

Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025

28.8.2020



RAMBOLL



Työn tausta ja tavoitteet

Pysäköintiä on selvitetty ja kehitetty Vantaalla lukuisissa erillisissä hankkeissa. Muun muassa pysäköinnin maksullisuutta on tarkasteltu syksyllä 2016 valmistuneessa selvityksessä, ja maksullinen pysäköinti otettiin käyttöön Tikkurilassa, Myyrmäessä ja Kivistössä vuoden 2018 alussa. Kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön toiminta-edellytyksiä on puolestaan selvitetty muun muassa Aviapoliksen pysäköinnin kehittämisen yhteydessä, ja kaupunki on jatkanut tätä selvitystyötä sisäisesti. Lisäksi asukaspysäköinnin mitoitusohjeen päivitys valmistui keväällä 2018. Vuonna 2015 valmistui puolestaan Helsingin, Espoon ja Vantaan yhteiset toimisto- ja liiketilojen auto- ja pyörä-paikkojen laskentaperiaatteet asemakaavoituksessa.

Tämän työn tavoitteena on koota eri selvitysten keskeiset tulokset yhteen sekä kirjata pysäköinnissä Vantaalla hyödynnettävät periaatteet yhteen paikkaan. Tässä työssä pysäköintiä on tarkasteltu kokonaisuutena. Tarkoituksena on ollut kehittää Vantaalle toimiva pysäköintipolitiikka, jossa eri näkökulmat ja pysäköinnin osa-alueet on huomioitu. Työssä on muodostettu pysäköintilinjaukset ja konkreettiset edistämistoimenpiteet pysäköinnin eri osa-alueiden kehittämiseksi vuosille 2020-2025.

Työn sisältö

Työssä pysäköintiä on tarkasteltu kaikkiaan yhdeksän osakokonaisuuden kautta. Osakokonaisuudet on kirjattu viereiseen kuvaan. Lisäksi työn aluksi muodostettiin pysäköintipoliittiset tavoitteet ohjaamaan osakokonaisuuskohtaisten linjausten laadintaa.

Työskentelymenetelmä

Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla -työn laadintaan on osallistunut laaja ja monialainen joukko Vantaan kaupungin asiantuntijoita. Lisäksi työssä on haasteltu lukuisia kaupungin oman organisaation ulkopuolisia tahoja ja toimijoita kuten HSL:ää, Helsingin kaupungin liikenne- ja elinkeino-osastojen asiantuntijoita, Vantaan Energiaa sekä yhteiskäyttöautopalveluita tarjoavia yrityksiä. Työn aikana toteutettiin myös pysäköintikysely, jolla selvitettiin vantaalaisten ja Vantaalla vierailevien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja tulevaisuuden kehittämistarpeista.

Työn tiiviin ohjausryhmän ovat muodostaneet Jenni Holm, Markus Holm, Susanna Koponen, Jarmo Pajunen, Emmi Pasanen, Teemu Vihervaara, Santtu Bussian, Janne Juntunen, Ilkka Laine ja Mari Siivola. Työn toteutuksesta on vastannut WSP Finland Oy alikonsulttinaan Ramboll Finland Oy.

PYSÄKÖINTIPOLIITTISET TAVOITTEET

OSAKOKONAISUUDET

Kaupungin hallinnoima yleinen pysäköinti ja sen periaatteet

Aikarajoitukset,
maksullisuus ja
pysäköinninvalvonta

Liityntäpysäköinti

Huoltoliikenteen ja
raskaanliikenteen
pysäköinti

Yhteiskäyttöautot ja
sähköautot

Autojen pysäköinnin
mitoitushjeet

Pyöräpysäköinti

Kaupungin omistama
pysäköintiyhtiö

Ratkaisumalleja
pysäköinnin
haasteisiin

Pysäköinnin
tulevaisuus

LINJAUKSET JA KEHITTÄMISTOIMET

Sisältö

1.	Pysäköintipoliittiset tavoitteet	4
2.	Autojen pysäköinnin mitoitusohje	6
3.	Kaupungin hallinnoima yleinen pysäköinti	
1.	Periaatteet	10
2.	Pysäköinnin maksullisuus	15
3.	Pysäköinninvalvonta	23
4.	Yhteiskäyttöautojen ja sähköautojen pysäköinti	25
5.	Autojen liityntäpysäköinti	33
6.	Huolto- ja jakeluliikenteen pysäköinti	37
7.	Raskaan liikenteen pysäköinti	40
8.	Kotipalvelujen pysäköinti	43
4.	Ratkaisumalleja pysäköinnin haasteisiin	45
5.	Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö	51
6.	Pyöräpysäköinti	
1.	Periaatteet	54
2.	Pyöräpysäköinnin mitoitusohjeet	57
3.	Pyörien liityntäpysäköinti	60
7.	Pysäköinnin tulevaisuus	
1.	Pysäköintiin vaikuttavat trendit	64
2.	Pysäköinti mobility hubeissa	69
8.	Yhteenveto: pysäköinnin linjaukset ja kehittämistoimet	73

Liitteet



1

Pysäköinti- poliittiset tavoitteet

Pysäköintipoliittiset tavoitteet



Vantaan liikenteeseen ja liikkumiseen, ja sitä kautta myös pysäköintiin, liittyviä tavoitteita on käsitelty ja muodostettu useissa muissa kaupungin strategisissa suunnitelmissa ja ohjelmissa. Koska toteutettavalla pysäköintipoliitiikalla on laajoja vaikutuksia muun muassa kaupungin rakentamiseen, kaupunkilaisten kulkumuotovalintoihin ja kasvihuonekaasu-päästöihin, ei pysäköinti ole irrallinen vaan muuhun liikennepoliittikkaan kiinteästi kytkeytyvä kokonaisuutensa. Siksi onkin luontevaa, että Vantaan pysäköinnin kehittämisen tavoitteet nojaavat muihin strategiisiin tavoitteisiin, joiden edistämiseen Vantaa on jo aiemmin sitoutunut myös poliittisella tasolla.

Pysäköintipoliittiset tavoitteet on esitetty viereisessä kuvassa. Tavoitteiden laadinnassa on hyödynnetty seuraavia strategisia asiakirjoja:

- Valtuustokauden strategia 2018-2021 sekä strategiaa toimeenpanevat ohjelmat (mm. resurssiviisauden tiekartta),
- Vantaan arkkitehtuuriohjelma,
- Hiilineutraali Vantaa 2030,
- Vantaan yleiskaavaluonnos 2020,
- Vantaan liikennepoliittinen ohjelma sekä
- MAL 2019 -suunnitelma.

TEHOKKUUS	JOUSTAVUUS	KESTÄVYYS	HELPPOUS
Tiiviin kaupunkirakenteen edistäminen ja pysäköinnin tehostaminen	Joustavat ja kokonaisvaltaisesti suunnitellut pysäköintijärjestelyt	Liikkumisvalintojen ohjaaminen kestäväan liikkumiseen	Pysäköinti-palvelujen toimivuus
Autopaikkojen käytön tehostaminen – lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti, olemassa olevien pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö. Maankäytön tehostaminen ja täydennys-rakentamisen mahdollistaminen tehokkailla pysäköintiratkaisuilla. Keskitetty pysäköinti ja kaupungin pysäköinti-yhtiön rooli.	Pysäköintiratkaisujen toteuttaminen kokonaisvaltaisesti. Pysäköinnin mitoitusohjeen joustavuus. Seudulliseen yhteistyöhön osallistuminen ja parhaiden käytäntöjen soveltaminen Vantaalla.	Kestävien kulkutapojen kilpailukyvn parantaminen. ”Käyttäjä maksaa” -periaatteen vahvistaminen. Liityntäpysäköinnin kehittäminen. Liikenteen ja pysäköinnin uudet palvelut ja teknologiat tukevat kestäväa liikkumista.	Lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti keskustoissa. Jakelu- ja raskaan liikenteen sujuva pysäköinti. Älykkäiden ohjaus- ja maksujärjestelmien hyödyntäminen. Alueellisesti optimoidut pysäköintiratkaisut.

2 Autojen pysäköinnin mitoitussohje

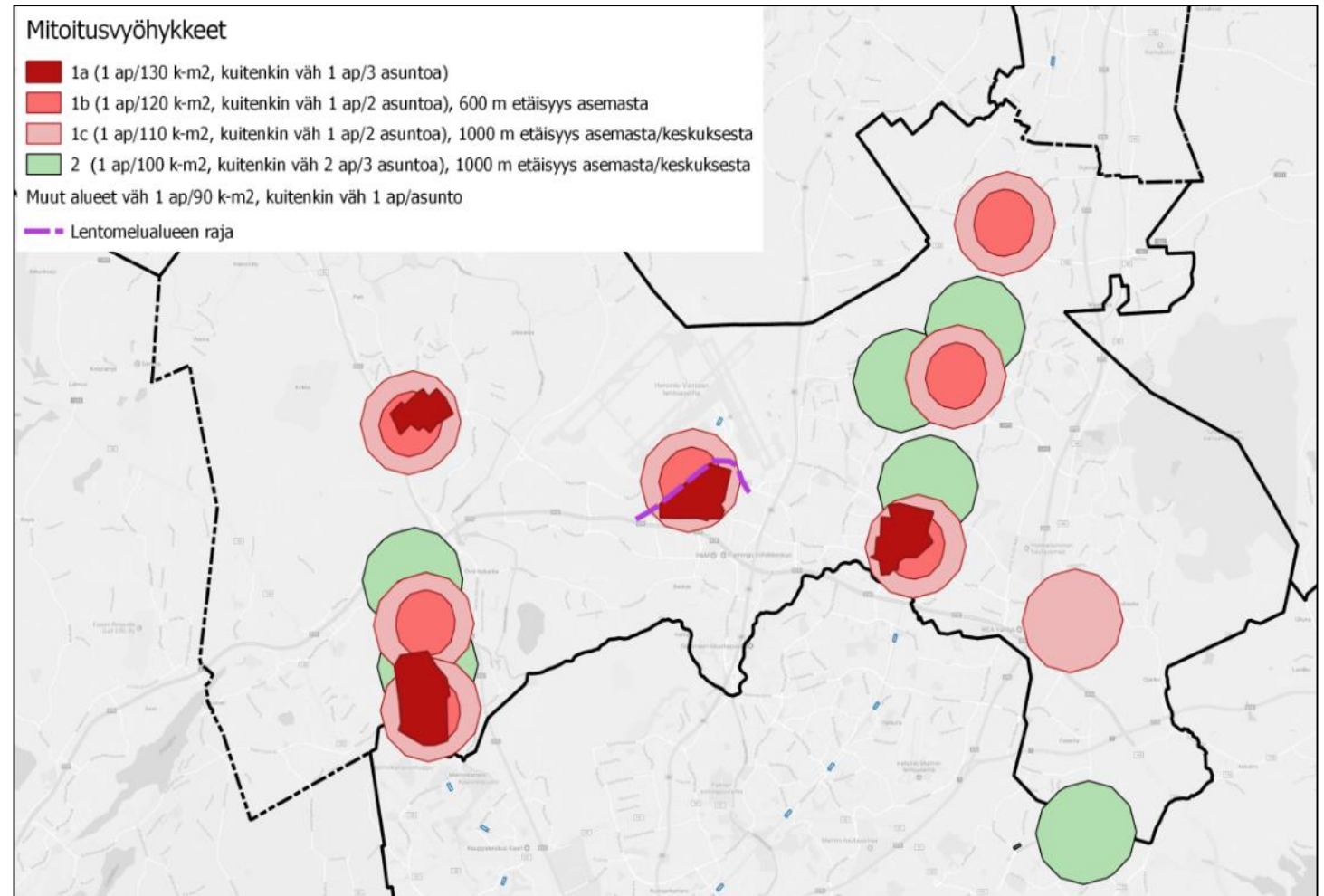
Pysäköinnin mitoitusohjeen nykyiset periaatteet

Asuntoalueiden pysäköinnin päivitetty mitoitusohje otettiin käyttöön kesällä 2018 viisivuotisen kokeilun päätyttyä.

Pysäköinnin mitoitus on lievin erikseen rajatuilla tiiviin kaupunkirakenteen kehitysvyöhykkeillä (vyöhyke 1a) Myyrmäessä, Kivistössä, Aviapoliksessa ja Tikkurilassa. Aluekeskuksissa mitoitus on sidottu asemaetäisyyteen (vyöhykkeet 1b ja 1c), minkä on havaittu tutkimuksissa selittävän autonomistusta. Aluekeskusten ulkopuolisilla asemanseuduilla (vyöhyke 2) sekä muilla hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla (sis. raitiolinjan läheisyys) mitoitus on hieman tiukempi kuin aluekeskuksissa.

Lisäksi mitoitusohjeessa on sallittu alennuksia keskitetystä nimeämättömästä pysäköinnistä sekä vuorottaispysäköinnistä. Mitoituksessa on huomioitu yhteiskäyttöautopalvelujen yleistymisen aluekeskuksissa.

Toimisto- ja liiketilojen pysäköinnin mitoitus on määritelty vuonna 2015 valmistuneessa Helsingin, Espoon ja Vantaan yhteisissä mitoitusohjeissa. Vantaalla laskentaohjeesta sovelletaan nykyisin vain minimivaatimuksia, ei esitettyjä enimmäismääryksiä.



Asuintonttien pysäköinnin mitoitusohjeet Vantaalla

Pysäköinnin mitoituksen kehittämistarpeita



Vuonna 2018 päivitetty asuntoalueiden mitoitusohje huomioi hyvin raskaan raideliikenteen tarjoaman joukkoliikenteen palvelutason ja aluekeskusten palvelujen saavutettavuuden vaikutuksen automistukseen sekä toisaalta mahdollistaa tiiviin kaupunkirakenteen toteutusta näissä kohteissa.

Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohjeella on suuri merkitys alueiden ja ylipäättään kaupungin toimivuuteen. Asumisen pysäköinti ratkaistaan Vantaalla jatkossakin tonteilla ja siten pysäköinnin oikea mitoitus on avainasemassa.

Alueellisten kaavarunkotöiden yhteydessä voidaan tarpeen vaatiessa esittää poikkeamia vahvistettuun mitoitusohjeeseen, mikäli suunniteltu kaupunkirakenne on joukkoliikenneyhteyksiltään ja palvelutarjonnaltaan lähempänä jotakin muuta mitoitusvyöhykettä kuin se, johon alue on vuoden 2018 pysäköinnin mitoitusohjeessa sijoitettu. Tällaisia sovellutuksia normista voi olla perusteltua tehdä esimerkiksi tietyillä kehittyvillä raideliikenteen asemanseuduilla, pikaraitiotiehen liittyvissä maankäytön kehittämiskohteissa ja bussiliikenteen runkolinjojen solmupysäkkien läheisyydessä.

Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohje on toistaiseksi voimassa oleva. Päivitystarvetta arvioidaan seuraavan kerran vuonna 2021, kun yleiskaava vahvistuu ja raitiotien kaavarunkotyöt valmistuvat.

Pysäköinnin mitoitusohjeissa tulee jatkossa huomioida nykyistä paremmin kannustimet keskitettyihin, nimeämättömiin ja vuorottaiskäyttöisiin pysäköintiratkaisuihin, jolloin mitoitusohje tukee vahvemmin yleiskaavaa 2020 ja pysäköintipoliittisia tavoitteita.

Pysäköinnin mitoituksen kehittämistoimenpiteitä:

- Arvioidaan aina kaavarunkotasosten suunnitelmien yhteydessä alueen palvelutasoon ja kehitystavoitteeseen soveltuvin pysäköinnin mitoitus (vyöhykkeet 1a-2).
- Asemakaavoituksen liikenteellisessä yleissuunnittelussa varmistetaan nykyistä paremmin vieras- ja kotihoidon pysäköinnin riittävä mitoitus ensisijaisesti tontille sekä asiointia palveleva lyhytaikainen pysäköinti kadulle siellä, missä on tarvetta. Erityisesti tämä koskee laajempia asemakaavoja, joissa kaavoitetaan uusia katuyhteyksiä.
- Pysäköinnin mitoitusohjeiden laatiminen myös muille toiminnoille kuin asumiselle sekä toimisto- ja liiketiloille.



3 Kaupungin hallinnoima yleinen pysäköinti

3

.1 Periaatteet

Yleisen pysäköinnin periaatteet yleiskaavaluonnoksessa



Vantaan uuden yleiskaavaluonnoksen tavoitteena on ohjata kasvu olemassa olevaan kaupunki-rakenteeseen, mikä vaatii tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Yleiskaavaluonnoksessa on erilaisille kaupunkialueille määritelty pysäköinnin järjestämisen osalta tavoitetila, joka soveltuu ympäröivään maankäyttöön.

Kaupunkikeskustan sekä asuntovaltaisen keskusta-alueiden osalta maankäytön kuvauksissa on maininta siitä, että näillä alueilla on toteutettava lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä. Liiketilöjen pysäköinti tulee toteuttaa pääosin kiinteistöllä, lisäksi voidaan osoittaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä liiketilöjen läheisyyteen.

Tiiviillä asuntoalueilla sekä asumiseen muuntuvilla alueilla yleiskaavaluonnoksessa on painotettu, että näillä alueilla tulee suosia tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Käytännössä tämä tarkoittaa rakenteellista keskitettyä pysäköintiä. Yleiskaavaluonnos ei ohjeista kadunvarsipysäköintiä näillä alueilla.



Muutokset kadunvarsien ja yleisten alueiden nykyisiin pysäköintiperiaatteisiin

Hyviä, ei-sitovia suunnitteluperiaatteita

Kadunvarsipysäköintiä tarjotaan soveltuvisissa katuympäristöissä eri tarpeisiin: keskustoissa asiointiin, tiiviillä asuinalueilla muun muassa kotihoidon ja vierailijoiden tarpeisiin ja pientalovaltaisilla alueilla erityisesti vieraiden tarpeisiin.

Kadunvarsipysäköinti ei ole tarkoitettu asukkaiden ajoneuvojen pitkäaikaiseen pysäköintiin millään alueilla.

Etenkin keskusta-alueilla ja tiiviillä asuinalueilla ei lähtökohtaisesti tarjota rajoittamatonta pysäköintiä kadunvarsilla tai yleisillä pysäköintialueilla.

Myös kaupungin kiinteistöjen alueilla sijaitseva pysäköinti on aikarajoitettua.

Rakennustyömaiden yhteydessä voidaan tietty kadunvarsi osoittaa väliaikaisesti luvanvaraiseksi pysäköintialueeksi ja käyttää lupajärjestelmänä kaupungin kiinteistöjen olemassa olevaa järjestelmää.

Vuoropysäköinnillä voidaan helpottaa kunnossapitoa. Vuoropysäköinnin toteustapaa pilotoidaan valitulla alueella.



KESKUSTA-ALUEET

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Pääkaduilla ei
- Kokoojakaduilla voi tarjota liiketilojen ja palvelujen läheisyydessä
- Tonttikaduilla toteutetaan

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Lähtökohtaisesti maksullista
- Aikarajoitus: 30 min, 60 min, 2 h, 4 h, saattoliikennepaikoilla 5-15 min
- Voimassaolo: arkisin klo 7-19, lauantaisin klo 9-15 tai 9-17



TIIVIIT ASUINALUEET

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Pääkaduilla ei
- Kokoojakaduilla voi tarjota liiketilojen ja palvelujen läheisyydessä
- Tonttikaduilla toteutetaan

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Aikarajoitus: 2-4 h, pysäköintialueet 24 h
- Voimassaolo: arkisin klo 9-18
- Lähtökohtaisesti ei maksullisuutta



PIENTALOVALTAISET ALUEET

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Pääkaduilla ei
- Kokoojakaduilla ei yleensä tarvetta, mutta voidaan tarjota tarvittaessa
- Tonttikaduilla harkinnan mukaan ajoratapysäköintinä

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Aikarajoituksia tarvittaessa ja tapauskohtaisesti
- Ei maksullisuutta

Muutokset kadunvarsien ja yleisten alueiden nykyisiin pysäköintiperiaatteisiin

Hyviä, ei-sitovia suunnitteluperiaatteita

Kadunvarsipysäköintiä tarjotaan soveltuvissa katu ympäristöissä eri tarpeisiin: työpaikka-alueilla muun muassa vierailijoiden ja asioivien tarpeisiin.

Kadunvarsipysäköinti ei ole tarkoitettu työntekijöiden ja yritysten ajoneuvojen pitkäaikaiseen pysäköintiin millään alueilla.

Etenkään työpaikka-alueilla ei lähtökohtaisesti tarjota rajoittamatonta pysäköintiä kadunvarsilla tai yleisillä pysäköintialueilla.

Myös kaupungin kiinteistöjen alueilla (muut kohteet) sijaitsevan pysäköinnin aikarajoitukset määritetään kohteen ominaisuudet ja tarve huomioiden.

TYÖPAIKKA-ALUEET



Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Pääkaduilla ei
- Kokoojakaduilla voi tarjota liiketilojen ja palvelujen läheisyydessä
- Tonttikaduilla harkinnan mukaan

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Aikarajoitus: 2-4 h, pysäköintialueet 24 h
- Voimassaolo: arkisin klo 9-18
- Lähtökohtaisesti ei maksullisuutta

TEOLLISUUSALUEET



Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Pääkaduilla ei
- Kokoojakaduilla voi tarvittaessa tarjota
- Tonttikaduilla harkinnan mukaan

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Aikarajoituksia tarvittaessa ja tapauskohtaisesti
- Ei maksullisuutta

MUUT KOHTEET



Kadunvarsipysäköinnin tarjonta

- Määräytyy aluetyypistä, jolla kohde sijaitsee. Pysäköinti tapahtuu lähtökohtaisesti kohteen omalla tontilla, LPA-alueella tai LP-alueella

Aikarajoitukset ja maksullisuus

- Aikarajoitukset kohteen ominaisuudet ja tarve huomioiden, esimerkiksi liikuntapaikat 4 h
- Lähtökohtaisesti ei maksullisuutta

Kaupungin omistamien kiinteistöjen vuorottaispysäköinnin kehittäminen

Lisäämällä vuorottaispysäköintiä tehostetaan olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä ja kaupunkitilan käytön tehokkuutta.

Tällä hetkellä Vantaalla on vaihtelevia käytäntöjä siitä, miten kaupungin erilaisten kiinteistöjen pysäköintiä säädellään. Monilla päiväkodeilla ja kouluilla on sallittu pysäköinti vain maanomistajan luvalla, millä on varmistettu paikkojen saatavuus kiinteistön varsinaiseen käyttötarkoitukseen.

Toimivana vuorottaiskäytön kohteena on tunnistettu Kilterin koulun LPA-alue, joka on vapautettu 2018 maksullisen yleisen pysäköinnin käyttöön virka-aikojen ulkopuolella.

Vuorottaispysäköintiä on hyvä toteuttaa myös yhteistyössä kolmansien osapuolien kanssa, ei pelkästään kaupungin omien kiinteistöjen alueilla.

Hyödynnetään vuorottaiskäytön kautta koulujen, päiväkotien sekä kaupungin omistamien liikuntapaikkojen ja urheilupuistojen pysäköinti-infraa tasaamaan muun satunnaisen pysäköinnin kysyntäpiikkejä asuinalueilla.

Vuorottaiskäytön yleisperiaatteet

- Lupakäytännöt yhtenäisiksi tietyn kaupunkivyöhykkeen sisällä soveltaen ohessa esitettyjä karkeita periaatteita
- Lupajärjestelmän yhtenäistäminen ja digitalisointi kattaa kaikki säännölliset käyttäjäryhmät (henkilökunta, ostopalvelujen työntekijät, muut säännölliset käyttäjäryhmät)
- Henkilökunta ja muu kiinteistön varsinaiseen käyttöön liittyvä pysäköinti pysäköintiluvalla
- Luvanvaraisen ajan ulkopuolella alueesta ja katujen rajoituksista riippuen aikarajoitus tai maksullisuus
- Aamuisin luvanvaraisuus syytä aloittaa ajoissa, jotta ehditään hoitaa talvikunnossapito
- Vuorottaiskäyttö edellyttää valvontaa
- Edetään kokeilujen kautta toimintamallin viimeistelyyn ja laajempaan käyttöönottoon
- Vastuutahona lupakäytännöissä ja -järjestelmän yhtenäistämisessä Tilakeskus; maksullisuuden, aikarajoitusten ja liikennemerkkien suunnittelussa Liikenteen aluesuunnittelu
- Pyritään lisäämään yhteiskäyttöisiä pysäköintiratkaisuja kaupungin ja yksityisten tonttien pysäköinnissä soveltuviin kohteisiin

Koulut

- Pääsääntöisesti luvanvarainen arkisin klo 7-15. Pysäköintiluvalla voi pysäköidä vapaasti luvanvaraisen ajan ulkopuolella.
- Alueesta ja katujen rajoituksista riippuen muina aikoina aikarajoitus tai maksullisuus
- Saatto- ja vieraspysäköinti järjestetään tapauskohtaisesti, esim. 2 h klo 5-17
- Kouluajan ulkopuolinen käyttö huomioidaan tarpeen mukaan

Päiväkodit

- Pääsääntöisesti luvanvarainen arkisin klo 5-16. Pysäköintiluvalla voi pysäköidä vapaasti luvanvaraisen ajan ulkopuolella.
- Alueesta ja katujen rajoituksista riippuen muina aikoina aikarajoitus tai maksullisuus
- Saatto- ja vieraspysäköinti järjestetään tapauskohtaisesti, esim. 30 min klo 5-18

Liikuntapaikat ja urheilupuistot

- Aikarajoitus 4 h arkisin klo 9-18, jolla varmistetaan paikkojen saatavuus pääosaan tarpeista. Pidempiaikaista pysäköintiä edellyttävissä tapahtumissa erityisjärjestelyt.
- Yöaikaan vapaa pysäköinti

3

.2

Pysäköinnin maksullisuus

Pysäköinnin maksullisuuden nykyiset periaatteet



Pysäköinti muuttui maksulliseksi vuoden 2018 alussa Tikkurilan, Myyrmäen ja Kivistön keskustoissa. Maksullisia pysäköintipaikkoja on kaikkiaan 845 kappaletta.

Pysäköinti on maksullista arkisin klo 7–19 ja lauantaisin klo 9–15 (Kivistössä klo 9–17). Ensimmäinen pysäköintitunti on ilmainen ja sen jälkeen pysäköinti maksaa 1 €/h tai 2 €/h (Tikkurila: Asematie ja Kielo-tie). Lisäksi Länsi-Vantaalla ja Asematiellä on käytössä 4 tunnin aikarajoitus. Maksutapoina käytössä ovat pysäköintikiekko (60 min), mobiilisovellukset, soitto-palvelu sekä kuusi maksuautomaattia (3 Tikkurilassa, 2 Myyrmäessä ja 1 Kivistössä). Käytössä ei ole alennuksia pysäköintimaksusta.

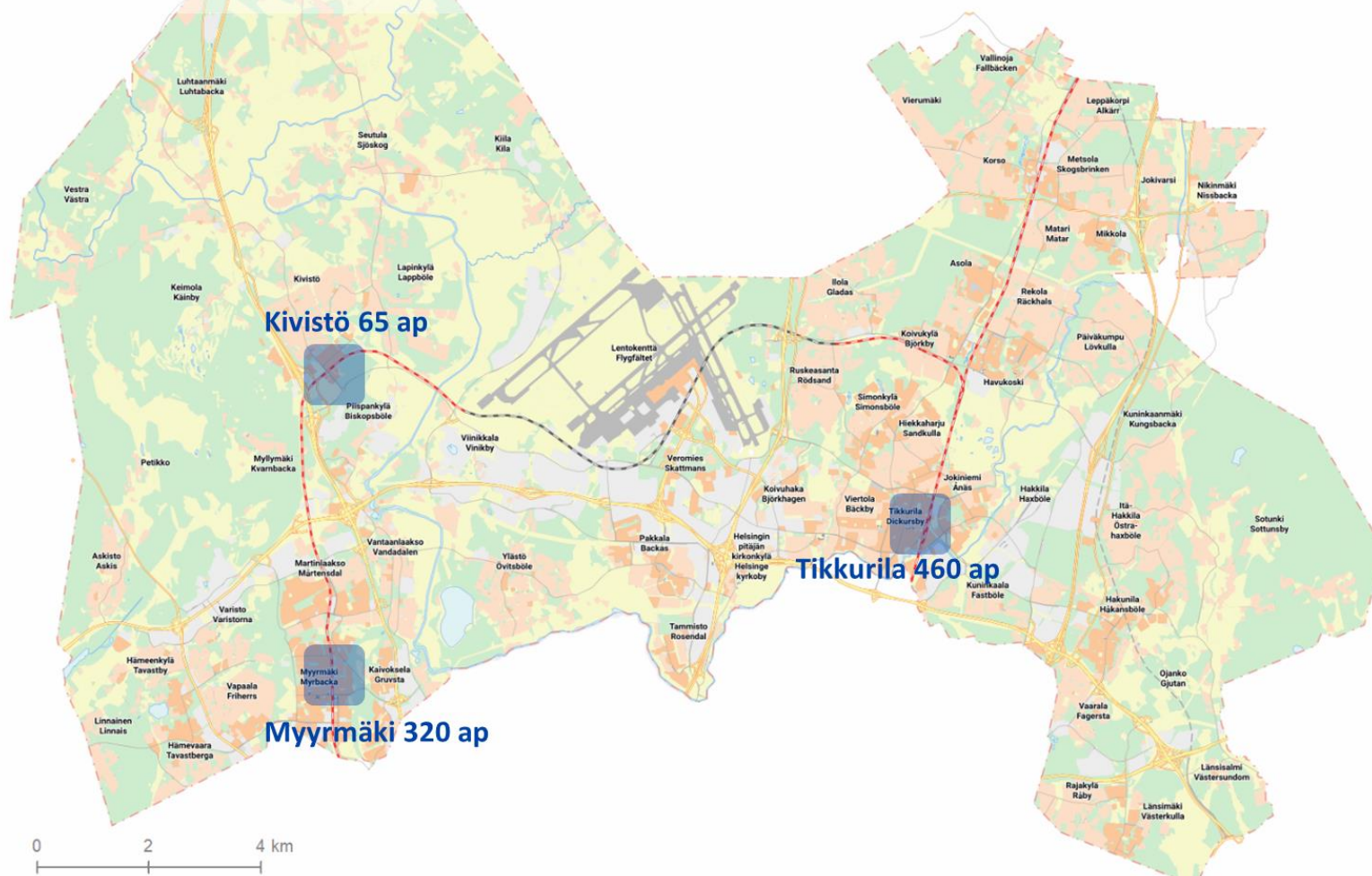
Maksullinen pysäköinti palvelee erityisesti lyhyt-aikaista asiointia sekä mahdollistaa pysäköinti-paikkojen tehokkaan käytön ja paikkojen saatavuuden keskeisillä paikoilla.

Pysäköinnin maksullisuuden taustalla on vuonna 2016 laadittu selvitys pysäköinnin maksamisesta Vantaalla ja Teknisen lautakunnan päätös 1.11.2016.

13.1.2020 alkaen pysäköinti liityntäpysäköintialueilla ilman voimassa olevaa matkalippua (HSL tai VR) on myös maksullista Tikkurilan, Rekolan, Leinelän, Martinlaakson ja Myyrmäen asemilla.

Kaupungin omistama maksullinen pysäköinti

 Maksullisuusalue, kaupungin omistamien maksullisten pysäköintipaikkojen määrä



Kokemukset maksullisesta pysäköinnistä vuosilta 2018–2019



Pysäköinnin kesto ja maksutapa

Pysäköinti hoituu pääsääntöisesti ensimmäisen ilmaisen pysäköintitunnin aikana ja siten pysäköinti-paikkojen kierto on nopeaa. Vuonna 2019 noin 60 % pysäköijistä käytti pysäköintikiekkoa maksuvälineenä ja 40 % mobiilisovellusta tai automaattia. Mobiili-sovelluksella ja automaatilla maksetuista pysäköinneistä noin puolet ovat alle tunnin mittaisia pysäköintejä, eli käyttäjälle maksuttomia. Näin ollen vain noin 20 % pysäköijistä todella maksaa pysäköinnistä. Mahdollisen väärinkäytön määrästä ei ole tietoja. Vuonna 2018 pysäköintikiekkoa käytettiin enemmän, ja pysäköinnistä maksavien osuus oli alhaisempi.

Pysäköintitulot

Pysäköintituloja kertyy kuukausittain keskimäärin noin 10 900 euroa. Vuonna 2018 pysäköintituloja kertyi yhteensä noin 116 800 euroa ja vuonna 2019 yhteensä noin 144 200 euroa. Vuonna 2018 netto-tuotto oli 87 400 euroa ja 114 800 euroa vuonna 2019, kun automaattien ylläpitokulut ovat 2 450 euroa kuukaudessa (350 €/kk/autom.).

Pysäköintituloista keskimäärin 83 % tulee mobiili-maksuina ja 17 % automaateista.

Automaattien käyttö vaihtelee paljon sijainnin mukaan, ja vain Lummetien ja Asematien automaattitikkurilassa ovat pystyneet kattamaan ylläpitokulunsa.

Pysäköintien määrät

Pysäköintimaksudatan perusteella maksullisten pysäköintipaikkojen käyttö poikkeaa toisistaan Tikkurilassa, Myyrmäessä ja Kivistössä. Tikkurilassa tapahtuu 2/3 kaikista pysäköinneistä ja siellä muodostuu myös 2/3 kaikista pysäköintituloista, vaikka siellä sijaitsee vain noin puolet kaikista kaupungin hallinnoimista maksullisista pysäköintipaikoista.

Tikkurilassa ja Myyrmäessä maksulliset pysäköintipaikat palvelevat lyhytaikaista asiointipysäköintiä ja toistuvia pysäköintejä on suhteessa vähän. Sen sijaan Kivistössä on paljon toistuvia pysäköintejä ja pysäköintipaikat ovat enimmäkseen asukkaiden käytössä.

Pysäköintejä on keskimäärin 10 600 kpl/kk: 12,8 pysäköintitapahtumaa per pysäköintipaikka kuukaudessa (noin 230 maksullisen tunnin aikana). Kivistön paikat ovat tehokkaimmin käytössä, ja pysäköintitulot paikkaa kohden ovat Kivistössä ja Tikkurilassa samaa luokkaa.

Pysäköintipaikkojen käyttöasteet

Tikkurilassa ja Myyrmäessä maksullisten pysäköintipaikkojen käyttöasteet ovat olleet laskennoissa varsin alhaiset: Tikkurilassa pääosin alle 45 % ja Myyrmäessä pääosin alle 40 %. Kivistössä, etenkin illan laskentatilanteessa, käyttöasteet olivat korkeammat ja korkeimmillaan noin 77 %. Vaikka pysäköintipaikkojen käyttöasteet vaihtelevat paljon pysäköintialueittain, vapaa pysäköintipaikka löytyy läheltä ellei samalta pysäköintialueelta.

Vapaa pysäköintipaikka löytyy helposti, eikä maksullisen pysäköinnin reuna-alueilla ole havaittu juurikaan ongelmia.

Kokemukset hyviä

Kokemukset maksullisesta pysäköinnistä kahdelta ensimmäiseltä vuodelta ovat olleet erittäin hyviä. Vaikka aihe herätti paljon keskustelua ennen maksulliseen pysäköintiin siirtymistä, palautteiden määrä siirtymisen jälkeen on ollut vähäinen.

Liitteessä 1 on esitetty tarkemmat tarkastelut Vantaan maksullisen pysäköinnin nykytilasta, katsaus muiden kaupunkien maksulliseen pysäköintiin sekä tarkastelu vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintimaksun alennuksesta, jota ei esitetä toteutettavaksi.

Muutokset pysäköinnin maksullisuuden periaatteisiin



Ilmaisen pysäköintiajan poistaminen

Vuonna 2019 vain 20 % maksullisuusalueella pysäköivistä maksoi pysäköinnistään. Ilmaisen ensimmäisen tunnin hinnoitteluperiaate on poikkeuksellinen eikä vastaavanlaista ole käytössä missään muussa kaupungissa Suomessa. Periaatteen myötä pysäköinnin maksullisuudella ei saavuteta merkittävää ohjausvaikutusta, jota maksullisella pysäköinnillä tyypillisesti tavoitellaan. Lisäksi Tikkurilassa maksullinen kadunvarsipysäköinti on paikoin edullisempaa kuin yksityinen laitospysäköinti, vaikka pysäköintimaksulla halutaan useimmiten ohjata pysäköintiä kadunvarsilta laitoksiin. Myös pysäköinninvalvonnan näkökulmasta ilmainen pysäköintiaika ja pysäköintikiekon käyttö maksutapana ovat epäoptimaalisia.

Ilmainen pysäköintiaika poistetaan. Tällä tehostetaan pysäköintipaikkojen kiertoa, helpotetaan vapaan pysäköintipaikan löytymistä sekä osaltaan tasoitetaan kadunvarsipysäköinnin ja pysäköintilaitosten hintaeroja. Toimenpide vahvistaa maksullisen pysäköinnin ohjausvaikutusta ja käyttäjä maksaa -periaatetta. Toisaalta ilmaisen pysäköintiajan poistamisella on myös merkittävä vaikutus pysäköintituloihin.

Nykyisin maksullisuusalueiden reuna-alueilla ei ole havaittu juurikaan ongelmia. Ilmaisesta pysäköintiajasta luovuttaessa pysäköintiä maksullisuusalueen reunoilla tulee seurata, eli purkautuuko pysäköintikysyntä maksullisuusalueen rajan ulkopuolelle ilmaisille pysäköintipaikoille.

Pysäköinnin maksullisuusalueen laajentaminen nykyisillä alueilla (Tikkurila, Myyrmäki, Kivistö)

Nykyisten maksullisuusalueiden arvioitiin toimineen varsin hyvin. Työn aikana todettiin, että niin sanottu täsmälaajentaminen tarpeiden mukaan on tällä hetkellä sopivampi etenemistapa kuin maksullisuusalueen laajentaminen koko laajuudessa.

Muutokset alueittain on kuvattu seuraavilla sivuilla erikseen Tikkurilasta, Myyrmäestä ja Kivistöstä.

Ilmaisen pysäköintiajan poistamisen ja pysäköinnin maksualueen laajentamisen myötä maksullisen pysäköinnin tulojen arvioidaan olevan karkeasti noin 500 000 euroa/vuosi.

Muutokset pysäköinnin maksullisuuden periaatteisiin

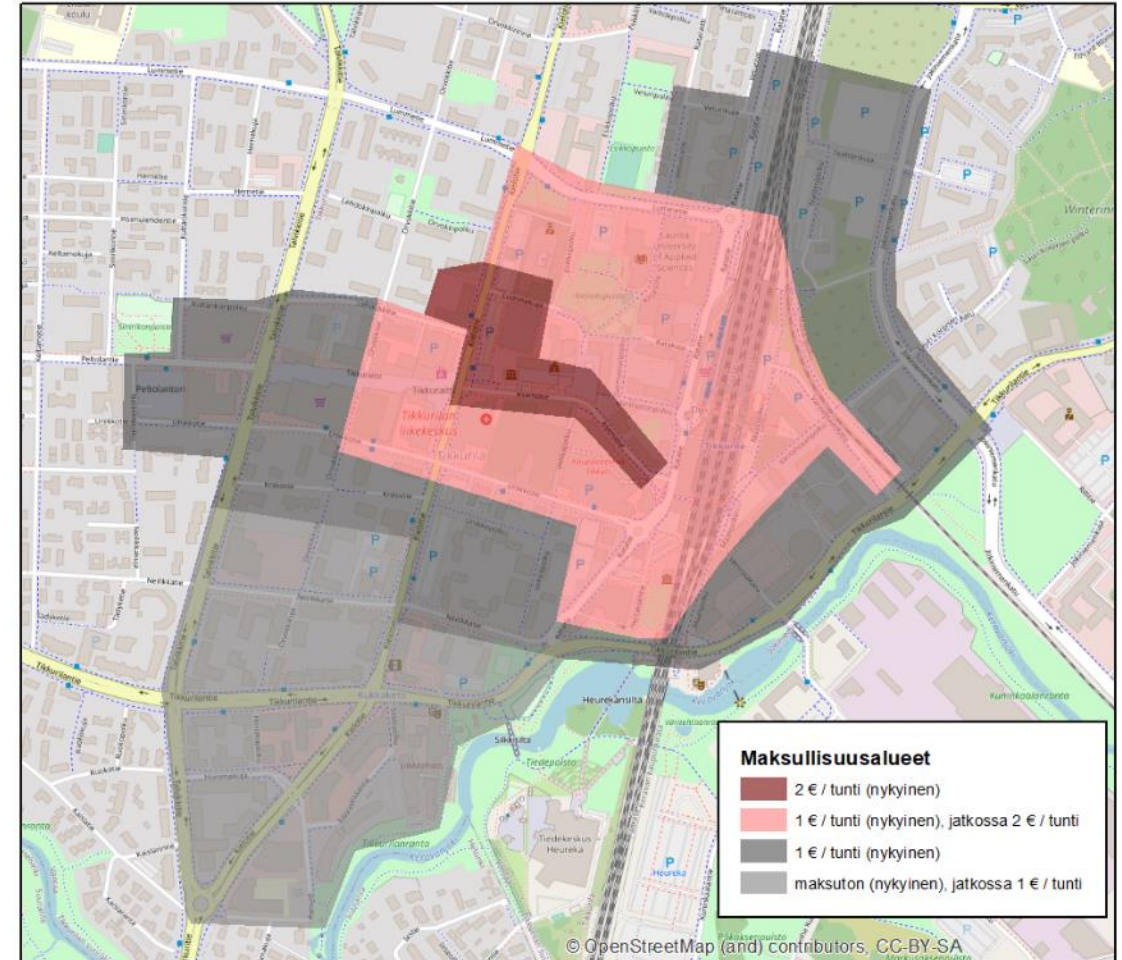


Tikkurila

Kadunvarsipysäköinnin ei tule olla edullisempaa kuin pysäköintilaitoksissa, jotta kaupunki ei kilpaile pysäköintilaitosten kanssa ja tarjoaa paikkoja vain lyhytaikaisimpaan pysäköintitarpeeseen. Tikkurilassa maksullinen kadunvarsipysäköinti on nykyisin paikoin edullisempaa kuin pysäköinti läheisissä laitoksissa, mikä ei ohjaa pysäköintipaikkojen käyttöä tarkoituksenmukaisesti. Pysäköintimaksua tarkistetaan siten, että kadunvarsipysäköinnin hinnat ovat yhtenäiset lähellä olevien pysäköintilaitosten hintojen kanssa. Hinnoittelun kehittymistä pysäköintilaitoksissa tulee seurata säännöllisesti, jotta hintataso pysyy yhtenäisenä.

Tikkurilassa kalliimpaa 2 € maksullisuusaluetta laajennetaan kuvan mukaisesti. Laajennus koskee noin 118 pysäköintipaikkaa, jotka sijaitsivat aiemmin edullisemmalla maksullisuusalueella. Kalliimman maksullisuusalueen laajennusta perustelee paikkojen keskeinen sijainti, lyhytaikaisen pysäköinnin tarjonnan varmistaminen sekä kadunvarsipysäköinnin ja pysäköintilaitosten hintaerojen tasaaminen. Lisäksi 1 € maksullisuusaluetta laajennetaan ulottumaan etelään Talvikkitielle ja Keravanjoelle asti, koska tiivis yhtenäinen kaupunkirakenne jatkuu sinne saakka. Laajennus koskee noin 43 pysäköintipaikkaa.

Pidemmän aikavälin ratkaisusta tehdään erillinen päätös myöhemmin. Pidemmällä aikavälillä maksullinen pysäköinti ehdotetaan otettavan käyttöön rakentamishankkeiden edetessä yleiskaavan 2020 C- ja AC-aluetta palvelevalle alueelle.



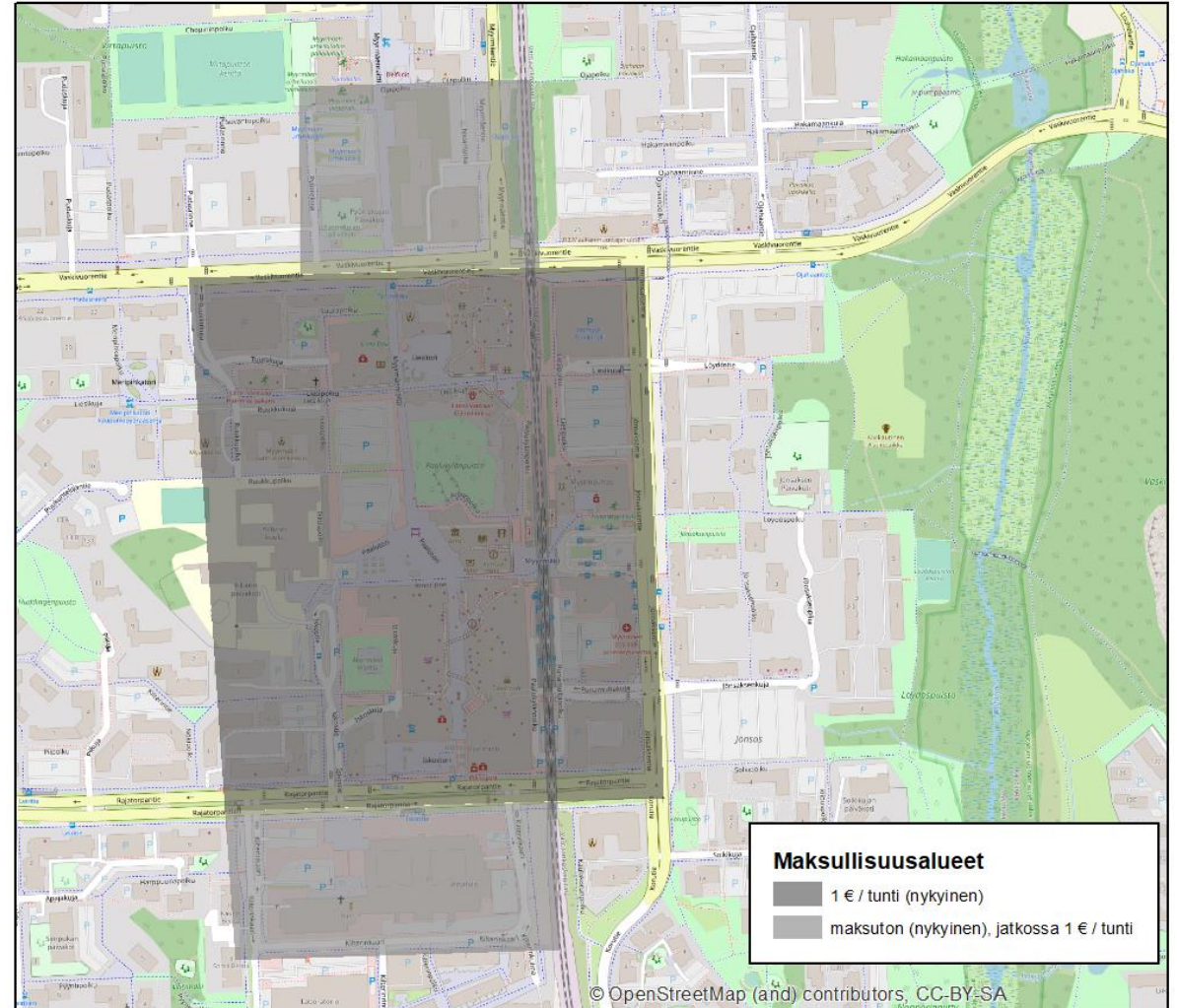
Muutokset pysäköinnin maksullisuuden periaatteisiin

Myyrmäki

Myyrmäessä on nykyisin maksullista pysäköintiä 1 €/h keskusta-alueella. Osa keskusta-alueen maksullisista pysäköintipaikoista poistuu käytöstä lähiaikoina.

Myyrmäessä maksullisuusaluetta laajennetaan pohjoisessa uimahallin ympäristöön ja etelässä Jönsäksentien sivukujille ja Kilterinkaarelle. Laajennus koskee noin 161 pysäköintipaikkaa.

Pidemmän aikavälin ratkaisusta tehdään erillinen päätös myöhemmin. Pidemmällä aikavälillä maksullinen pysäköinti ehdotetaan otettavan käyttöön rakentamishankkeiden edetessä yleiskaavan 2020 C- ja AC-aluetta palvelevalle alueelle.



Muutokset pysäköinnin maksullisuuden periaatteisiin

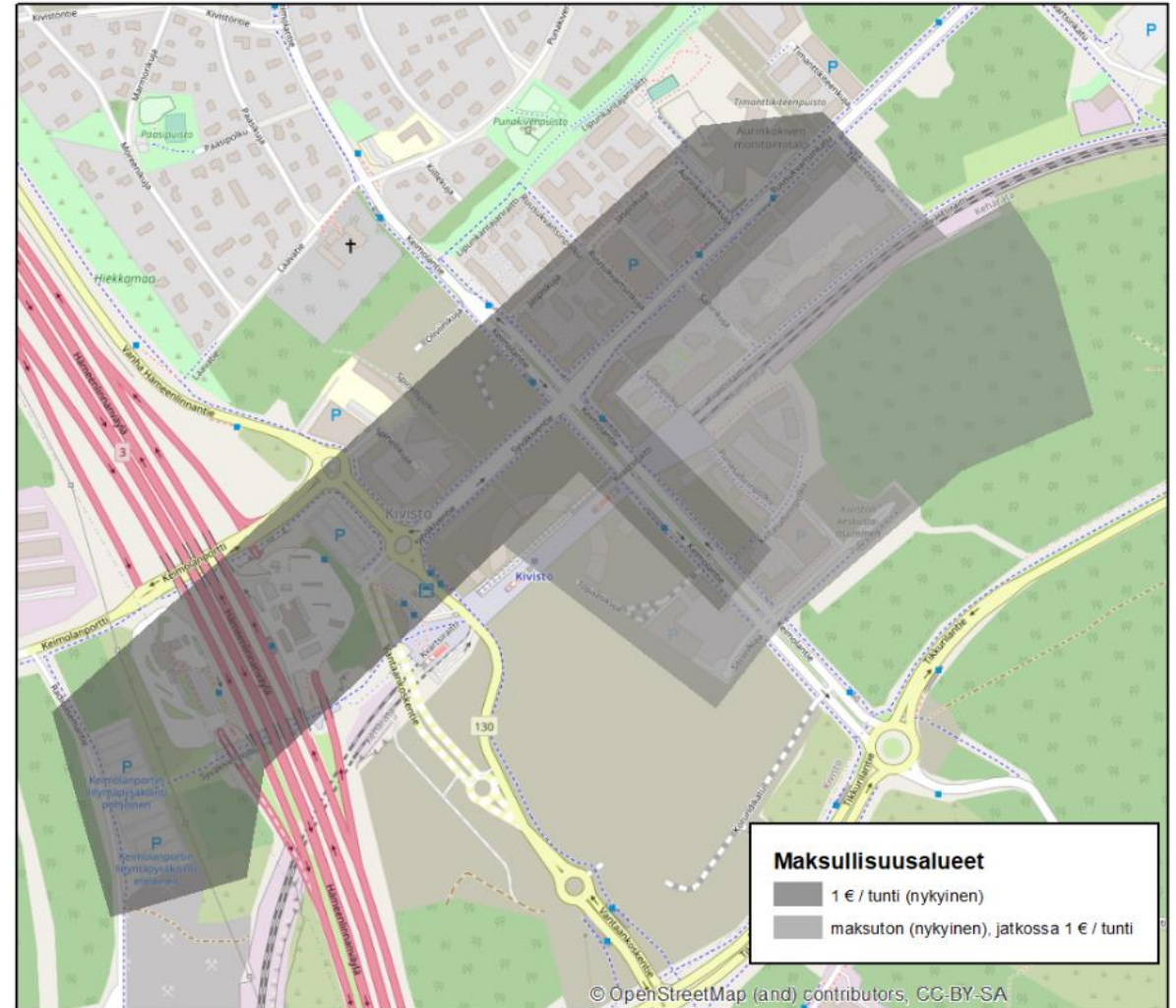


Kivistö

Kivistössä on nykyisin maksullista pysäköintiä 1 €/h Syväkiventien ja Ruusukvartsinkadun ympäristössä.

Katujen rakentuessa maksullisuusaluetta laajennetaan koskemaan koko Kivistön keskusta- aluetta. Tässä vaiheessa laajennus koskee 18 pysäköintipaikkaa.

Pidemmän aikavälin ratkaisusta tehdään erillinen päätös myöhemmin. Pidemmällä aikavälillä maksullinen pysäköinti ehdotetaan otettavan käyttöön rakentamishankkeiden edetessä yleiskaavan 2020 C- ja AC-aluetta palvelevalle alueelle.



Muutokset pysäköinnin maksullisuuden periaatteisiin



Pysäköinnin maksullisuuden laajentaminen uusille alueille

Pysäköinnin maksullisuus laajennetaan tarpeen mukaan myös Martinlaaksoon, Koivukylään ja Korsoon sekä tulevaisuudessa Aviapoliksen, Hakunilan ja Länsimäen alueille, kun maankäyttö alueilla kehittyy ja alueille mahdollisesti muodostuu lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä asiointia varten.

Laajentamisesta tehdään erillinen päätös myöhemmin, kun sille todetaan tarve maankäytön kehityttyä. Myös näillä uusilla alueilla maksullisen pysäköinnin käyttöönottoa kannattaa selvittää rakentamishankkeiden edetessä yleiskaavan 2020 C- aluetta palvelevalla alueella, ja Aviapoliksessa C- alueen sijaan tapauskohtaista tarkastelua hyödyntäen.

Asukaspysäköintitunnusjärjestelmän kehittäminen ja pilotointi

Asukaspysäköintitunnusjärjestelmän kehittäminen Vantaalle nousi esille, kun etenkin uusien alueiden asukaspysäköinnin tunnistettuihin haasteisiin on etsitty ratkaisuja.

Asukaspysäköintitunnusjärjestelmä ei ole ensisijainen vaihtoehto millään alueella, mutta sitä voitaisiin harkita käytettäväksi tarkasti määritellyillä alueilla silloin, kun asukaspysäköinnissä on selviä ongelmia ja asukaspysäköintiin osoitettuja paikkoja on liian vähän eikä pysäköintiongelmia saada tavanomaisin keinoin ratkaistua. Lähtökohtana on, että tonteille tai kiinteistöjen yhteisiin keskitettyihin laitoksiin toteutetaan riittävästi pysäköintipaikkoja heti rakennusvaiheessa, eikä asukaspysäköintitunnusjärjestelmän tapaisia ratkaisuja tarvitse toteuttaa jälkikäteen. Asukaspysäköintijärjestelmän käyttöönotto edellyttää myös, että alueen katujen varsilla on osoitettavissa riittävästi pysäköintipaikkoja.

Asukaspysäköintitunnusjärjestelmässä pysäköinti asukaspysäköintiin varatuilla paikoilla edellyttää asukaspysäköintitunnusta. Asukaspysäköintitunnus tulee hinnoitella vastaamaan alueen asukaspysäköinnin hintatasoa ja sen on oltava riittävän

korkea, jotta asukaspysäköintitunnus ei kilpaille hinnallaan kiinteistöjen oman pysäköinnin kanssa. Lisäksi asukaspysäköintitunnusjärjestelmän tulojen tulee kattaa kaikki kaupungille järjestelmästä aiheutuvat kustannukset huomioiden sekä investoinnit, katualueen arvo, kunnossapidon lisäkustannukset että järjestelmän ylläpidon, eikä järjestelmän käyttöönotto saa olennaisesti häiritä olemassa olevien pysäköintilaitosten kannattavuutta.

Mikäli Vantaalle perustetaan kaupungin omistama pysäköinti-yhtiö, asukaspysäköintitunnusjärjestelmästä vastaaminen ja asukaspysäköintitunnusjärjestelmään kuuluvien pysäköintipaikkojen hallinnointi olisivat luontevia tehtäviä sille.

Asukaspysäköintitunnusjärjestelmän tavoitteena on edellä kuvatun tyyppisillä alueilla helpottaa paikan löytymistä sekä vieraspysäköintiä, kun asukkaat eivät vie vieraspysäköintiin tarkoitettuja paikkoja.

Asukaspysäköintitunnusjärjestelmää pilotoidaan erikseen valittavalla alueella. Asukaspysäköintitunnusjärjestelmän toteutustapa tulee suunnitella pilottialueelle. Asukaspysäköintitunnukselle määritetään pilottialueen asukaspysäköinnin hintatasoa vastaava hinta sekä periaatteet asukaspysäköintitunnuksen myöntämiselle.

3

.3

Pysäköinnin- valvonta

Pysäköinninvalvonta



Pysäköinninvalvonta on keskeinen osa pysäköinti-järjestelmän toimivuutta sekä toimivan, turvallisen ja viihtyisän liikenneympäristön ylläpitoa.

Nykytilanne

Pysäköinninvalvonnassa on tällä hetkellä 12 virkaa. Työ tehdään lähtökohtaisesti pareittain lähes ympäri-vuorokautisesti. Yleisten alueiden lisäksi kaupunki valvoo myös joitain yksityisiä alueita. Ajoneuvojen siirrot kuuluvat myös pysäköinninvalvonnalle.

Pysäköinnintarkastajilla on käytössään rekisterikilven skannaus, mutta se ei nykyisin toimi optimaalisesti. Rekisterinumeroita joudutaan kirjaamaan myös käsin, missä on inhimillisen virheen mahdollisuus. Tekniikka kehittyy ja kun käytössä olevaa laitteistoa uusitaan, rekisterikilven skannaukseen liittyvät haasteet ratkeavat ja automattiset haut tietokannoista mahdollistuvat.

Vuonna 2019 annettiin noin 34 000 pysäköintivirhemaksua. Useimmiten pysäköintivirhemaksu määrättiin pysäköintikieltoalue -liikennemerkkin voimassaoloalueella pysäköinnistä (23 % annetuista pysäköintivirhemaksuista), pysäköinti kielletty – liikennemerkkin voimassaoloalueella pysäköinnistä (11 %) ja pysäköintikiekon käyttämättä jättämisestä (10 %). Vuonna 2018 pysäköintivirhemaksuja määrättiin hieman enemmän, noin 38 000

kappaletta. Vuonna 2018 useimmiten pysäköinti-virhemaksu määrättiin pysäköintikieltoalue -liikennemerkkin voimassaoloalueella pysäköinnistä (17 % annetuista pysäköintivirhemaksuista), pysäköintikiekon käyttämättä jättämisestä (13 %) ja pysäköintimaksun suorittamatta jättämisestä (12 %).

Muutokset

Uuden teknisen järjestelmän hyödyntäminen

Pysäköinninvalvonnan tekninen järjestelmä kilpailutetaan vuoden 2020 aikana ja uusi järjestelmä on käytössä viimeistään 2021. Uuden järjestelmän on tarkoitus mahdollistaa tietojen automaattiset haut eri tietokannoista koskien muun muassa pysäköinnin erityislupia (kotihoiton pysäköinti, yhteiskäyttö-autojen pysäköinti, huoltoajoneuvojen pysäköinti, kartat jne.) sekä digitaalisen pysäköintikiekon käyttöönotto. Uudella järjestelmällä korvataan pysäköinninvalvonnan nykyinen tekninen järjestelmä.

Uusi tekninen järjestelmä helpottanee pysäköinninvalvontadatan hyödyntämistä nykyistä enemmän liikennesuunnittelussa esimerkiksi pysäköinnin ongelmapaikkojen tunnistamiseen sekä pysäköinninvalvonnassa.

Pysäköinninvalvonnan ja liikennesuunnittelun yhteistyön tiivistäminen

Tiivistetään pysäköinninvalvonnan ja liikennesuunnittelun jo hyvää yhteistyötä ja muodostetaan yhteinen näkemys yhteistyössä toimimisen pohjaksi siten, että pysäköinnin rajoitukset ja muut ratkaisut sekä valvonta muodostavat toimivan kokonaisuuden. Pysäköintiratkaisuja suunniteltaessa huomioidaan valvonnan tehokas toteutus. Pysäköinninvalvontaa tulee tehdä niin, että se tukee pysäköintipoliittisten tavoitteiden saavuttamista ja muuta pysäköintipolitiikkaa.

Pysäköinninvalvonnan tulevaisuuskuva

Esille nousseita pitkänaikavälin mahdollisia kehityssuuntia:

- Ajallisesti laaja pysäköinninvalvonta
- Paperiset pysäköintivirhemaksut muuttuvat sähköiseen muotoon (edellyttää lakimuutosta). Maksamisen helppous järjestelmän kautta.
- Teknologian merkittävä hyödyntäminen pysäköinninvalvonnan automatisoinnissa. Mahdollistaa kattavamman valvonnan.
- Autoilijalle sovellus vapaan pysäköintipaikan löytymiseen, vähemmän väärinpysäköintiä.

3

.4

Yhteiskäyttö- autojen ja sähköautojen pysäköinti



Yhteiskäyttöautoilun nykytila

Vantaa

Yhteiskäyttöautoilu on lähtökohtaisesti lyhytaikaista auton vuokrausta, ja palvelu on saatavilla kaikkina vuorokauden aikoina. Yhteiskäyttöautot ovat toistaiseksi vielä olleet pieni osa liikennejärjestelmää, mutta niiden käyttäjä- sekä matkamäärät vaikuttavat kuitenkin kasvavan ja palvelut ovat kehittyneet etenkin pääkaupunkiseudulla. Vantaalla yhteiskäyttöautoja on pääosin Tikkurilassa, Myyrmäessä, Lentoasemalla ja Jumbossa.

Vuokraus voidaan pääsääntöisesti jakaa kahteen eri toimintamalliin, joissa toisessa ajoneuvon omistajana toimii yksityinen taho (C2C, customer to customer) ja toisessa yritys (B2C, business to customer). Näiden lisäksi on eroteltu malli, jossa yhteiskäyttöauto on vain tietyn käyttäjäryhmän käytössä, esimerkiksi taloyhtiön oma yhteiskäyttöauto.

Yritysten toimintamalleja on pääsääntöisesti kolmea erilaista;

- vapaa kelluva malli (free floating),
- varattujen paikkojen paikkakohtainen / asemaperusteinen malli (station-based, point-to-point),
- palautettava asemakohtainen malli (round trip).

Kelluvassa mallissa ajoneuvo voidaan ottaa käyttöön mistä tahansa sekä palauttaa vastaavasti mihin tahansa operaattorin hyväksymään pysäköintipaikkaan. Tätä mallia on kutsuttu myös kaupunkiautoksi. Varattujen paikkojen mallissa ajoneuvon käyttöönotto sekä palautus tapahtuu tiettyihin määritettyihin kohteisiin. Asemakohtaisessa (round trip) mallissa ajoneuvo tulee palauttaa samaan paikkaan, josta se on otettu käyttöön.

Vantaalla on haettavissa yhteiskäyttöautoille erillinen lupa, joka oikeuttaa yhteiskäyttöautoille merkityillä paikoilla maksuttoman pysäköinnin 48 tunnin ajan. Lupa on maksuton vuosina 2017–2020 toteutettavan pilotin mukaisesti.

Vertailun vuoksi Helsingissä on vuodesta 2014 lähtien ollut käytössä Z-tunnus, joka oikeuttaa pysäköimään auton kaikille alueille, jotka vaativat kaupungin määrittämän pysäköintiluvan. Näitä ovat asukas- ja yrityspysäköintitunnuksella varatut pysäköintipaikat sekä erilliset yhteiskäyttöautopaikat. Vuonna 2018 hinta oli 24 euroa kuukaudessa ja jokaiseen autoon on hankittava oma tunnus. Tunnuksella saa pysäköintiluvan myös Vantaalle ilmoittamalla auton rekisteritunnuksen Vantaan kaupungille.



Yhteiskäyttöautoilun kehitysnäkymät



Vantaan verraten hajanainen kaupunkirakenne ja alhaisempi käyttäjäpotentiaali on tunnistettu palveluntarjoajien joukossa haasteeksi palvelun laajentamisen kannalta. Eniten kasvupotentiaalia nähtiin tiiviissä aluekeskuksissa sekä kaupallisissa keskittymissä. Kaupunginosista tärkeimmiksi mainittiin Tikkurila ja Myyrmäki, kaupallisista keskittymistä Jumbo sekä lentokentän alue. Yhteiskäyttöautopalvelut toimivatkin parhaiten tiiviissä kaupunkirakenteessa, jolloin niille on mahdollisimman paljon kysyntää. Mikäli yleiskaava-luonnoksen mukaisesti kasvua ohjataan täydennys-rakentamiseen uusien alueiden sijaan, se vaikuttanee yhteiskäyttöautopalvelujen kysyntään vanhoilla alueilla.

Näiden lisäksi kiinteistöjen omat yhteiskäyttöauto-palvelut ovat lisääntyneet, ja niistä on ollut hyviä kokemuksia usealla toimijalla Vantaalla. Kasvun voidaan olettaa jatkuvan.

Yhteiskäyttöautojen edistämiseen liittyvä viranomaistoiminta on tällä hetkellä kaupunki-kohtaista. Käytännössä Vantaa tukee yhteiskäyttö-autojen liiketoimintaa tarjoamalla ilmaisia pysäköinti-lupia kaupungin pysäköintialueille.

Yhteiskäyttöautoille on osoitettu paikkoja palveluntarjoajien pyyntöjen mukaan. Toistaiseksi palveluntarjoajat eivät kuitenkaan ole esittäneet lisälaajennustarpeita vähäisen yhteiskäyttöautojen kysynnän vuoksi.

HSL:n vuonna 2013 julkaisemassa selvityksessä *"Autojen yhteiskäytön edistäminen Helsingin seudulla"* on todettu, että monessa maassa yhteiskäyttöautoja tuetaan kunnan, maakunnan tai valtion omana hankkeena, kun taas Suomessa yhteiskäyttö-autoilulle ei ole löytynyt seudullista tai valtakunnallista edistäjää. Kehitysketoiksi selvityksessä on ehdotettu yhteismarkkinointia, tiiviimpää yhteistyötä sekä julkishallinnon omaa yhteiskäyttö-autojen käyttöä ja siihen liittyvien talous- ja henkilöstöhallinnan ohjeistuksien päivitykset. Johtopäätöksissä on todettu, että yhteiskäyttöautoilu tuottaa merkittävässä määrin yhteiskunnallista etua vain viranomaisten kannustavilla toimenpiteillä.

Yhteiskäyttöautopalvelut toimivat parhaiten tiiviissä kaupunkirakenteessa



Yhteiskäyttöautoilun edistäminen



Yhteiskäyttöautoilun edistäminen

Kaupunki lisää oman ajoneuvokalustonsa yhteiskäyttöisyyttä, jota edistetään muun muassa ottamalla käyttöön mobiilisovellus sekä sopivalla toimialalla toteutettavalla pilotilla.

Nykyisessä markkinatilanteessa ei nähdä tarpeelliseksi laajentaa yhteiskäyttöautojen pysäköintioikeutta kaikille kaupungin omistamille pysäköintialueille. Pysäköintioikeus merkitään jatkossakin aina lisäkilvellä, joka sallii yhteiskäyttöautojen pysäköinnin kaikille palveluntarjoajille. Liikennesuunnittelu käy palveluntarjoajien kanssa jatkuvaa vuorovaikutusta, jonka pohjalta tunnistetaan tarpeet uusien pysäköintipaikkojen lisäkilville kysynnän mahdollisesti lisääntyessä.

Mobility hubeissa yhteiskäyttöautojen pysäköinti voidaan toteuttaa omina osoitettuina paikkoina tai lyhytaikaisen saattoliikenteen kanssa jaettuina pysäköintipaikkoina.

Yhteiskäyttöautopalvelut ovat markkinaehtoisia palveluja, joiden käytön edistämiseen Vantaan kaupunki voi osallistua yhdessä HSL:n ja operaattorien kanssa.

Lupakäytäntöjen kehittäminen

Vuonna 2020 päättyvän pilotin jälkeen yhteiskäyttöautojen pysäköintitunnuksen maksuttomuutta jatketaan 3 vuoden ajan, jonka jälkeen hinnoittelu arvioidaan uudelleen seurantatulosten perusteella.

Pitkällä tähtäimellä markkinan laajentuessa ratkaisuna voi olla yhtenäinen seudullinen tai valtakunnallinen lupajärjestelmä.



Sähköautojen latausinfra nykytila ja kehitysnäkymät



Hallituksen energia- ja ilmastostrategiassa on asetettu vuoteen 2030 mennessä tavoitteeksi saada liikenteeseen 250 000 sähköautoa. Sähköautolla tarkoitetaan yleisesti sekä täyssähköautoa että ladattavaa hybridiä.

Vantaalla on keväällä 2020 yleiseen käyttöön tarkoitettuja sähköautojen latauspisteitä noin 60 kohteessa, joissa osassa on useita latausasemia. Vantaan Energian latauspisteitä operoi kaupalliselta pohjalta Oomi Oy, lisäksi operaattoreina toimivat myös Fortum, Plugit ja Virta. Latauspisteet ovat sijoittuneet muun muassa kauppohenkilöstön ja palvelujen yhteyteen, pysäköintilaitoksiin ja liityntäpysäköintialueille sekä urheilupaikkojen pysäköintialueille. Vantaalla ei vielä toistaiseksi ole latauspisteitä kadunvarsilla. Osa Vantaan Energian latauspisteistä on toteutettu todellisen kysynnän testaamiseksi kiinnostaviin sijainteihin, joista osasta saatetaan joutua luopumaan nyt, kun infra on siirretty kaupallisen toimijan operoitavaksi.

EU:n jakeluinfradirektiivi 2014/94/EU on tullut voimaan lokakuussa 2014. Direktiivissä on ohjeistettu, että sähköautojen julkisia latauspisteitä tulisi olla 1 jokaista 10 sähköautoa kohti.

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä on tehnyt direktiivin pohjalta toimenpide-ehdotukset, jotka on julkaistu marraskuussa 2016. Työryhmän mitoituksen pohjana ollut 250 000 sähköautoa vuonna 2030 tarkoittaisi 25 000 julkisen latauspisteen tarvetta vuodelle 2030 valtakunnallisesti. LVM ehdottaa latauspisteet toteutettavaksi markkinaehtoisesti, mutta peräänkuuluttaa tavoitteiden saavuttamiseksi monenlaista tukea. Kuntien odotetaan toimivan mahdollistajina uuden latausinfra toteutuksessa.

Vantaan kaupunki on vuonna 2016 päivittänyt sähköautojen latauspaikkojen yleissuunnitelman.



**Sähköautojen julkisia
latauspisteitä tulisi olla 1
jokaista 10 sähköautoa kohti**



VTT:n tekemän selvityksen mukaan sähköautojen yleistyminen Suomessa on ollut hitaampaa kuin muualla Euroopassa, mutta sähköautojen ja varsinkin täyssähköautojen markkinaosuuden on ennakoitu kasvavan. Täyssähköautojen hankintahintatason on ennakoitu saavuttavan polttomoottoriautot noin vuonna 2025, kun taas ladattavien hybridien oletetaan pysyvän kalliimpina kuin pelkällä polttomoottorilla varustetut autot.

Viime vuosien kasvun vuoksi VTT ennakoij, että tavoite 250 000 sähköautosta vuonna 2030 vaikuttaa helposti saavutettavalta. Tässä ennusteessa ei vielä ole mukana autovalikoiman eikä hintojen kehitystä, joiden oletetaan lisäävän kasvua merkittävästi. Lähivuosina usealta valmistajalta on tulossa potentiaalisesti hyvinkin käytännöllisiä ja kohtuuhintaisia täyssähköautoja, joista on ollut Suomessa rajallista tarjontaa.

Aiempina vuosina Vantaan Energia on toteuttanut noin viisi julkista latauspistettä vuodessa, ja osa niistä on ollut melko vähäisellä käytöllä. Energiayhtiön näkemys onkin, että ennen kuin saadaan lisää varsinkin kohtuuhintaisia sähköautoja, ei ole edellytyksiä investoida markkinaehtoisesti nykyistä merkittävästi laajempaan julkisten latauspisteiden verkostoon. Täten varsinkin täyssähköautojen markkinaosuuden voimakkaan kasvun alkaessa latausmahdollisuuksien järjestäminen kiinteistöillä korostuu.

Kiinteistöjen osalta 9.7.2018 voimaan astunut rakennusten energiatehokkuusdirektiivi 2018/844 (EPBD) lisää velvoitteita latauspisteiden rakentamiseen. Direktiivin velvoitteet viedään osaksi kansallista lainsäädäntöä, mihin liittyvä lakiluonnos on valtioneuvoston hyväksymä ja eduskuntakäsittelyssä keväällä 2020.

Lisäksi kesäkuussa 2019 voimaantullut eurooppalainen Clean Vehicle Directive (CVD) edellyttää nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden voimakasta kasvattamista, kun tehdään julkisia ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankintoja esimerkiksi kunnan toimesta. Direktiivin edellyttämä kansallisen lainsäädännön on valmistuttava ennen 2.8.2021. CVD:n toimeenpano tulee lisäämään myös latausinfrastruktuuriin liittyviä investointitarpeita muun muassa joukkoliikenneterminaaleissa, logistiikan terminaaleissa ja kaupungin kiinteistöissä, joissa kaupungin käyttämiä ajoneuvoja ladataan.



**Täyssähköautojen
markkinaosuuden kasvaessa
lataustarve kiinteistöillä
korostuu**



Sähköautojen latausinfran vaatimukset kiinteistöissä



EPBD:tä toteuttava kansallinen lakiluonnos sähköajoneuvojen latauspisteistä edellyttää toimenpiteitä latausinfran suhteen.

Asuinrakennuksiin

- Uusiin ja laajasti korjattaviin asuinrakennuksiin, joissa yli 4 pysäköintipaikkaa
 - Kaikille paikoille latauspistevalmius (putkitus, kaapelointi)
- Uusiin ja laajasti korjattaviin pysäköintitaloihin, jotka on tarkoitettu asukas-pysäköintiin
 - Kaikille paikoille latauspistevalmius
- Esitys ei velvoita asentamaan varsinaisia latauspisteitä asuinrakennuksiin.
- Olemassa oleviin asuinrakennuksiin ei tarvitse tehdä latauspistevalmiutta, ellei niitä korjata laajasti.

Kansallisen lainsäädännön velvoitteet tulevat sovellettavaksi vuodesta 2021 lähtien. Toteuttaminen kytketään tontinluovutus-ehdojen käytäntöihin.

Muihin kuin asuinrakennuksiin

- Uusiin tai laajasti korjattaviin kohteisiin, jossa yli 10 pysäköintipaikkaa on asennettava yksi suuritehoinen latauspiste (yli 22 kw) tai vaihtoehtoisesti normaalitehoisia (3,7-22 kW) latauspisteitä pysäköintipaikkojen määrästä riippuen 1-3 kpl
- Lisäksi latauspistevalmiutta on toteutettava seuraavasti:
 - vähintään 50 % latauspistevalmius, kun pysäköintipaikkoja on 11—30;
 - vähintään 20 % (vähimmäismäärä 15 kpl) latauspistevalmius, kun pysäköintipaikkoja on yli 30.

Velvoitteet tulevat sovellettavaksi vuodesta 2021 lähtien.

Lisäksi olemassa olevissa, yli 20 pysäköintipaikan kohteissa, tulee olla 31.12.2024 mennessä asennettuna vähintään yksi latauspiste. Latauspiste voi olla normaali- tai suuritehoinen.

- Velvoitteet eivät koske ns. mikroyrityksiä (alle 10 työntekijää ja/tai liikevaihto vuodessa alle 2 milj. €)



Latausinfra kehittäminen kaupungin hallinnoimilla alueilla



Latauspaikkojen toteuttaminen kysynnän mukaan

Vantaan kaupungin linjauksena on, että latausinfrastruktuuria kehitetään markkinaehtoisesti. Käymällä jatkuvaa vuoropuhelua latausoperaattorien kanssa kaupunki voi selvittää ja edistää latauspisteiden toteutusta kiinnostavimpiin kohteisiin.

Potentiaalisimpia ovat kohteet, joissa pysäköinti tyypillisesti kestää 1-2 tuntia. Tällä hetkellä kadunvarsien ja muiden yleisten alueiden latauspisteille ei ole riittävää kysyntää, jotta paikat toteutuisivat markkinaehtoisesti. Näin ollen seuraavien vuosien aikana korostuu latausmahdollisuudet erilaisten palvelujen yhteydessä kiinteistöillä. Sähköajoneuvokannan kasvaessa on kuitenkin mahdollista, että kysyntä myös yleisten alueiden latauspalveluille tulee kasvamaan kuluva vuosikymmenen aikana.

Yhteiskäyttöinen latausinfrastruktuuri kaupungin kiinteistöissä

Aiemmin on esitetty yleiset periaatteet, joilla lisätään kaupungin kiinteistöjen muun muassa koulujen, päiväkotien ja urheilupaikkojen pysäköintipaikkojen yhteiskäyttöä. Lainsäädännön velvoitteidenkin kautta näihin kiinteistöihin tullaan uudisrakennus- ja peruskorjaushankkeiden yhteydessä toteuttamaan latausinfrastruktuuria.

Kaupungin kiinteistöjen latausinfrastruktuuri tulee hankkia sellaisella mallilla, että latauspisteet ovat joustavasti käytettävissä kiinteistön erilaisille käyttäjäryhmille, myös muille kuin kaupungin omille työntekijöille, yleisten pysäköinnin vuorottelua koskevien periaatteiden puitteissa. Infrastruktuuri on verraten kallista, joten sen tehokas käyttö on taloudellisesti järkevää.

Sijoituslupamaksut ja vuokrasopimuksen pituus

Kaupungin hallinnoimilla alueilla latauspaikkojen sijoitusluvat myöntää lupapalvelut hakemuksesta. Latauspaikkojen käyttöasteet ovat toistaiseksi matalia ja itse latausinfra on kallista toteuttaa, joten sähkön myynti on ollut tappiollista. Täten maksun perimistä sijoitusluvista kaupungin alueille ei toistaiseksi suositella. Vuokrasopimuksen pituuden tulee olla riittävän pitkä, jotta toimijoiden kannattaa rakentaa latauspaikkoja. Nykyiset sijoitusluvat ovat voimassa vuoden 2037 loppuun asti (20 vuotinen sopimus tehty 2017). Jatkossakin vuokra-ajan on oltava riittävän pitkä, esimerkiksi 10–20 vuotta, jotta yritysten on järkevää tehdä vaadittavia investointeja infrastruktuuriin.

3

.5

Autojen liityntäpysäköinti



Liityntäpysäköinnin nykyiset periaatteet



Kaikki autojen liityntäpysäköintialueet Vantaalla sijaitsevat raideliikenteen asemien yhteydessä. Vuonna 2019 Vantaankosken radan asemilla oli yhteensä 422, pääradan asemilla 1 047 ja kehäradan asemilla 1 081 liityntäpysäköintipaikkaa. Yhteensä autojen liityntäpysäköintipaikkoja on 2 550 kpl.

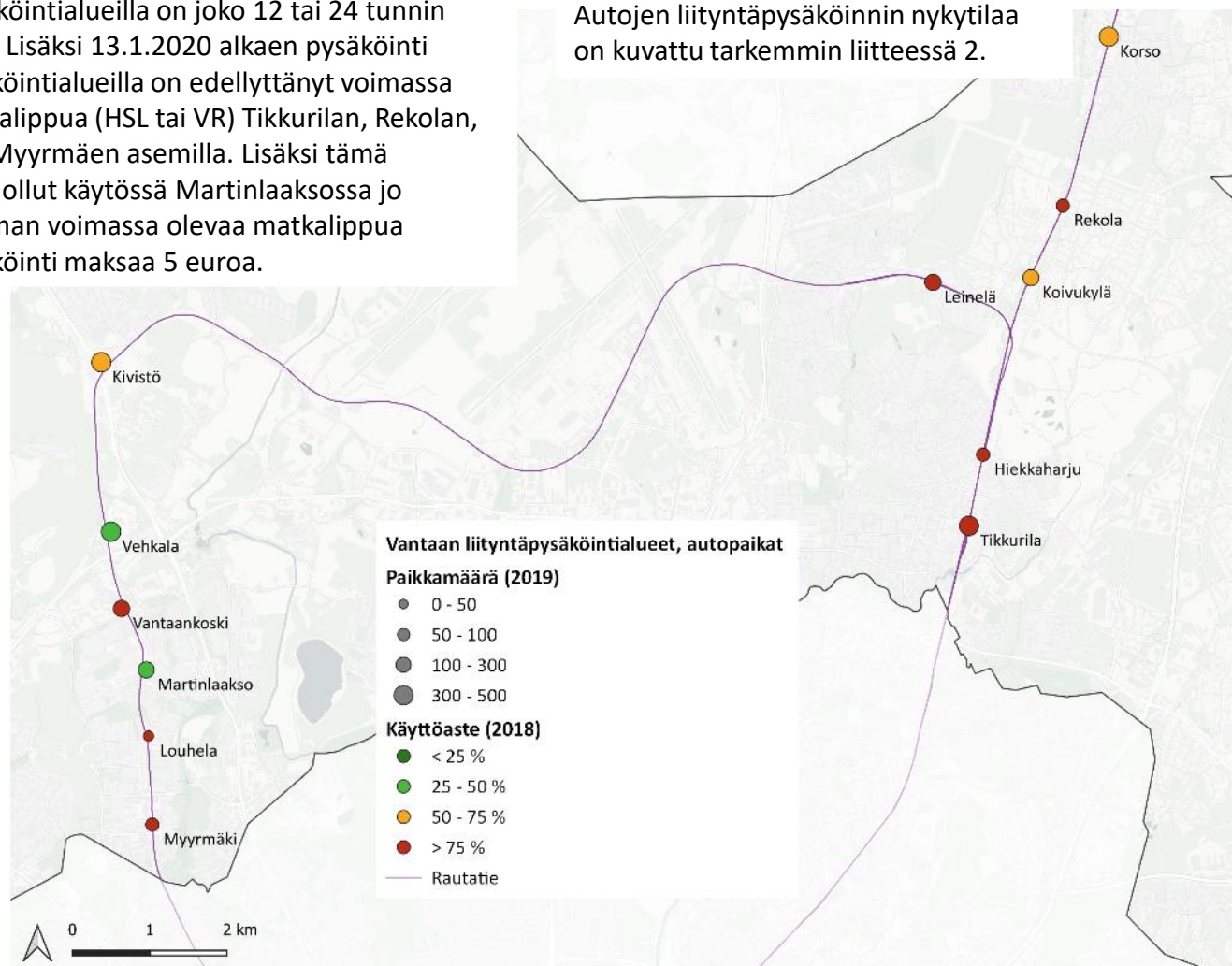
HSL:n seudullisuusluokitus liityntäpysäköintialueille:

- A. Seudullisesti merkittävät erittäin hyvien joukko-liikenneyhteyksien alueet, joissa liityntäpysäköinnistä saatava hyöty jakaantuu monelle taholle: Kivistö, Korso, Martinlaakso, Tikkurila, Vantaankoski, Vehkala, Ruskeasannan asemavaraus
- B. Paikallisesti merkittäviä säännöllisten joukkoliikennepalveluiden alueita, joihin käyttäjät tulevat verrattain läheltä: Myyrmäki, Louhela, Leinelä, Koivukylä, Rekola, Hiekkaharju, Hakunilan vaihtopysäkit
- C. Pienimuotoisia lähinnä maantieverkon pysäkkijärjestelmään liittyviä kohteita ja/tai pelkkiä pyöräpysäköintialueita: Aviapolis (vain pyöräpysäköintiä)

Uusimaa 2050 -maakuntakaavaehdotuksessa maakunnallisesti merkittäviksi liityntäpysäköintialueiksi on määritelty Vantaalta Tikkurila, Kivistö ja Vehkala sekä Ruskeasannan asemavarausalue. MAL-suunnitelmassa on lisäksi esitetty Lapinkylän asemavaraus, jossa olisi myös liityntäpysäköintiä.

Liityntäpysäköintialueilla on joko 12 tai 24 tunnin aikarajoitus. Lisäksi 13.1.2020 alkaen pysäköinti liityntäpysäköintialueilla on edellyttänyt voimassa olevaa matkalippua (HSL tai VR) Tikkurilan, Rekolan, Leinelän ja Myyrmäen asemilla. Lisäksi tämä käytäntö on ollut käytössä Martinlaaksossa jo aiemmin. Ilman voimassa olevaa matkalippua liityntäpysäköinti maksaa 5 euroa.

Autojen liityntäpysäköinnin nykytilaa on kuvattu tarkemmin liitteessä 2.



Muutokset liityntäpysäköinnin periaatteisiin



Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa esitetyt autojen liityntäpysäköinnin paikkamäärän lisäys on Vantaalla jo toteutunut Ruskeasannan asemavarausta lukuun ottamatta. Työn aikana ei myöskään tunnistettu uusia autojen liityntäpysäköinnin lisäystarpeita. Asemanseuduille on tyypillistä maankäytön tehostamispaine ja maantasossa sijaitsevien liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen on tulevaisuudessa haastavaa. On todennäköistä, että osalle nykyisin maantasossa sijaitseville paikoille tulee uutta maankäyttöä ja nykyiset paikat korvataan rakenteellisilla ratkaisulla. Mikäli autojen liityntäpysäköintiä halutaan tulevaisuudessa lisätä, tulee lisättävän paikkamäärän osalta tehdä yhteistyötä asemanseutujen muiden toimijoiden kanssa pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö-ratkaisulla. Useiden asemien ympäristössä on esimerkiksi kaupallisia palveluita, joiden pysäköintipaikkojen kuormitushuiput eivät tyypillisesti ajoitu täysin samaan aikaan liityntäpysäköinnin kanssa.

Autojen liityntäpysäköintiä seurataan vuosittain.

Liityntäpysäköinnin kehittämisen osalta keskeisiä toimenpiteitä on liityntäpysäköinnin maksullisuus ja matkalippuvaatimuksen toteuttaminen sekä opastuksen (konseptikäsikirjan hyödyntäminen) ja reaaliaikaisen informaation tuottaminen.

Liityntäpysäköinnin matkalippuvaatimuksen laajentaminen

Matkalippuvaatimus on nykyisin käytössä Tikkurilan, Rekolan, Leinelän, Myyrmäen ja Martinlaakson asemien liityntäpysäköinnissä. Lisäksi näiden asemien liityntäpysäköintialueilla on voinut pysäköidä ilman voimassa olevaa matkalippua 5 euron hintaan tammikuusta 2020 alkaen. Tällä mahdollistettiin liityntäpysäköinti myös sellaisille henkilöille, joilla ei ollut matkakorttia.

Matkalippuvaatimuksen puuttuminen ja pysäköinnin mahdollistaminen ilman voimassa olevaa matkalippua houkuttelee alueille muitakin kuin liityntäpysäköijä. Liityntäpysäköintialueet on tarkoitettu liityntäpysäköintiin ja lähtökohtaisesti pysäköinti liityntäpysäköintialueella edellyttää aina voimassa olevaa lippua.

Matkalippuvaatimuksen käyttöönoton myötä Tikkurilan, Rekolan, Leinelän ja Myyrmäen asemien liityntäpysäköintialueiden täyttöasteet laskivat noin 89 prosentista 62 prosenttiin. Matkalippuvaatimuksen käyttöönoton myötä vapaata pysäköintikapasiteettia on tarjolla enemmän ja sitä käyttävät enemmän liityntäpysäköijät.

Matkalippuvaatimusta laajennetaan ensimmäisessä vaiheessa Vehkalan, Vantaankosken ja Kivistön asemien liityntäpysäköintialueille sekä pidemmällä aikavälillä kaikkien asemien liityntäpysäköintialueille.

Mahdollisuus pysäköidä liityntäpysäköintialueella ilman voimassa olevaa matkalippua poistetaan.

Matkakortin lisäksi voimassa olevat VR:n ja HSL:n mobiilimatkaliput voidaan nykyisin tunnistaa lukijalaitteella eikä pysäköintiä ilman lippua ole enää tarvetta mahdollistaa.

Muutokset liityntäpysäköinnin periaatteisiin



Liityntäpysäköinnin maksullisuus joukkoliikenteen B-lippuvyöhykkeellä

Helsingin seudun joukkoliikenteen vyöhykeuudistuksessa B- ja C-vyöhykkeiden raja linjattiin kulkemaan Vantaan halki Kehä III:sta pitkin. Jo ennestään korkeasti kuormitetut B-vyöhykkeellä sijaitsevat liityntäpysäköintialueet Vantaankoski, Martinlaakso, Louhela ja Myyrmäki ovat ruuhkautuneet entisestään, koska liityntäpysäköijät suosivat näitä asemia edullisemman joukkoliikennelipun takia. C-vyöhykkeellä sijaitsevilla Vehkalan ja Kivistön liityntäpysäköintialueilla on puolestaan paljon vapaata kapasiteettia.

Vyöhykeuudistuksen mukanaan tuomaa joukkoliikennelipun hintaeroa tasapainotetaan muuttamalla liityntäpysäköinti maksulliseksi B-vyöhykkeen liityntäpysäköintialueilla Kehä III:n sisäpuolella. B-vyöhykkeellä liityntäpysäköinnin hinta on 2 € pysäköintikertaa kohden, ja käyttö edellyttää voimassa olevaa matkalippua. Tällä voidaan ohjata käyttämään alueita, joilla on paljon kapasiteettia, sekä pysäköimään mahdollisimman lähelle lähtöpaikkaa. Maksullisuuden käyttöönotto edellyttää automaattien ja joukkoliikennelipun lukulaitteiden toteuttamista liityntäpysäköintialueille.

Liityntäpysäköinnin maksullisuus toteutetaan huomioiden seudullinen yhtenäisyys. Nykyisin liityntäpysäköinti on maksullista Helsingissä Malmilla, Ruoholahdessa, Kalasatamassa, Lauttasaarella ja Myllypurossa sekä Espoossa Leppävaarassa ja länsimetron asemilla.

Karkea arvio liityntäpysäköinnin tuloista on noin 150 000 euroa/vuosi.

Liityntäpysäköinnin sallitun keston pidentäminen

Liityntäpysäköinnin sallittua kestoja pidennetään 14 tuntiin työpäivän jälkeistä asiointia tai esimerkiksi vuorotyöntekijöiden arkea. Liityntäpysäköinti edellyttää voimassa olevaa matkalippua.

Tulevaisuudessa, kun tarvittavat mobiilipalvelut ovat saatavilla, voidaan harkita mahdollisuuksia tarjota joustavampaa liityntäpysäköintiä. Mobiilipalveluilla voidaan mahdollistaa joustoa esimerkiksi liityntäpysäköinnin enimmäisajassa sekä erilaisia hinnoittelumalleja.

Reaaliaikaisen laskentatiedon keruun toteuttaminen

Kivistön, Vantaankosken ja Vehkalan liityntäpysäköintialueille toteutetaan laskentalaitteet reaaliaikaisen tilatiedon saamiseksi. Ajantasaista tilatietoa esitetään muun muassa HSL:n reittioppaassa sekä Kehä III:n ja Hämeenlinnanväylän varrella sijaitsevilla muuttuvissa opastustauluissa.

Laskentalaitteita lisätään tulevaisuudessa myös muille raideliikenteen asemien liityntäpysäköintialueille.

3

.6

Huolto- ja jakeluliikenteen pysäköinti

Huolto- ja jakeluliikenteen pysäköinnin nykyiset periaatteet



Yleiskaavaluonnos perustuu tiivistämiselle ja keskus-
tojen vahvistamiselle. Tarve huolto- ja jakelu-
liikenteen toiminnan ja olosuhteiden kehittämiseksi
kasvaa koko ajan. Haasteet keskittyvät tiiveimmille
alueille.

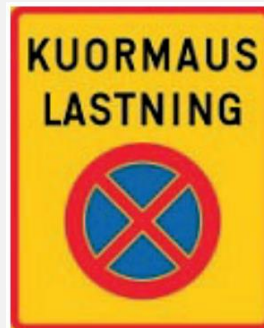
Vantaalla ei ole käytössä erityistä ohjeistusta
huoltoliikenteen pysäköinnin suunnitteluun, vaikka
menettelytapa onkin olemassa. Kiinteistön huollon
järjestäminen on kiinteistön vastuulla ja se pyritään
hoitamaan tontilla. Kivijalkaliikkeitä ei ole useinkaan
järjestelyjä huoltoa varten, vaan huolto tapahtuu
kadulta. Toisinaan toteutetut ratkaisut ovat hankalia,
jolloin niitä ei välttämättä käytetä.

Huolto- ja jakeluliikenteestä on jo tunnistettu
kehittämistarpeita vuonna 2017 valmistuneessa
opinnäytetyössä (Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti
ja huoltoliikenteen järjestäminen Vantaalla):
*Keskustoissa yleisimmin ongelmia koetaan paikoissa,
joissa jakeluajoneuvo joutuu pysähtymään tavarantoimiston
purun tai lastauksen ajaksi autotielle tai kevyen
liikenteen väylälle muuta liikennettä häiritsevästi.
Erityisesti haastavia ja jopa vaarallisia ovat tilanteet,
joissa jakeluajoneuvo joutuu peruuttamaan kevyelle
liikenteelle tarkoitettua väylää. Autotien ajoradalle
pysähtyminen saattaa nopeasti aiheuttaa liikenteen
ruuhkautumista, joka pahimmassa tapauksessa
leviää ketjureaktiomaisesti laajemmalle alueelle.*

Uusi kuormauspaikan sisältävä tieliikennelaki tulee
voimaan 1.6.2020:

C43 Kuormauspaikka

*Merkillä kielletään pysäyttäminen muilta
ajoneuvoilta kuin kuormaavilta ja kuormaa purkavilta
ajoneuvoilta tien sillä puolella, jolle merkki on
pystytetty. Pysäyttäminen on sallittu myös
matkustajien ottamista tai jättämistä varten. Vain
tietyille ajoneuvoryhmälle sallittu pysäyttäminen
osoitetaan lisäkilvellä H12 (ajoneuvoryhmä). Merkin
vaikutusalue on sama kuin merkin C37
(pysäyttäminen kielletty).*



Helsingin ratkaisut ja suunnitelmat

Helsingissä on tarkoitus ottaa käyttöön
jakeluliikenteen pysäköintitunnus. Ensimmäisessä
vaiheessa tunnus myönnetään y-tunnuksellisille
yrityksille, ja se on tarkoitettu ammattimaista
jakelutoimintaa suorittaville yrityksille. Toisessa
vaiheessa tunnus voidaan myöntää myös
henkilöautoille ja kolmannessa myös
yksityishenkilöille esimerkiksi muuttoa varten.
Tunnus on tarkoitus toteuttaa mobiilisovelluksena, ja
sen avulla on oikeutettu käyttämään lastausruutuja
korkeintaan 20 minuuttia ja ainoastaan tosiasiallista
jakelutoimintaa varten. Tunnus vapauttaa
pysäköintimaksuista.

Jakeluliikenteen pysäköintitunnuksen lisäksi
parhaillaan päivitettävä citylogistiikkaselvitys tulee
sisältämään kehitystoimenpiteitä huolto- ja
jakeluliikenteeseen. Toimenpiteet liittyvät muun
muassa liikenteellisten ongelmakohtien
parantamiseen, informaation jakamiseen
vuorovaikutuskampanjalla, pysäköinninvalvonnan
tehostamiseen, huolto- ja jakeluliikenteen
pysäköintipaikkojen lisäämiseen, maanalaisen
jakeluliikenteen kehittämiseen, kevytjakelun ja
jakeluasemien kehittämiseen sekä
informaatiojärjestelmän kehittämiseen.

Muutokset huolto- ja jakeluliikenteen pysäköinnin periaatteisiin



Jakelu-/ huoltosuunnitelman edellyttäminen rakennusluvan yhteydessä keskusta-alueilla

Keskusta-alueille toteutettavilta jakelua ja huoltoa tarvitsevilta toiminnoilta edellytetään jakelu- ja huoltosuunnitelmaa rakennusluvan yhteydessä. Jakelu- ja huoltoliikenteen pysäköinti ja ratkaisut osoitetaan ensisijaisesti kiinteistön omalle tontille mikäli asemakaavassa ei ole toisin määrätty.

Jakeluliikenteen kuormauspaikkojen lisääminen

Huolto- ja jakeluliikenteen pysäköintipaikkoja lisätään uuden tieliikennelain mukaisina kuormauspaikkoina kohteisiin, joissa yleinen lyhytaikainen pysäköinti ei riitä huolto- ja jakeluliikenteen tarpeisiin. Ratkaisu vie tilaa muulta pysäköinniltä, joten paikkoja tulee toteuttaa vain tarpeen mukaan.

Uusien käytäntöjen toteutumisen mahdollistaminen

Kadunvarsipysäköintiä ohjataan hinnoittelulla lyhytaikaiseen pysäköintiin, mikä palvelee huolto- ja jakeluliikennettä. Seurataan Helsingin kokemuksia jakeluliikennetunnuksen käyttöönotosta.

Kaupunki mahdollistaa uusien teknologioiden hyödyntämisen. Esimerkiksi Aviapoliksessa on jo pilotoitu drooneilla tehtävää pakettien kuljetusta maaliskuussa 2019. Tämänkaltaisilla ratkaisuilla voidaan vähentää jakeluliikenteen määrää tulevaisuudessa. Uusien teknologioiden hyödyntäminen jakeluliikenteessä on markkinalähtöistä, mutta kaupunki voi toimia mahdollistajana. Kaupunki voi esimerkiksi koordinoida eri toimijoiden välistä yhteistyötä.

Lisäksi esimerkiksi noutopisteet ovat lähtökohtaisesti markkinaehtoisina toteutuvia. Kaupunki voi kuitenkin halutessaan ottaa roolia mahdollistajana ja edistäjänä.

3

.7

Raskaan liikenteen pysäköinti

Raskaan liikenteen pysäköinnin nykyiset periaatteet



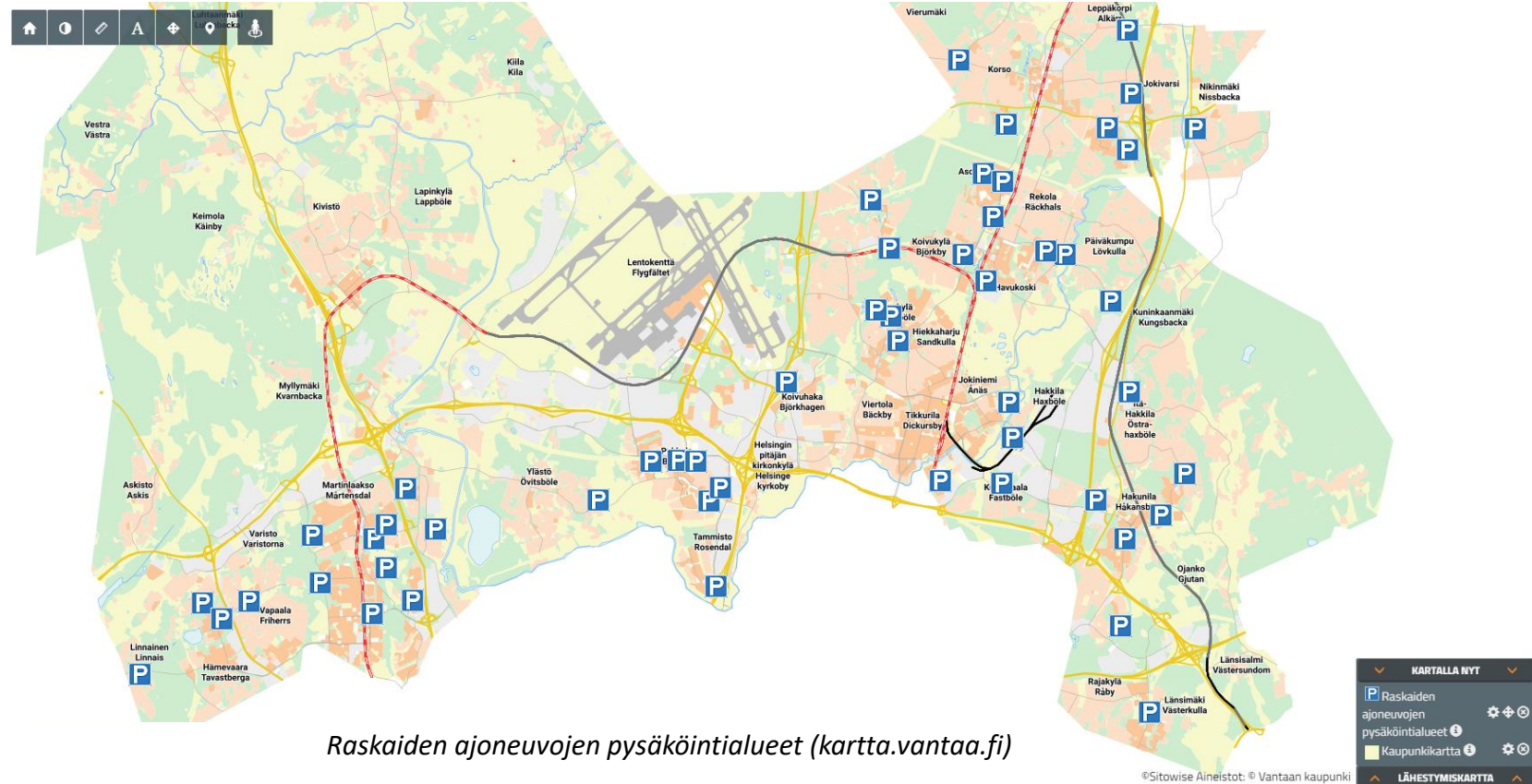
Vantaa on merkittävä logistiikan solmukohta, jossa on paljon logistiikka-alueita ja alan yrityksiä. Vantaalla on osoitettu kuorma- ja linja-autoille yhteensä noin 300 pysäköintipaikkaa. Pysäköintialueet näkyvät oheisessa kuvassa. Pysäköintialueita on Kivistöä lukuun ottamatta kaikilla suuralueilla.

Raskaan liikenteen pysäköintialueet sijaitsevat pääsääntöisesti yleisillä pysäköintialueilla tai katu-alueilla. Raskaalle liikenteelle tarkoitetuilla alueilla pysäköinti on yleensä sallittu kuorma- ja linja-autoille tai edellä mainittujen lisäksi henkilöautoille. Tapauskohtaisesti pysäköintipaikkoja on myös pakettiautoille, raskaiden ajoneuvojen perävaunuille ja matkailuajoneuvoille. Muutamassa tapauksessa ajoneuvolajeja ei ole rajoitettu.

Raskaan liikenteen pysäköintialueista suurin osa on joko 24 h aikarajoitettu tai niissä ei ole aikarajoitusta. Tällaisia alueita on yli kolmekymmentä. Lyhyemmän aikarajoituksen pysäköintialueita on vain muutama. Niissä on kiekollinen aikarajoitus tai pysäköintikielto päiväsaikaan, mutta illalla ja yöllä pysäköintiä ei ole rajoitettu. Usealla pysäköintialueella aikarajoitus vaihtelee ajoneuvolajien mukaan. Esimerkiksi henkilö- ja pakettiautoilla on yleensä lyhyempi aikarajoitus kuin raskailla ajoneuvoilla.

Raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja ei edellytetä kaavoituksessa normilla. Pysäköintiin puututaan tapauskohtaisesti esimerkiksi rajoittamalla pysäköintiä saatujen palautteiden mukaan alueellisesti.

Kaupungin palautejärjestelmään tulee ajoittain pyyntöjä sekä raskaiden ajoneuvojen pysäköintikielloista asuinalueille että pysäköintipaikkojen lisäämisestä raskaalle liikenteelle. Myös raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen turvallisuudessa on paikoin havaittu puutteita.



Raskaiden ajoneuvojen pysäköintialueet (kartta.vantaa.fi)

Muutokset raskaan liikenteen pysäköinnin periaatteisiin



Seurantaohjelman toteuttaminen

Toteutetaan jo käytössä olevaa seurantaohjelmaa, jonka mukaan kahden vuoden välein arvioidaan raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen täyttöasteita ja tarvittaessa toteutetaan reservipaikkoja. Seurataan myös kaupungin saamia palautteita raskaan liikenteen pysäköinnistä, ja arvioidaan esitettyjen muutostoiveiden toteutusmahdollisuuksia.

Raskaalle liikenteelle osoitettujen pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen

Parannetaan pysäköintialueiden käyttöasteita lisäämällä muun muassa aikarajoituksia. Varmistetaan, että raskaalle liikenteelle osoitettuja pysäköintipaikkoja ei käytetä raskaiden ajoneuvojen pitkäaikaiseen säilyttämiseen.

Lisäksi parannetaan raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen turvallisuutta esimerkiksi riittävällä valaistuksella.

Pysäköinnin rajoittaminen

Toteutetaan tarvittaessa alueellisia raskaan liikenteen pysäköintikieltoja. Kuusikkoon ja Ylästään on toteutettu alueellisia pysäköintikieltoja, ja kokemukset ovat olleet positiivisia. Pyritään välttämään kieltoja yksittäisillä kaduilla. Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti asuinalueiden kadunvarsilla vaikuttavat alueiden viihtyisyyteen ja liikkumisen turvallisuuteen, jos ajoneuvot muodostavat näkemäesteitä.

Helsinki

Helsingissä asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeissa esikaupunkialueille on seuraava ohjeistus raskaan liikenteen ajoneuvojen pysäköintiin liittyen: Metro- tai juna-asemien läheisyyttä (300 m) lukuun ottamatta asukkaiden kuorma-autojen pysäköintipaikkoja osoitetaan vähintään 1 ap / 15 000 k-m².

Espoo

Espoossa raskaiden ajoneuvojen pysäköinti keskittyy pääasiassa yritysten omille tonteille. Yleisimpänä ongelmana raskaan liikenteen pysäköinnissä pidetään hyvillä palveluilla varustettujen pitkänmatkan taukopaikkojen puutetta.

3

Kotipalveluiden .8 pysäköinti

Kotipalvelujen pysäköinnin kehittäminen



Kotipalveluiden pysäköinnin haasteet ovat nousseet julkiseen keskusteluun viime vuosina. Lisäksi kehittämistarve nousi esille tämän työn yhteydessä toteutetussa pysäköintikyselyssä. Kyselyssä kotihoidon ja muun kotiin tuotavan palvelun pysäköinnin helpottamista koskenut väittämä sai toiseksi eniten tukea. Kotihoidon pysäköinnin haasteet nousivat esille myös avoimissa vastauksissa.

Asuntoalueiden päivitetty pysäköinnin mitoitusohje edellyttää varaamaan kotipalveluille paikkoja tontilta. Ongelmana ovat siten vanhat alueet. Nykyisin kotipalveluille myönnetään yhteiskäyttöautojen pysäköintitunnus, joka oikeuttaa enintään 48 tunnin pysäköintiin erikseen merkityillä paikoilla kaupungin pysäköintialueilla ja kadunvarsilla. Yksityisellä tontilla pysäköinti vaatii aina luvan alueen haltijalta, joten yhdellä ajoneuvolla on oltava useita erilaisia lupia. Mahdolliset pysäköintivirhemaksut jäävät työntekijän maksettavaksi.

Vantaalla kotihoidon aamuvuoro ajoittuu klo 7-15 ja iltavuoro 14-22. Illat ja viikonloput ovat pysäköinnin kannalta hankalimpia, aamulla on yleensä paremmin tilaa.

1.6.2020 voimaan tullessa uudessa tieliikennelaissa mahdollistetaan kotihoidon pysäköintitunnuksen käyttöönotto. Uuteen tieliikennelakiin sisältyy seuraavat ratkaisut:

- Kunta voi ottaa käyttöön kotihoidon pysäköintitunnuksen helpottamaan kotihoidon pysäköintiä. Tunnus myönnetään kotihoidon työntekijälle tai kotihoitoa tarjoavalle yritykselle, yhdistykselle tai julkisyhteisölle kunnan lakisäänteisten sosiaali- ja terveydenhuollon palveluiden toteuttamista varten.
- Pysäköinti mahdollista ilman aikarajaa ja maksua kunnan katuverkon pysäköintipaikoilla, kadulla pysäköintikiellon voimassaoloalueella sekä pihakadulla muuallakin kuin merkityillä paikoilla.
- Liikennemerkkin H25 (huoltoajo sallittu) kiellosta huolimatta sen vaikutusalueella olisi mahdollista ajaa ja pysäköidä kotihoidon pysäköintitunnuksella.

Kotipalvelujen pysäköinti-oikeutta laajentamalla lisätään kotihoidon työntekijöiden asiakkaiden parissa käyttämää aikaa

Ratkaisuja kotihoidon pysäköintiin

Vantaalla otettiin käyttöön uuden tieliikennelain mukainen kotihoidon pysäköintitunnus, mutta käyttöönotto tapahtuu aluksi hillitysti (kesällä 2020). Pysäköintitunnuksen käyttöönoton toteutumista ja vaikutuksia seurataan tarkasti ennen kuin tunnus otetaan käyttöön laajemmin.

Kotihoidon pysäköintilupa päätettiin ottaa käyttöön myös Vantaan kaupungin koulujen ja päiväkotien pysäköintialueilla.

Lisäksi voidaan edistää kotihoidon pysäköinnin mahdollistamista taloyhtiöiden tonteilla yhteistyössä useiden toimijoiden kanssa.



4

Ratkaisumalleja pysäköinnin haasteisiin



Tunnistettuja pysäköintihaasteita



Käytetyt menetelmät

Työvaiheen alussa tunnistettiin Vantaalla esiin nousseita pysäköinnin haasteita sekä alueita, joilla ongelmia on ilmennyt viime aikoina. Haasteiden taustalla olevia tekijöitä ja ongelmien laajuutta selvitettiin tarkemmin seuraavien alueiden osalta: Kaskelanrinne, Keimolanmäki, Jokiniemen Lauri Korpisen katu 6, Tarhurinpuisto ja Havukoski.

Taustatietoja kerättiin kaupungin viimeisen viiden vuoden aikana saamien palautteiden avulla, haastatteleamalla kaupungin liikennesuunnittelijoita ja asukkaille maaliskuussa 2020 toteutetun pysäköintikyselyn vastausten pohjalta. Lisäksi edellä mainituissa kohteissa tehtiin maastokatselmuksia ja haastateltiin muutamaa isännöitsijää.

Pysäköintihaasteet yleisesti

Pysäköintihaasteita ilmenee erityisesti kehittyvillä uudisalueilla ja uudiskohteissa. Kehittyvillä uudisalueilla on ollut yleisesti käytössä vähän autopaikkoja tuottavaa pysäköinnin mitoitus (ns. kokeilunormi) ja pysäköinti on toteutettu osin rakenteellisena ja keskitetysti. Kokeilunormin perustana olleet palvelut eivät ole toteutuneet samassa aikataulussa asuinrakentamisen kanssa,

mikä lisää auton tarvetta asiointimatkoilla. Lisäksi pysäköintipaikat saattavat osin sijaita käyttäjien kannalta väärällä paikalla tai paikat jakautuvat epätasaisesti taloyhtiöiden välillä.

Käytäntö on osoittanut, että paikkoja on toteutunut liian vähän uudiskohteissa, joissa on käytetty normikokeilun mukaista, vähemmän autopaikkoja tuottavaa mitoitus. Tällaisia kohteita on toteutunut muun muassa Keimolanmäkeen ja Kaskelanrinteeseen. Pysäköintihaasteita ilmenee myös vanhoilla keskusta- ja lähiöalueilla. Tonttien pysäköintipaikkamäärät eivät vastaa nykypäivän tarpeita ja pysäköinti leviää kadun varteen. Lisäksi alueita tiivistetään täydennysrakentamalla ja uudiskohteissa käytetään usein pientä autopaikkamäärää tuottavaa mitoitus. Myös rakennusvalvonta myöntää lievennyksiä normiin.

Pysäköintikysely

Pysäköintikyselyyn vastasi yhteensä 830 henkilöä, joista noin 92 % ilmoitti asuinpaikakseen Vantaan. Karttavastauksia pysäköinnin haasteista saatiin myös osaan edellä mainittujen, tarkemman tarkastelun kohteista*. Vastausten perusteella tonttien asukas- ja vieraspysäköinti koetaan riittämättömäksi. Siten pysäköintipaikkaa etsitään kadunvarsilta, joita

koetaan olevan tarpeeseen nähden liian vähän ja joiden aikarajoitukset koetaan tiukoiksi. Asukkaat vievät siten pysäköintitilaa myös vierailta ja monella alueella vieraspaikan löytäminen on vastausten perusteella lähes mahdotonta. Tietyiltä alueilta on vastausten perusteella jopa muutettu pois pysäköintitilanteen takia ja ongelmat vaikeuttavat osittain myös asuntojen myyntiä. Lisäksi pysäköintipaikkojen puute aiheuttaa tietyillä alueilla hallitsematonta väärinpysäköintiä.

Seuraavalla sivulla on esitetty kootusti työvaiheessa tunnistettuja pysäköinnin haasteita, niiden taustoja ja millä alueilla haasteita on ilmennyt. Tarkempien tarkastelujen tulokset ovat raportin liitteessä 4.

Vantaan normikokeilun taustaa

Vantaa on joulukuussa 2013 ottanut käyttöön pysäköinnin mitoitusohjeen **1 ap/ 130 k-m²** määräaikaista kokeilusta viiden vuoden aikana Tikkurilan, Koivukylän, Korson, Aviapoliksen, Kivistön, Martinlaakson, Myyrmäen, Hakunilan ja Länsimäen keskusta-alueiden uusissa asuinrakennuskohteissa, jotka sijaitsevat 1 km säteellä asemasta linnuntietä. Myöhemmällä päätöksellä kokeilua laajennettiin Louhelan, Leinelän, Hiekkaharjun ja Rekolan asemanseuduille, joissa sallittiin mitoitus **1 ap/ 110 k-m²** 500 metrin säteellä asemasta. Kokeilun vaikutuksia pysäköintipaikkojen riittävyyden ja uusien asuntorakentamishankkeiden toteutumisen osalta on selvitetty erillisellä tarkastelulla.

* Karttavastauksen määrä alueittain: Havukoski 13, Kaskelanrinne 20, Keimolanmäki 55, Tarhurinpuisto 10.

Tunnistettuja pysäköintihaasteita



Tunnistettuja pysäköintihaasteita		Alue	Tunnistettuja pysäköintihaasteita		Alue
1. Uusi alue, kohteissa liian vähän asukas- ja vieraspysäköintipaikkoja			5. Täydennysrakentaminen keskustoissa, työmaiden pysäköinti (korostuu tulevaisuudessa)		
- Uudiskohteissa ei ole riittävästi asukaspysäköintiä. Kohteet toteutettu pääosin normikokeilun (1 ap/ 130 k-m²) mukaan tai rakennuslupavaiheessa myönnetyt poikkeukset (lievennykset mitoitusohjeesta tai pienemmät asuntokoot) vähentävät paikkamäärää suhteessa tarpeeseen. Käytäntö on osoittanut, että kiinteistöille toteutettu pysäköintipaikkamäärä on ollut riittämätön ja pysäköintipaikkoja on toteutettu liian vähän. Palveluiden puuttuminen alueilta johtaa suunniteltua korkeampaan autonomistukseen. - Vähäinen kadunvarsipysäköinti tarkoitettu lyhytaikaiseen vieraspysäköintiin (2h, 4h rajoitus, osalla alueista ympäri vuorokauden), ei asukaspysäköintiin. Aikarajoituksia ei noudateta ja asukkaat käyttävät vieraspaikkoja, jolloin vieraille ei löydy paikkaa. Aika-rajoitukset eivät salli yön yli vierailua. - Vähäiset autopaikkamäärät aiheuttavat ongelmia myös lähialueille, kun asukaspysäköinti levittäytyy muun muassa läheisten pientaloalueiden kapeille kaduille. - Keimolanmäki ja Kaskelanrinne jäävät etäälle keskustoista. Kivistössä kaupalliset palvelut ovat pääosin vielä toteutumatta, mikä lisää auton tarvetta. - Rajoittamattomat väliaikaiset kenttäalueet ja ilmaiset kadunvarsipaikat houkuttelevat pysäköimään, kun samalla kiinteistöille toteutetut pysäköintilaitokset ovat osin vajaalla käytöllä. - Rakentamattomien kohteiden paikkoja on annettu tilapäisesti valmistuneiden kohteiden asukkaiden käyttöön. Kaikkien kohteiden rakennuttua tilapäisesti paikkoja käyttäneet joutuvat siirtymään muualle. - Alueille muuttaneet eivät usein myöskään ole olleet erityisen tietoisia alueen pysäköinti-paikkatilanteesta ja mitoituksen periaatteista.		Kivistö Keimolanmäki Kaskelanrinne Tarhurinpuisto Jokiniemi	- Työmaiden takia pysäköintiä poistuu tai sitä rajoitetaan työmaaliikenteen takia. Työmaiden työntekijät käyttävät osin yleisiä pysäköintipaikkoja vieden tilaa vieras-, asiointi- ja asukas-pysäköinniltä. - Toistaiseksi rakentamattomia alueita on voitu antaa työmaiden pysäköintikäyttöön, tulevaisuudessa maankäytön tiivistyessä tällaiset alueet vähenevät.		Tikkurila
2. Uusi alue, liian vähän asiointipaikkoja			6. Vanha alue, liian vähän asukaspysäköintipaikkoja		
Kivijalkaliikkeiden lähistöllä ei ole riittävästi kadunvarsipaikkoja asiointiin. Asiointiin tarkoitettuja maksuttomia hallipaikkoja ei käytetä. Osin pysäköidään virheellisesti kävelyalueille asiointiin ajaksi.		Kivistö	- Joillain vanhoilla alueilla on liian vähän asukaspysäköintiä nykypäivän tarpeisiin. Kaikki mahdolliset pihat ovat nykyään pysäköintikäytössä. Vanhoissa kaavoissa on merkintä, että kaavan edellyttämistä autopaikoista tulee rakentaa 60 % ja loput voi rakentaa myöhemmin. Alueiden asukkaiden pelkona on, että kaupunki velvoittaa toteuttamaan puuttuvat paikat. - Havukoskella kadunvarsipysäköinnin aikarajoitus on osin 1-2 h. Pysäköintialueilla liian vähän paikkoja nykytarpeisiin, joten asukkaat pysäköivät kadun varteen. Myös tonteille ja jalkakäytävälle pysäköidään väärin. - Myyrmäessä päättävien katujen kääntöpaikoilla sijaitsevilla pysäköintipaikoilla pidempi aikarajoitus kuin saman kadun kadunvarsipaikoilla. Tarve aikarajoituksen yhtenäistämiselle. Myyrmäessä Myyrmäen huolto omistaa suuren osan kerrostalojen pysäköintialueista.		Kaivoksela Koivukylä Hakunila Pähkinärinne Havukoski Myyrmäki
3. Uudehko alue, liian vähän vieraspaikkoja			7. Vanha alue, täydennysrakentaminen nykyisille pysäköintialueille (LP-alueet)		
Tonteilla ei ole vieraspaikkoja, kadunvarsipaikkoja on vähän tai ne ovat asukkaiden käytössä. Työssä tunnistettiin esimerkiksi Pakkalassa oleva LPA-alue, joka voisi soveltua vuorottaiskäyttöön tontinomistajan ehdoilla.		Pakkala	Vanhoja alueita tiivistetään sijoittamalla täydennysrakentamista nykyisille LP-alueille, mikä lisää entisestään asukkaiden pysäköintihaasteita.		Myyrmäki Hakunila
4. Täydennysrakentaminen keskustoissa, pysäköinti levittäytyy läheisille pientaloalueille			8. Vanha alue, pientaloalueen täydennysrakentaminen		
Martinlaakson uuden keskustan tuntumaan on rakennettu uudiskohteita, jotka toteutettu normikokeilun (1 ap/ 130 k-m²) mukaan. Asukaspaikkoja on liian vähän ja pysäköinti leviää pientaloalueille.		Martinlaakso	- Ruskeasannan alueen vanhoissa kaavoissa vaadittu tontille vähemmän autopaikkoja kuin nykyisin vaadittaisiin (nykyisin vaaditaan 2 ap, ennen 1 ap). Näin kakkosautoja pysäköidään kadunvarteen ja asukkaat kokevat tämän haittana. - Viertolassa käytössä erilaisia pysäköintirajoituksia. Lisäksi asukkaiden näkemyksestä kadunvarsipysäköinti haittaa tontille ajoa ja siten asukkaat toivovat pysäköinnin rajoittamista ja/tai pysäköintikieltoa.		Ruskeasanta Viertola
5. Täydennysrakentaminen keskustoissa, pysäköinti levittäytyy läheisille pientaloalueille			9. Pysäköintipaikkojen ylitarjonta ja epätarkoituksen mukainen käyttö		
Martinlaakson uuden keskustan tuntumaan on rakennettu uudiskohteita, jotka toteutettu normikokeilun (1 ap/ 130 k-m²) mukaan. Asukaspaikkoja on liian vähän ja pysäköinti leviää pientaloalueille.		Martinlaakso	Pysäköintipaikkoja käytetään liikennekäytöstä poistettujen autojen säilytykseen tai muuhun tarkoitukseen (esimerkiksi autotallien käyttö varastotilana). Tämä vie paikan sitä tarvitsevalta ja hän joutuu etsimään autolleen paikan muualta. Tällöin pysäköinti-infrastruktuuri ei ole tarkoituksen mukaisessa käytössä.		Pakkala Havukoski Kaivoksela

Ratkaisuja tunnistettuihin haasteisiin



Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus		Pysäköintihaaste
Pysäköinti- paikkojen lisääminen *	Kadunvarsipaikkojen lisääminen	Pysäköintipaikkojen lisääminen kadunvarteen sallimalla kadunvarsipysäköinti, jos pysäköinnille on kadun poikkileikkauksessa tilaa, tai mahdollisuuksien mukaan rakentamalla yksittäisiä pysäköintipaikkoja kivijalkaliikkeiden läheisyyteen. Kadunvarsipysäköinnin salliminen selkeyttää pysäköintikäytäntöjä, vähentää väärinpysäköintiä ja mahdollistaa vieras- ja asiointipysäköinnin. Toteutetaan yhdessä aikarajoitusten tarkistamisen kanssa.	1. Uusi alue, asukas- ja vieraspaikat 2. Uusi alue, asiointipaikat 6. Vanha alue, asukaspaikat
	Rakentamattomien tonttien hyödyntäminen tilapäiseen pysäköintiin	Rakentamattomien tonttien hyödyntäminen tilapäiseen pysäköintiin uusilla alueilla, joilla suunniteltu pysäköintikapasiteetti ei ole vielä täysin toteutunut. Rakentamattomia tontteja tulee ensisijaisesti käyttää työmaiden pysäköintitarpeisiin. Rakentamattomien tonttien käyttöä asukas- ja vieraspysäköintiin tulee harkita tarkkaan, jotta asukkaille ei anneta vääränlaista kuvaa alueen pysäköintipaikkatilanteesta, kun alueen rakentuessa pysäköintipaikat vähenevät.	1. Uusi alue, asukas- ja vieraspaikat 5. Täydennysrakentaminen, työmaapysäköinti
	Pysäköintipaikkojen lisäämiseen varautuminen tonteille uudiskohteissa	Lisäpaikkojen rakentaminen uudiskohteiden tonteille, jos käytäntö osoittaa, että paikkoja on toteutunut liian vähän. Edellyttää varautumista ennakkoon. Kaupungin luovuttaessa maata, käytäntö voidaan ottaa käyttöön kirjaamalla ehdot tontinluovutusehtoihin. Järjestelyssä rakennuttaja sitoutuu toteuttamaan kohteeseen lisää pysäköintipaikkoja erillisen sopimuksen mukaisesti.	1. Uusi alue, asukas- ja vieraspaikat (rakentamattomat kohteet)
	Kadunvarsipaikat liiketilojen läheisyyteen	Lyhytaikaisen kadunvarsipysäköinnin osoittaminen liiketilojen läheisyyteen jo asemakaavoituksen yhteydessä.	2. Uusi alue, asiointipaikat (rakentamattomat kohteet)
Aikarajoitukset, pysäköintikiellot	Kadunvarsipaikkojen aikarajoitusten tarkistaminen ja yhtenäistäminen	Kadunvarsipaikkojen aikarajoitusten tarkistaminen ja yhtenäistäminen alueittain (2h, 4h). Aikarajoitusten voimassaolon tarkastaminen ja rajaaminen arkipäiviin, mikä mahdollistaisi viikonloppuisin pidempiaikaisen vieraspysäköinnin. Huomioitava kohteet, joissa on tarve lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin. Lisäksi huomioitava, ettei asukkaiden autot vie vieraspysäköintiin tarkoitettuja paikkoja aikarajoituksen voimassaoloajan löyhtyessä.	1. Uusi alue, asukas- ja vieraspaikat 2. Uusi alue, asiointipaikat 4. Täydennysrakentaminen keskustoissa 6. Vanha alue, asukaspaikat
	Pysäköintikiellot pientaloalueilla	Täydennysrakentamisen myötä uudiskohteiden autot levittäytyvät viereisten pientaloalueiden kapeille tonttikaduille. Osalle kaduista tarve lisätä pysäköintikielloja pysäköinnin rajoittamiseksi.	4. Täydennysrakentaminen keskustoissa 8. Vanha alue, pientaloalueiden täydennysrakentaminen

* Kaupunki ei lähtökohtaisesti toteuta asukas- ja vieraspysäköintiä, jonka järjestäminen on kiinteistöjen vastuulla. Pysäköintipaikkojen lisäämistä suunniteltaessa tulee huomioida alueen pysäköinnin kokonaistilanne. Mahdollisten uusien pysäköintipaikkojen ei ole tarkoitus kilpailla tonteilla sijaitsevan asukas- ja vieraspysäköinnin kanssa eikä houkutella asukkaita pysäköimään kadunvarsille tai yleisille alueille kiinteistöjen asukaspaikkojen sijaan. Pysäköintipaikkojen runsas lisääminen on ristiriidassa myös tehokkuus ja kestävyys tavoitteiden kanssa. Ensisijaisesti tulisi tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä silloin, kun se on mahdollista, tai pyrkiä vaikuttamaan muilla keinoin autonomistustarpeeseen.

Ratkaisuja tunnistettuihin haasteisiin



Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus		Pysäköintihaaste
Pysäköinnin maksullisuus ja asukaspysäköinti-järjestelmä	Pysäköinnin maksullisuuden laajentaminen	Pysäköinnin maksullisuusalueen laajentaminen nykyisillä alueilla (Tikkurila, Myyrmäki, Kivistö) ja laajentaminen uusille alueille. Pysäköinnin maksullisuudella voidaan tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä sekä ohjata pysäköintiä tonteille kadunvarsien ja yleisten alueiden sijaan alueilla, joissa on tarvetta lyhyt aikaiselle asiointipysäköinnille.	2. Uusi alue, asiointipaikat
	Asukaspysäköinti-järjestelmän kehittäminen/kokeilu	Asukaspysäköintitunnusjärjestelmä ei ole ensisijainen vaihtoehto millään alueella, mutta sitä voitaisiin harkita käytettäväksi tarkasti määritellyillä alueilla silloin, kun asukaspysäköinnissä on selviä ongelmia ja asukaspysäköintiin osoitettuja paikkoja on liian vähän eikä pysäköintiongelmia saada tavanomaisin keinoin ratkaistua. Asukaspysäköintijärjestelmän käyttöönotto edellyttää, että alueen katujen varsilta on osoitettavissa riittävästi pysäköintipaikkoja. Asukaspysäköintitunnusjärjestelmässä pysäköinti asukaspysäköintiin varatuilla paikoilla edellyttää asukaspysäköintitunnusta. Asukaspysäköintitunnus tulee hinnoitella vastaamaan alueen asukaspysäköinnin hintatasoa ja sen on oltava riittävän korkea, jotta asukaspysäköintitunnus ei kilpaille hinnallaan kiinteistöjen oman pysäköinnin kanssa.	1. Uusi alue, asukas- ja vieraspaikat 6. Vanha alue, asukaspaikat
Pysäköinti-paikkojen vuorottaiskäyttö	Kaupungin kiinteistöjen pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö	Kaupungin kiinteistöjen, kuten koulujen ja päiväkotien pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö iltaisin ja viikonloppuisin. Lisää hieman asukaspysäköintiä ja vieraspaikkoja ilta-aikoihin ja viikonloppuun. Tehostaa olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä ja voi vähentää lisäpaikkojen rakentamistarvetta.	1. Uusi alue, asukas- ja vieraspaikat 6. Vanha alue, asukaspaikat
	Yksityisten pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö	Yksityisten tahojen hallinnoimien pysäköintialueiden (LPA) vuorottaiskäyttö. Saattaa edellyttää pysäköintipaikkojen maksullisuutta. Lisää vieraspysäköintipaikkoja alueilla, joilla ei ole varattu vieraspaikkoja tonteilta ja/tai kadunvarsipaikoitusta ei ole.	3. Uudehko alue, vieraspaikat
	Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö LPA-alueiden välillä	Soveltuu alueille, joissa sama taho hallinnoi useita LPA-alueita. Lisää pysäköintipaikkojen kiertoa ja vähentää painetta asukkaiden kadunvarsipysäköinnille.	6. Vanha alue, asukaspysäköintipaikat
Työmaapysäköinti	Työmaapysäköinnin suunnittelu alueellisesti	Työmaan pysäköintiin varautuminen aluetasolla jo ennen rakentamisen aloittamista. Lähtökohtaisesti pysäköinti tapahtuu tontilla. Varautuminen myös lupavaiheessa, jossa työmaan tulee esittää pysäköintipaikkojen tarve, jota vastaan kaupunki voi osoittaa pysäköintipaikat lähialueelta. Paikkoja voidaan osoittaa rakentamattomilta tonteilta tai yleisiltä alueilta vuokraa vastaan. Tulevaisuudessa kaupunkirakenteen tiivistyessä keskustoissa yhä vähemmän paikkoja on osoitettavissa läheltä ja vuokrat todennäköisesti nousevat. Myös työmailla tulisi ensisijaisesti suosia muita kulkumuotoja erityisesti tiivistyvillä keskusta-alueilla.	5. Täydennysrakentaminen, työmaapysäköinti

Ratkaisuja tunnistettuihin haasteisiin



Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus		Pysäköintihaaste
Uusien pysäköinti-käytäntöjen kokeileminen tonteilla	Nimeämättömien pysäköintipaikkojen käyttöönotto	Taloyhtiössä paikkojen muuttaminen nimeämättömiksi. Lisää pysäköintipaikkojen kiertoa ja vähentää painetta asukkaiden kadunvarsipysäköinnille. Edistäminen kokeilun avulla.	6. Vanha alue, asukaspysäköintipaikat
	Vertaisvuokrauspalveluiden edistäminen	Vertaisvuokrauspalvelujen edistäminen, jossa oman pysäköintipaikan voi vuokrata edelleen, kun sitä ei tarvitse. Edistäminen kokeilun kautta tietyn alueen taloyhtiöiden keskuudessa. Lisää pysäköintipaikkojen kiertoa ja vähentää painetta asukkaiden kadunvarsipysäköinnille.	1. Uusi alue, asukas- ja vieraspaikat 6. Vanha alue, asukaspaikat
Tiedottaminen ja yhteistyö	Tiedottaminen ja neuvonta	Kaupunkilaisten tiedottaminen ja neuvonta pysäköinnin tavoitteista ja pysäköinnin vaihtoehtoista. Pysäköintiperiaatteista viestiminen. Alueen pysäköintimitoituksen ja ratkaisujen viestiminen alueelle muuttaville jo ennen muuttoa.	Kaikki
	Yhteistyön lisääminen rakennusvalvonnan ja liikennesuunnittelun välillä	Rakennuslupavaiheen yhteistyö liikennesuunnittelun ja rakennusvalvonnan välillä asemakaavan mitoitusohjeen mukaisten pysäköintipaikkojen toteuttamisesta ja lievennysten antamisesta suhteessa toteutettavien asuntojen määrään.	1. Uusi alue, asukas- ja vieraspaikat 4. Täydennysrakentaminen keskustoissa 7. Täydennysrakentaminen, vanhojen alueiden LP-alueille
Palvelut	Palveluiden ja joukkoliikenteen kehittäminen	Palveluiden ja joukkoliikennetarjonnan kehittäminen etupainotteisesti uusilla alueilla, joilla asuintuotannossa on suunniteltu käytettävän vähän autopaikkoja tuottavaa mitoitusta (vrt. kokeilunormialueet).	1. Uusi alue, asukas- ja vieraspaikat (rakentamattomat alueet)
Kotihoidon pysäköinti	Kotihoidon pysäköintimahdollisuuksien lisääminen tonteilla	Yksittäisen pysäköintipaikan varaaminen kotihoidolle tontilta tai muilla ratkaisuilla kodinhoidon pysäköinnin helpottaminen. Edellyttää yhteistyötä useiden tahojen kanssa.	6. Vanha alue, asukaspysäköintipaikat

5

Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö



Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö



Vantaan kaupunki on selvittänyt erillisessä selvityksessä kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön toimintaedellytyksiä ja liiketoimintamallia sekä käynyt markkinavuoropuhelua pysäköintiyhtiön potentiaalisten operaattorikumppaneiden kartoittamiseksi. Kaupunki on lisäksi tarkastellut yhtiön organisaatio- ja sopimusrakennetta, valtiontuki- ja hallinto-oikeudellisia näkökohtia sekä tehnyt taloudellista mallinnuksia.

Kaupungin tavoitteena on omistamansa pysäköintiyhtiön kautta mahdollistaa edullinen asuminen tiiviissä kaupunkirakenteessa sekä tarjota helposti saavutettavia ja kustannustehokkaita palveluita.

Säilyttämällä pysäköintipaikkojen omistuksen itsellään kaupungilla on mahdollisuus määritellä pysäköinnin hintataso sekä pysäköintikäytännöt kaupungin liikenteen, pysäköinnin, maankäytön ja muiden kaupunkirakenteeseen liittyvien tavoitteiden mukaisiksi.

Selvityksessä on pyritty toimintamalliin, joka on mahdollisimman yksinkertainen, hallinnollisesti kevyt ja verotuksellisesti tehokas. Lisäksi toimintamalli toteuttaa asetetut tavoitteet ja siirtää taloudellisen vastuun pysäköintilaitoksen käyttäjille.

Tarkastellussa organisaatorakenteessa kaupunki tai kaupungin omistama yhtiö vastaisi pysäköintiyhtiön hallinnoinnista. Pysäköintiyhtiön pysäköintilaitoksissa osakkaina olisi kaupungin omistaman yhtiön lisäksi tonttien haltijat (asunto-osakeyhtiöt ja kiinteistöyhtiöt) liittymissopimuksen kautta.

Pysäköintilaitosinvestoinnit katetaan rakentajien toimesta. Käyttökulut ja peruskorjaukset katetaan pysäköintimaksuilla.

Pysäköintilaitosten operoinnista vastaisi puolestaan ulkopuolinen erikseen kilpailutettava operaattori. Operaattori vuokraisi pysäköintipaikat edelleen asukkaille ja muille paikkaa tarvitseville pysäköintiyhtiön määrittämällä kuukausimaksua vastaan. Maksu määritettäisiin siten, että pysäköintiyhtiön tuotot riittävät käyttömenoihin ja korvausinvestointeihin. Maksu voisi olla eri suuruinen eri pysäköintilaitoksissa.

Kaupungin omistaman yleisen pysäköintiyhtiön perustamisen suunnittelua tarkennetaan ja selvitetään sen hyödyntämistä mahdollisiin lähivuosien kaavahankkeisiin. Varsinainen pysäköintiyhtiön perustamispäätös tehdään myöhemmin.

Pysäköintiyhtiön perustaminen tukee monelta osin pysäköintipoliittisten tavoitteiden toteutumista. Pysäköintiyhtiö mahdollistaa helpommin keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutumisen, edistää nimeämättömiin pysäköintipaikkoihin perustuvien ja vuorottaiskäyttöisten pysäköintikäytäntöjen toteutumista hallinnoimissaan laitoksissa, mahdollistaa pysäköinnin vaiheittaista toteutumista uusilla alueilla tai täydennysrakentamisessa sekä parantaa pysäköintikokonaisuuden hallinnointia Vantaalla. Pysäköintiyhtiö voi osaltaan olla ratkaisemassa monia tunnistettuja pysäköinnin haasteita.



↑ RIJ 12

6

Pyöräpysäköinti



6

.1 Periaatteet

Pyöräilyn nykytilanne ja tavoitteet



Kaupungin tavoitteet pyöräilylle

Vantaan kaupungin tavoitteena on nostaa pyöräilyn kulkumuoto-osuutta Vantaalla ja kehittää Vantaata enenevissä määrin pyöräilykaupungiksi. Yhtenä tärkeänä toimenpiteenä pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseksi on pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen.

Vantaan kaupunki on vuodesta 2017 alkaen kunnostanut keskustan välisiä nykyisiä yhteyksiä laadukkaiksi pyöräreiteiksi. Laatukäytävä Tikkurila–Korso on tavoitteena ottaa käyttöön 2020.

Reiteistä muodostuu niiden valmistuessa seudullisesti yhtenäinen verkosto, jonka tarkoituksena on palvella sujuvasti myös kaupunkien rajat ylittävää pyöräilyä. Pyöräliikenteen tavoiteverkon suunnitelma valmistuu vuoden 2020 aikana.

Tärkeä osa pyörällä tehtyä matkaa on laadukas pyöräpysäköinti. Kaupungin vastuulla on järjestää pyöräpysäköintiä joukkoliikenneterminalleihin ja suurimmille pysäkeille sekä julkisten palveluiden yhteyteen. Kaupunki pyrkii toimillaan edistämään myös työpaikkojen, asumisen ja kaupallisten palveluiden pyöräpysäköintiä.

Pyöräpysäköinti pysäköintikyselyssä

Pysäköintikyselyn vastauksissa pyörien pysäköinnin tärkeimpinä tekijöinä pidettiin pysäköintipaikkojen turvallisuutta, pyöräpysäköintipaikkojen löytymistä läheltä kohdetta ja pysäköintipaikkojen riittävyyttä.

Kyselyssä oli mahdollista merkitä sekä hyvin toimivia että ongelmallisia pyöräpysäköintipaikkoja. Hyvin toimiviksi merkityissä paikoissa pyöräpysäköintipaikkoja oli runsaasti (usein aseman) välittömässä läheisyydessä, pyörän saa lukittua rungosta ja paikat ovat säänsuojassa. Kritiikkiä puolestaan saivat pyöräpysäköintipaikat, joissa ei ollut runkolukitusmahdollisuutta. Osa alueista koettiin myös turvattomiksi pyörän pysäköinnin kannalta.

Kyselyn avoimissa vastauksissa pyöräpysäköinnin osalta korostui huoli pyöräpysäköinnin turvallisuudesta sekä toive laadukkaan pyöräpysäköinnin lisäämisestä.

Kaupunkipyöräpalvelut

Vantaalla otettiin käyttöön kaupunkipyöräpalvelu kesäkuussa 2019. Palvelu sisältää 1 000 pyörää noin 100:lla kaupunkipyöräasemalla. Ensimmäisellä kaudella kaupunkipyörillä liikuttiin pääsääntöisesti asuinalueiden ja asemien välillä, kun taas harrastuspaikkojen ja muiden palveluiden yhteydessä olevia asemia käytettiin vähemmän.

Kaupunkipyörien sijainnit on suunniteltu asukas- ja työpaikkamäärän perusteella. Sijainnit on koettu toimiviksi ja muutoksia tehdään seuraavalle kaudelle vain muutamiin kohteisiin. Vantaan kaupunkipyörät käyttävät tavallisia pyörätelineitä ja tarkoituksena on, että telineet palvelevat myös tavallisten pyörien pysäköintiä. Käytäntö on osoittanut, että muutamat telineisiin pysäköidyt tavalliset pyörät eivät haittaa kaupunkipyöräjärjestelmän toimintaa. Tähän liittyen haasteita on ensimmäisellä kaudella ollut ainoastaan muutamilla vilkkaimmilla juna-asemilla, joilla pyörämäärät ovat suuria. Näissä paikoissa kaupunkipyörien telineet eivät palvele liityntäpyöräpysäköintiä, vaan sekä kaupunkipyörille että liityntäpysäköinnille on oltava riittävästi omia telineitä.

Pyöräpysäköinnin kehittäminen



Julkinen pyöräpysäköinti

Yleisen pyöräpysäköinnin lisääminen

Vantaalla on tunnistettu tarve kaupunkimaisen ympäristön katu- ja torialueilla sijaitsevalle yleiselle pyöräpysäköinnille, joka palvelisi muun muassa lyhytaikaista asiointipysäköintiä. Pyöräpysäköinti-ratkaisuissa huomioidaan mahdollisuuksien mukaan myös erityyppisten pyörien vaatimukset, kuten tavarapyörien suurempi tilantarve. Tavarapyörien tarvitsemien leveämpien pyöräpysäköintipaikkojen toteuttamista harkitaan etenkin kohteissa, joissa on paljon pyöräpysäköintiä, kuten esimerkiksi asemien liityntäpyöräpysäköintiä.

Runkolukittavia telineitä lisätään katualueille esimerkiksi puuistutusten väliin kivijalkaliikkeiden läheisyyteen sekä torialueiden laidalle ja kävelykatujen päihin. Yhtenä toteutusvaihtoehtona on autojen kadunvarsipysäköinnin vähentäminen ja korvaaminen pyöräpysäköinnillä kohteissa, jossa ei muuten ole tilaa pyöräpysäköinnin toteuttamiseen.

Mikrokulkuvälineiden pysäköinti olemassa olevia telineitä monipuolisesti hyödyntäen

Yksityisessä käytössä olevat potkulaudat voi pysäköidä mahdollisuuksien mukaan pyörien tapaan pyörätelineisiin.

Vantaalla ei tähän mennessä ole ollut toiminnassa yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautapalveluja. Mikäli tällaiset yleistyvät, on tarpeen miettiä niille soveltuvia pysäköintiratkaisuja ja -periaatteita.

Kaupunkipyöräpalvelu

Kaupunkipyöräpalvelun laajentaminen tarvittaessa

Seurataan kaupunkipyöräpalvelun suosiota ja laajennetaan järjestelmää tarvittaessa sen mukaan. Huomioidaan tarvittavat tilavaraukset, jotta kaupunkipyöräasemien toteuttaminen tulevaisuudessa on joustavaa kaupungin omistamille alueille.

Kaupunkipyöräpalvelun kehittäminen yhtenäiseksi järjestelmäksi pääkaupunkiseudulla

Vantaan kaupunkipyöräjärjestelmään pyritään ensivaiheessa toteuttamaan yhteinen lipputuote Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräjärjestelmien kanssa, jolloin samalla kausimaksulla voisi käyttää kaikkien kolmen kaupungin kaupunkipyöriä. Nykyisen järjestelmän sopimuskauden lopulla selvitetään mahdollisuuksia pääkaupunkiseudun yhteiseen kaupunkipyöräjärjestelmään.

6

.2

Pyöräpysäköinnin mitoitussuhteet



Pyöräpysäköinnin mitoitusohjeet uudisrakentamisessa



Uusien asuin- ja työpaikkarakennusten pyöräpysäköinnin määrää ohjataan asemakaavassa.

Vantaan kaupungilla on käytössä kaksi erilaista mitoitusperiaatetta asuntoalueen rakenteesta riippuen:

- Aluekeskuksissa ja muilla kohtuullisen saavutettavuuden alueilla mitoitusohjeena on vähintään 2 pyöräpaikka / asunto.
- Muilla alueille mitoitusohjeena on vähintään 1 pyöräpaikka / 30 kerrosneliometriä.
- Mitoitusohjeessa ei ole esitetty vaatimuksia pyöräpysäköinnin laatuun.

Uusien toimisto- ja liiketilojen pyöräpysäköinnin osalta Vantaalla noudatetaan pääkaupunkiseudun yhteisiä mitoitusperiaatteita, jotka sisältävät ohjeistuksen myös pyöräpysäköinnin laatuun.

Lisäksi rakennusjärjestyksessä (17 §) on kirjattu pyöräpysäköinnistä: Tontilta on varattava riittävästi tilaa polkupyörien asianmukaista säilyttämistä varten. Asuinkerrostalotontilla polkupyörien säilytystilaa on oltava vähintään 1 pp / 30 k-m². Paikoista vähintään puolet on sijoitettava pihatasossa olevaan ulkovälinevarastoon.



Pyöräpysäköinnin mitoituksen kehittämistarpeita



Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohje on toistaiseksi voimassa oleva. Päivitystarvetta arvioidaan seuraavan kerran vuonna 2021, kun yleiskaava vahvistuu ja raitiotien kaavarunkotyöt valmistuvat. Samassa yhteydessä myös pyöräpysäköinnin mitoitusperiaatteet ja laatuvaatimukset tulee tarkistaa.

Työn aikana on tunnistettu muun muassa seuraavia asuntojen pyöräpysäköinnin mitoitusohjeeseen liittyviä kehittämistarpeita, joita tulee tarkastella mitoitusohjeen päivityksen yhteydessä:

- Asuntojen lukumäärään sidottu mitoitus voi tuottaa liikaa pyöräpysäköintiä taloihin, joissa on paljon pieniä asuntoja. Kerrosneliöihin sidottu mitoitus helpottaisi kaavoitusvaiheessa pyöräpysäköinnin tilantarpeen arviointia, kun asuntojen lukumäärä ei ole vielä selvillä. Selvitetään siirtymistä kerrosneliöihin pohjautuvaan mitoitusohjeeseen.
- Asuntoalueiden pyöräpysäköinnin mitoitusohjeessa tulee esittää myös laadullisia vaatimuksia pyörien pysäköinnille, esimerkiksi
 - Paikkamäärän jakautuminen ulko- ja sisäpaikkoihin, runkolukittaviin paikkoihin, sijoittuminen suhteessa ulko-oviin ja kulkuväyliin

- Tavarapyörien, sähköpyörien ja vastaavien huomioiminen kiinteistöjen pyöräpysäköinnin laatuvaatimuksissa
- Ulkovarastoratkaisuissa vaadittava minimi-ala/pyörä RT-kortin periaatteiden pohjalta
- Yhteisten pyörävarastojen lisäksi asunnon eteisen yhteyteen sijoitettavaan irtaimisto-varastoon voisi sijoittaa mitoitusohjeena mukaisen pyöräpaikan, mikäli hissi on mitoitettu siten, että pyörän kuljettaminen on sillä mahdollista. Sen sijaan asunnon parvekkeelle ei lähtökohtaisesti voi sijoittaa mitoitusohjeen mukaista pyöräpaikkaa.

Seurataan pyöräpysäköinnin toteutumista uusissa kohteissa laatuvaatimusten mukaisina.

Määritetään pyöräpysäköinnin mitoitusohjeet myös muille toiminnoille kuin asunnoille, toimisto- ja liiketiloille. Riittävä laadukas pyöräpysäköinti tulee varmistaa myös muiden toimintojen yhteydessä jo kaavoitusvaiheessa. Mitoitusohjeisiin tulee sisällyttää ohjeet mitoitusta, laatua ja sijoitusta koskien.



6

.3 Pyörrien
liityntäpysäköinti



Pyörrien liityntäpysäköinti



Vantaalla on pyörrien liityntäpysäköintipaikkoja kaikilla raideliikenteen asemilla. Lisäksi pysäköintiä on muutamilla pysäkeillä kuten nykyisen runkolinjan 560, tulevan runkolinjan 570 ja muutaman muun keskeisen linja-autoliikenteen reitin varrella. Paikkamääriltään suurimmat pyörrien pysäköinti-alueet ovat Tikkurilan, Kivistön ja Koivukylän asemilla. Kaikkiaan Vantaalla on noin 2 700 pyörrien liityntäpysäköintipaikkaa.

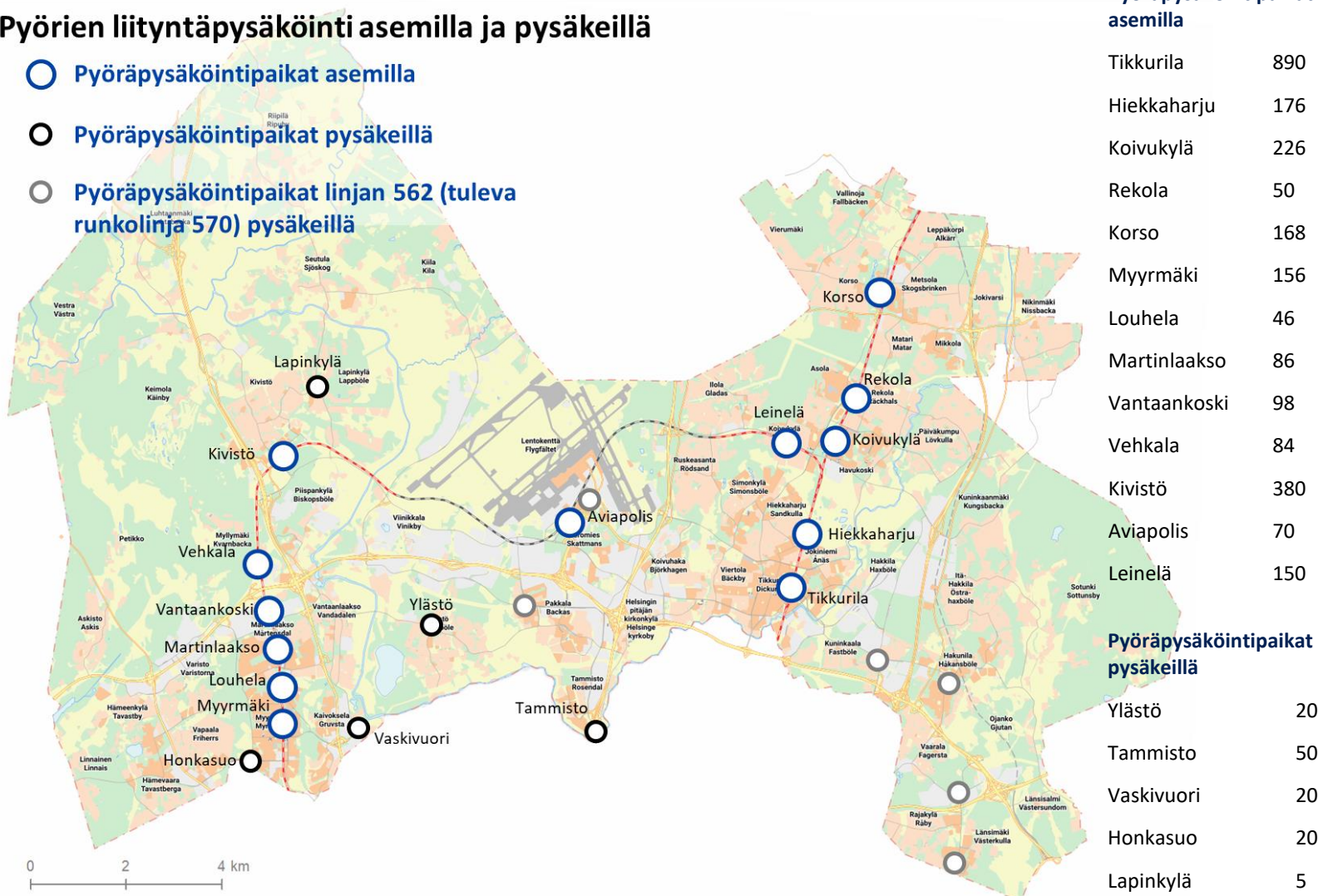
Vantaan raideliikenteen asemille pysäköityjen polkupyörrien kokonaismäärä on kasvanut vuodesta 2015 Kehäradan avautuessa liikenteelle. Pyörä-pysäköinnin käyttäjämäärät ovat kasvaneet merkittävästi erityisesti Tikkurilan asemalla.

Asemien nykyisistä pyörrien pysäköintipaikoista noin 80 % on runkolukittavia. Asemilla on kuitenkin yhteensä noin 500 pyöräpysäköintipaikkaa, joissa ei ole runkolukitusmahdollisuutta. Vuonna 2016 toteutetussa Vantaan liikennebarometrissa tärkeimmäksi pyöräilyn lisäämiseen kannustavaksi tekijäksi nousi pyörrien pysäköinnin turvallisuuden parantaminen.

Pyörrien liityntäpysäköinnin nykytilaa on kuvattu tarkemmin liitteessä 3.

Pyörrien liityntäpysäköinti asemilla ja pysäkeillä

- Pyöräpysäköintipaikat asemilla
- Pyöräpysäköintipaikat pysäkeillä
- Pyöräpysäköintipaikat linjan 562 (tuleva runkolinja 570) pysäkeillä



Pyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen



Pyörien liityntäpysäköinnin lisääminen ja laatutason parantaminen

Päivitetään vuonna 2017 osana pyöräilyn olosuhteiden parantamista laadittua toteutus-suunnitelmaa ja jatketaan sen toteuttamista. Suunnitelmassa esitetyt parannukset toteutetaan Rekolan ja Koivukylän asemille vuoden 2020 aikana. Lisäksi seuraavat parannustarpeet on tunnistettu: Tikkurilan asemalla Maalipolun pyöräpysäköinti, Myyrmäen aseman pohjoispään pyöräpysäköinti sekä Kivistön ja Korson bussiterminaalien suunnittelun yhteydessä pyöräpysäköinnin tarpeen uudelleentarkastelu.

Suunnitellaan tulevien raitiotieyhteyksien ja runko-linjojen varrelle pyöräpysäköintiä, joka palvelee liityntää.

Lisätään liityntäpyöräpysäköintiä myös sellaisille bussipysäkeille, jotka voivat palvella pientaloalueita, joissa on lähtökohtaisesti pidemmät etäisyydet lähimmälle bussipysäkille. Näin pientaloalueet tulevat paremmin kytkeytyiksi joukkoliikenne-tarjontaan.

Pyörien liityntäpysäköintiä seurataan vuosittain. Pyörien liityntäpysäköinnin määrää lisätään ja laatua parannetaan tarvittaessa seurannan perusteella. Liityntäpyöräpysäköintipaikkojen merkinnässä käytetään pääkaupunkiseudun kuntien kanssa yhdessä sovittuja pyöräpysäköinnin merkintätapoja.

Pyöräpysäköinnin turvallisuus nousi esille pysäköinti-kyselyssä. Pidempikestoisen pyöräpysäköinnin turvallisille ratkaisuille on kysyntää. Tikkurilaan toteutetusta valvotusta pyöräpysäköintitilasta on saatu hyvää palautetta ja se on osoittautunut suosituksi. Vastaavien lukittujen ja valvottujen pyöräpysäköintitilojen toteuttamismahdollisuuksia muillekin asemille selvitetään pyörien liityntä-pysäköinnin turvallisuuden parantamiseksi.

Tavarapyörien tarvitsemien leveämpien pysäköinti-paikkojen toteuttamista harkitaan aina pyörien liityntäpysäköintiä kehitettäessä asemilla.

Sähköpyörien latausmahdollisuuksia toteutetaan tarvittaessa liityntäpysäköinnin yhteyteen. Tikkurilan aseman vuonna 2018 avatussa pyöräpysäköinti-tilassa on varauduttu sähköpyörien lataus-tarpeeseen.

7

Pysäköinnin tulevaisuus



7

Pysäköintiin .1 vaikuttavat trendit



Pysäköintiin vaikuttavat trendit



Liikenteen toimintaympäristössä ja yhteiskunnassa on tapahtumassa muutoksia, joiden arvioidaan vaikuttavan merkittävästi liikkumiseen sekä auton käyttöön ja auton omistukseen. Suuria megatrendejä on näkyvillä, mutta niiden toteutumisen aikajännettä ja tarkempia vaikutuksia pysäköintiin on vaikea vielä arvioida. Trendeistä on tunnistettu kaksitoista:

1. *Kaupungistumisen voimakas kasvu* vaikuttaa pysäköintiin etenkin kaupunkien tiivistymisen myötä, mikä edellyttää pysäköinnin hallitsemista monipuolisella keinovalikoimalla.

2. *Ilmastomuutoksen hillinnässä* pysäköinnin houkuttelevuuteen vaikuttamalla voidaan vaikuttaa autoliikenteen houkuttelevuuteen.

3. *Digitalisoituva maailma* muuttaa pysäköintiä. Uusimmat sovellukset mahdollistavat jo täysin elektroniset maksutapahtumat ja ajoneuvon tunnistamiset.

4. *Uudet liikkumisen toimintamallit*, kuten taksimaiset palvelut, yhteiskäyttöautot, ruuantoimituspalvelut ja muut uudet liikkumispalvelut vaikuttavat pysäköinnin kysyntään.

5. *Liikenteen asteittainen automatisoituminen* vaikuttaa pysäköintipaikkojen tarpeeseen, mutta tutkimustulokset antavat ristiriitaisia tuloksia vaikutuksen suunnasta.

6. *Käyttäjälähtöinen ajattelu yleistyy* pysäköinnissäkin. Palveluita suunnitellaankin jatkossa yhä enemmän käyttäjien näkökulmasta ja käyttäjien tarpeisiin vastaten. Näin palveluista saadaan helppokäyttöisempiä ja paremmin asiakkaiden tarpeita palvelevia.



Pysäköintiin vaikuttavat trendit



7. *Sähköautojen yleistyminen* on tärkeässä roolissa päästövähennystavoitteissa. Tätä onkin käsitelty tässä työssä omana osakokonaisuutenaan.

8. *IoT ja Bid Data*: Ajoneuvoliikenne tuottaa valtavan määrän dataa. Onkin kysymys siitä, miten tätä dataa hyödynnämme. Esimerkiksi aika- ja kustannussäästöjä voidaan saavuttaa, kun ajoneuvot voidaan ohjata tehokkaasti vapaille pysäköintipaikoille.

9. *Ympäristötietoisuuden kasvu* vaikuttaa liikennejärjestelmän tasapuolistumiseen eri liikkumistapojen osalta ja siten myös pysäköintijärjestelyihin.

10. *Pysäköinnin tehostaminen* älyratkaisujen avulla, kuten erilaisilla vertaisvuokrauksen ratkaisuilla sekä vuorottaiskäyttöä tehostamalla. Järjestelmätasolla pysäköinti tehostuu myös, kun autoja ohjataan yhä sujuvammalla ja älykkäällä opastuksella pysäköintilaitoksiin.

11. *Jakamistalouden kasvu* vaikuttaa pysäköinnin kysyntään ja pysäköintinormeihin.

12. *Uusien sukupolvien muuttuvat tarpeet* voivat vähentää pysäköintipaikkojen tarvetta, kun esimerkiksi ajokorttien hankkiminen on vähentynyt nuorten keskuudessa.



Tulevaisuuden pysäköinti Vantaalla



Tässä työssä pysäköintiä on tarkasteltu noin viiden vuoden aikajänteellä. Samalla on kuitenkin hyvä tunnistaa ja arvioida, miten pysäköinti mahdollisesti muuttuu pitkällä aikavälillä.

Yhdessä työn aikana järjestetyssä työpajassa tarkasteltiin tulevaisuuden pysäköintiä Vantaalla. Työpajassa pohdittiin, mitkä ovat suurimmat muutokset pysäköinnissä viiden vuoden kuluessa Vantaalla, millaisia uusia pysäköintiin liittyviä digitaalisia palveluita on tarjolla ja mitkä ovat toimijoiden roolit tulevaisuudessa.

Pysäköinnin tulevaisuuskuva

Kaupunki tulee tiivistymään yleiskaavaluonnoksen tavoitteiden mukaisesti. Tällöin pysäköinnille on entistä vähemmän tilaa maantasossa, mikä edellyttää uudentyyppejä ratkaisuja ja toimintamalleja.

Pysäköinnin maksullisuus tulee lisääntymään, kun paikkojen määrä vähenee. Ilmaiset pysäköintipaikat vähenevät ja kustannuksen kohdistuvat enenevässä määrin käyttäjä maksaa -periaatteen mukaisesti. Pysäköinti muuttuu enenevässä määrin yksityishyödykkeeksi, jonka kulut katetaan siitä saatavilla tuloilla.

Pysäköinnin ratkaisut tulevat olemaan yhä enemmän keskitettyjä ja pysäköintipaikkojen käyttö tehostuu, kun pysäköintipaikkoja rakennetaan vähemmän kuin ennen. Tavoiteltava tehokkuus saavutetaan muun muassa vuorottaiskäytöllä. Rajoitettuja, tietyille käyttäjäryhmälle tarkoitettuja pysäköintipaikkoja otetaan kaikkien käyttöön. Asiointiin tarkoitetuilla kadunvarsipaikoilla kierron tulee olla nopeaa. Samalla uusien pysäköintilaitosten muuntojoustavuutta lisätään tulevia muutoksia ennakoiden.

Pysäköintipalvelut lisääntyvät ja markkina monipuolistuu. Pysäköinnin markkinat kehittyvät etenkin Vantaan kaupunkikeskustoissa ja vähitellen muuallakin. Täydennysrakentamisen haastavan pysäköintiyhtälön ratkaisuun tarvitaan toimijoiden välistä yhteistyötä, ja tulevaisuudessa kaupungin omistama pysäköintiyhtiö voisi olla kehityshankkeita yhdistävä tekijä. Tulevaisuuden pysäköintiä suunnitellaan yhä enemmän asiakkaiden tarpeisiin käyttäjälähtöisesti.

Pysäköinnin digitaalisuus tulevaisuudessa

Nykyisin pysäköinnin maksaminen mobiili-sovelluksella on jo arkipäivää Vantaallakin. Tulevaisuudessa erilaisia pysäköintipalveluita on asiakkaalle tarjolla huomattavasti enemmän.

Palvelusta ja pysäköinnistä maksetaan vain käytön mukaan. Digitaalisen palvelun avulla tuotetaan myös dataa, jonka avulla pysäköintiä voidaan kehittää palveluna.

Pysäköinnin digitaalisuus voisi tulevaisuudessa toteutua esimerkiksi seuraavilla sovelluksilla:

- Parkkipaikkanaavigaattori; opastus vapaille paikoille
- Pysäköintipaikan varaaminen ja vastaavat palvelut
- Ratkaisut, jotka tukevat pysäköintipaikkojen tehokasta käyttöä ja vuorottaiskäyttöä
- Ajoneuvojen tunnistaminen
- Pysäköinninvalvonnan tehostaminen
- Tiedon kerääminen suunnittelun tueksi.

Toimijoiden roolit tulevaisuuden pysäköinnissä

Tulevaisuudessa kaupungilla tulee olla selkeä ja vahva rooli muuttuvassa pysäköintikentässä ja muutoksen hallinnassa. Kaupungilta tarvitaankin rohkeita ja konkreettisia päätöksiä.

Pysäköinti koskettaa laajaa joukkoa erilaisia toimijoita, joiden näkemykset voivat olla hyvinkin erilaisia. Näin ollen tarvitaan laajaa ja avointa yhteistyötä toimijoiden kesken. Kaupungin tulee omalta osaltaan edistää eri toimijoiden välistä yhteistyötä.

Tulevaisuuden huomioiminen

Kaupungin tulee edistää pysäköinnin maksullisuuden lisäämistä, jotta käyttäjä maksaa -periaate toteutuu nykyistä enemmän. Kaupungin järjestämän pysäköinnin hinnoittelu tulee toteuttaa järjestelmän kannalta optimaalisesti pysäköinnin tehokkuuden varmistamiseksi.

Varmistetaan kadunvarsipysäköinnin optimaalinen käyttö tarpeen mukaan lyhentämällä kadunvarsien aikarajoituksia ja varmistamalla, ettei kadunvarsia käytetä ainakaan pitkäaikaiseen säilytykseen.

Uusissa pysäköintilaitoksissa olisi hyvä varautua jo suunnitteluvaiheen rakenteellisilla ratkaisuilla siihen, että pysäköintilaitos voi tarvittaessa saada uuden käyttötarkoituksen.

Digitaalisuuden hyödyntämisen osalta kaupunki on pitkälti mahdollistajana ja mahdollisuuksien mukaan myös tiedon tuottajana. Pysäköintipaikkojen siirto paikkatietomuotoon mahdollistaa palveluiden kehittämisen, kuten digitaalisen pysäköintikiekon käyttöönoton ja pysäköintipaikan löytymistä helpottavan sovelluksen. Myös pysäköinninvalvontaa voidaan tehostaa digitaalisuuden myötä.

Kaupungin tulee olla selkeä ja vahva roolia muuttuvassa pysäköinnin tilanteessa ja kaupungin tulee omalta osaltaan edistää eri toimijoiden välistä yhteistyötä esimerkiksi keskustelufoorumin koollekutsujana. Pysäköinnin tehokkuuden lisäämiseksi tiivis yhteistyö kaupungin ja yksityisten toimijoiden välillä on tärkeää.

Kaupungin tulee taata tasapuoliset mahdollisuudet toimijoille osallistua pysäköintimarkkinaan.

Kaupungin tulee toimia mahdollistajana, mutta samalla tarpeen mukaan kontrolloivana ja valvovana osapuolena. Pysäköintiyhtiön toteutuminen vaikuttaa rooleihin.

Pysäköintiin vaikuttavien trendien kehitystä seurataan ja huomioidaan pysäköintiratkaisuihin ja kun pysäköinnin kehittämisen periaatteita ja toimenpiteitä päivitetään.



7

Pysäköinti mobility **.2 hubeissa**



Mobility hub – liikkumispalvelukeskus



Mobility hub on monipuolisten liikkumisen palveluiden keskittymä, joka tarjoaa useita erilaisiin liikkumisen tarpeisiin soveltuvia vaihtoehtoja ja tietoa niistä, innostaa liikkumaan kestävästi ja kokeilemaan rohkeasti.

Mobility hubit soveltuvat parhaiten tiheään joukko-liikennetarjonnan keskittymiin, jonka lähelle on keskittynyt myös työpaikkoja, asumista, palveluita ja vapaa-ajan toimintoja.

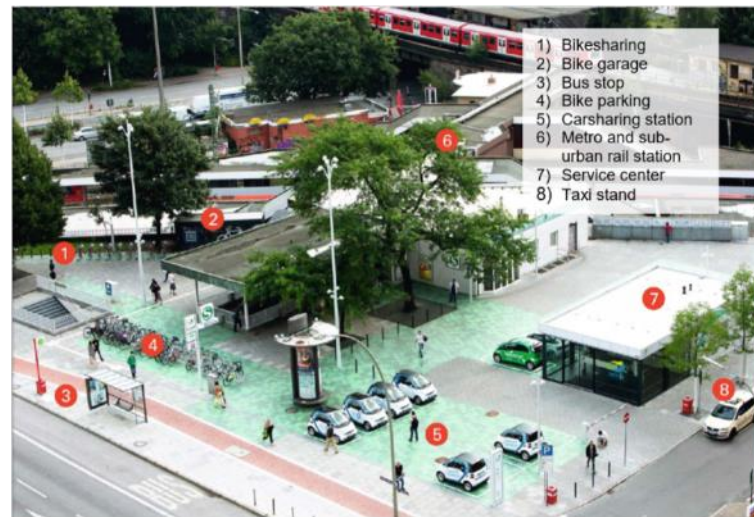
Mobility hubien kehittämisen tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn suosiota, keskittää liikkumispalveluita ja tuoda erilaiset liikkumispalvelut helposti käytettäviksi sekä sujuvoittaa matkaketjuja tarjoten erilaisia vaihtoehtoja joukkoliikenteen liityntämatkoille.

Mobility hubeissa tarjotaan tehokkaita ja laadukkaita autojen ja pyörien pysäköintiratkaisuja ja -palveluita.

Esimerkkejä ulkomailta

Liikkumispalvelukeskuksia on toteutettu tyypillisesti raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen ja muihin joukkoliikenteen solmupisteisiin.

Ruotsissa asuinalueilla liikkumispalvelukeskuksia on toteutettu kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön pysäköintilaitoksen yhteyteen. Näin erilaiset liikkumispalvelut ovat lähellä asukasta ja helposti otettavissa käyttöön. Ne tarjoavat myös erilaisia last mile -ratkaisuja liityntämatkoille.



- Joukkoliikenteen runkolinja (lähijuna, metro, runkobussilinja)
- Bussiyhteydet
- Laadukkaat kävelyreitit, suojatiet ja alikulut
- Laadukkaat pyöräilyreitit
- Pyöräpysäköinti
- Pyöräpalvelut (pyöräpesu, pumppaus- ja huoltopiste)
- Yhteiskäyttöpyörät
- Yhteiskäyttöpotkulaudat
- Sähköautojen julkiset latauspisteet
- Yhteiskäyttöautot (ml. sähköautot)
- Liityntäpysäköinti
- Liityntäpysäköinnin reaaliaikainen paikkamäärätieto
- Taksiasemat
- Saattopaikat erilaisille kyytipalveluille
- Kattava opastus
- Pakettien noutopiste



Liikkumispalvelukeskukset Vantaalla



Vantaalla liikkumispalvelukeskusten palvelutarjonta voisi sisältää:

- Joukkoliikenteen runkolinja (lähijuna, runkobussilinja)
- Autojen liikeyntäpysäköinti
- Pyörien liikeyntäpysäköinti
- Saattoliikenteen pysäköinti
- Taksiasemat
- Saattopaikat erilaisille kyytipalveluille
- Yhteiskäyttöautot (ml. sähköautot)
- Sähköautojen julkiset latauspisteet
- Yhteiskäyttöpyörät, yhteiskäyttöpotkulaudat
- Pyöräpalvelut (pyöräpesu, pumppaus- ja huoltopiste)
- Kaupat, kioskit
- Muut palvelut (esim. pakettien noutopiste)

Kullekin hub-tyypille määritetään minimipalvelutarjonta.

Kaupunki selvittää tarkemmin ratikan pysäkkien yhteyteen sijoittuvia mobility hubeja vuoden 2020 aikana.

Vantaalle tunnistettiin neljä esimerkinomaista hub-tyyppiä.

KaupunkikeskusHub: Hubit sijaitsevat kaupunkikeskuksissa vilkkaiden asemien yhteydessä. Niiden palvelutarjonta on laajin, sisältäen esimerkiksi pyörien ja autojen liikeyntäpysäköinnin, taksiaseman, kaupunkipyöräaseman, sähköautojen latauspaikat, yhteiskäyttöautot sekä erilaisia muita palveluita.

SolmuHub: Hubit sijaitsevat asemien yhteydessä. Niiden palvelutarjonta on suppeampi kuin kaupunkikeskusHubeissa.

AlueHub: Hubit sijoittuvat asuinalueille ja työpaikkakeskittymiin. Nämä voisivat olla ruotsalaisen mallin mukaisia kaupungin omistamiin pysäköintilaitoksiin sijoittuvia keskuksia.

MiniHub: Hubit sijoittuvat runkolinjojen tai esim. ratikan vilkkaille pysäkeille. Keskeinen palvelu on laadukas pyöräpysäköinti.



MiniHub

(esim. runkolinjan/ratikan vilkas pysäkki)



KaupunkikeskusHub

(esim. Tikkurila, Myyrmäki, Kivistö Aviapolis)



AlueHub

(Leinelä, Rekola, Vehkala, Louhela, Vantaankoski, Hiekkaharju)



SolmuHub

(esim. Martinlaakso, Koivukylä, Korso, Hakunila, Pakkala)

8

Yhteenveto: Pysäköinnin linjaukset ja kehittämistoimet

Yhteenveto: pysäköinnin kehittämisen seuraavat askeleet



Työn tavoitteena oli määrittää Vantaalle pysäköinnin linjaukset ja konkreettiset toimenpiteet pysäköinnin kehittämiseksi seuraavan viiden vuoden ajalle. Työssä on huomioitu pysäköinnin eri osa-alueet ja pysäköintiä on tarkasteltu kokonaisuutena.

Työn aluksi muodostettiin kaupungin strategiaan suunnitelmiin ja ohjelmiin pohjautuvat pysäköintipoliittiset tavoitteet. Vantaalla pysäköinnin kehittämällä tavoitellaan tehokkuutta, joustavuutta, kestävyyttä ja helppoutta:

- Tehokkuus – Tiiviin kaupunkirakenteen edistäminen ja pysäköinnin tehokkuus
- Joustavuus – Joustavat ja kokonaisvaltaisesti suunnitellut pysäköintijärjestelyt
- Kestävyys – Liikkumisvalintojen ohjaaminen kestävään liikkumiseen
- Helppous – Pysäköintipalvelujen toimivuus

Työn aikana toteutettiin pysäköintikysely, jolla selvitettiin vantaalaisten ja Vantaalla vierailevien näkemyksiä pysäköinnin nykytilanteesta ja tulevaisuuden kehittämistarpeista. Kyselyyn vastanneet kertoivat myös pysäköinnin nykyisistä haasteista sekä hyvistä ja toimivista ratkaisuista. Autojen pysäköinnissä tärkeimpinä asioina pidettiin pysäköintipaikkojen riittävyyttä (vaikka se edellyttäisi

maksullisuutta tai muita rajoituksia), pysäköintipaikan vaivatonta löytymistä (esim. opastus) sekä omaa nimettyä pysäköintipaikkaa asunnon yhteydessä (vaikka se maksaisi). Avoimissa vastauksista nousi esille näkemys, että Vantaalla asuessa auto on edelleen monin paikoin välttämätön, eikä sen käyttöä tulisi pysäköinnin järjestelyillä vaikeuttaa. Kyselyn vastauksissa toivottiin lisää paikkoja niin asukas-, vieras-, asiointi- kuin liityntäpysäköintiinkin. Vastauksissa korostui erityisesti sellaisen alueiden asukkaiden ääni, joilla on ennestään tunnistettu pula asukas- ja vieraspysäköintipaikoista. Asukkaiden mielestä taloyhtiöiden tulisi tarjota mahdollisuus pysäköintipaikkaan ja kadunvarsipaikat tulisi varata vieraiden käyttöön. Paikallisten palveluiden puute pakottaa paikoin oman auton omistukseen. Vastaajien mielestä keskustoissa asiointiin tulisi olla autolla jatkossakin helppoa ja edullista.

Tässä työssä pysäköintipoliittiset tavoitteet ovat ohjanneet pysäköinnin linjausten muodostamista ja kehittämistoimenpiteiden määrittämistä. Lisäksi työssä on pyritty löytämään toimenpiteitä, joilla nykyisiä pysäköinnin haasteita voitaisiin ratkaista asetettujen tavoitteiden ja kaupungin periaatteiden mukaisesti.

Vantaalla on käytössä vuonna 2018 päivitetty asunto-alueiden pysäköinnin mitoitusohje, jossa on määri-

tetty asemakaavoituksessa asumisen osalta käytettävä pysäköinnin mitoitus erityyppisillä alueilla. Mitoitusohje on toistaiseksi voimassa oleva, mutta sen päivystarvetta tulee arvioida seuraavan kerran vuonna 2021 yleiskaavan vahvistuttua ja raitiotien kaavarunkotöiden valmistuttua. Mitoitusohjeella mahdollistetaan tehokkaiden, joustavien ja kestävyttä tukevien pysäköintiratkaisujen toteuttaminen. Nykymitoitusohjeesta voidaan tarvittaessa poiketa alueellisten kaavarunkotasosten suunnitelmien yhteydessä esimerkiksi tietyillä kehittyvillä raide-liikenteen asemanseuduilla ja pikaraitiotiehen liittyvissä maankäytön kehittämiskohteissa, kun suunniteltu kaupunkirakenne vastaa joukkoliikenne-yhteyksiltään ja palvelutarjonnaltaan jotain muuta mitoitusvyöhykettä. Toimisto- ja liiketilojen osalta Vantaalla noudatetaan vuonna 2015 valmistunutta Helsingin, Espoon ja Vantaan yhteistä mitoitusohjetta.

Vantaan uuden yleiskaavaluonnoksen tavoitteena on ohjata kasvu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, mikä vaatii tehokkaita, keskitettyjä pysäköintiratkaisuja. Kaupungin hallinnoiman yleisen pysäköinnin osalta pyritään niin ikään paikkojen tehokkaaseen käyttöön. Periaatteena on, että paikat ovat aikarajoitettuja ja joillain alueilla maksullisia. Kadunvarsilla ja yleisillä alueilla pysäköinti palvelee asiointi-

ja vieraspysäköintiä sekä kotihoidon pysäköintiä alueesta riippuen. Kadunvarsipysäköintiä ei ole tarkoitettu asukas-pysäköintiin. Myös pysäköintikyselyssä eniten tukea sai pysäköintilinjauksiin perustuva väittämä kadunvarsipysäköinnin turvaamisesta lyhytaikaiseen vieras- ja asiointipysäköintiin. Kaupunki haluaa lisäksi tehostaa olemassa olevan pysäköinti-infrastruktuurin käyttöä kokeilemalla omistamiensa kiinteistöjen (koulut ja päiväkodit) pysäköintipaikkojen vuoroittaiskäyttöä. Yhtenäisillä periaatteilla pysäköintijärjestelmästä pyritään tekemään helposti ymmärrettävä.

Pysäköinnin maksullisuus on ollut Vantaalla käytössä Tikkurilan, Myyrmäen ja Kivistön keskustoissa vuoden 2018 alusta. Pysäköinnin maksullisuudesta saadut kokemukset ovat olleet hyviä. Vuonna 2019 maksullisuusalueella pysäköineistä kuitenkin vain 20 % maksoi pysäköinnistään. Ilmaisen pysäköinti-ajan poistamisella halutaan varmistaa pysäköintipaikkojen riittävyys asiointipysäköinnin tarpeisiin ja samalla vahvistaa pysäköinnin maksullisuuden ohjausvaikutusta sekä osaltaan tasoittaa kadunvarsipysäköinnin ja yksityisten pysäköintilaitosten hintaeroa. Pysäköinnin maksullisuusalueita esitetään myös laajennettavan nykyisillä alueilla siten, että maksullisuus on voimassa keskustojen tiiviissä yhtenäisessä kaupunkirakenteessa.

Pysäköinnin maksullisuudella voidaan helpottaa paikan löytymistä ja tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä. Maksamisen osalta hyödynnetään älykkäitä järjestelmiä.

Pysäköinninvalvonta on keskeinen osa pysäköintijärjestelmän toimivuutta ja se varmistaa, että pysäköinnin ratkaisut toteutuvat käytännössä suunnitellusti. Pysäköinninvalvonta on myös osa toimivan, turvallisen ja viihtyisän liikenneympäristön ylläpitoa.

Yhteiskäyttö- ja sähköautojen pysäköinnin edistäminen ohjaa osaltaan liikkumisvalintoja kestävämpään suuntaan. Kaupunki lisää oman ajoneuvokalustonsa yhteiskäyttöisyyttä. Lisäksi yhteiskäyttöautoilua edistetään muun muassa lisäämällä yhteiskäyttöautoille varattuja paikkoja tarpeen mukaan ja kehittämällä lupakäytäntöjä. Sähköautojen latausinfrastruktuuria kehitetään markkinaehtoisesti. Kaupunki toteuttaa yhteiskäyttöisiä latauspisteitä omien kiinteistöjensä yhteydessä uuden lakiesityksen mukaisesti.

Autojen liityntäpysäköintiä sijaitsee Vantaalla raskaan raideliikenteen asemien yhteydessä. Liityntäpysäköintialueet on tarkoitettu vain liityntäpysäköintiin ja pysäköinti edellyttää lähtökohtaisesti aina voimassa olevan matkalipun. Liityntäpysäköinnin osalta kehite-

tään etenkin matkalippuvaatimusta ja maksullisuutta joukkoliikenteen B-lippuvyöhykkeellä vyöhykerajan aiheuttaman kuormituksen tasaamisessa. Joukkoliikenteen B-lippuvyöhykkeen liityntäpysäköinnin maksullisuudella voidaan ohjata pysäköimään lähelle lähtöpaikkaa. Myös reaaliaikaisen laskentatiedon keruuta laajennetaan ajantasaisen kuormitustiedon saamiseksi. Liityntäpysäköinnin kehittämistoimenpiteillä ohjataan kestävien kulkutapojen käyttöön ja tehostetaan paikkojen käyttöä. Älykkäät ja joustavat ratkaisut helpottavat liityntäpysäköintiä.

Toimivat huolto- ja jakeluliikenteen ratkaisut lisäävät liikennöinnin sujuvuutta ja vähentävät mahdollisesta väärin-pysäköinnistä aiheutuvia haittoja etenkin tiivistyissä keskustoissa. Keskusta-alueilla tulee jatkossa edellyttää jakelu- ja huoltoliikenteen suunnitelmaa rakennusluvan yhteydessä. Huolto- ja jakeluliikenteen pysäköintipaikkoja lisätään uuden tieliikennelain mukaisina kuormauspaikkoina kohteisiin, joissa lyhytaikainen pysäköinti ei riitä huolto- ja jakeluliikenteen tarpeisiin. Raskaan liikenteen pysäköinnin kehittämisessä noudatetaan kaupungilla käytössä olevaa seurantaohjelmaa ja tarvittaessa tehostetaan olemassa olevien pysäköintipaikkojen käyttöä.

Kotihoidon pysäköinnin haasteet nousivat esille muun muassa pysäköintikyselyssä. Vantaalla on otettu käyttöön uuden tieliikennelain mukainen kotihoidon pysäköintitunnus. Lisäksi edistetään kotihoidon pysäköinnin mahdollistamista taloyhtiöiden tonteilla yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Vantaalla on tunnistettu erinäisiä pysäköintiin liittyviä haasteita, joita nousi esille myös pysäköintikyselyn vastauksissa, ja tässä työssä niihin on pyritty löytämään ratkaisuja. Haasteita on tunnistettu etenkin uusilla alueilla, joilla on käytetty vähän autopaikkoja tuottavaa pysäköintipaikkamitoitusta (ns. kokeilunormia). Alueilla haasteina on muun muassa asukas- ja vieraspaikkojen vähyys. Haasteiden helpottamiseksi määritettiin laaja joukko erityyppisiä toimenpiteitä.

Kaupunki on selvittänyt kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön toimintaedellytyksiä ja liiketoimintamallia erillisessä selvityksessä. Kaupungin tavoitteena on omistamansa pysäköintiyhtiön kautta mahdollistaa tehokkaita, keskitettyjä pysäköintiratkaisuja tiiviissä kaupunkirakenteessa. Säilyttämällä pysäköintipaikkojen omistuksen itsellään kaupungilla on mahdollisuus määritellä pysäköinnin hintataso sekä pysäköintikäytännöt kaupungin tavoitteiden mukaisiksi. Kaupungin omistaman yleisen pysäköintiyhtiön perustamisen suunnittelua

tarkennetaan ja selvitetään sen hyödyntämistä mahdollisiin lähivuosien kaavahankkeisiin. Varsinaisen pysäköintiyhtiön perustamispäätös tehdään myöhemmin. Pysäköintiyhtiö mahdollistaa helpommin keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutumisen, edistää nimeämättömiin pysäköintipaikkoihin perustuvien ja vuorottaiskäyttöisten pysäköintikäytäntöjen toteutumista hallinnoimissaan laitoksissa, mahdollistaa pysäköinnin vaihteita toteutumista uusilla alueilla tai täydennysrakentamisessa sekä parantaa pysäköintikokonaisuuden hallinnointia Vantaalla. Pysäköintiyhtiö voi osaltaan olla ratkaisemassa monia tunnistettuja pysäköinnin haasteita.

Kaupungin tavoitteena on nostaa pyöräilyn kulkumuoto-osuutta ja kehittää Vantaata pyöräilykaupungiksi. Laadukas pyöräpysäköinti on tärkeä osa pyörällä tehtyä matkaa. Pysäköintikyselyssä pyöräpysäköinnin osalta vastauksissa korostui huoli pysäköinnin turvallisuudesta, joka oli vastaajien mielestä ylivoimaisesti tärkein asia pyöräpysäköinnissä. Muina tärkeinä asioina pidettiin paikkojen sijaintia lähellä kohdetta ja paikkojen riittävyyttä. Lisäksi vastauksissa toivottiin lisää laadukasta pyöräpysäköintiä. Pyöräpysäköinnin kehittämistoimenpiteenä lisätään yleistä pyöräpysäköintiä katualueille palveluidenläheisyyteen, torialueiden laiduille ja kävelykatujen yhteyteen.

Pyöräpysäköintiä kehitetään lisäämällä pysäköintipaikkojen määrää ja parantamalla laatua.

Työssä tarkasteltiin myös pysäköintiin vaikuttavia trendejä ja tulevaisuuden pysäköintiä Vantaalla. Tulevaisuuden mahdolliset muutokset on hyvä tunnistaa ja arvioida, miten niihin on tarpeen varautua. Tarkastelussa nousi erityisesti esille käyttäjä maksaa -periaatteen vahvistaminen, pysäköinti-infran tehokas ja optimaalinen käyttö, pysäköinnin digitaalisuuden laajentuminen ja yleistyminen sekä kaupungin vahva rooli muuttuvassa pysäköintikentässä muun muassa yhteistyön edistäjänä eri toimijoiden välillä.

Tässä työssä on esitetyt pysäköintipoliittiset tavoitteet saavutetaan toimenpiteiden laajalla kirjolla, jossa yksittäisistä toimenpiteistä muodostuu tavoitteita tukeva kokonaisuus. Seuraaville sivuille on koottu pysäköinnin kehittämisen toimenpiteet, jotka on kuvattu tarkemmin raportin aiemmissa luvuissa.

Pysäköintipoliittisten tavoitteiden ja pysäköinnin kehittämistoimenpiteiden toteutumista tulee seurata säännöllisesti. Lisäksi pysäköinnin kehittämisen periaatteet ja toimenpiteet tulee päivittää viiden vuoden välein. Ensimmäinen päivitys tehdään viiden vuoden kuluttua.

Autojen pysäköinnin mitoitushje		
Kokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta
Autojen pysäköinnin mitoitushje (luku 2)	Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitushjeen päivittäminen Mitoitusohje on toistaiseksi voimassa oleva. Päivitystarvetta arvioidaan, kun yleiskaava vahvistuu ja raitiotien kaavarunkotyöt valmistuvat.	2021
	Asuinalueiden pysäköinnin mitoituksen erillistarkastelu kaavarunkotöiden yhteydessä Kaavarunkotasosten suunnitelmien yhteydessä pysäköinnin mitoitushjetta sovelletaan alueen palvelutason ja kehitystavoitteiden mukaisesti.	jatkuva
	Ratkaisujen yhteensovittaminen asemakaavoituksen liikenteellisessä yleissuunnittelussa Toimenpiteellä varmistetaan muun muassa vieras- ja kotihoidon pysäköinnin riittävä mitoitus ensisijaisesti tontille sekä asiointia palveleva lyhytaikainen pysäköinti kadulle.	jatkuva
	Pysäköinnin mitoitushjeen laatiminen muille toiminnoille Nykyisin Vantaalla on pysäköinnin mitoitushjeet asumiselle sekä toimisto- ja liiketiloille. Mitoitusohjeet laaditaan myös muille toiminnoille.	2023-2025

Kaupungin hallinnoima yleinen pysäköinti

Kokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta
Periaatteet (luku 3.1)	Kadunvarsien ja yleisten alueiden pysäköintiperiaatteiden käyttöönotto Otetaan käyttöön esitetyt yleiset periaatteet kadunvarsien ja yleisten alueiden pysäköinnissä, muun muassa kadunvarsipysäköinnin tarjonta erityyppisillä alueilla sekä aikarajoitukset ja maksullisuus. Periaatteet tähtäävät pysäköinti-paikkojen tehokkaaseen käyttöön.	2021
	Vuorottaispysäköinnin kehittäminen pilottien kautta Vuorottaispysäköinnin periaatteita pilotoidaan kaupungin kiinteistöjen (koulut ja päiväkodit) pysäköintipaikoilla. Vuorottaispysäköinnillä tehostetaan olemassa olevan pysäköinti-infrastruktuurin käyttöä.	2020
Pysäköinnin maksullisuus (luku 3.2)	Ilmaisen pysäköintiajan poistaminen Toimenpide helpottaa vapaan paikan löytymistä, tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä ja takaa nopean kierron. Nykyisin vain 20 % pysäköijistä maksaa pysäköinnistään, ja toimenpiteellä pyritään vahvistamaan maksullisuuden ohjausvaikutusta ja pysäköinnin kustannusten kohdentamista käyttäjille käyttäjä maksaa -periaatteen mukaisesti.	2021

Kokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta
Pysäköinnin maksullisuus (luku 3.2)	Pysäköinnin maksullisuusalueen laajentaminen nykyisillä alueilla (Tikkurila, Myyrmäki, Kivistö) Nykyisiä maksullisuusalueita laajennetaan Tikkurilassa, Myyrmäessä ja Kivistössä. Muutosalueet on esitetty luvun 3.2 kartoissa. Tiiviin kaupunki-rakenteen yhtenäisyys perustelee maksualueen laajentamista. Pidemmän aikavälin ratkaisusta tehdään erilliset päätökset.	2021
	Pysäköinnin maksullisuuden laajentaminen uusille alueille Maksullisuutta ei laajenneta vielä uusille alueille. Maksullisuusaluetta laajennetaan tulevaisuudessa tarpeen mukaan Martinlaaksoon, Koivukylään ja Korsoon sekä Aviapoliksen, Hakunilan ja Länsimäen alueille, kun maankäyttö kehittyy ja jos alueille muodostuu lyhytaikaista asiointipysäköintiä kadunvarsille. Pysäköinnin maksullisuuden laajentamisesta uusille alueille tehdään erillinen päätös myöhemmin, kun sille todetaan tarve maankäytön kehityttyä.	2023-2025
	Asukas-pysäköintijärjestelmän kehittäminen ja pilotointi Asukas-pysäköintitunnusjärjestelmä ei ole ensisijainen vaihtoehto millään alueella, mutta sitä voitaisiin harkita käytettäväksi tarkasti määritellyillä alueilla silloin, kun asukas-pysäköinnissä on selviä ongelmia ja asukas-pysäköintiin osoitettuja paikkoja on liian vähän eikä pysäköintiongelmia saada tavanomaisin keinoin ratkaistua. Käyttöönotto kuitenkin edellyttää, että alueen katujen varsilta on osoitettavissa riittävästi pysäköintipaikkoja. Asukas-pysäköintitunnusjärjestelmässä pysäköinti asukas-pysäköintiin varatuilla paikoilla edellyttää asukas-pysäköintitunnusta. Asukas-pysäköinti-tunnusjärjestelmää pilotoidaan erikseen valittavalla alueella.	2021-2023
Pysäköinnin -valvonta (luku 3.3)	Uuden teknisen järjestelmän hyödyntäminen Pysäköinninvalvonnan uusi kilpailutettava tekninen järjestelmä tuo käyttöön uusia valvontaa helpottavia ominaisuuksia. Uuden teknisen järjestelmän helpottanee valvontadatan hyödyntämistä nykyistä enemmän liikennesuunnittelussa sekä pysäköinninvalvonnessa. Uudella järjestelmällä korvataan nykyinen järjestelmä.	2021, jatkuva
	Pysäköinninvalvonnan ja liikennesuunnittelun yhteistyön tiivistäminen Pysäköinninvalvonnan ja liikennesuunnittelun jo hyvää yhteistyötä tiivistetään siten, että pysäköinnin rajoitukset ja ratkaisut sekä valvonta muodostavat toimivan kokonaisuuden.	jatkuva
Yhteiskäyttö-autojen pysäköinti (luku 3.4)	Yhteiskäyttöautoilun edistäminen Yhteiskäyttöautoilua edistetään erilaisin toimenpitein muun muassa lisäämällä kaupungin oman ajoneuvokaluston yhteiskäyttöisyyttä sekä yhteiskäyttö-autojen pysäköintipaikkoja lisäämällä tarpeen mukaan.	jatkuva
	Lupakäytäntöjen kehittäminen Yhteiskäyttöautojen pysäköintitunnuksen maksuttomuutta jatketaan kolme vuotta, jonka jälkeen hinnoittelu arvioidaan uudelleen.	2021

Kaupungin hallinnoima yleinen pysäköinti		
Kokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta
Sähkö- autojen pysäköinti (luku 3.4)	Latauspaikkojen toteuttaminen kysynnän mukaan Latausinfraa rakennetaan kysynnän mukaan ensisijaisesti palvelukiinteistöihin ja kysynnän kasvaessa myös kadunvarsille ja yleisille pysäköintialueille.	jatkuva
	Yhteiskäyttöinen latausinfrastruktuuri kaupungin kiinteistöissä Lainsäädännön velvoitteidenkin kautta kaupungin kiinteistöihin tullaan uudisrakennus- ja peruskorjaushankkeiden yhteydessä toteuttamaan latausinfrastruktuuria. Latauspalvelut toteutetaan mahdollisuuksien mukaan yhteiskäyttöisiksi kaikille kiinteistöjen käyttäjäryhmille.	jatkuva
	Sijoituslupamaksut ja vuokrasopimuksen pituus Latauspaikkojen sijoitusluvasta ei ensivaiheessa peritä maksua kaupungin alueilla. Vuokrasopimukset pyritään tekemään pitkiksi (10–20 vuotta), jotta yrittäjien on järkevää tehdä investoinnit infrastruktuuriin.	jatkuva
Autojen liityntä- pysäköinti (luku 3.5)	Liityntäpysäköinnin matkalippuvaatimuksen laajentaminen Matkalippuvaatimus laajennetaan ensimmäisessä vaiheessa Vehkalaan, Vantaankoskelle ja Kivistöön. Pidemmällä aikavälillä kaikkien asemien liityntäpysäköintialueille. Samalla luovutaan mahdollisuudesta pysäköidä ilman voimassa olevaa lippua. Näin varmistetaan, että liityntäpysäköintipaikat ovat liityntäpysäköijien käytössä.	2021
	Liityntäpysäköinnin maksullisuus joukkoliikenteen B-lippuvyöhykkeellä Muutetaan liityntäpysäköinti maksulliseksi joukkoliikenteen B-lippuvyöhykkeen asemilla (Vantaankoski, Martinlaakso, Louhela ja Myyrmäki). B-vyöhykkeellä liityntäpysäköinnin hinta on 2 € pysäköintikertaa kohden, ja käyttö edellyttää voimassa olevaa matkalippua. Vyöhykeuudistuksen myötä edullisemman lippuvyöhykkeen asemien liityntäpysäköintialueet ovat ruuhkautuneet entisestään. Liityntäpysäköinnin maksullisuudella pyritään tasapainottamaan tilannetta ja ohjaamaan liityntäpysäköijät käyttämään vähemmän kuormitettuja alueita ja pysäköimään mahdollisimman lähelle matkansa lähtöpaikkaa.	2021
	Liityntäpysäköinnin sallitun keston pidentäminen Liityntäpysäköinnin sallittua kestoja pidennetään 14 tuntiin helpottamaan työpäivän jälkeistä asiointia tai esimerkiksi vuorotyöntekijöiden arkea.	2021
	Reaaliaikaisen laskentatiedon keruun toteuttaminen Liityntäpysäköintialueiden reaaliaikaisen tilatiedon saamiseksi laskentalaitteita toteutetaan asemien liityntäpysäköintialueille.	2021

Kokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta
Huolto- ja jakelu- liikenteen pysäköinti (luku 3.6)	Jakelu-/ huoltosuunnitelman edellyttäminen rakennusluvan yhteydessä keskusta-alueilla Keskusta-alueille toteutettavilta jakelua ja huoltoa tarvitsevilta toiminnoilta edellytetään jakelu- ja huoltosuunnitelmaa rakennusluvan yhteydessä. Jakelu- ja huoltoliikenteen pysäköinti ja ratkaisut osoitetaan ensisijaisesti kiinteistön omalle tontille, mikäli asemakaavassa ei ole toisin määrätty.	jatkuva
	Jakeluliikenteen kuormauspaikkojen lisääminen Huolto- ja jakeluliikenteen pysäköintipaikkoja lisätään uuden tieliikennelain mukaisina kuormauspaikkoina kohteisiin, joissa yleinen lyhytaikainen pysäköinti ei riitä huolto- ja jakeluliikenteen tarpeisiin. Ratkaisu vie tilaa muulta pysäköinniltä, joten paikkoja toteutetaan vain tarpeen mukaan.	2020, jatkuva
	Uusien käytäntöjen toteutumisen mahdollistaminen Seurataan Helsingin kokemuksia jakeluliikennetunnuksen käyttöönotosta. Kaupunki mahdollistaa uusien teknologioiden hyödyntämisen. Kaupunki voi esimerkiksi koordinoita eri toimijoiden välistä yhteistyötä. Lisäksi esimerkiksi noutopisteet ovat lähtökohtaisesti markkinaehtoisina toteutuvia, mutta kaupunki voi halutessaan ottaa roolia mahdollistajana ja edistäjänä.	jatkuva
Raskaan liikenteen pysäköinti (luku 3.7)	Seurantaohjelman toteuttaminen Toteutetaan jo käytössä olevaa seurantaohjelmaa, jonka mukaan kahden vuoden välein arvioidaan raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen täyttöasteita ja tarvittaessa toteutetaan reservipaikkoja. Seurataan myös kaupungin saamia palautteita raskaan liikenteen pysäköinnistä, ja arvioidaan esitettyjen muutostoiveiden toteutusmahdollisuuksia.	jatkuva
	Raskaalle liikenteelle osoitettujen pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen Parannetaan pysäköintialueiden käyttöasteita lisäämällä muun muassa aikarajoituksia. Varmistetaan, että raskaalle liikenteelle osoitettuja pysäköintipaikkoja ei käytetä raskaiden ajoneuvojen pitkäaikaiseen säilyttämiseen. Lisäksi parannetaan raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen turvallisuutta esimerkiksi riittävällä valaistuksella.	jatkuva
	Pysäköinnin rajoittaminen Toteutetaan tarvittaessa alueellisia raskaan liikenteen pysäköintikieltoja. Pyritään välttämään kieltoja yksittäisillä kaduilla.	jatkuva
Koti- palveluiden pysäköinti (luku 3.8)	Kotihoidon pysäköinnin edistäminen taloyhtiöiden tonteilla Uuden tieliikennelain mukaisen pysäköintitunnuksen käyttöönoton lisäksi edistetään kotihoidon pysäköinnin mahdollistamista taloyhtiöiden tonteilla yhteistyössä useiden toimijoiden kanssa. Lisäksi seurataan kotihoidon pysäköintitunnuksen käyttöönoton toteutumista ja vaikutuksia.	2021-2023

Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö		
Kokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta
Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö (luku 5)	Kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön perustamisen jatkoselvittäminen Kaupungin omistaman yleisen pysäköintiyhtiön perustamisen suunnittelua tarkennetaan ja selvitetään sen hyödyntämistä mahdollisiin lähivuosien kaavahankkeisiin. Varsinainen pysäköintiyhtiön perustamispäätös tehdään myöhemmin. Kaupungin tavoitteena on omistamansa pysäköintiyhtiön kautta mahdollistaa tehokkaita, keskitettyjä pysäköintiratkaisuja tiiviissä kaupunkirakenteessa. Säilyttämällä pysäköintipaikkojen omistuksen itsellään kaupungilla on mahdollisuus määritellä pysäköinnin hintataso sekä pysäköintikäytännöt kaupungin tavoitteiden mukaisiksi. Pysäköintiyhtiö mahdollistaa helpommin keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutumisen, edistää nimeämättömiin pysäköintipaikkoihin perustuvien ja vuorotaiskäyttöisten pysäköintikäytäntöjen toteutumista hallinnoimissaan laitoksissa, mahdollistaa pysäköinnin vaiheittaista toteutumista uusilla alueilla tai täydennysrakentamisessa sekä parantaa pysäköintikokonaisuuden hallinnointia Vantaalla. Pysäköintiyhtiö voi osaltaan olla ratkaisemassa monia tunnistettuja pysäköinnin haasteita.	2021-2023

Pyöräpysäköinti

Kokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta
Periaatteet (luku 6.1)	Yleisen pyöräpysäköinnin lisääminen Yleistä pyöräpysäköintiä lisätään palveluiden läheisyyteen kadunvarsille esim. puuistutusten väliin sekä torialueiden laidalle ja kävelykatujen päihin. Mahdollisuuksien mukaan huomioidaan erityispyörien vaatimuksia pyöräpysäköinnissä.	jatkuva
	Kaupunkipyöräpalvelun laajentaminen tarvittaessa Seurataan kaupunkipyöräpalvelun suosiota ja laajennetaan järjestelmää tarvittaessa sen mukaan. Huomioidaan tarvittavat tilavaraukset, jotta kaupunkipyöräasemien toteuttaminen tulevaisuudessa on joustavaa kaupungin omistamille alueille.	jatkuva
	Kaupunkipyöräpalvelun kehittäminen yhtenäiseksi järjestelmäksi pääkaupunkiseudulla Vantaan kaupunkipyöräjärjestelmään pyritään ensivaiheessa toteuttamaan yhteinen lipputuote Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräjärjestelmien kanssa. Nykyisen järjestelmän sopimuskauden lopulla selvitetään mahdollisuuksia pääkaupunkiseudun yhteiseen kaupunkipyöräjärjestelmään.	2021, 2025

Kokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta
Pyöräpysäköinnin mitoitusohje (luku 6.2)	Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohjeen päivittäminen Mitoitusohje on toistaiseksi voimassa oleva. Päivitystarvetta arvioidaan, kun yleiskaava vahvistuu ja raitiotien kaavarunkotyöt valmistuvat. Päivityksen yhteydessä tarkistetaan pyöräpysäköinnin mitoitusperiaatteet sekä määritetään pyöräpysäköinnille laatuvaatimukset. Seurataan pyöräpysäköinnin toteutumista mitoitusohjeen mukaisena.	2021
	Pyöräpysäköinnin mitoitusohjeiden määrittäminen muille toiminnoille Määritetään pyöräpysäköinnin mitoitusohjeet myös muille toiminnoille kuin asunnoille, toimisto- ja liiketoiloille. Riittävä laadukas pyöräpysäköinti tulee varmistaa myös muiden toimintojen yhteydessä jo kaavoitusvaiheessa.	2023-2025
Pyörien liityntäpysäköinti (luku 6.3)	Pyörien liityntäpysäköinnin lisääminen ja laadutason parantaminen Toteutetaan ja päivitetään vuonna 2017 osana pyöräilyn olosuhteiden parantamista laadittua toteutussuunnitelmaa. Suunnitellaan raitiotie-yhteyksien ja runkolinjojen pysäkeille pyöräpysäköintiä liityntäliikennettä varten. Lisätään liityntäpyöräpysäköintiä myös sellaisille bussipysäkeille, jotka voivat palvella pientaloalueita. Lisätään pyörien liityntäpysäköintipaikkojen määrää ja parannetaan laatua vuotuisen seurannan perusteella. Selvitetään mahdollisuuksia lisätä asemille lukittuja ja valvottuja pyöräpysäköintitiloja mahdollisuuksien mukaan sekä sähköpyörien latauspisteitä. Harkitaan tavarapyörien tarvitsemien leveämpien pysäköintipaikkojen toteuttamista aina pyörien liityntäpysäköintiä kehitettäessä asemilla.	jatkuva

Pysäköinnin tulevaisuus Vantaalla

Kokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta
Pysäköintiin tulevaisuus (luku 7)	Pysäköinnin digitaalisuus Pysäköinnin digitaalisuuden osalta kaupunki toimii mahdollistajana ja mahdollisuuksien mukaan tiedon tuottajana. Pysäköintipaikka-aineistoa muutetaan paikkatietomuotoon, mikä mahdollistaa pysäköintipalveluiden kehittämisen kuten digitaalinen pysäköintikiekon käyttöönoton ja pysäköinti-paikan löytymistä helpottavan sovelluksen.	jatkuva
	Seurataan pysäköintiin vaikuttavientrendien kehitystä Trendien kehitys ja niiden vaikutukset huomioidaan pysäköintiratkaisuisa sekä pysäköinnin kehittämislinjauksia ja -toimenpiteitä päivitettäessä.	jatkuva

Muuta		
Kokonaisuus	Toimenpide	Ajankohta
	Pysäköinnin kehittämisen toimenpiteiden toteutumisen seuranta Tässä työssä esitettyjen toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain. Seurantaa varten voidaan laatia erillinen seurantasuunnitelma. Pysäköinti- poliittisten tavoitteiden toteutumista arvioidaan kerran ennen pysäköinnin kehittämisen periaatteiden ja toimenpiteiden päivittämistä sekä päivityksen yhteydessä vuonna 2025.	Vuosittain
	Pysäköinnin kehittämisen periaatteiden ja toimenpiteiden päivittäminen Tässä työssä on esitetty pysäköinnin kehittämisen periaatteet ja toimenpiteet vuosille 2020-2025. Periaatteet ja toimenpiteet päivitetään viiden vuoden välein. Ensimmäinen päivitys tehdään viiden vuoden kuluttua.	2025