainen.	
Tasahintamalli + tasapuolinen + selkeä ja yksinkertainen malli	Muuttuva hinnoittelumalli + oikeudenmukainen, koska tavoitteena on tarjota mahdollisimman monelle tarvitsijalle pysäköintipaikka - ei aivan yksinkertainen
Kaupungin näkökulma: Pysäköinnin maksamisen valvonta on tehokkaasti järjestettävissä.	
Tasahintamalli + tehokkaasti järjestettävissä myöhemmin esitetyillä maksutavoilla	Muuttuva hinnoittelumalli + tehokkaasti järjestettävissä myöhemmin esitetyillä maksutavoilla

Alla on esitetty vertailuna pysäköintimaksujen suuruuksia yksityisissä laitoksissa Vantaalla:

- Tikkurilan Tikkuparkissa pysäköintimaksu on 2 €/h, Dixissä 1,3 €/h ja Ratakujan parkissa 1€/h
- Myyrmäessä Myyrmannin pysäköintilaitoksessa pysäköintimaksu on 1 €/h ja Myyrinpuhoksen pysäköintialueella 0,50 €/h,
- Martinlaakson ostarilla pysäköinti on ilmaista 2 ensimmäistä tuntia, jonka jälkeen pysäköinti maksaa 2 €/h.

Muuttuvassa hinnoittelumallissa tunti hinnat voisivat olla alla olevan mukaiset:

- ensimmäinen 30 minuuttia on ilmaista
- toinen 30 minuuttia 1,00 €
- 2. tunti 2,00 €/h
- 3. tunti ja 4. tunti 3,00 €/h

Hinnoittelumalliksi esitetään seuraavaa mallia:

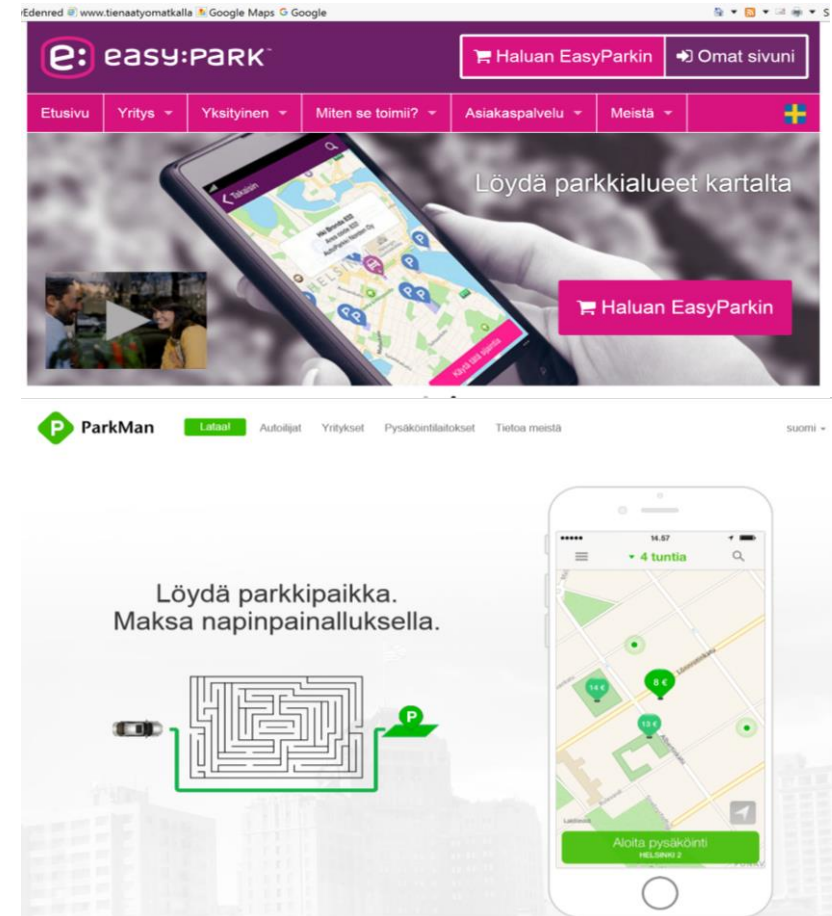
- tasahintamallia, koska se on käyttäjälle selkeä
- tunti hinnat: hotspot-paikat 2,00 €/h, muut paikat 1,00 €/h
- ensimmäinen tunti on maksutonta. Tällä mahdollistetaan lyhytaikaisen saatto-, asiointi- ja huolto-pysäköinnin maksuttomuus
- maksullisuus aika: arkisin klo 7–19 ja lauantaisin klo 8–14
- tapauskohtaisesti maksullisuus voi olla voimassa myös öisin tai paikat voivat olla aikarajoitettuja 30 minuutista neljään tuntiin.

Jos kaupungin omistamien kiinteistöjen lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin tarkoitettuja paikkoja muutetaan maksullisiksi keskusta-alueilla (pois lukien koulut ja päiväkodit), noudatetaan samoja hinnoitteluperiaatteita kuin ko. keskusta-alueella.

5 EHDOTUS PYSÄKÖINTIMAKSUJEN MAKSUTAVAKSI

Pysäköintimaksuja voidaan Vantaalla kerätä automaateilla, mobiilimaksamisella tai omalla pysäköinnin maksulaitteella. Omaa pysäköinnin maksulaitetta ei kuitenkaan suositella hankittavaksi, koska kehityssuunta vaikuttaa olevan selkeästi mobiilimaksamisessa ja automaateissa. Taulukossa 12 on arvioitu mobiilimaksamisen ja automaattien vahvuuksia ja heikkouksia suhteessa pysäköinnin maksamiselle asetettuihin tavoitteisiin. Seuraavalla sivulla on esitetty mobiilimaksamiselle ja automaattimaksamiselle asetettavia vaatimuksia.

Pysäköintimaksujen ensisijaiseksi keräystavaksi ehdotetaan mobiilimaksamista. Pysäköinnissä mobiilimaksaminen on yleistynyt nopeasti ja palvelut kehittyvät jatkuvasti yhä joustavimmiksi ja helppokäyttöisimmiksi. Pysäköitsijä maksaa mobiilipalvelussa vain pysäköintiin käyttämänsä ajan, koska maksu menee tarkasti käytetyn ajan mukaan. Mobiilipalvelu ei edellytä investointeja eikä vaikeuta esimerkiksi talvikunnossapitoa (vertaa automaattit). Jos maksutapana on pelkkä mobiilimaksaminen, niin tulee harkita pysäköintilippujen myymistä Vantaa-infossa ja/tai kaupallisten palveluiden yhteydessä (kioskit tms.). Pysäköinnin mobiilimaksamisen osalta on jatkuvasti käynnissä erittäin vilkas ja innovatiivinen kehittämistyö niin kotimaassa kuin ulkomailla. Pysäköinnin maksaminen on myös koko ajan yhä enemmän integroitumassa pysäköinnin opastukseen. Esimerkiksi Helsingissä käytössä olevissa Parkmanin ja EasyParkin maksamissovelluksissa käyttäjät auttavat toisiaan siten, että lopettaessaan pysäköinnin paikka näkyy vapaana paikkana muille pysäköijille. Vertailuksi voidaan vielä todeta, että esimerkiksi Tallinnassa mobiilimaksamisen osuus on lähes 95 % pysäköintimaksamisesta.



Kuva 18. EasyPark ja Parkman ovat käytössä useassa kaupungissa pysäköinnin mobiilimaksamisessa. Kuvat: <https://easypark.fi/> ja <https://www.parkmanworld.com>.

Taulukko 12. Mobiilimaksamisen ja automaattien vahvuuksia ja heikkouksia suhteessa pysäköinnin maksamiselle asetettuihin tavoitteisiin.

Käyttäjän näkökulma: Vantaalla käytössä oleva maksujärjestelmä on käytettävissä myös muualla seudulla, jotta käyttäjä ei joudu hankkimaan useita eri maksusovelluksia.	
Mobiilimaksaminen	Automaatti
+ käytössä useassa kaupungissa	+ automaatteihin on totuttu *)
+ käytössä myös Vantaalla yksityisissä laitoksissa *)	- automaattien käyttölogiikat ovat automaattikohtaisia
Käyttäjän näkökulma: Pysäköinnin maksaminen on pysäköintiä käyttävälle helppoa ja selkeää. Pysäköinnin hinnoitteluperiaatteet ovat selkeät ja oikeudenmukaiset	
Mobiilimaksaminen	Automaatti
+ maksu menee tarkasti käytetyn ajan mukaan	+ ei vaadi lisälaitteita tai sovelluksia
+ pysäköintiaikaa ei tarvitse ostaa "varuille"	+ maksaminen hoituu pankki- ja luottokortilla
+ aikaa voi jatkaa käymättä autolla	- jos automaattiverkosto on harva, niin automaatin löytäminen saattaa olla haasteellista
+ käyttö onnistuu myös ilman rekisteröitymistä	- käyttö huonoissa sääolosuhteissa on epämiellyttävää
+ laskutus hoituu puhelinlaskun yhteydessä	
+ kehitetään jatkuvasti uusia ominaisuuksia, kuten vapaan pysäköintipaikan löytäminen	
- maksaminen vaatii matkapuhelimen	
Kaupungin näkökulma: Järjestelmä on edullinen ja luotettava sekä perustuu koettuun tekniikkaan.	
Mobiilimaksaminen	Automaatti
+ markkinoilta löytyy valmiita tuotteita	+ markkinoilta löytyy lukuisia valmiita tuotteita
	- saattaa vaikeuttaa talvikunnossapitoa
Kaupungin näkökulma: Pysäköinnin maksamisen valvonta on tehokkaasti järjestettävissä.	
Mobiilimaksaminen	Automaatti
± valvonta edellyttää, että valvojilla on kämmentietokoneet rekisteritunnistusta	± perinteinen pysäköintilipuke tuulilasin takana ei vaadi erityislaitteita mutta valvonta vaatii henkilöresursseja

varten. Helsingissä on myös tutkittu tähän liittyen kamera-auton käyttöä ja älylasien hyödyntämistä	± automaateissa on mahdollista toteuttaa rekisteritunnistautuminen. Valvonta edellyttää, että valvojilla on kämmentietokoneet rekisteritunnistusta varten
---	---

**) Vantaan kaupungilla tai kaupungin omistamilla pysäköintiyhtiöillä on nykyisin yhteensä 9 pysäköinnin maksuautomaattia ja 3 pysäköintimittaria. Automaateissa maksuvälineinä käyvät kolikot, setelit ja kaikki maksukortit. Automaatteja on Tikkurilassa Tikkuparkissa ja Ratakujan parkissa sekä Kivistössä Ruusuparkissa ja Rubiiniparkissa. Mittarit sijaitsevat Tikkurilan Unikkoparkissa (Terveyskeskuksen kiinteistö). Niissä maksuvälineinä käyvät kolikot ja kaikki maksukortit. Lisäksi Unikkoparkissa pysäköinnin voi maksaa mobiilisti EasyParkin sovelluksella. Vantaan kaupunki on hankkinut myös neljä pysäköinnin maksuautomaattia liityntäpysäköintialueille Kivistön, Vehkalan ja Vantaankosken asemille liityntäpysäköinnin maksujärjestelmän pilotointia varten. Liityntäpysäköinnin pilottikohteissa maksuvälineenä käyvät kaikki maksukortit.*

Mobiilimaksamiselle asetettavia vaatimuksia

- Palvelu on helposti käyttöön otettavissa ja sen käyttö on hyvin helppoa kaikilla laite- ja ohjelmistoalustoilla.
- Maksaminen on mahdollista myös ilman rekisteröitymistä.
- Palvelu paikantaa pysäköijän sijainnin, jos matkapuhelimessa on GPS-paikannusominaisuus.
- Maksu peritään käytetyn ajan mukaan. Matkapuhelinmaksamisen voi jo nyt keskeyttää, kun pysäköijä tulee autolle ja jatkaa matkaansa. Näin turhasta pysäköintiajasta ei tarvitse maksaa ylimääräistä. Olisi myös hyvä, että palvelu hälyttäisi, kun pysäköijä palaa autolle, jotta pysäköijä muistaa lopettaa pysäköinnin. Vaihtoehtoisesti palvelu voi automaattisesti lopettaa pysäköinnin, kun ajoneuvo on siirtynyt riittävän kauaksi pysäköintipaikasta. Tästä on myös hyötyä sen takia, että tällöin palvelu tietää, että kyseinen paikka on vapaana ja vapaan paikan tiedon voi tarjota muille pysäköijille.
- Maksuissa voidaan tarvittaessa huomioida ajoneuvojen ominaisuuksia (esimerkiksi vähäpäästöisyys).
- Palvelu ei vaadi erillisiä tarroja tms. tuulilasiin, vaan pysäköinnintarkastaja pystyy tarkistamaan pysäköintimaksun mobiililaitteella rekisterinumeron perusteella.
- Palvelu mahdollistaa muuttuvan hinnoittelun (esimerkiksi progressiivinen hinnoittelu) ja/tai viikonpäivän ja kellonajan mukaan vaihtuvan hinnoittelun.
- Laskutus hoituu helposti esimerkiksi matkapuhelinlaskun yhteydessä
- Tekstiviestiominaisuuden lisäksi olisi hyvä olla palvelun tarjoajalla puhelin-tuki.
- Digitaalinen pysäköintikiekko voi olla myös osana mobiilimaksamispalvelua
- Pysäköintipaikan tilatiedon seuranta on reaaliaikaista ja tietoa jaetaan avoimen rajapinnan kautta. Vantaan kaikkien pysäköintitietojen (maksullisuus, aikarajoitukset jne.) kannattaa olla kokonaisuudessaan digitalisoituja, jolloin tiedot ovat helposti yhdistettävissä kaikkiin muihin Vantaalla tulevaisuudessa toteutettaviin digitaalisiin liikenne- ja liikkumispalveluihin. Mobiilimaksamista varten on suositeltavaa toteuttaa Vantaalle oma pysäköinnin taustajärjestelmä, johon eri mobiilimaksamisen palveluntarjoajat voivat liittyä. Taustajärjestelmään voivat myös pysäköinnin tarkastajat kytkeytyä. Näin kaikki Van-

taan pysäköintitieto on kootusti yhdessä digitaalisessa järjestelmässä. Taustajärjestelmään on mahdollista lisätä myös muita pysäköintipalveluja (vammaisten pysäköintilupa, pysäköinnin jakelulupa, turistibussilupa jne.)

Automaattimaksamiselle asetettavia vaatimuksia

- Maksaminen hoituu pankki- ja luottokorteilla sekä lähimaksuominaisuudella.
- Automaattien tulee olla etähallittavia, mikä lisää niiden käytön joustavuutta, mahdollistaa joustavan hinnoittelun ja maksullisuusaikojen etäpäivittäminen sekä tiedotteiden jakamisen automaattien näytöillä. Myös automaattien toimintahäiriöt on helppo tunnistaa.
- Rekisteritunnuksen syöttöominaisuus on oltava mahdollinen mahdollistaen valvonnan ilman pysäköintilipukkeiden tarkistamista autojen tuulilasien takaa.

Jos Vantaalla toteutetaan pysäköintiautomaatteja, niin automaatteihin ei esitetä kolikkomaksamisominaisuutta. Helsingissä kolikkomaksamisesta on luovuttu, koska kolikkomaksamisen osuus laski jatkuvasti ja kolikkomaksamisen kulut olivat noin 8 % tuloista. Kulut syntyvät pääosin rahan käsittelykustannuksista. Lisäksi kolikkomaksaminen tekee automaateista houkuttelevia murto-kohteita. Murrot aiheuttavat kustannuksia ja käyttökatoja. Kolikkomaksamisominaisuus lisää itse automaatin kustannusta noin 1000 euroa/automaatti (kustannuslisäys noin 10 %).

Pysäköintimaksujen ensisijaiseksi keräystavaksi esitetään mobiilimaksamista, jossa pysäköinnin maksaminen on mahdollista rekisteröitymällä mobiilisovelluksen käyttäjäksi tai rekisteröitymättä tekstiviestillä. Lisäksi pysäköintiautomaattien toteuttamista voidaan harkita tapauskohtaisesti joihinkin keskuksiin.

6 EHDOTUS LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN MAKSAMISEKSI

Liityntäpysäköinnin esitetään olevan maksutonta. Maksuton liityntäpysäköinti edellyttää kuitenkin tunnistautumista HSL:n matkakortilla.

Maksuton liityntäpysäköinti edellyttää, että pysäköijällä on matkakortillaan voimassa oleva kausi- tai arvolippu. Arvolipun voi ostaa myös pysäköinnin yhteydessä. HSL:n matkakortin tunnistus tapahtuu maksuautomaattiin liitetyllä matkakortinlukijalla.

Ilman matkakorttia pysäköinti maksaa liityntäpysäköintialueilla 5 euroa/pysäköintitapahtuma. Maksaminen tapahtuu maksuautomaateilla, jotka toimivat pankki- ja luottokorteilla. Lähimaksuominaisuutta tai mobiilimaksamista ei toteuteta ensimmäisessä vaiheessa.

Liityntäpysäköintialueilla on pääsääntöisesti 12 h aikarajoitus ja suurimmilla liityntäpysäköintialueilla osalla paikoista 24 h. Aikarajoituksia pidempään kestävistä pysäköinnistä määrätään pysäköintivirhemaksu. Liityntäpysäköintialueiden pysäköinnin valvonnasta vastaa Vantaan kaupunki.

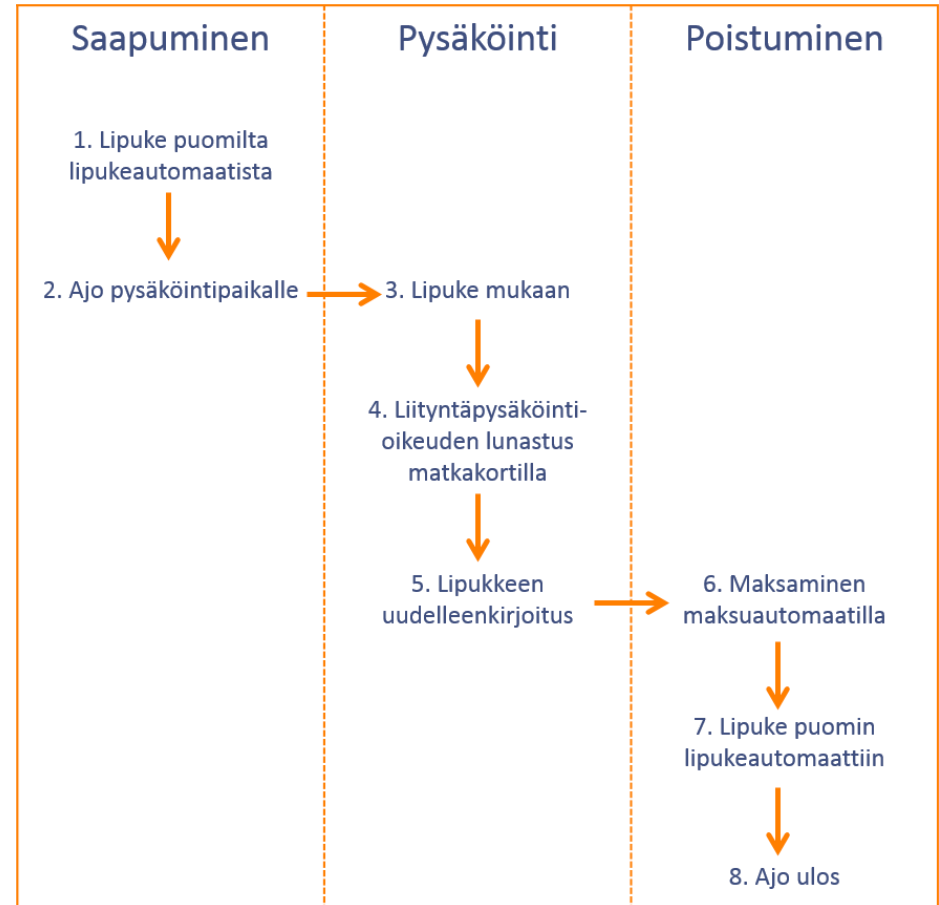
Liityntäpysäköintialueet varustetaan pääsääntöisesti puomeilla, mutta myös puomiton toteutus on mahdollinen. Tunnistautuminen matkakortilla tai maksaminen ilman matkakorttia tapahtuu eri tavoin puomittomilla tai puomillisilla alueilla. Kuvassa 19 on esitetty pysäköinnin toiminnallisuus puomein varustetuilla alueilla ja kuvassa 20 puomittomalla alueella.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) todetaan liityntäpysäköinnin maksullisuudesta seuraavaa:

- *Liityntäpysäköinnin hinnoitteluun varaudutaan ydinalueelta alkaen. Liityntäpysäköinnin seudullisen hinnoittelun ja aikarajoituksen periaatteiden avulla liityntäpysäköinti pyritään ohjaamaan etäämmäksi ruuhkavyöhykkeestä. Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuuteen ja siellä pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköintimuoto. Etäämpänä seudun ydinalueesta henkilöautojen liityntäpysäköinti voi olla maksutonta, mutta tiiviin maankäytön alueilla keskustavyöhykkeillä ja laitospysäköinnissä maksullisuus voi olla perusteltua myös KUUMA-seudulla. Ensimmäinen askel on matkakortilla tunnistautuminen, jolla varmistetaan että liityntäpysäköintiä käyttää nimenomaan joukkoliikennematkustaja.*
- *Pysäköintipolitiikkaa hyödynnetään nykyistä vahvemmin liikennejärjestelmän ohjauksena. Pysäköinnin kustannusten kohdentaminen käyttäjälle seudun hyvin saavutettavilla alueilla luo perusteita myös liityntäpysäköinnin tarkoituksenmukaiselle hinnoittelulle.*

Alueille, joilla on puomit sisään- ja ulosajossa, liityntäpysäköinnin tunnistautumis- tai maksamistoimenpide on seuraava:

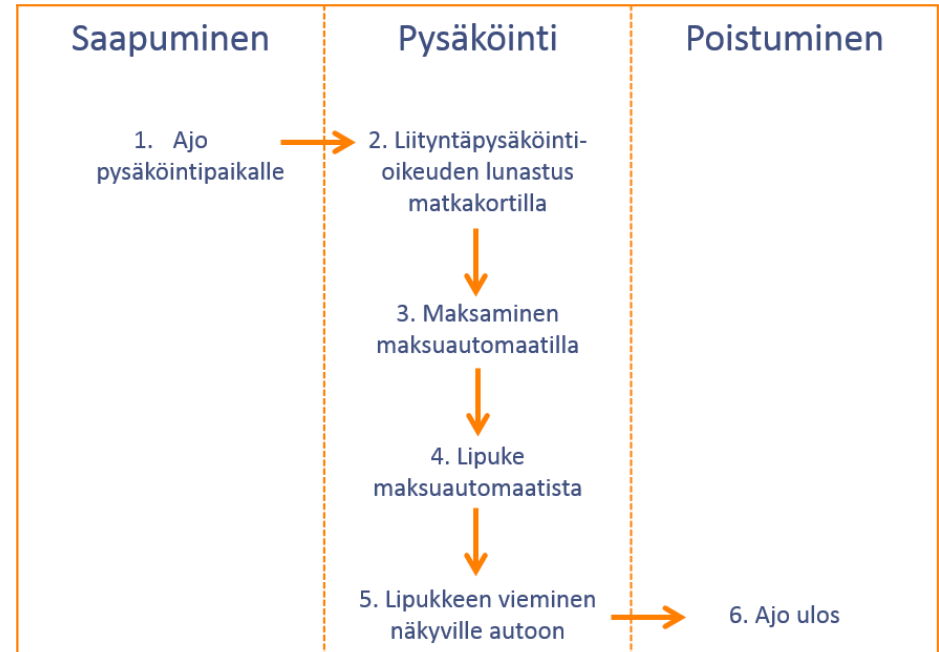
- Kohdat 1–2: Sisäänajon yhteydessä otetaan lipuke puomilta lipukeautomaatista ja puomi nousee, jonka jälkeen ajetaan pysäköintipaikalle.
- Kohdat 3–5 (tunnistautuminen matkakortilla): Liityntäpysäköintioikeus lunastetaan pysäköintialueella olevasta maksuautomaatista siihen liitetyn matkakortinlukijalaitteen avulla. Liityntäpysäköintioikeuden lunastus edellyttää joko voimassa olevaa HSL:n kausilippua tai arvolippua.
- Kohta 6 (maksaminen ilman matkakorttia): Pysäköinti maksetaan maksuautomaattiin joko pankki- tai luottokortilla.
- Kohdat 7–8: Ulosajon yhteydessä matkakortilla tunnistettu tai pankki-/luottokortilla maksettu pysäköintilipuke syötetään puomilla sijaitsevaan lipukeautomaattiin ja puomi nousee.



Kuva 19. Pysäköinnin toiminnallisuus puomillisilla alueilla.

Alueilla, joilla ei ole puomeja, liityntäpysäköinnin tunnistautumis- tai maksamistoimenpide on seuraava:

- Kohta 1: Ajetaan suoraan pysäköintipaikalle.
- Kohdat 2–4: Pysäköinnin jälkeen ennen joukkoliikennematkaa lunastetaan liityntäpysäköintioikeus pysäköintialueella olevasta maksuautomaatista joko tunnistautumalla matkakortilla (kohta 2) tai maksamalla pysäköintimaksu etukäteen (kohta 3). Liityntäpysäköintioikeuden lunastus edellyttää joko voimassa olevaa HSL:n kausilippua tai arvolippua. Maksaminen edellyttää pankki- tai luottokorttia.
- Kohta 5: Pysäköintilipuke jätetään autoon näkyvälle paikalle.
- Kohta 6: Joukkoliikennematkan jälkeen ja ulosajon yhteydessä ei ole pysäköinnin maksamiseen liittyviä toimenpiteitä.



Kuva 20. Pysäköinnin toiminnallisuus puomittomilla alueilla.

7 PYSÄKÖINTITULOT JA -KUSTANNUKSET SEKÄ MUITA VAIKUTUKSIA

Pysäköintitulojen kertymistä on arvioitu maksullisuuden piiriin ensimmäisessä vaiheessa tulevien pysäköintipaikkojen kokonaismäärän perusteella. Tarkastelussa on mukana yhteensä 670 pysäköintipaikkaa kadunvarsilla ja kaupungin yleisillä pysäköintialueilla. Taulukossa 13 on laskettu pysäköintitulot seuraavilla lähtöoletuksilla:

- täyttöaste on joko 60 % tai 80 %,
- maksullisuus aika on arkisin klo 7–19 ja lauantaisin klo 8-14
- ensimmäinen tunti on ilmaista pysäköintiä
- puolet pysäköinnistä kestää alle tunnin.

Pysäköintitulot ensimmäisen vaiheen maksullisesta pysäköinnistä sijoittuvat välille **0,8–1,05 miljoonaa euroa/vuosi**.

Mobiilimaksamisessa kaupungin on suositeltavaa hankkia taustajärjestelmä (katso kappale 5, mobiilimaksamiselle asetettavia vaatimuksia). Taustajärjestelmän kustannus on arviolta **noin 30 000 euroa vuodessa**. Lisäksi kaupunki maksaa provisiota palveluntuottajalle (EasyPark, Parkman jne.). Provision suuruuteen vaikuttaa muun muassa se, onko mobiilimaksaminen ainoa maksutapa Vantaalla ja osallistuuko kaupunki pysäköintipalvelun markkinointiin. Provisio on tyypillisesti prosentin tuloista, joten kustannuksia kaupungille syntyy ensimmäisessä vaiheessa noin **10 000 euroa/vuodessa**.

Pysäköinninvalvonnan lisäresurssitarpeeksi on arvioitu yksi henkilö, jolloin pysäköinninvalvonnan lisäkustannus on noin **40 000 euroa/vuosi**. Pysäköinninvalvonnan tuottoja ei ole arvioitu.

Mikäli automaatteja päädytään toteuttamaan, kymmenen pysäköintiautomaatin investointikustannus on noin **100 000 euroa (10 000 euroa/automaatti)**. Niihin liittyvät lisenssi- ja sopimusmaksut ovat noin 2 000 euroa/automaatti/vuosi eli yhteensä **20 000 euroa/vuosi**.

Yhteenvetona voidaan todeta, että siirtyminen maksullisuuteen kadunvarsilla ja kaupungin yleisillä pysäköintialueilla tuo kaupungille arviolta ainakin 0,7 miljoonan euron nettotulot.

Taulukko 13. Arvio pysäköintituloista.

ESIMERKKILASKELMA VANTAAN KESKUSTEN PYSÄKÖINTITULOISTA		
	Käyttöaste 60 %	Käyttöaste 80 %
Täyttöaste	0,6	0,8
Paikkamäärä	670	670
Hot spot paikkoja 2 €/h (noin 15 %)	100	100
Muut paikat 1 €/h (noin 85 %)	570	570
Maksullisuus aika (arki klo 7-19 ja lauantai klo 8-14)		
Yhdellä paikalla pysäköintiä arkivrk (h/vrk)	7,2	9,6
Yhdellä paikalla pysäköintiä lauantaina (h/vrk)	3,6	4,8
Paikoilla pysäköintiä vuodessa (tuntia)		
- Hot spot paikat	205 920	274 560
- Muut paikat	1 172 714	1 563 619
Tuloja/vuodessa (euroa, alv 0 %)		
Paikkojen pysäköinnistä puolet kestää alle 1 h	Ei tuloja	Ei tuloja
Paikkojen pysäköinnistä puolet on maksullista		
- Hot spot paikkoja 2 €/h	205 920	274 560
- Muut paikat 1 €/h	586 357	781 810
Tuloja/vuosi (euroa, alv 0%)	792 277	1 056 370

Maksullisuuden muita vaikutuksia

Maksullisen pysäköinnin vaikutukset elinkeinoelämälle ja etenkin kivijalkayritysten kannattavuudelle jakavat voimakkaasti mielipiteitä. Varsinaista tutkittua tietoa pysäköinnin hinnoittelun vaikutuksista on hyvin niukasti.

Autoilevien asiakkaiden kertaostokset ovat tutkitusti 4–5 kertaa suuremmat kauppakeskuksissa kuin muilla kulkumuodoilla saapuvien (Realprojekti Oy, 2016).

Ulkomaisten tutkimusten mukaan autoilijoiden kertaostokset ovat suurempia verrattuna muilla kulkumuodoilla saapuviin. Toisaalta kävelijöiden, pyöräilijöiden ja julkisen liikenteen käyttäjien kulutuksen kokonaissumma on noussut tutkimuksissa autoilijoita suuremmaksi, koska he asioivat kaupoissa useammin. Se, millä kulkumuodolla liikkuvat asiakkaat ovat tärkeimpiä kulutuksen kannalta, riippuu kuitenkin kaupan konseptista ja sijainnista (Liikkumisen ohjaus kaupan alalla, Liikennevirasto 16/2014).

Niin ulkomaisissa kuin kotimaisissakin tutkimuksissa on havaittu, että kävelijöiden ja polkupyörällä saapuvien ostovoima on vähintään yhtä suuri kuin autoilevien – vaikka kävelijät ja pyöräilijät voivat kerralla käyttää vähemmän rahaa ostoksiinsa, he poikkeavat autoilijoita useammin ostoksille. Useiden tutkimusten mukaan kauppiaat arvioivat pyöräilevien ja kävelen saapuvien asiakkaiden osuuden todellista pienemmäksi. Liikevaihdon kannalta henkilöautotihyettä tärkeämpi on lompakkotiheys, joka on suurin siellä, missä on runsaasti kävelijöitä. (Suunnitelma kilpailukyvyyn lisäämiseksi Mikkelin keskustassa pyöräilyn ja kävelyn avulla, Strafica Oy 2016).

Tampereella tehdyssä pysäköintitutkimuksessa (Tampereen keskustan pysäköintitutkimus, Tampereen teknillinen yliopisto 51/2003) haastateltiin pysäköitsijöitä ja eri sidosryhmiä (muun muassa keskustan elinkeinoelämän edustajia). Tutkimustilanteessa vuonna 2003 Tampereen keskustassa oli noin 9 500 julkista pysäköintipaikkaa. Noin 80 %:ssa paikoista pysäköinti oli maksullista. Vuonna 2003 pysäköintimaksu kadunvarsilla vaihteli 0,5 - 2,0 euroa/tunti. Nykyisin Tampereella pysäköinti kadunvarsilla maksaa 1,0 - 3,2 euroa/tunti. Tutkimuksessa todetaan pysäköinnin hinnan korotuksen lisäävän edullisten paikkojen etsintää ja vähentävän keskustaan tulevien matkojen määrää. Toisaalta tutkimuksessa todetaan, että haastattelutulosten mukaan suurin osa vastaajista ei muuttaisi pysäköintitottumuksiaan, vaikka hinta kaksinkertaistuisi nykyiseen tasoon verrattuna. Pysäköintimaksujen hintataso oli haastateltujen yritysten edustajien mielestä melko tavalla maksimissaan Tampereen keskustassa liikkeiden kilpailukyvyyn näkökulmasta. Kuluttajat punnitsevat matkan kohdetta valitessaan myös pysäköintiolosuhteita, ja ilmainen pysäköinti voi olla kaupan alan ja palvelualan yrityksille kilpailutekijä. Sidosryhmähaastattelujen perusteella keskustassa pysäköinnin hintataso ei saisi kasvaa, jotta keskustan liikkeet ja palvelut säilyisivät kilpailukykyisinä ja keskustaa voitaisiin kehittää. Hinnankorotusten riskinä on, että asiointiliikenne siirtyy osin muihin kauppakeskuksiin, joissa pysäköinti on ilmainen tai edullinen.

Vuonna 2013 uusittiin Tampereella pysäköintitutkimus (Pysäköintiolosuhteiden kehitys Tampereen keskustassa, Tampereen teknillinen yliopisto 86/2013). Tutkimuksessa tehtyjen päätelmien mukaan keskustassa autolla asioivat ovat pääsääntöisesti tyytyväisiä pysäköinnin hintaan, pysäköintipaikkamäärään sekä pysäköintijärjestelmän kehittymiseen. Haastattelututkimuksen mukaan keskustassa autolla liikkuvat olivat pääosin (70 %) tyytyväisiä keskustan pysäköinnin hintatasoon (1,0–3,2 euroa/tunti). Tyytyväisyys oli hieman korkeampaa pysäköintilaitoksissa kuin kadunvars- ja erillislalueilla. Päätelmissä todetaan, että pysäköinnin hinnoittelussa tavoitteena on ollut ohjata

autoilijoita kadunvarsipaikoilta pysäköintilaitoksiin myös hinnoittelun keinoin. Kadunvarsipysäköintipaikat tulisi ohjata ensisijaisesti lyhytaikaisen pysäköinnin tarpeisiin, mitä voidaan hinnoittelun avulla tukea. Pysäköinnin hinnan tulisi erityisesti kadunvarsipaikoilla olla sellaisella tasolla, että paikoista on aina noin 15 % vapaana. Tämä takaa vapaan pysäköintipaikan löytämisen, kun sitä tarvitsee, ja näin ollen vapaan pysäköintipaikan etsimisestä syntyvä turha liikenne vähenee. Pysäköinnin maksuvyöhykkeiden avulla keskustan kadunvarsipysäköinnin osalta voidaan pyrkiä rajoittamaan pysäköintiä tietyillä alueilla. Ydinkeskustassa pysäköintipaikat tulee varata ainoastaan lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin hinnoittelun ja aikarajoitusten avulla. Keskustan reunamilla voidaan puolestaan sallia pitkäaikaisempaa pysäköintiä. Haastattelututkimuksen tulosten perusteella keskustan reunamien vapaassa käytössä ja kielellä rajoitettuja paikkoja käytetään usein pitkäaikaiseen pysäköintiin. Näillä alueilla keskimääräinen kävelymatka määräpaikkaan oli huomattavasti suurempi kuin maksullisilla alueilla.

Jönköpingin keskustassa pysäköintimaksua muutettiin 1990-luvun alussa. Keskustassa pysäköinti maksoi ennen muutosta 6 kr/h. Uuden taksan mukaan 4 tunnin pysäköinti maksoi 10 kr. Tavoitteena oli pidentää keskustassa asioivien keskustassa viettämää aikaa ja alentaa pysäköinnin tuntihintaa. Muutoksen seurauksena keskustassa kävijöiden määrä kasvoi ja samalla myös pysäköintitulot säilyivät ennallaan, vaikka tuntihintaa alennettiin. Myös pysäköintien keskipituus kasvoi ja toimenpiteen on arvioitu lisänneen keskustan elinvoimaisuutta. (Lagerén ja Sandahl 2002).

Useammassa kansainvälisessä tutkimuksessa on todettu, että ilmainen pysäköinti ei välttämättä ole tae keskustan liikkeiden elinvoimaisuudelle. Enemmän ilmainen tai edullinen pysäköinti kasvattaa autoilun määrää, ohjaa paikat pitkäaikaisen pysäköinnin käyttöön eikä kannusta kulkemaan vaihtoehtoisilla kulkumuodoilla. Pysäköinnin hinnan alentaminen tai poistaminen voi johtaa

pysäköintipaikkojen ruuhkautumiseen ja vaihtuvuuden pienenemiseen, jolloin pysäköintipaikka on vaikeampi löytää. Hintaa tärkeämpää tekijä keskustan vetovoimaisuuden kannalta ovatkin muun muassa ympäristön laatu, palveluiden valikoima sekä yleinen saavutettavuus. (COST 2005, Shoup 1997, Litman 2011)

8 JATKOTOIMENPITEET

Ensimmäiset alueet on tarkoitus ottaa käyttöön syksyllä 2017. Jatkotoimenpiteiksi ehdotetaan seuraavia:

- Suunnitelmien tarkentaminen (pysäköinnin maksamisen yleissuunnitelma ja liikenteenohjaussuunnitelmat). Näiden laatimisen yhteydessä raportissa esitetty pysäköintipaikkamäärät ja aluerajaukset vielä tarkentuvat.
- Käynnistetään tarvittavien pysäköinnin mobiilimaksamispalvelujen hankinta ja tarvittaessa myös maksuautomaattien hankinta.
- Pysäköintialueiden maanomistusten selvittäminen. Ainakaan Tikkurilassa kaikki alueet eivät ole kaupungin omistuksessa, joten maksullisuuden käyttöönotto vaatii tämän osalta selvittelyä ja/tai sopimista.
- Selvitetään kaupungin omistamien kiinteistöjen, joissa toimijana on kaupungin yhtiö tai ulkopuolinen taho (esim. urheilupuistot, Kuusijärvi, Heureka), pysäköinnin maksamisen käyttöönottomahdollisuudet mahdollisen seuraavan vaiheen laajennusta varten.
- Osallistutaan Helsingin seudun liikenteen (HSL) syksyllä 2016 käynnistämään liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman laadintaan, jossa käsitellään myös liityntäpysäköinnin hinnoittelua. Alustavien tulosten on tarkoitus valmistua vuoden 2016 loppuun mennessä.

Pidemmällä tähtäimellä tulee seuraavia asioita harkita edelleen kehitettäväksi:

- Liityntäpysäköintialueilla voisi olla vuorottaiskäyttöä esimerkiksi asuminen ja/tai kaupan kanssa. Tällöin myös esimerkiksi asukkaat osallistuisivat omalta osaltaan pysäköinnin kustannusten jakoon.
- Liityntäpysäköinnin salliminen kaupungin mobiilimaksupalvelulla tai tekstiviestillä ilman matkakorttia. Tällöin pysäköinnin hinta olisi esimerkiksi sama kuin kaupungin muussa maksullisessa pysäköinnissä.
- Lipuntarkastajilla ja/tai pysäköinninvalvojilla voisi olla mahdollisuus tarkistaa, että liityntäpysäköijä on tehnyt matkan joukkoliikenteellä poistuessaan liityntäpysäköintialueelta.
- Sama mobiilipalvelu ja/tai automaattityyppi olisi käytössä kadunvarsi-pysäköinnissä, kaupungin yleisillä pysäköintialueilla, liityntäpysäköinnissä ja kaupungin omistamien pysäköintiyhtiöiden maksullisissa pysäköintilaitoksissa sekä mahdollisesti myös yksityisten operaattoreiden hallinnoimissa maksullisissa pysäköintilaitoksissa.
- Yksinkertaisen joustavan pysäköinnin hinnoittelumallin toteuttaminen esimerkiksi siten, että ensimmäinen tunti olisi ilmainen ja tämän jälkeen tasahinta.

LIITE 1: MUUTTUVIA HINNOITTELUMALLEJA ULKOMAILLA

Kansainvälinen käytäntö näyttäisi pienin askelin siirtyvän kohti muuttuvaa hinnoittelua. Esimerkiksi progressiivisessa hinnoittelussa pysäköintimaksu kasvaa ajan myötä.

Esimerkkejä progressiivisesta hinnoittelusta:

- Tallinnassa ensimmäinen 15 minuuttia on ilmaista.
- Tukholmassa tietyillä alueilla tuntihinta on 2,80 euroa klo 9–17 ja 1,80 euroa muina aikoina. (Aika 9–17 muuttuu 9–16 päivää ennen lomaa ja lomien aikana).
- Oslon ydinkeskustassa ensimmäinen tunti maksaa 3,40 euroa ja toinen tunti 5,20 euroa. Pysäköinti on rajattu kahteen tuntiin.
- Varsovan keskustassa arkisin klo 8–18 ensimmäinen tunti maksaa 0,70 euroa, toinen tunti 0,85 euroa ja kolmas tunti 1,00 euroa. Neljäs tunti ja siitä eteenpäin on 0,70 euroa.
- Leedsissä (katso kuva).
- San Franciscossa (katso seuraava sivu).

Welcome to
Leeds Station
Short Stay car park

Prices				
Up to	20	Mins	£	0.50
Up to	40	Mins	£	2.00
Up to	1	hour	£	4.00
Up to	2	hours	£	12.00
Up to	3	hours	£	35.00

Please purchase a ticket and
display in the windscreen

Kuva: Lauri Kangas

Case: San Fransisco

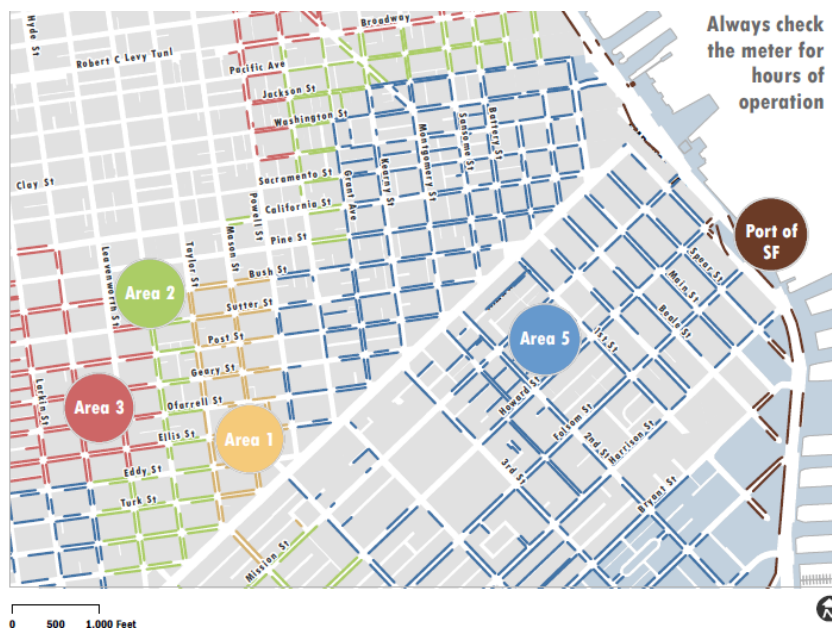
Kadunvarsien ja pysäköintilaitosten pysäköintihinnoittelu vaihtelee alueittain San Franciscossa. Pysäköinnin hinnan määrittelee alueen lisäksi aika, milloin paikalla on ja kuinka kauan siinä on. Pysäköintipaikat kuuluvat joko alueisiin 1–3 ja 5 tai ”Port of SF”. Muut pysäköintipaikat ovat käytössä vain iltatunteina ja/tai niillä on oma hinnoittelu erityisten tapahtumien aikaan. Alueiden 1–3 ja 5 kadunvarsipaikat ovat maksullisia maanantaista lauantaihin klo 9–18. Alueet 1 ja 2 operoivat jo aamuseitsemästä ja alueet 3 ja 5 aloittavat operoinnin seitsemän ja yhdeksän välillä riippuen kadusta. Port of SF-alueella pysäköintimaksut ovat käytössä jokaisena päivänä klo 7–23. (SFMTA 2016)

Tuntihinnat vaihtelevat kellonaikojen mukaan. Alueen 1 paikat maksavat tuntista riippuen 0,89–3,13 €/h ja alue 2 maksaa 0,89–2,68 €/h. Molemmilla alueilla pysäköinnin aikarajat ovat yhdestä neljään tuntiin. Alue 3 maksaa 0,22–1,79 €/h ja pysäköinnin maksimiaika vaihtelee yhdestä tunnista rajattomaan aikaan. Port of SF -alueella tuntihinta vaihtelee 0,22–3,13 €/h välillä ja paikoilla on neljän tunnin aikaraja. (SFMTA 2014) USA:n dollari on muutettu euroiksi Euroopan keskuspankin 19.5.2016 kurssitiedoilla.

Alueen 5 tuntihinnat vaihtelevat 0,22–5,36 €/h välillä, ja ne määrittyvät kysynnän mukaan. Aikaraja näillä alueilla on kaksi tuntia tai rajaton. San Franciscossa on otettu käyttöön vuonna 2011 uusi pysäköinnin pilottiprojekti SFpark. Aikarajoituksen sijaan kadunvarsipysäköinti sekä kaupungin omistamien pysäköintilaitosten pysäköinti suoritetaan kysyntään perustuvalla hinnoittelulla. Jokaisella paikalla on oma sensorinsa, joka kertoo, onko paikka varattu vai vapaa. Hinnoittelu menee sen mukaan, kuinka paljon vapaita paikkoja korttelissa on, eli korkea kysyntä aiheuttaa korkean pysäköintihinnan. Hinnoittelu määritellään kuukausittain ja korkein hinta tavoitetaan, kun korttelissa on yksi vapaa

paikka. Kysyntään vastaavalla pysäköinnillä halutaan minimoida parkkipaikan etsimisestä syntyvää liikennettä. (SFpark 2016)

- SFMTA 2016, saatavilla osoitteesta <https://www.sfmta.com/getting-around/parking/meters>. Viitattu 20.5.2016
- Parking meter locations and rate areas (general metered parking), saatavilla osoitteesta https://www.sfmta.com/sites/default/files/maps/ParkingMeters_Citywide2014_0.pdf
- SFpark 2016, saatavilla osoitteesta <http://sfpark.org/>. Viitattu 20.5.2016



RATE AREAS	GENERAL OPERATING HOURS	HOURLY RATES	TIME LIMITS*
 Area 1	7a-6p Mo-Sa	\$1.00-\$3.50	1 to 4 hours
 Area 2	7a-6p Mo-Sa	\$1.00-\$3.00	1 to 4 hours
 Area 3	8a/9a-6p Mo-Sa	\$0.25-\$2.00	1 hr to unlimited
 Area 5**	7a/9a-6p Mo-Sa	\$0.25-\$6.00	2 hrs or unlimited
 Port of SF	7a-11p Mo-Su	\$0.25-\$3.50	4 hours
 Evening Hours and/or Special Event Pricing***			

* Sunday metering discontinued citywide on July 6 2014, except at Port of SF meters (including Fisherman's Wharf) and SFMTA meters around AT&T Park during special events, which will continue to operate on Sundays.

**Area 5 consists of SFpark pilot areas, some of which have evening hours. Rates can adjust by \$0.25 or \$0.50 increments every 6 to 8 weeks based on block, day of week, and time of day, and only on smart meters in Area 5. Rates adjusted to achieve a consistent minimum level of available spaces per block. Real-time information on rates can be found at sfpark.org.

*** Evening hours and special event pricing may be in effect in these areas. Evening hours extend to 10pm Mo-Sa, except for Port of SF meters which operate until 11pm Mo-Su. For more information go to sfpark.org/eventsandevening.



Date: 10/23/20

LIITE 2: NYKYISET PYSÄKÖINTIPAIKAT TUTKITUILLA ALUEILLA

TIKKURILA

Nykytilanne

Tikkurilassa keskusta-alueen laajuus noudattaa Joukkoliikennekaupunki Vantaan -työssä määritetty rajausta vuodelle 2015. Tikkurilan keskusta-alueella sijaitsee nykyisin kaikkiaan noin 3 740 pysäköintipaikkaa, joista kadunvarsilla on noin 260 ja pysäköintialueilla ja -laitoksissa noin 3 480 pysäköintipaikkaa. Kaupungin toimivallassa olevien pysäköintipaikkojen kokonaismäärä on noin 480. Näillä paikoilla pysäköinti on maksutonta, mutta useimmiten aikarajoitettua. Aikarajoitus vaihtelee 10 minuutista 4 tuntiin ja pitkäaikaiseen pysäköintiin tarkoitetuilla paikoilla 12 tunnista 24 tuntiin. Osa pitkäaikaisesta pysäköinnistä on ilman aikarajoitusta.

Maksullisilla pysäköintialueilla ja -laitoksissa sijaitsee nykyisin noin 1 140 pysäköintipaikkaa. Esimerkiksi Tikkuparkissa pysäköinti maksaa 2 €/h.

Tikkurilan aseman ympäristössä on noin 920 liityntäpysäköintiin varattua pysäköintipaikkaa (osa paikoista on väliaikaisesti liityntäpysäköintiin osoitettuja).

Viereisessä taulukossa on esitetty pysäköintipaikkojen jakautuminen erityyppiseen pysäköintiin Tikkurilan keskusta-alueella.

Nykyisen pysäköinnin jakautuminen Tikkurin keskusta-alueella (pysäköintipaikat laskettu Tikkurilan pysäköintikartan perusteella, kartan raja-alue suppeampi kuin keskusta-alueen).

Pysäköinnin tyyppi		Keskusta-alueen raja-alue	
		Kadunvarsi	Alue/laitos
Lyhyt pysäköinti-aika	10–15 min	35	
Aikarajoitettu (kiekko)	30 min	37	7
	1 h	34	55
	2 h	38	71
	4 h	15	
	12 h		65
Pitkäaikainen pysäköinti		99	25
Kohteen asiakkaille tarkoitettu pysäköinti			1203
Maksullinen pysäköinti			1138
Liityntäpysäköinti			916
YHTEENSÄ		258	3480

MYYRMÄKI

Nykytilanne

Myyrmäessä keskusta-alueen laajuus noudattaa Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työssä määritetty rajausta. Myyrmäen keskusta-alueella sijaitsee nykyisin kaikkiaan noin 2 430 pysäköintipaikkaa, joista kadunvarsilla on noin 200 ja pysäköintialueilla ja -laitoksissa noin 2 230 pysäköintipaikkaa. Kaupungin toimivallassa olevien pysäköintipaikkojen kokonaismäärä on noin 1 060. Näillä paikoilla pysäköinti on maksutonta, mutta useimmiten aikarajoitettua. Aikarajoitus vaihtelee 10 minuutista 8 tuntiin ja pitkäaikaiseen pysäköintiin tarkoitettuilla paikoilla 12 tunnista 24 tuntiin. Osa pitkäaikaisesta pysäköinnistä on ilman aikarajoitusta.

Maksullisilla pysäköintialueilla sijaitsee nykyisin noin 110 pysäköintipaikkaa. Lisäksi osa Myyrmannin pysäköintipaikoista on maksullisia. Myyrmannin pysäköintilaitoksen maksullisilla paikoilla pysäköinti maksaa 1 €/h ja MyyrinPuhoksen maksullisella pysäköintialueella 0,50 €/h.

Myyrmäen aseman ympäristössä on myös 65 liityntäpysäköintiin varattua pysäköintipaikkaa.

Myyrmäen keskustassa maankäyttö on kehittymässä ja osa nykyisistä maantasaapaikoista (yhteensä noin 276 ap) on poistumassa käytöstä.

Viereisessä taulukossa on esitetty pysäköintipaikkojen jakautuminen erityyppiseen pysäköintiin Myyrmäen keskusta-alueella.

Nykyisen pysäköinnin jakautuminen Myyrmäen keskusta-alueella. Harmaalla on korostettu maksulliseksi ehdotettu pysäköinti.

Pysäköinnin tyyppi		Keskusta-alueen raja	
		Kadunvarsi	Alue/laitos
Lyhyt pysäköintiaika	10–15 min	3	5
Aikarajoitettu (kiekko)	30 min	43	
	1 h		
	2 h	6	30
	3 h	113	268
	4 h	9	70
	8 h		85
Pitkäaikainen pysäköinti		24	126
Kohteen asiakkaille tarkoitettu pysäköinti			1578
Maksullinen pysäköinti			110
Liityntäpysäköinti			65
YHTEENSÄ		198	2337

MARTINLAAKSO

Nykytilanne

Martinlaakson keskusta-alueen laajuus muodostuu 500 metrin säteellä asemasta. Martinlaakson keskusta-alueella sijaitsee nykyisin kaikkiaan noin 960 pysäköintipaikkaa, joista kadunvarsilla on noin 210 ja pysäköintialueilla ja -laitoksissa noin 760 pysäköintipaikkaa. Kaupungin toimivallassa olevien pysäköintipaikkojen kokonaismäärä on noin 410. Näillä paikoilla pysäköinti on maksutonta, mutta useimmiten aikarajoitettua. Aikarajoitus vaihtelee 30 minuutista 4 tuntiin. Pitkäaikainen pysäköinti on pääosin ilman aikarajoitusta.

Martinlaakson ostarin asiakkaille pysäköinti on 2 tuntia ilmaista, minkä jälkeen pysäköinti maksaa 2 €/h.

Martinlaakson aseman 150 liityntäpysäköintipaikkaa sijaitsevat Martinlaakson ostarin pysäköintilaitoksessa. Liityntäpysäköinti on ilmaista HSL:n matkakortilla.

Viereisessä taulukossa on esitetty pysäköintipaikkojen jakautuminen erityyppiseen pysäköintiin Martinlaakson keskusta-alueella.

Nykyisen pysäköinnin jakautuminen Martinlaakson keskusta-alueella.

Pysäköinnin tyyppi		Keskusta-alueen rajaus	
		Kadunvarsi	Alue/laitos
Lyhyt pysäköintiaika	10–15 min	15	
Aikarajoitettu (kiekko)	30 min	9	
	1 h	29	
	2 h	57	
	4 h	5	82
Pitkäaikainen pysäköinti		91	123
Kohteen asiakkaille tarkoitettu pysäköinti			416
Liityntäpysäköinti (tunnistautuminen HSL:n matkakortilla)			150
YHTEENSÄ		206	771

KOIVUKYLÄ (vain ensimmäisen vaiheen maksualueen pysäköintipaikat)

Nykytilanne

Koivukylän keskustassa ensimmäisen vaiheen maksualueella sijaitsee nykyisin noin 180 pysäköintipaikkaa, joista kadunvarsilla on noin 100 ja pysäköintialueilla noin 80 pysäköintipaikkaa. Kaupungin toimivallassa olevien pysäköintipaikkojen kokonaismäärä on noin 19. Näillä paikoilla pysäköinti on maksutonta, mutta aikarajoitettua. Aikarajoitus vaihtelee 30 minuutista yhteen tuntiin.

Lisäksi Koivukylän aseman 157 liityntäpysäköintipaikkaa sijaitsevat kahdella erillisessä kohteessa radan itä- ja länsipuolella.

Viereisessä taulukossa on esitetty pysäköintipaikkojen jakautuminen erityyppiseen pysäköintiin Koivukylän keskustassa ensimmäisen vaiheen maksualueella.

Nykyisen pysäköinnin jakautuminen Koivukylän keskustassa ensimmäisen vaiheen maksualueella.

Pysäköinnin tyyppi		Keskusta-alueen raja	
		Kadunvarsi	Alue/laitos
Aikarajoitettu (kiekko)	30 min	10	
	1 h	9	
Liityntäpysäköinti		80	77
YHTEENSÄ		99	77

KORSO (vain ensimmäisen vaiheen maksualueen pysäköinti- paikat)

Nykytilanne

Korson keskustassa ensimmäisen vaiheen maksualueella sijaitsee nykyisin noin 910 pysäköintipaikkaa, joista kadunvarsilla on noin 50 ja pysäköintialueilla ja -laitoksissa noin 860 pysäköintipaikkaa. Kaupungin toimivallassa olevien pysäköintipaikkojen kokonaismäärä on noin 400. Näillä paikoilla pysäköinti on maksutonta, mutta useimmiten aikarajoitettua. Aikarajoitus vaihtelee 30 minuutista 12 tuntiin. Pitkäaikainen pysäköinti on pääosin ilman aikarajoitusta.

Korson asemalla on 56 liityntäpysäköintipaikkaa.

Viereisessä taulukossa on esitetty pysäköintipaikkojen jakautuminen erityyppiseen pysäköintiin Korson keskustassa ensimmäisen vaiheen maksualueella.

Nykyisen pysäköinnin jakautuminen Korson keskustassa ensimmäisen vaiheen maksualueella.

Pysäköinnin tyyppi		Keskusta-alueen raja	
		Kadunvarsi	Alue/laitos
Aikarajoitettu (kiekko)	1 h	46	
	2 h	5	
	4 h		16
	12 h		23
Pitkäaikainen pysäköinti			305
Kohteen asiakkaille tarkoitettu pysäköinti			457
Liityntäpysäköinti			56
YHTEENSÄ		51	857

KIVISTÖ

Nykytilanne

Kivistön keskusta-alueen laajuus muodostuu 500 metrin säteellä asemasta. Kivistön keskusta-alue on vasta rakentumassa. Nykyisin keskusta-alueella sijaitsee noin 580 pysäköintipaikkaa, joista kadunvarsilla on noin 56 ja pysäköintialueilla ja -laitoksissa noin 520 pysäköintipaikkaa. Kaupungin toimivallassa olevien pysäköintipaikkojen kokonaismäärä on noin 56. Näillä paikoilla pysäköinti on maksutonta, mutta useimmiten aikarajoitettua. Aikarajoitus vaihtelee 30 minuutista 4 tuntiin. Pitkäaikainen pysäköinti on pääosin ilman aikarajoitusta.

Ruusuparkin pysäköintilaitoksessa sijaitsee 71 maksullista pysäköintipaikkaa. Pysäköinti on maksullista ympäri vuorokauden kaikkina päivinä. Päivisin (klo 6–24) pysäköinti maksaa 1 €/h ja öisin (klo 24–6) 3 €.

Kivistön aseman 451 liityntäpysäköintipaikkaa sijaitsevat kahdella erillisellä alueella.

Viereisessä taulukossa on esitetty pysäköintipaikkojen jakautuminen erityyppiseen pysäköintiin Kivistön keskusta-alueella.

Nykyisen pysäköinnin jakautuminen Kivistön keskusta-alueella.

Pysäköinnin tyyppi		Keskusta-alueen raja	
		Kadunvarsi	Alue/laitos
Aikarajoitettu (kiekko)	30 min	6	
	1 h	16	
	2 h	2	
	4 h	28	
Pitkäaikainen pysäköinti		4	
Maksullinen pysäköinti			71
Liityntäpysäköinti			451
YHTEENSÄ		56	522

