

SISÄLLYSLUETTELO

Tekninen lautakunta pöytäkirja 30.09.2020

Pöytäkirjan kansilehti	1
1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus	3
2 § Pöytäkirjan tarkastajien valinta	4
3 § Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat	5
4 § Kuntalain 92 §:n ottomenettelyä varten saapuneet päätökset	6
5 § Kaupunkiympäristön toimialan lautakuntaseminaari / HP	8
- Lautakuntaseminaari 11.11.2020 ohjelmaluonnos	9
6 § Teknisen lautakunnan kokoukset vuosina 2021-2022 / HP	10
7 § Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025 / HP	12
- Raportti: Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025	16
- Raportin liitteet: Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025	96
8 § Koivukylän päiväkodin paviljongin hankinta vuokraamalla / PW	173
- Vertailutaulukko	175
9 § Palvelukiinteistöjen piha-alueiden kesä- ja talvihoito / PW	179
10 § Lausunto Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta 2021-2024 / HW	181
- Lausunto Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta 2021-2024	184
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus Tekniselle lautakunnalle	186
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen	187
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto	188
Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus	189
Muutoksenhakuohje 5. Valitus katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa koskevassa asiassa	194
Muutoksenhakuohje 6 Valitus postilaatikon paikkaa koskevassa asiassa	195



Teknisen lautakunnan kokous

Aika 30.9.2020 klo 17.00–18.33

Paikka Kaupunginhallituksen huone, Asematie 7, Tikkurila

Osallistujat

Jäsenet	Läsnä	Varajäsenet	Läsnä
Lehmuskallio Paula, puheenjohtaja	x	Merjola-Repo Nina	
Kostilainen Anniina, varapuheenjohtaja	x (etäyhteys)	Happonen Matti	
Auvinen Timo	x (etäyhteys)	Aidanjuuri-Niemi Tanja	
Eskelinen Jarno	x (etäyhteys)	Antila Paavo	
Järveläinen Anu Pia	-	Kyröläinen Markku	x
Kasonen Mika	x (etäyhteys)	Ahopelto Sauli	
Koskelin Kia	x (etäyhteys)	Mäkinen Virpi	
Bruun Susanna	x (etäyhteys)	Päivinen Tiina	
Lopperi Kari	x (etäyhteys)	Tuppurainen Marko	
Pajunen Emmi	x	Laakso Sari	
Palmu Hannu	x (etäyhteys)	Kauppinen Kaisa	
Rautio Mika	x	Miettinen Markku	
Siniketo-Pietilä Katja	-	Ropponen Anna	-
Kaupunginhallituksen edustaja		Kaupunginhallituksen varaedustaja	
Abdi Faysal	x (etäyhteys)	Norrena Vaula	
Nuorisovaltuuston edustaja		Nuorisovaltuuston varaedustaja	
Salpakari Antti	x (etäyhteys)	Salmi Anni	
Muut osallistujat			Läsnä
Penttilä Hannu, apulaiskaupunginjohtaja		-	
Westlin Henry, kaupungininsinööri		x (etäyhteys)	
Wallenius Pekka, tilakeskusjohtaja		x	
Hohti Jonna, talous- ja hallintojohtaja		x (etäyhteys)	
Hamari Milla, viestintäpäällikkö		x (etäyhteys)	
Ranto Jaakko, hallintoasiantuntija, pöytäkirjanpitäjä		x	



Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin.

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Paula Lehmuskallio

Pöytäkirjanpitäjä Jaakko Ranto

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 2.10.2020, Kielotie 28, 01300 Vantaa

Kasonen Mika

Koskelin Kia

Pykälä 8 tarkastettiin ja hyväksyttiin kokouksessa.

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 5.10.2020 Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi.



1 § **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**

Tekninen lautakunta 30.9.2020 § 1

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:

Todettiin.



Tekninen lautakunta 30.9.2020 § 2

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) valita pöytäkirjan tarkastajiksi Kasonen Mika ja Koskelin Kia (varalla Pajunen Emmi ja Palmu Hannu)
- b) tarkastaa pöytäkirja viimeistään perjantaihin 2.10.2020 klo 12.00 mennessä.

Päätös:

Päätettiin

- a) valita pöytäkirjan tarkastajiksi Kasonen Mika ja Koskelin Kia, ja
- b) tarkastaa pöytäkirja viimeistään perjantaihin 2.10.2020 klo 12.00 mennessä.



3 §

Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat

Tekninen lautakunta 30.9.2020 § 3

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Merkittään tiedoksi asiantuntijoiden / esittelijöiden selostukset sekä tiedotusasiat.

Käsittely:

Merkittiin, että kokouksessa ei kuultu selostuksia tai apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasioita.

Päätös:

Merkittiin tiedoksi.



4 § Kuntalain 92 §:n ottomenettelyä varten saapuneet päätökset

Tekniselle lautakunnalle 9.9.2020 jälkeen julkaistut ottomenettelyä varten saapuneet päätökset.

Tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius

- § 46/2020 Länsimäen päiväkotia, pääpiirustusten ja kustannusarvion hyväksyminen
- § 47/2020 Rakennusten purku-urakka, Vantaankosken koulu, Isontammentie 15 & 17, Vantaa

Kaupungininsinööri Henry Westlin

- § 65/2020 Vantaan raitiotien suunnittelun asiantuntijapalveluiden hankinta / Osio F Ratasähkö
- § 66/2020 Vantaan raitiotien suunnittelun asiantuntijapalveluiden hankinta / Osio D Operointi
- § 67/2020 Vantaan raitiotien suunnittelun asiantuntijapalveluiden hankinta / Osio C Riskienhallinta
- § 68/2020 Vantaan raitiotien suunnittelun asiantuntijapalveluiden hankinta / Osio B Raitiotietekniikka ja kunnossapito
- § 69/2020 Vantaan raitiotien suunnittelun asiantuntijapalveluiden hankinta / Osio A Kustannuslaskenta
- § 70/2020 Keskeytyspäätös Vantaan raitiotien suunnittelun asiantuntijapalveluiden hankinnan osiossa E Varikko
- § 71/2020 Hankintapäätös / Vantaan ratikka - sähkösimulointi
- § 72/2020 Osallistuminen Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä, YVA-menettelyn ja aluevaraussuunnitelman lisätyöhön
- § 73/2020 Hankinta / Vantaan ratikan BLOMStreet-kuvauksen lisätyö
- § 74/2020 Viikatekuja KS 58519-1; 11 Hämevaara, katusuunnitelman hyväksyminen
- § 75/2020 Kulkusojanpolku; 10 Linnainen, katusuunnitelman hyväksyminen
- § 76/2020 Rälssipuistonpolku välillä Rälssipuisto - Rälssipolku, katusuunnitelman hyväksyminen; 52 Veromies
- § 77/2020 Valjaspolku, katusuunnitelman hyväksyminen; 10 Linnainen
- § 78/2020 Veteraaniaukio, katusuunnitelman hyväksyminen; 61 Tikkurila

Toimitilapäällikkö Pasi Salo

- § 59/2020 Lupa kolmelle teltalle Myyrmäkitalon edustalta lipan alle 26.9.2020 klo 8-14
- § 60/2020 Varistontie 3 (kiint. 92-14-19-1) Hämeenkyllän koulun uusi sähköliittymä
- § 61/2020 Vantaankosken koulun purku-urakan valvonta- ja turvallisuuskoordinaattoritehtävät

Rakennuttajapäällikkö Juha Vuorenmaa

- § 23/2020 LT01 -Jokiniemen koulun laajennuksen ja korjauksen rakennesuunnittelu, lisätyö
- § 30/2020 LTO2 Jokiniemen koulun punainen talo, geosuunnittelu ja PIMA -lausunto

Rakennuspäällikkö Jaakko Koivunurmi

- § 38/2020 Hankinta/Infrakitin käyttöönottoprojekti
- § 39/2020 Mäkikuja tontti 71-165-13; katutekniikan työstä aiheutuneen vahingon korvaaminen

Puuttuvat pykälät ovat päätöksiä, joita ei tarvitse ilmoittaa ottomenettelyyn.



Tekninen lautakunta 30.9.2020 § 4

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään olla ottamatta käsittelyyn tekniselle lautakunnalle toimitettuja ottamiskelpoisia päätöksiä.

Käsittely:

Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja täydensi esitystään seuraavilla päätöksillä:

Talous- ja hallintojohtaja Jonna Hohti

§ 37/2020 Hyvityspäätös vuokra- ja vesimaksujen osalta / 25266

Tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius

§ 49/2020 Louhelan päiväkodin osaperusparannuksen korjaustöiden urakoitsijan valinta ja tavoitehinnan hyväksyminen

§ 50/2020 Seutulan koulun pihan perusparannus ja lähiliikuntapaikka suunnitelmien hyväksyminen ja urakoitsijan valinta

Toimitilapäällikkö Pasi Salo

§ 62/2020 Vernissakatu 1, ensimmäisen kerroksen lisätila työllisyyspalveluille

Päätös:

Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus ja valituskielto



5 §

Kaupunkiympäristön toimialan lautakuntaseminaari / HP

VD/7377/00.02.02.01/2020

HP/KN/JR

Tekniselle lautakunnalle, kaupunkisuunnittelulautakunnalle ja ympäristölautakunnalle järjestetään yhteinen puolipäiväseminaari 11.11.2020. Seminaarin tarkoituksena on käsitellä asuinalueiden eriytymistä eli segregatiota Vantaalla. Seminaarin ohjelmassa syvennyttään asuinalueiden eriytymiseen Vantaalla ja tutustutaan toimenpiteisiin, joita Vantaalla tehdään asuinalueiden eriytymisen hillitsemiseksi. Alueiden välisten hyvinvointierojen vähentäminen kuuluu valtuustokaudelle 2018–2021 asetettuihin strategiaan tavoitteisiin.

Seminaari järjestetään keskiviikkona 11.11.2020 kello 12.00–16.00 kaupungintalolla valtuustosalissa.

Esitys seminaarin järjestämisestä viedään päätettäväksi kaikkiin kolmeen lautakuntaan.

Tekninen lautakunta 30.9.2020 § 5

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään järjestää kaupunkiympäristön toimialan lautakuntien yhteinen seminaari 11.11.2020.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Lautakuntaseminaari 11.11.2020 ohjelmaluonnos

Täytäntöönpano: Talous- ja hallintopalvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

Hallintoasiantuntija Katariina Nummi, puh. 040 571 0688
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALAN LAUTAKUNTA SEMINAARI 11.11.2020

Aihe: Asuinalueiden eriytyminen Vantaalla

Paikka: Asematie 7, Kaupungintalon valtuustosali

Aika: 11.11.2020, kello 12:00 – 16:00

OHJELMALUONNOS

12:00	Tervetuloa	Hannu Penttilä apulaiskaupunginjohtaja
12:10	Asuinalueiden eriytyminen ja lähikoulujen rooli segregaatiokierteen katkaisussa	Venla Bernelius kaupunkimaantieteen apulaisprofessori, Helsingin yliopisto
12:40	Asuinalueiden eriytymiskehitys Vantaalla	Henrik Lönnqvist tutkimuspäällikkö
13:00	Asuinalueiden eriytymiskehityksen estäminen	
13:20	Vantaan myönteisen erityiskohtelun ohjelma (MEK) ja lähiöohjelma	Pia Sauranen erityisasiantuntija
13:40	Katujen ja puistojen palvelualueen rooli eriytymiskehityksen hillitsemisessä	Henry Westlin kaupungininsinööri
13:50	Eriytymiskehityksen hillitseminen kaupunkisuunnittelun ja asuntopolitiikan keinoin	Tomi Henriksson asumisasioiden päällikkö
14:10	Kahvitauko	
14:30	Paneelikeskustelu: Sanahelinästä todellisiin tekoihin	
16:00	Seminaarin päätös	



VD/7765/00.02.02.00/2020

HP/JH/KN/JR

Esitetään hyväksyttäväksi teknisen lautakunnan ja kesäkuusta 2021 alkaen kaupunkitilalautakunnan kokousaikataulu vuodelle 2021. Lisäksi lautakunnalle tuodaan tiedoksi luonnos kaupunkitilalautakunnan kokousaikatauluksi vuodelle 2022.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 24. luvun 3 §:n mukaan toimielimet päättävät kokoustensa ajan ja paikan. Kokous pidetään myös, kun puheenjohtaja tai tämän estyneenä ollessa varapuheenjohtaja katsoo kokouksen tarpeelliseksi tai enemmistö toimielimen jäsenistä tekee puheenjohtajalle esityksen kokouksen pitämisestä ilmoittamansa asian käsittelyä varten. Tällöin puheenjohtaja määrää kokousajan. Kaupunginhallitus on hyväksynyt 21.9.2020 § 4 kokousaikataulunsa vuodelle 2020. Ehdotus teknisen lautakunnan kokouspäiviksi on valmisteltu kaupunginhallituksen hyväksymän kokousaikataulun pohjalta. Teknisen lautakunnan kokoukset pidetään keskiviikkoisin Tikkurilassa osoitteessa Kielotie 28 ja ne alkavat klo 17.00. Lautakunnalle esitetään vuodelle 2021 pidettäväksi 13 kokousta, mikä on yksi enemmän kuin vuodelle 2020 suunniteltiin.

Kokousaikatauluja laadittaessa on otettu huomioon kevään 2021 kuntavaalit sekä kaupunkiympäristön toimialan lautakuntarakenteen muutos 1.6.2021 alkaen. Valtuustokaudella 2021–2025 kaupunkiympäristön toimialan toimielimet ovat kaupunkiympäristölautakunta ja kaupunkitilalautakunta sekä kaupunkiympäristölautakunnan alainen lupajaosto. Teknisen lautakunnan kokouspaikalla jatkaa tulevalla valtuustokaudella kaupunkitilalautakunta, joka vastaa kaupungin toimitilajohtamisesta, toimitilastrategiasta sekä kaupungin eri toimialojen tarvitsemien riittävien ja asianmukaisten toimitilojen hankkimisesta, hallinnasta ja isännöintitehtävistä. Kaupunkitilalautakunnan kokousaikataulu tuodaan vahvistettavaksi, kunhan uusi lautakunta on valittu.

Uuden lautakuntarakenteen mukainen hallintosääntö astuu voimaan 1.6.2021 ja ensimmäistä uuden kaupunginvaltuuston kokousta esitetään pidettäväksi 14.6.2021. Näin ollen kaupunkiympäristön toimialan lautakunnat eivät voi kokoontua kesäkuun alussa. Tekniselle lautakunnalle on tämän vuoksi ajoitettu toukokuulle kaksi kokousta.

Teknisen lautakunnan ja 1.6.2021 alkaen kaupunkitilalautakunnan kokousaikatauluiksi esitetään seuraavaa:

13.1.2021
17.2.2021
10.3.2021
14.4.2021
5.5.2021
26.5.2021

(valtuustokauden vaihdos)

11.8.2021
25.8.2021
22.9.2021
13.10.2021



10.11.2021
1.12.2021
15.12.2021

Pitkän aikavälin suunnittelun helpottamiseksi lautakunnalle esitetään merkittäväksi tiedoksi luonnos kaupunkitilalautakunnan kokousaikatauluksi vuodelle 2022. Aikataulu tuodaan kaupunkitilalautakunnan hyväksyttäväksi syksyllä 2021. Luonnoksen mukaiset kokousajat vuodelle 2022 ovat:

19.1.2022
16.2.2022
16.3.2022
6.4.2022
11.5.2022
8.6.2022
10.8.2022
24.8.2022
21.9.2022
12.10.2022
9.11.2022
30.11.2022
14.12.2022

Tekninen lautakunta 30.9.2020 § 6

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä esittelytekstin mukainen teknisen lautakunnan, kesäkuusta 2021 alkaen kaupunkitilalautakunnan kokousaikataulu vuodelle 2021,
- b) merkitä tiedoksi esittelytekstin mukainen kaupunkitilalautakunnan kokousaikataululuonnos vuodelle 2022.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Laki- ja valmistelupalvelut

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

Hallintoasiantuntija Jaakko Ranto, puh. 040 706 5126
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



VD/5101/02.08.00.00/2019
HP/HW/MH/EP/JH

Vantaan pysäköintijärjestelmää on vuosien mittaan selvitetty ja kehitetty useissa eri yhteyksissä. Siksi on nyt katsottu tarkoituksenmukaiseksi koota pysäköinnin periaatteet ja lähitulevaisuuden merkittävimmät kehitystarpeet ja -toimenpiteet yhdeksi kokonaisuudeksi. Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025 -työssä pysäköintiä on tarkasteltu kokonaisuutena eri näkökulmista ja pysäköinnin kaikki osa-alueet huomioiden. Pysäköinnin kehittämisen päätavoitteena ovat tehokkuus, joustavuus, kestävyys ja helppous. Pysäköintilinjaukset ja konkreettiset edistämistoimenpiteet on muodostettu pysäköinnin eri osa-alueiden kehittämiseksi seuraavan viiden vuoden ajalle.

Autojen pysäköinnin mitoitusohje:

Asuntoalueiden pysäköinnin päivitystarvetta arvioidaan, kun yleiskaava vahvistuu ja raitiotien kaavarunkotyöt valmistuvat. Nykymitoitusohjetta tarkastellaan tarkemmin kaavarunkotöiden yhteydessä ja pysäköinnin mitoitusohjetta sovelletaan alueen palvelutason ja kehitystavoitteiden mukaisesti. Yleisesti asemakaavoituksen liikenteellisessä yleissuunnittelussa varmistetaan muun muassa asukas- ja vieraspysäköinnin riittävä mitoitus ensisijaisesti tontille sekä asiointia palveleva lyhytaikainen pysäköinti kadulle. Mitoitusohjeet laaditaan jatkossa myös muille toiminnoille kuin asumiselle sekä toimisto- ja liiketoimille.

Yleisen pysäköinnin periaatteet:

Kadunvarsilla ja yleisillä alueilla pysäköinti palvelee asiointi- ja vieraspysäköintiä. Vuorottaispysäköinnillä tehostetaan olemassa olevan pysäköinti-infrastruktuurin käyttöä ja sitä pilotoidaan kaupungin kiinteistöjen (koulut ja päiväkodit) pysäköintipaikoilla. Kotihoidon pysäköintitunnuksen osalta seurataan kesällä 2020 käynnistynyttä pilottihanketta ja lupakäytäntöä laajennetaan tulevaisuudessa hallitusti kokemusten perusteella. Lisäksi edistetään kotihoidon pysäköinnin mahdollistamista taloyhtiöiden tonteilla yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Maksullinen pysäköinti:

Maksullisilla pysäköintipaikoilla poistetaan yhden tunnin ilmainen pysäköintiaika. Pysäköinnin maksullisuusaluetta esitetään maltillisesti laajennettavan nykyisillä alueilla Tikkurilassa, Myyrmäessä ja Kivistössä siten, että maksullisuus on voimassa keskustojen tiiviissä yhtenäisessä kaupunkirakenteessa. Tikkurilassa myös kalliimman maksuvyöhykkeen aluetta laajennetaan. Toistaiseksi ei esitetä pysäköinnin maksullisuuden laajentamista uusille alueille, sillä maankäyttö muissa kaupunkikeskuksissa ei ole kehittynyt siten, että pysäköinnin maksullisuus olisi perusteltua. Näillä toimenpiteillä halutaan varmistaa pysäköintipaikkojen riittävyys asiointipysäköinnin tarpeisiin ja samalla vahvistaa pysäköinnin maksullisuuden ohjausvaikutusta sekä osaltaan tasoittaa kadunvarsipysäköinnin ja yksityisten pysäköintilaitosten hintaeroa.

Asukaspysäköintitunnusjärjestelmää pilotoidaan jollain hyvin rajatulla alueella. Järjestelmää voitaisiin mahdollisesti hyödyntää jollain alueella, jolla asukaspysäköinnissä on selviä ongelmia, asukaspysäköintiin osoitettuja paikkoja on tonteilla liian vähän eikä pysäköintiongelmia saada tavanomaisin keinoin ratkaistua. Asukaspysäköintijärjestelmän käyttöönotto edellyttää ehdottomasti, että alueen katujen varsilta on osoitettavissa riittävästi pysäköintipaikkoja. Asukaspysäköintijärjestelmän on lisäksi oltava kaupungille kustannusneutraali ottaen huomioon sekä investoinnit, katualueen arvo, kunnossapidon lisäkustannukset että järjestelmän ylläpidon, eikä järjestelmän käyttöönotto saa olennaisesti häiritä olemassa olevien pysäköintilaitosten kannattavuutta.



Pysäköinninvalvonta:

Pysäköinninvalvonnan ja liikennesuunnittelun yhteistyötä tiivistetään edelleen. Pysäköinninvalvonnan syksyllä 2020 hankittava uusi tietojärjestelmä helpottaa ja monipuolistaa valvontatyötä, mahdollistaa mm. kotihoidon pysäköintitunnusten hallinnan sekä samalla tuottaa lisää tietoa liikennesuunnittelun käyttöön.

Yhteiskäyttöautojen ja sähköautojen pysäköinti:

Yhteiskäyttöautojen ja sähköautojen käyttöä edistetään suunnitelmallisesti. Kaupunki lisää järjestelmällisesti oman ajoneuvokalustonsa yhteiskäyttöisyyttä. Lisäksi yhteiskäyttöautoilua edistetään muun muassa lisäämällä yhteiskäyttöautoille varattuja paikkoja toimijoiden toiveiden perusteella ja kehittämällä lupakäytäntöjä. Sähköautojen latausinfrastruktuuria kehitetään markkinaehtoisesti. Latausinfraa rakennetaan kysynnän mukaan ensisijaisesti palvelukiinteistöihin ja kysynnän kasvaessa myös kadunvarsille ja yleisille pysäköintialueille. Kaupungin kiinteistöihin toteutetaan uudisrakennus- ja peruskorjaushankkeiden yhteydessä latausinfrastruktuuria mahdollisuuksien mukaan yhteiskäyttöisiksi.

Autojen liityntäpysäköinti:

Liityntäpysäköintialueet on tarkoitettu vain liityntäpysäköintiin ja pysäköinti edellyttää lähtökohtaisesti aina voimassa olevan matkalipun. Matkalippuvaatimusta laajennetaan vähitellen kaikkien asemien liityntäpysäköintialueille ja samalla luovutaan mahdollisuudesta pysäköidä ilman voimassa olevaa lippua. Matkalipun vaativilla liityntäpysäköintialueilla pysäköinnin sallittua kestoja pidennetään 14 tuntiin helpottamaan työpäivän jälkeistä asiointia tai esimerkiksi vuorotyöntekijöiden arkea.

Liityntäpysäköinti muutetaan maksulliseksi joukkoliikenteen B-lippuvyöhykkeen asemilla (Vantaankoski, Martinlaakso, Louhela ja Myyrmäki). Pysäköinnin hinta on 2 € pysäköintikertaa kohden.

Liityntäpysäköinnin maksullisuudella pyritään pitkämatkaiset liityntäpysäköijät ohjaamaan mahdollisimman lähelle matkansa lähtöpaikkaa vähemmän kuormitetuille C-lippuvyöhykkeen liityntäpysäköintialueille kuten Vehkala. Suosituimmille liityntäpysäköintialueille asennetaan laskentalaitteita, jotta käyttäjille voidaan tarjota ajantasaista tietoa pysäköintipaikkojen saatavuudesta.

Huolto- ja jakeluliikenteen sekä raskaan liikenteen pysäköinti:

Toimivat huolto- ja jakeluliikenteen ratkaisut lisäävät liikennöinnin sujuvuutta sekä turvallisuutta ja vähentävät mahdollisesta väärinpysäköinnistä aiheutuvia haittoja etenkin tiivistyvissä keskustoissa. Keskusta-alueilla edellytetään jatkossa jakelu- ja huoltoliikenteen suunnitelmaa rakennusluvan yhteydessä. Huolto- ja jakeluliikenteelle osoitetaan tarvittaessa uuden lain mahdollistamia kuormauspaikkoja. Muita uusia käytäntöjä seurataan ja mahdollistetaan niiden toteutumista. Raskaan liikenteen pysäköintiä kehitetään seurannan perusteella ja tarvittaessa tehostetaan olemassa olevien pysäköintipaikkojen käyttöä. Alueellisia raskaan liikenteen pysäköintikieltoja toteutetaan tarpeen vaatiessa esim. asuinalueiden läheisyyteen. Vantaa osallistuu MAL-sopimuksen mukaisen valtakunnallisen raskaan liikenteen levähdysalueen suunnitteluun ja toteutukseen.

Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö:

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

Pysäköintiyhtiö edistäisi monin tavoin kaupungin tavoitteiden toteutumista. Sen avulla voidaan tehostaa keskustojen kehitystä ja mahdollistaa täydennysrakentamista, joka ei välttämättä muuten toteutuisi. Pysäköintiyhtiö helpottaisi asukkaiden, työntekijöiden ja lyhytaikaista pysäköintiä keskustoissa. Se tukisi



keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteutumista, edistäisi nimeämättömiin pysäköintipaikkoihin ja vuorottaiskäyttöön perustuvien pysäköintiratkaisujen toteutumista, mahdollistaisi pysäköinnin vaiheittaista toteutumista uusilla alueilla tai täydennysrakentamisessa sekä pysäköintikokonaisuuden hallinnointia Vantaalla.

Pyöräpysäköinti:

Yleistä pyöräpysäköintiä lisätään palveluiden läheisyyteen kadunvarsille sekä torialueiden laidoille ja kävelykatujen yhteyteen. Kaupunkipyöräpalvelun suosiota seurataan ja kaupunkipyöräjärjestelmää pyritään kehittämään yhtenäisemmäksi Espoon ja Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmien kanssa. Pyörien liityntäpysäköintiä lisätään raitiotieyhteyksien ja runkolinjojen pysäkeille ja pysäköintipaikkojen laatutasoa parannetaan. Selvitetään mahdollisuuksia lisätä asemille lukittuja ja valvottuja pyöräpysäköintitiloja sekä sähköpyörien latauspisteitä. Asuntoalueiden pyöräpysäköinnin mitoitusohjeen päivitystarvetta arvioidaan, kun yleiskaava vahvistuu ja raitiotien kaavarunkotyöt valmistuvat. Määritetään pyöräpysäköinnin mitoitusohjeet myös muille toiminnoille kuin asunnoille sekä toimisto- ja liiketiloille. Riittävä laadukas pyöräpysäköinti tulee varmistaa myös muiden toimintojen yhteydessä jo kaavoitusvaiheessa.

Pysäköinnin tulevaisuus Vantaalla:

Pysäköinnin tulevaisuuden tarkastelussa nousi Vantaan osalta 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. Pysäköintitiedon digitalisointi mahdollistaa monien pysäköintiä helpottavien sovellusten kehittämisen ja parantaa tiedottamista käyttäjille. Trendien kehitys ja niiden vaikutukset huomioidaan pysäköintiratkaisuissa ja pysäköinnin kehittämislinjauksia ja -toimenpiteitä päivitettäessä.

Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025 -raportti selostetaan kaupunkisuunnittelulautakunnalle 29.9.2020 kokouksessa.

Tekninen lautakunta 9.9.2020 § 8

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että se hyväksyy Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025 -raportin linjaukset ja kehittämistoimet.

Käsittely:

Teknisen lautakunnan puheenjohtaja Paula Lehmuskallio esitti asian jättämistä pöydälle.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle teknisen lautakunnan seuraavaan kokoukseen.

Tekninen lautakunta 30.9.2020 § 7

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että se hyväksyy Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025 -raportin linjaukset ja kehittämistoimet.

**Käsittely:**

Teknisen lautakunnan puheenjohtaja Paula Lehmuskallio esitti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti palauttaa asia uudelleen valmisteltavaksi.

Liitteet:

- raportti: Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025
- raportin liitteet: Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot / ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

Liikenneinsinööri Jenni Holm, puh. 043 8271224,
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

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.

LIITE: Tekninen lautakunta 15.12.2019
alokausraportti 15.12.2019

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 ja konsortio 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 strategisiin 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



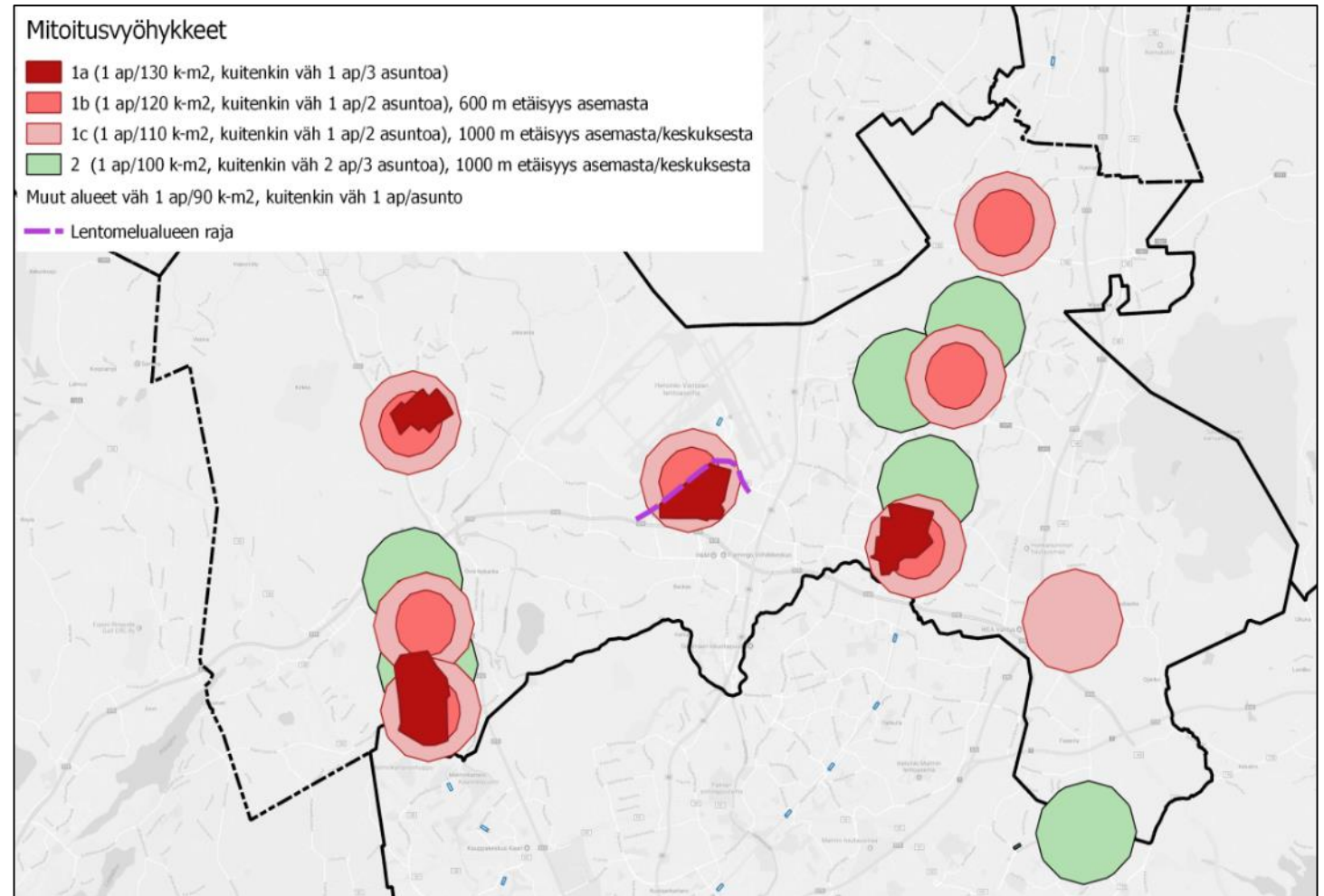
Pysäköinnin mitoitusohjeen nykyiset periaatteet

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. Liiketilöiden pysäköinti tulee toteuttaa pääosin kiinteistöllä, lisäksi voidaan osoittaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä liiketilöiden 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 soveltuviissa 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 toteutustapaa 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 yhtenäistämässä 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.

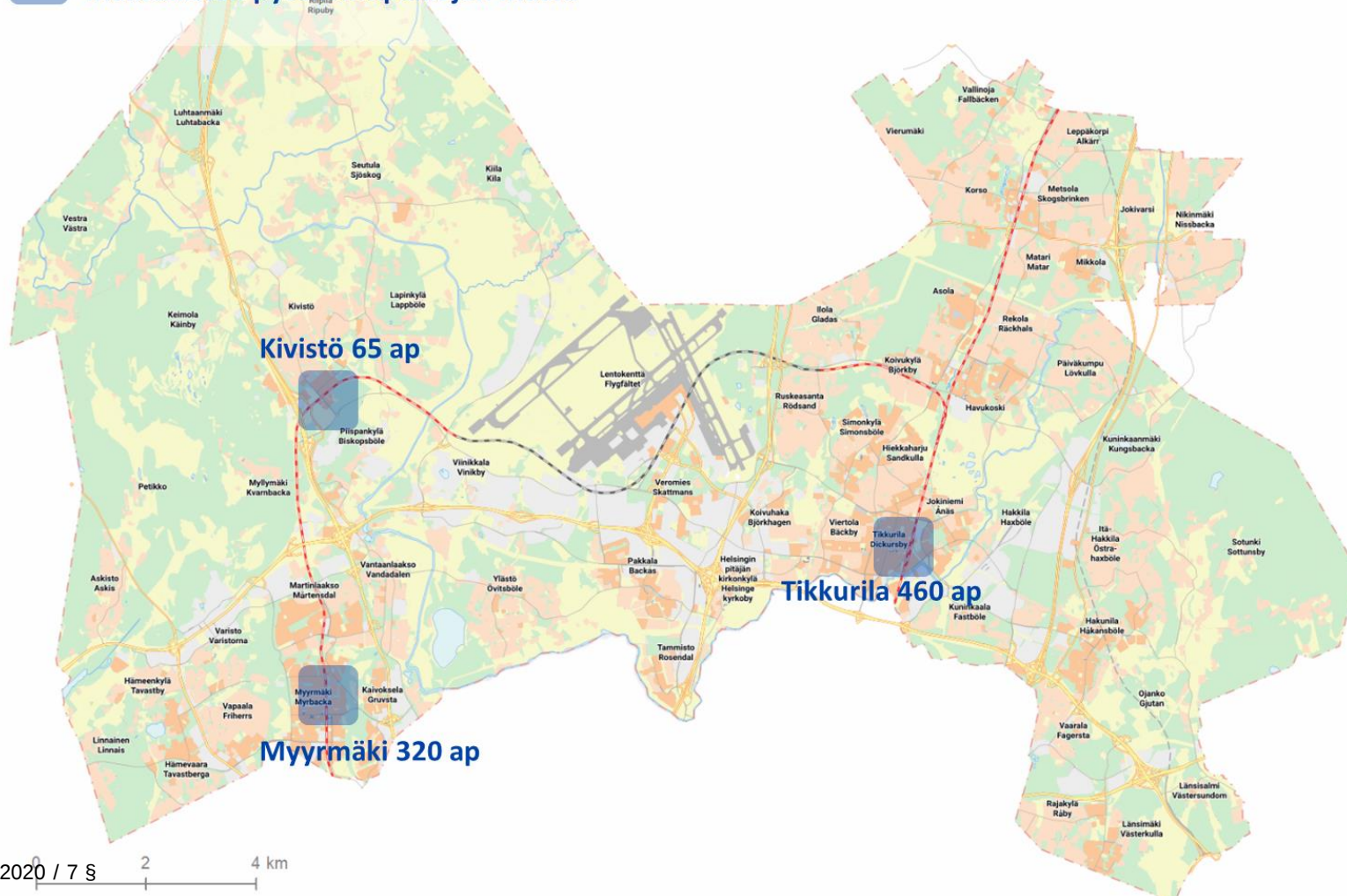
Maksullinen pysäköinti palvelee erityisesti lyhyt-aikaista asiointia sekä mahdollistaa pysäköinti-paikkojen tehokkaan käytön ja paikkojen saatavuuden keskeisillä paikoilla.

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 pysäköintipaikkojen kierto on nopeaa. Vuonna 2019 noin 60 % pysäköijistä käytti pysäköintikiekkoa maksuvälineenä ja 40 % mobiilisovellusta tai automaattia. Mobiilisovelluksella 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 mobiilimaksuina 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.

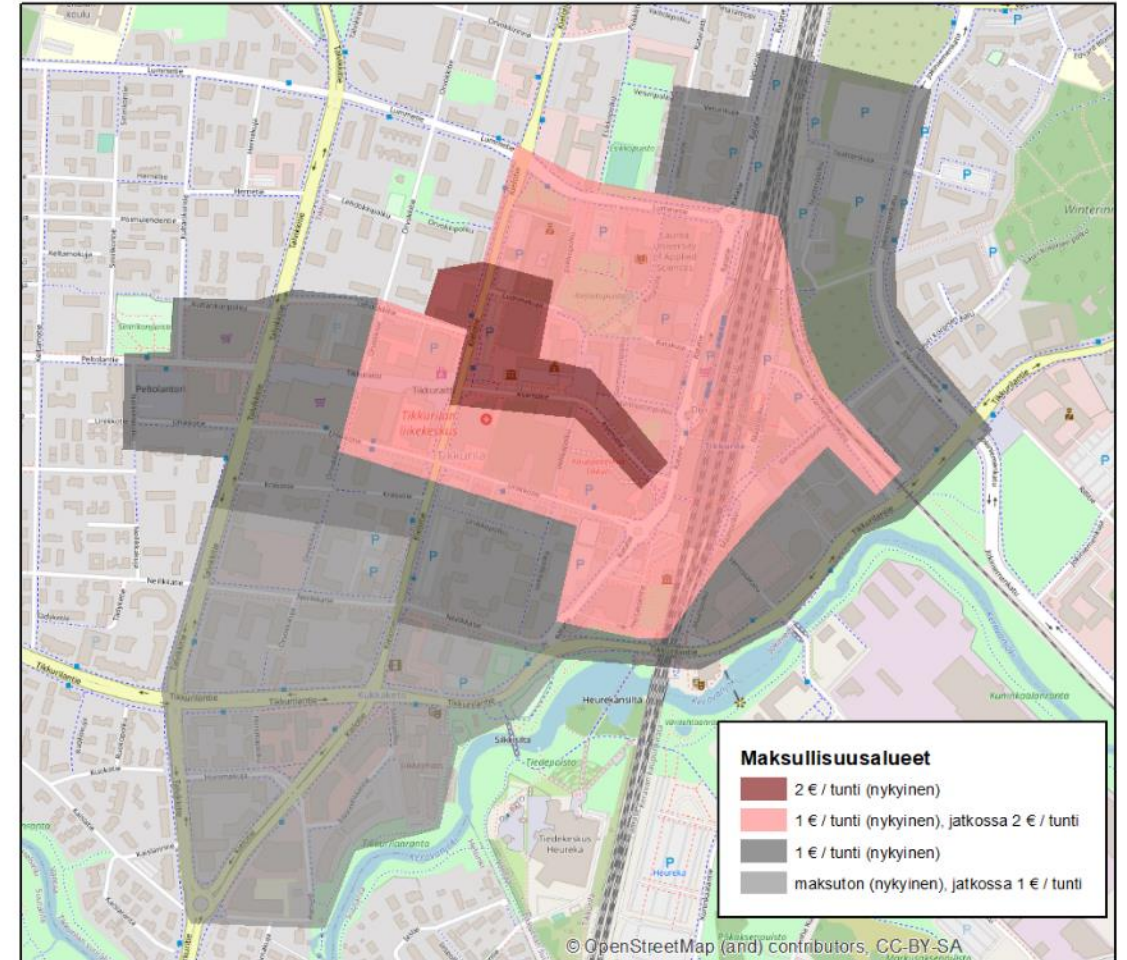
Muutokset pysäköinnin maksullisuuden periaatteisiin

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.



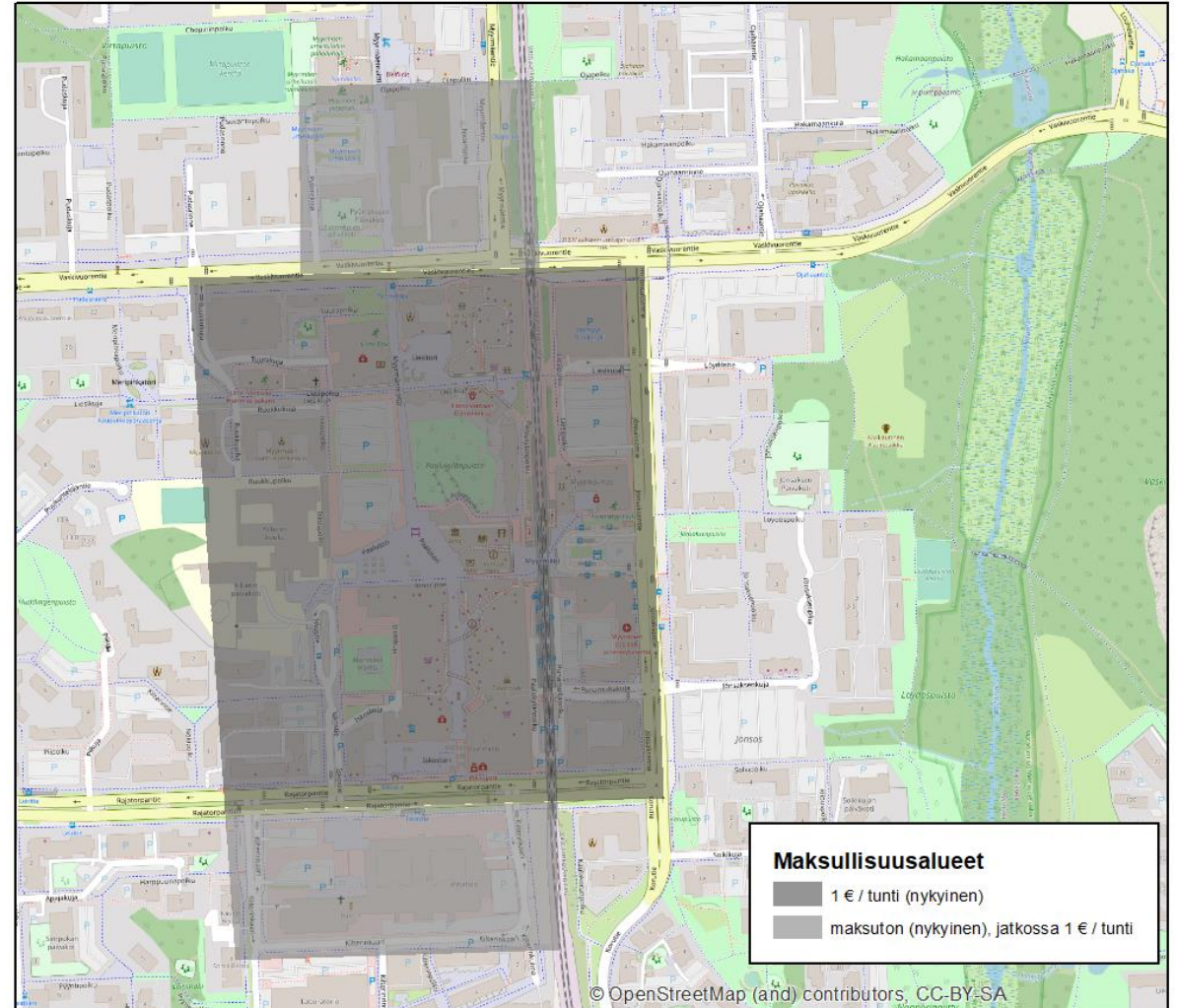
Muutokset pysäköinnin maksullisuuden periaatteisiin

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

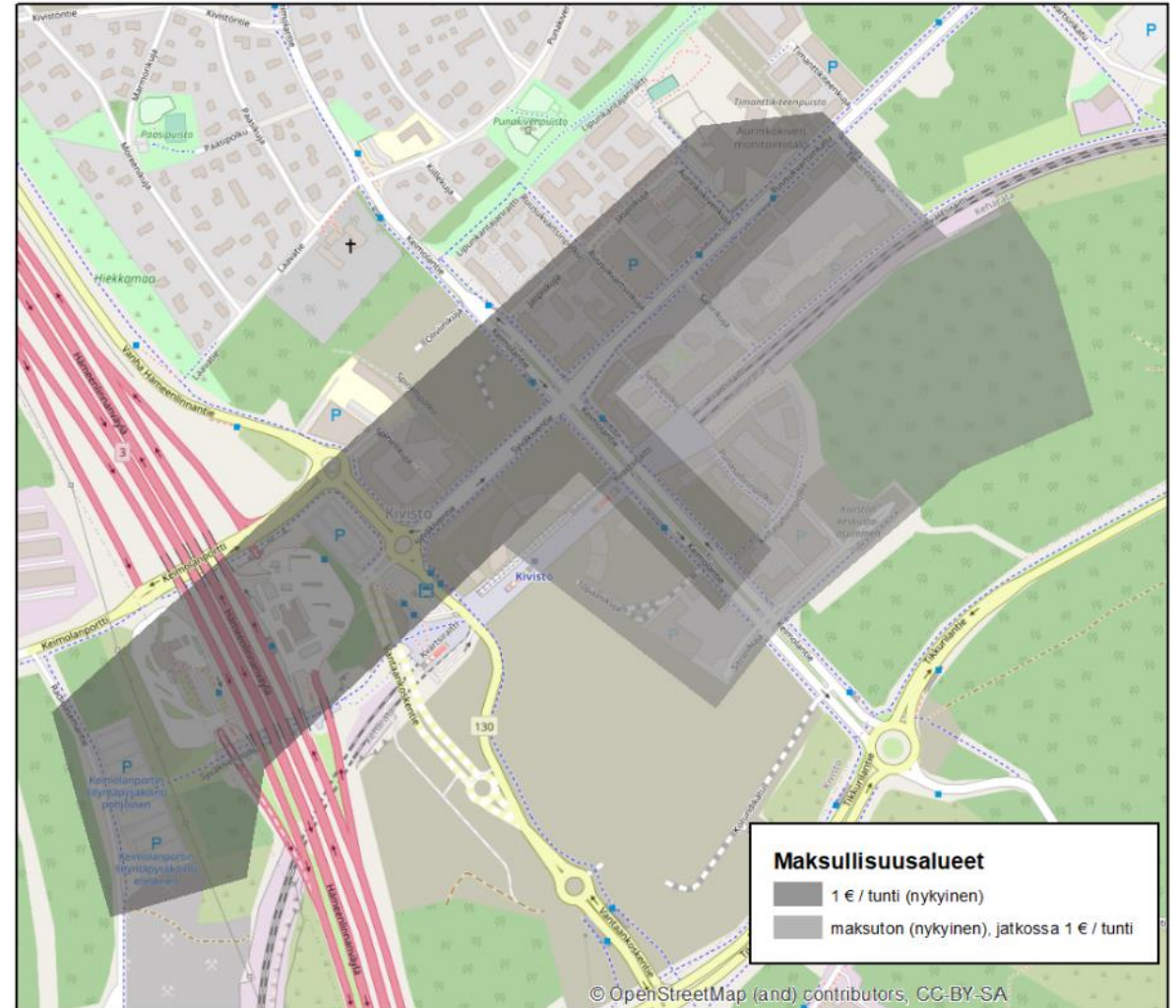


Kivistö

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 palvelevalle alueelle, 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 pysäköintiyhtiö, 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 täydennysrakentamiseen uusien alueiden sijaan, se vaikuttanee yhteiskäyttöautopalvelujen kysyntään vanhoilla alueilla.

Näiden lisäksi kiinteistöjen omat yhteiskäyttöautopalvelut 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 yhteiskäyttöautojen liiketoimintaa tarjoamalla ilmaisia pysäköintilupia kaupungin pysäköintialueille.

Yhteiskäyttöautoille on osoitettu paikkoja palveluntarjoajien pyyntöjen mukaan. Toistaiseksi palveluntarjoajat eivät kuitenkaan ole esittäneet lisälääjennustarpeita 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 yhteiskäyttöautoilulle ei ole löytynyt seudullista tai valtakunnallista edistäjää. Kehitysketoiksi selvityksessä on ehdotettu yhteismarkkinointia, tiiviimpää yhteistyötä sekä julkishallinnon omaa yhteiskäyttöautojen 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 liityntäpysäköinti-alueille 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 ennakoii, 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 latausinfra-vaatimukset kiinteistöissä



EPBD:tä toteuttava kansallinen lakiluonnos sähköajoneuvojen latauspisteistä edellyttää toimenpiteitä latausinfraan 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 kiinteistöilä. 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.

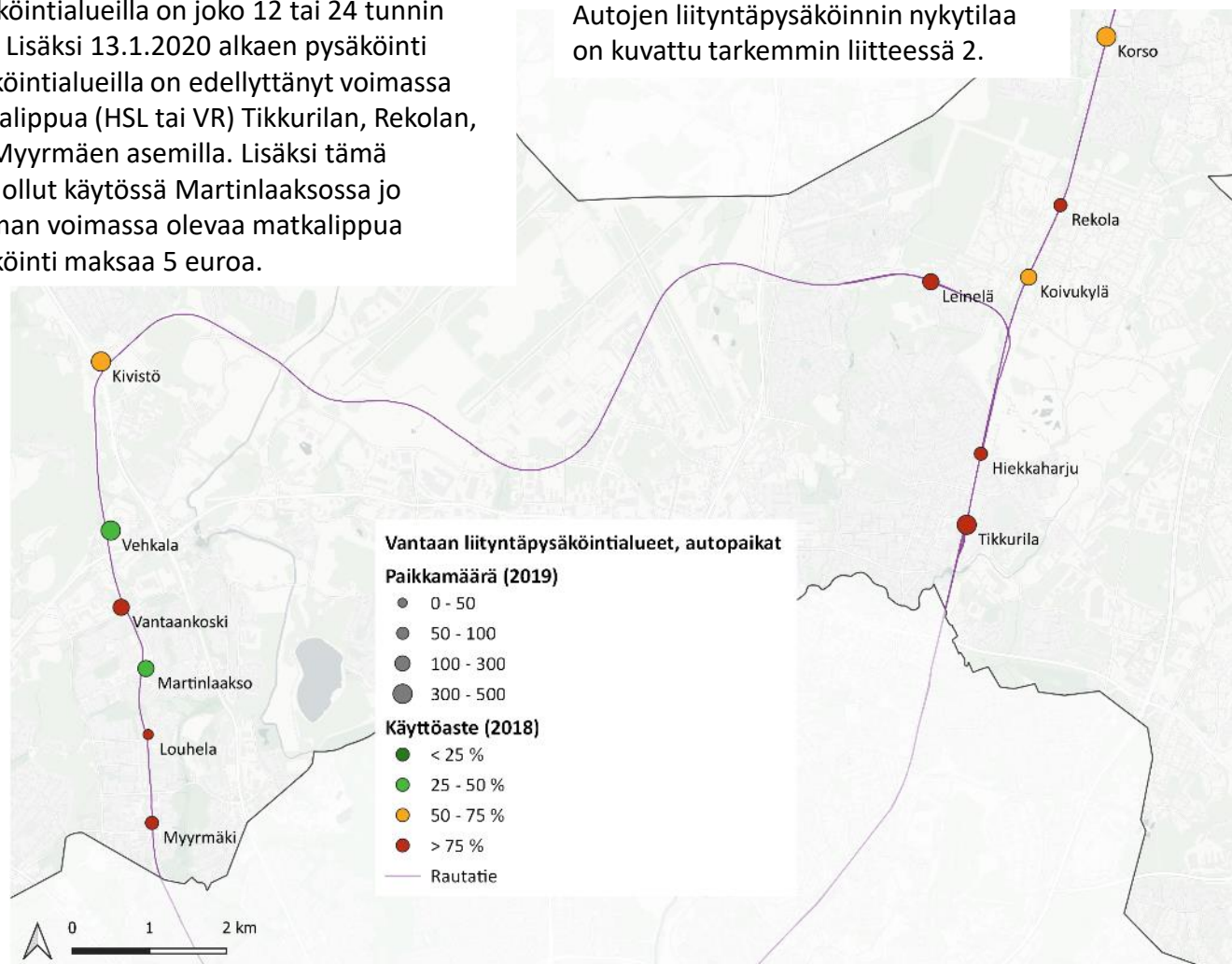
HSL:n seudullisuusluokitus liityntäpysäköintialueille:

- 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 liityntäpysäköijiiä. 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, Lauttasaareissa 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.

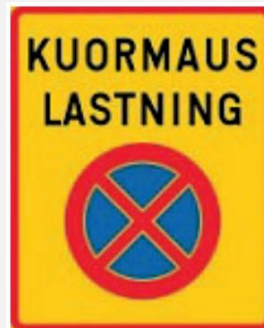
Vantaalla ei ole käytössä erityistä ohjeistusta
huoltoliikenteen pysäköinnin suunnitteluun, vaikka
menettelytapa onkin olemassa. Kiinteistön huollon
järjestäminen on kiinteistön vastuulla ja se pyritään
hoitamaan tontilla. Kivijalkaliikkeitä ei ole useinkaan
järjestelyjä huoltoon varten, vaan huolto 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 tavaran
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 ketjureaktiomaaisesti 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



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 Ylästöön 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

.8 Kotipalveluiden 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 myönnetty 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 yhtenäistämiseksi. 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. Asukaspasikoja 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. Asukaspasikoja 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 löyhentyessä.	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 keinoilla auton käyttäytymiseen.

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. Asukaspysäköinti-järjestelmän 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 pysäköintikäytäntöjen 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 vaihtoehdoista. 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 mitoitushjeen 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 ratkaisulla 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 lähi-vuosien 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.



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.

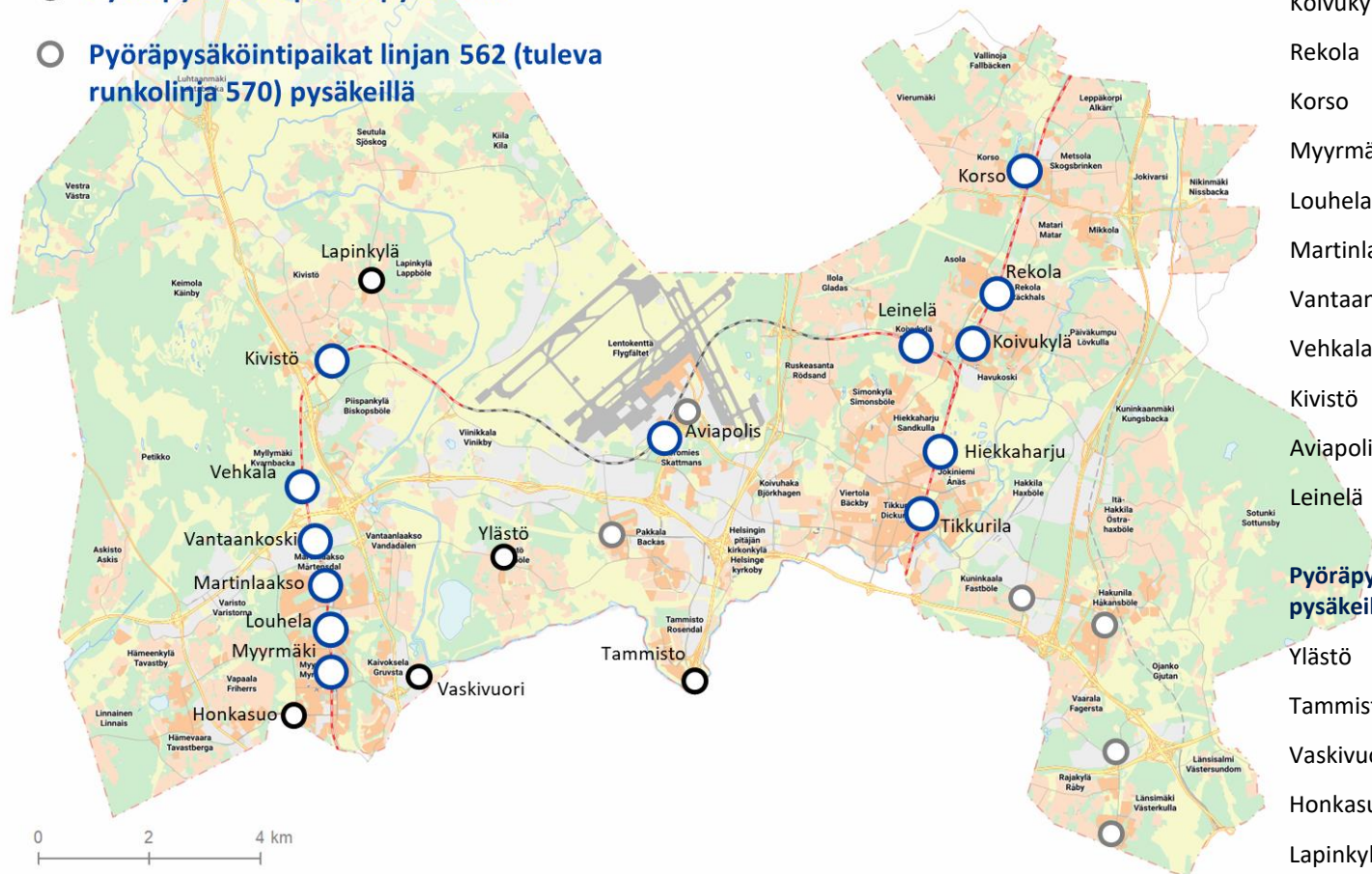
Vantaan raideliikenteen asemille pysäköityjen polkupyörrien kokonaismäärä on kasvanut vuodesta 2015 Kehäradan avautuessa liikenteelle. Pyörä-pysäköinnin käyttäjämäärät ovat kasvaneet merkittävästi erityisesti Tikkurilan asemalla.

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



Pyöräpysäköintipaikat asemilla

Tikkurila	890
Hiekkaharju	176
Koivukylä	226
Rekola	50
Korso	168
Myyrmäki	156
Louhela	46
Martinlaakso	86
Vantaankoski	98
Vehkala	84
Kivistö	380
Aviapolis	70
Leinelä	150

Pyöräpysäköintipaikat pysäkeillä

Ylästö	20
Tammisto	50
Vaskivuori	20
Honkasuo	20
Lapinkylä	5

Pyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen



Pyörien liityntäpysäköinnin lisääminen ja laatu- tason 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

.1 Pysäköintiin 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. *Ilmastonmuutoksen 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 ratkaisulla 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 uudentyyppisiä 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.

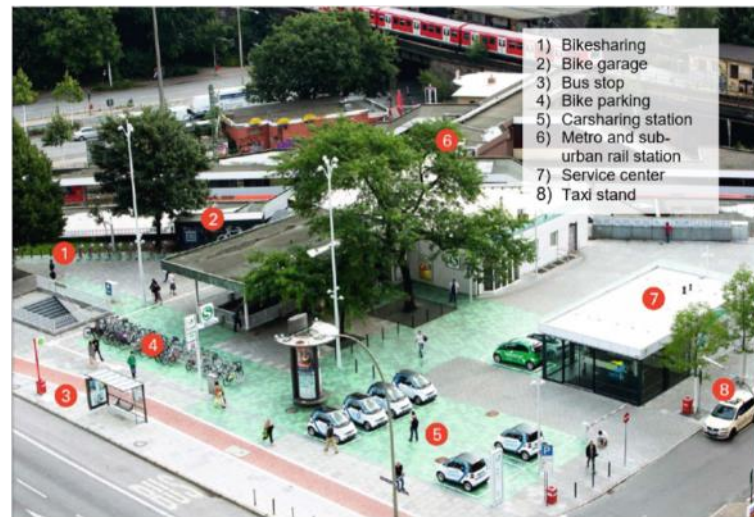
Mobility hubien kehittämisen tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn suosiota, keskittää liikkumispalveluita ja tuoda erilaiset liikkumispalvelut helposti käytettäviksi sekä sujuvoittaa matkaketjuja tarjoten erilaisia vaihtoehtoja joukkoliikenteen liityntämatkoille.

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.



Mobility hub – liikkumispalvelukeskus



Mobility hubiin voi sijoittua muun muassa seuraavia palveluita:

- 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 kaavarunkotasojen 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 tiivistyvissä 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 vaiheittaista 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 Mitoitushje 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. Mitoitushjeet 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 pysäköinti-ongelmia 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 pysäköinninvalvonnassa. 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 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.	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 liiketoimille. Riittävä laadukas pyöräpysäköinti tulee varmistaa myös muiden toimintojen yhteydessä jo kaavoitusvaiheessa.	2023-2025
Pyörien liityntäpysäköinti (luku 6.3)	Pyörien liityntäpysäköinnin lisääminen ja laadun parantaminen Toteutetaan ja päivitetään vuonna 2017 osana pyöräilyn olosuhteiden parantamista laadittua toteutussuunnitelmaa. Suunnitellaan raitiotieyhteyksien 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 pysäköintikiekkon käyttöönoton ja pysäköinti-paikan löytymistä helpottavan sovelluksen.	jatkuva
	Seurataan pysäköintiin vaikuttavientrendien kehitystä Trendien kehitys ja niiden vaikutukset huomioidaan pysäköintiratkaisuissa 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

Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla 2020-2025

Liitteet



28.8.2020

1

Liiteaineisto: Pysäköinnin maksullisuus



Pysäköinnin maksullisuus Vantaalla



Maksulliselle pysäköinnille asetetut tavoitteet ja arvio niiden toteutumisesta

Pysäköinnin maksullisuus -selvityksessä maksulliselle pysäköinnille asetettiin Vantaan liikennepoliittisesta ohjelmasta (VALO) johdettuja tavoitteita niin liikennejärjestelmän, käyttäjän kuin kaupunginkin näkökulmasta.

Liikennejärjestelmätasolla tavoitellaan pysäköintikapasiteetin tehokasta käyttöä. Maksullinen pysäköinti palvelee etenkin lyhytaikaista asiointia. Tavoitteena on kohdentaa pysäköinnin kustannukset käyttäjille sekä edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kahden ensimmäisen vuoden kokemukset osoittavat, että pysäköintipaikkojen kierto on nopeaa, kun 80–95 % pysäköinneistä on alle tunnin mittaisia. Maksullisten pysäköintipaikkojen käyttöasteet olivat Tikkurilassa paikoittain alhaiset ja etenkin Myyrmäessä varsin alhaiset. Tällöin vapaa pysäköintipaikka löytyy helposti, mutta kapasiteetti ei ole kovinkaan tehokkaassa käytössä. Toisaalta tulevaisuuden maankäytön kehittämishankkeet sekä Tikkurilassa että Myyrmäessä tulee vähentämään paikkamäärää nykyisestä. Tämä ei näyttäisi muodostuvan ongelmaksi, kun vapaata kapasiteettiä

on reilusti sekä kaupungin hallinnoimilla maksullisilla paikoilla että maksullisuusalueella sijaitsevilla yksityisissä pysäköintilaitoksissa. Pysäköinnin maksullisuus kohdentaa pysäköinnin kustannukset paremmin käyttäjille, mutta käytännössä ensimmäinen ilmainen tunti mahdollistaa pysäköinnin maksutta suurimmalle osalle ja vain noin 5–20 % pysäköijistä todella maksaa pysäköinnistä. Kaupungin hallinnoima maksullinen pysäköinti on Tikkurilassa edullisempaa kuin pysäköinti yksityisissä laitoksissa. Nykymallin mukaisen maksullisuuden vaikutus kestävien kulkumuotojen käyttöön on myös vähäinen.

Käyttäjien kannalta tavoitellaan maksamisen helppoutta ja selkeyttä, hinnoitteluperiaatteiden selkeyttä ja oikeudenmukaisuutta sekä tuttuja muualla käytössä olevia maksusovelluksia. Näiden tavoitteiden voidaan arvioida toteutuneen hyvin. Toki ilmainen ensimmäinen tunti ja kaksi eri tuntihintaa tekevät periaatteisiin vaihtelevuutta, mutta lähtökohtaisesti periaatteet ovat selkeät. Vantaalla on käytössä samat maksusovellukset kuin muissakin kaupungeissa.

Kaupungin kannalta tavoitteena on ollut käytössä olevaan tekniikkaan perustuva edullinen ja luotettava järjestelmä. Lisäksi valvonta on oltava tehokkaasti

järjestettävissä. Tavoitteena on myös, että järjestelmä tukee kaupungin liikennepoliittisia tavoitteita. Käytössä oleva järjestelmä perustuu olemassa olevaan tekniikkaan ja on luotettava. Järjestelmä on kaupungille edullinen. Automaateista aiheutuu kustannuksia eikä yksittäisistä automaateista saatavat tulot aina kata sen vuokratkustannuksia. Kokonaisuudessa automaateista saatavat tulot kattavat pääosin niiden vuokratkustannukset. Ensimmäinen ilmainen pysäköintitunti vähentää automaattien käyttöä maksutapana, kun alle tunnin kestävä pysäköinti voi hoitaa pysäköintikiekolla. Mikäli ilmaista pysäköintiaikaa lyhennettäisiin tai siitä luovuttaisiin kokonaan automaattien käyttö tulisi todennäköisesti lisääntymään tiettyjen käyttäjäryhmien keskuudessa. Järjestelmä mahdollistaa tehokkaan valvonnan, kun pysäköintimaksun suorittaneiden rekisterikilpitunnus on pysäköinninvalvonnan tiedossa joko automaatin tai mobiilisovelluksen kautta.

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 vähäistä.

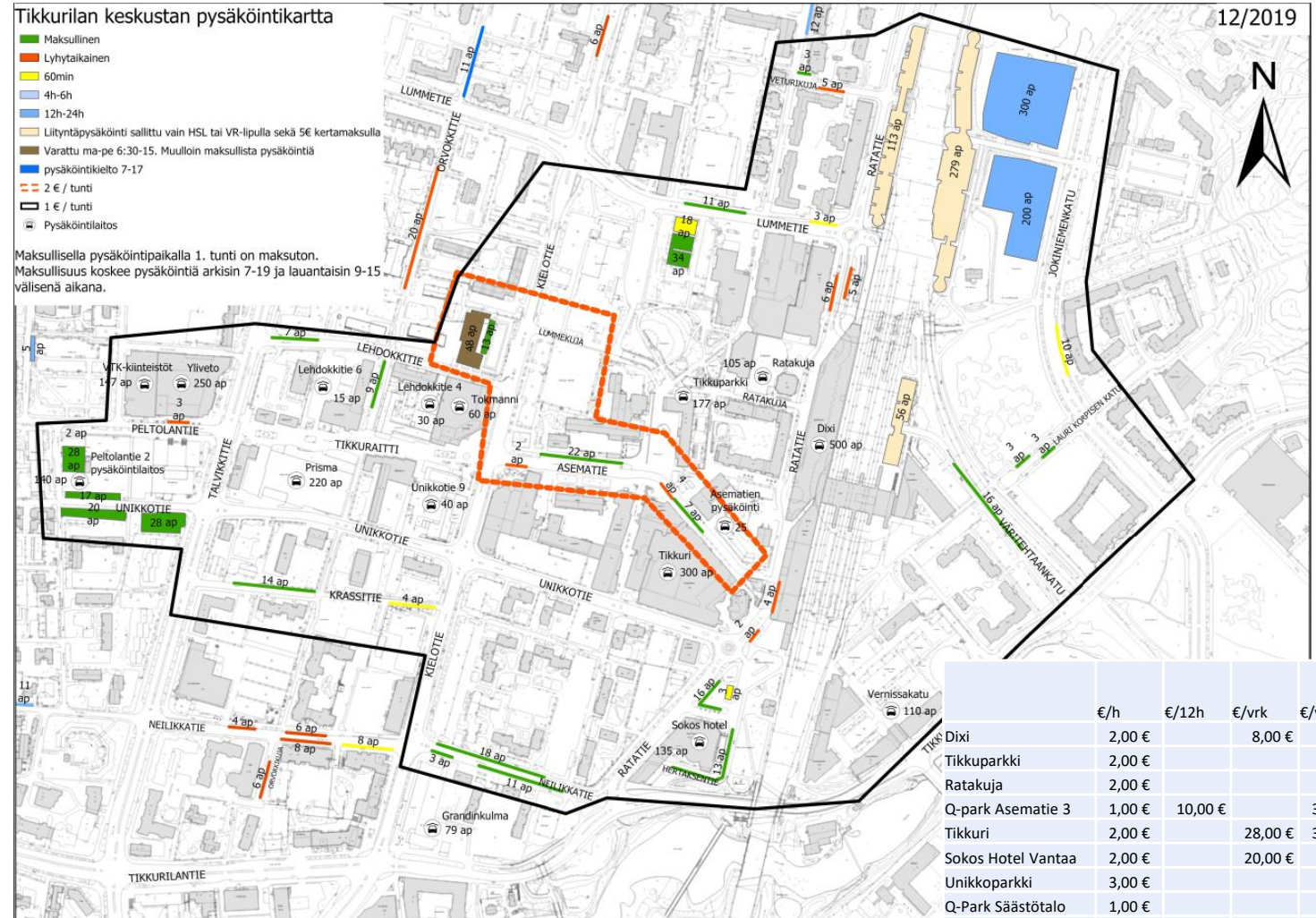
Pysäköinnin maksullisuus Vantaalla



Tikkurila

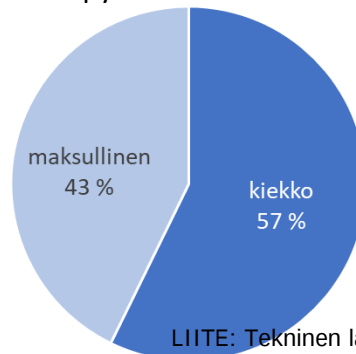
Tikkurilassa pysäköinnin maksullisuusalue sijaitsee Tikkurila aseman ja kaupallisten palveluiden ympäristössä. Kaupungin hallinnoimia maksullisia pysäköintipaikkoja on Tikkurilassa yhteensä 460 kappaletta. Tikkurilan keskeisimmällä alueella on käytössä korkeampi hinta (2 €/h). Tikkurilan alueella on myös liityntäpysäköintiä (alkaen 13.1.2020 edellyttänyt voimassa olevaa matkalippua tai 5 euron maksua) ja lyhytaikaista pysäköintiä.

Tikkurilan keskustassa sijaitsevista yksityisissä pysäköintilaitoksissa pysäköinti on lähes poikkeuksetta myös maksullista (hinnat 1–3 €/h). Osassa laitoksissa on tarjolla myös 12 h, vuorokausi-, yö- ja kuukausihintaista pysäköintiä. Kahdessa pysäköintilaitoksessa pysäköinti on tunnin ilmasta ennen maksullisuutta. Lisäksi alueella on kohteen asiakkaille tarkoitettua ilmaista pysäköintiä.



Kiekkö vs. maksu syksyllä 2019

Pysäköintitulot noin 7 700 €/kk



LIITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7 §

	€/h	€/12h	€/vrk	€/yö	Ilmaisaika ennen maksullisuutta
Dixi	2,00 €		8,00 €		
Tikkuparkki	2,00 €				
Ratakuja	2,00 €				
Q-park Asematie 3	1,00 €	10,00 €		3,00 €	
Tikkuri	2,00 €		28,00 €	3,00 €	1 h
Sokos Hotel Vantaa	2,00 €		20,00 €		
Unikkoparkki	3,00 €				
Q-Park Säästöalo	1,00 €				1 h
Vernissakatu	2,00 €				
Q-park Kielotien liikekiinteistö	1,00 €	7,00 €			
Lehdokkitie 6	1,00 €				

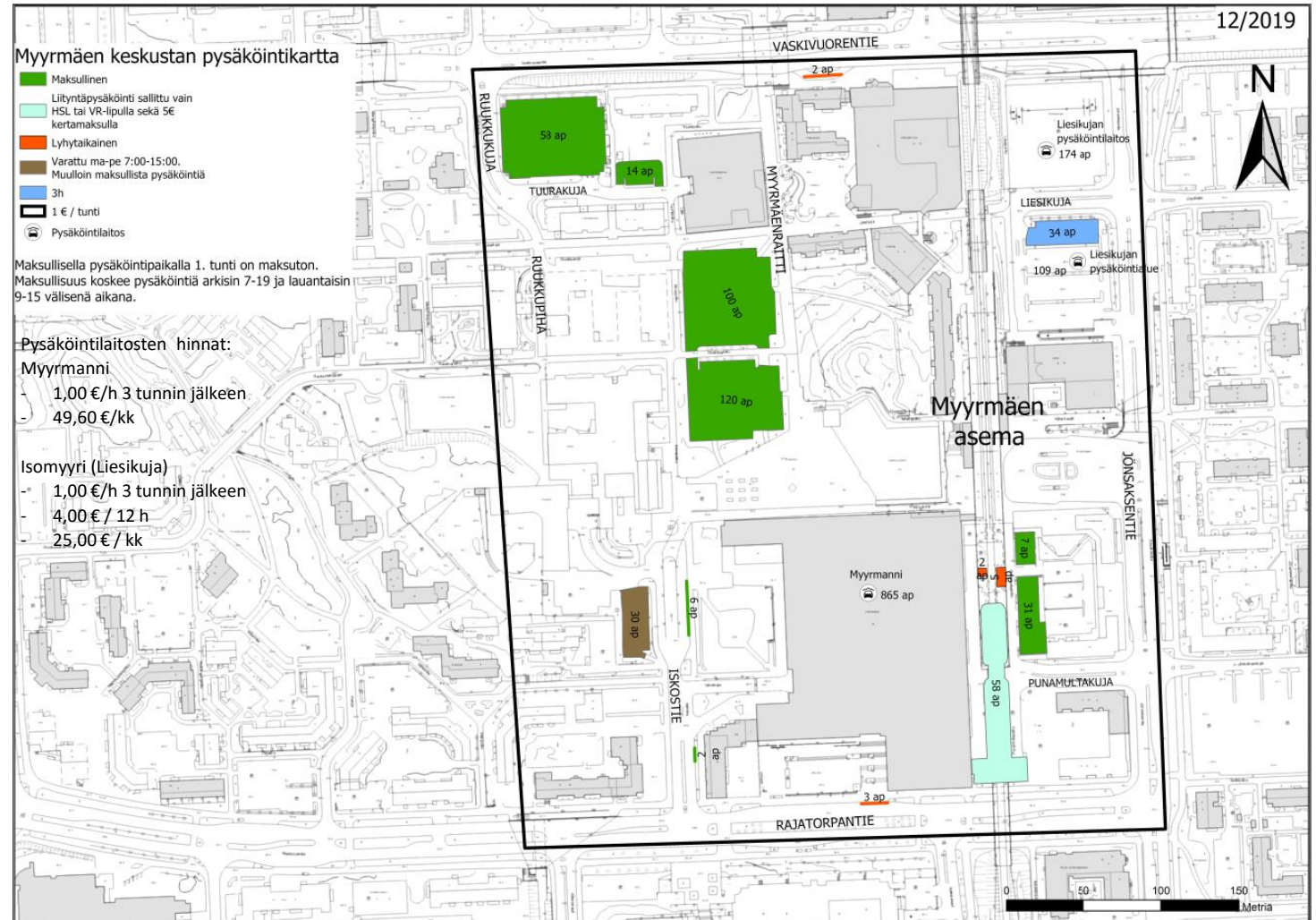
Pysäköinnin maksullisuus Vantaalla



Myyrmäki

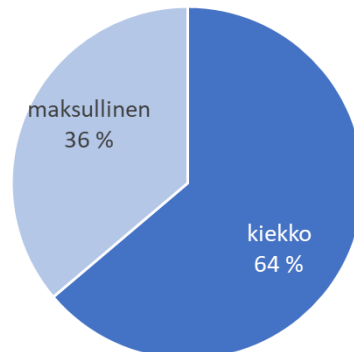
Myyrmäessä pysäköinnin maksullisuusalue rajautuu Myyrmäen aseman ja kaupallisten palveluiden keskittymän ympärille. Kaupungin hallinnoimia maksullisia pysäköintipaikkoja on Myyrmäessä yhteensä 320 kappaletta. Lisäksi alueella on liityntäpysäköintiä (alkaen 13.1.2020 edellyttänyt voimassa olevaa matkalippua tai 5 euron maksua) ja lyhytaikaista pysäköintiä.

Myyrmäen keskustassa sijaitsevilla yksityisillä pysäköintilaitoksilla/-alueilla pysäköinti on maksullista (1 €/h). Tosin kolme ensimmäistä tuntia ovat näissä laitoksissa ilmaista. Laitoksissa on tarjolla myös 12 h ja kuukausihintaista pysäköintiä.



Kiekkö vs. maksu syksyllä 2019

Pysäköintitulot
noin 2 100 €/kk



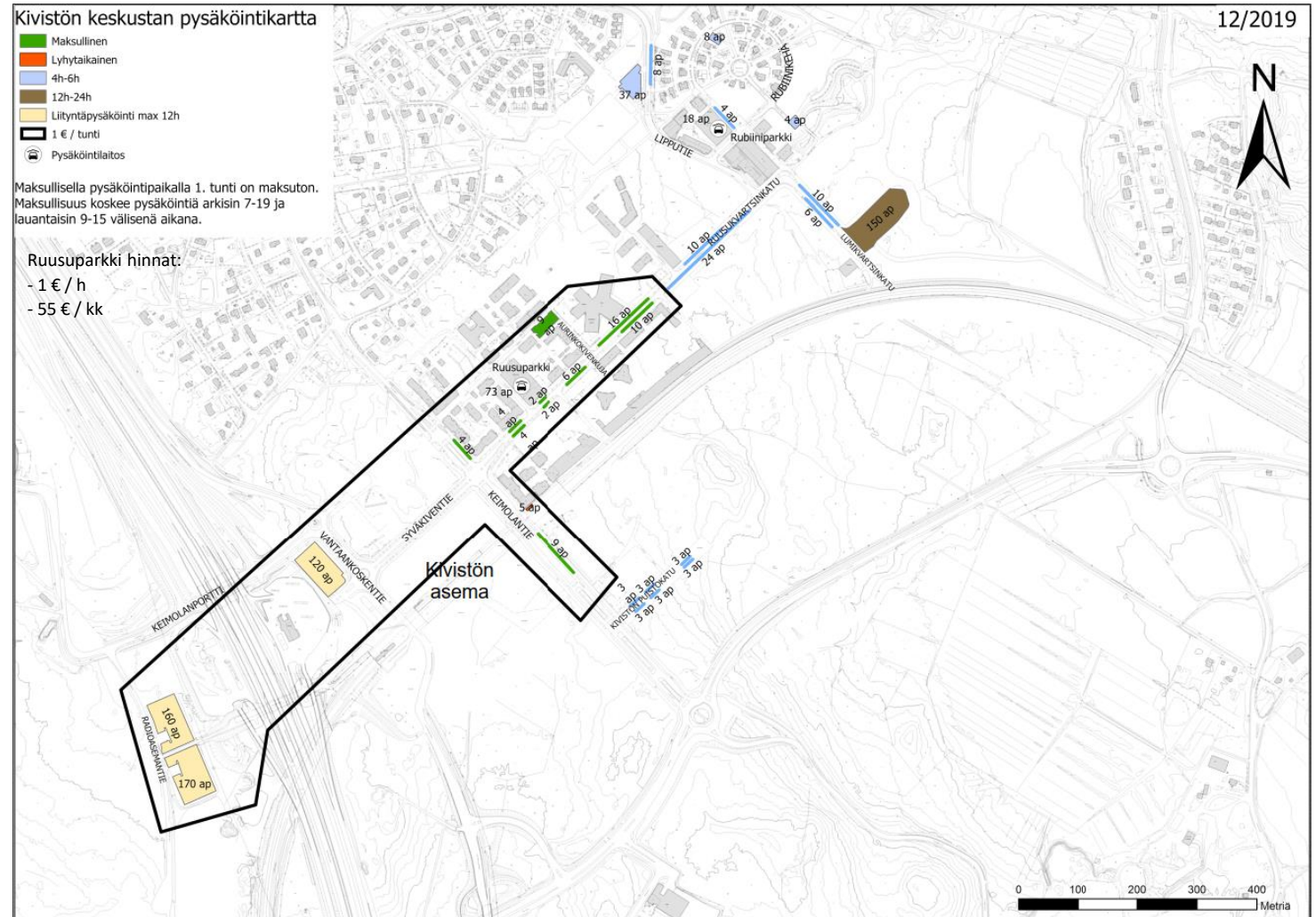
Pysäköinnin maksullisuus Vantaalla



Kivistö

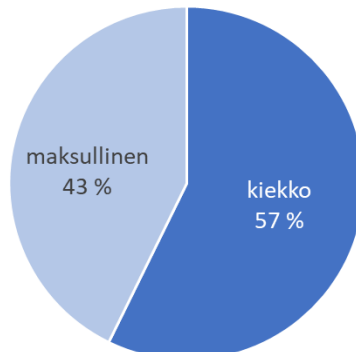
Kivistössä maksullinen pysäköinti rajautuu keskustan alueen pysäköintipaikoille. Kaupungin hallinnoimia maksullisia pysäköintipaikkoja on Kivistössä yhteensä 65 kappaletta. Lisäksi alueella on aikarajoitettua liityntäpysäköintiä ja lyhytaikaista pysäköintiä.

Alueella sijaitsevassa pysäköintilaitoksessa (Ruusuparkki) pysäköinti maksaa niin ikään 1 €/h, kiinteistössä sijaitsevan ruokakaupan asiakkaat voivat pysäköidä laitoksessa tunnin ilmaiseksi.



Kiekko vs. maksu syksyllä 2019

Pysäköintitulot
noin 1 100 €/kk



Pysäköinnin maksullisuus Vantaalla



Pysäköinnin kesto ja maksutapa

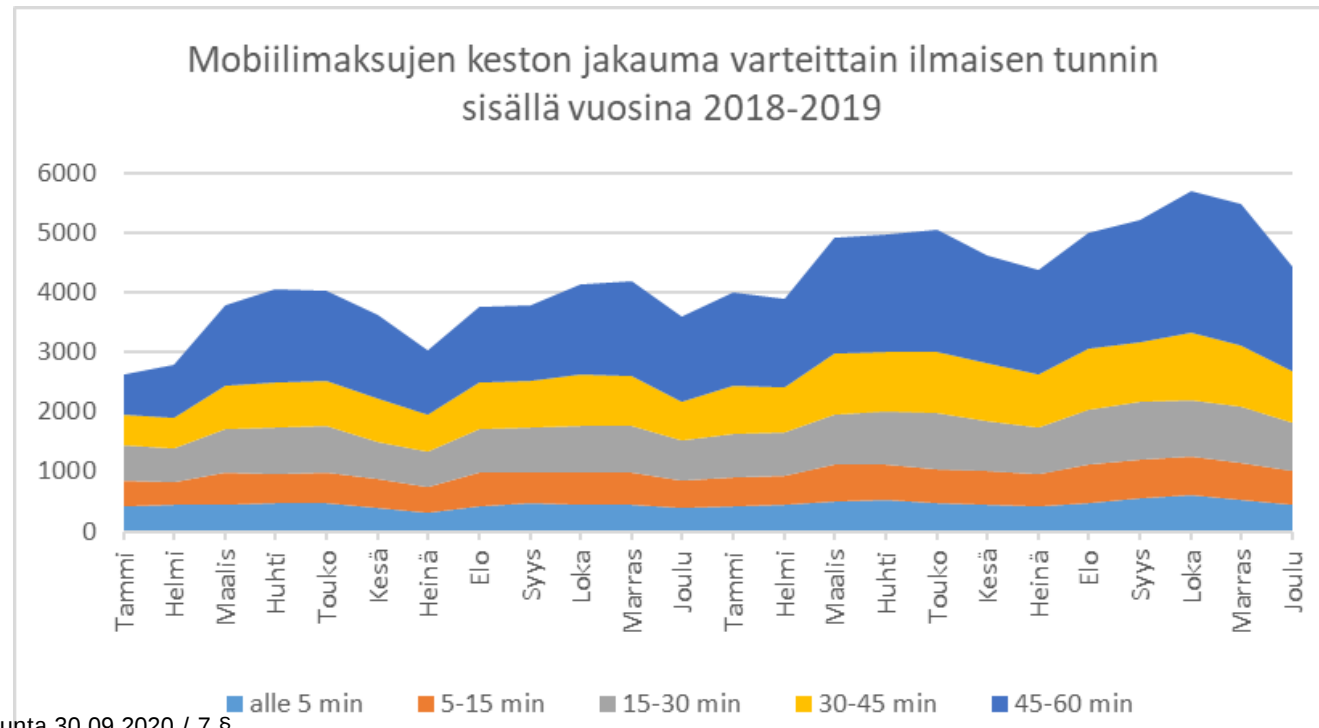
Syksyllä 2019 Tikkurilassa ja Kivistössä tehtyjen pysäköintilaskentojen mukaan noin 57 % käytti pysäköintikiekkoa maksuvälineenä, Myyrmäessä 64 %. Mobiilisovellusta tai automaattia käyttää näin ollen Tikkurilassa ja Kivistössä 43 % ja Myyrmäessä 36 %.

Syksyn 2018 laskentojen mukaan Tikkurilassa, Myyrmäessä ja Kivistössä tehtyjen pysäköintilaskentojen perusteella 80–90 % käyttää pysäköintikiekkoa maksuvälineenä ja 10–20 % mobiilisovellusta tai automaattia.

Mobiilisovelluksella ja automaattilla maksetuista pysäköinneistä noin puolet ovat alle tunnin mittaisia pysäköintejä, eli käyttäjälle maksuttomia. Tässä trendi on pysynyt melko vakiona vuosien 2018 ja 2019 aikana.

Näin ollen vuonna 2019 vain noin 20 % pysäköinneistä on yli tunnin mittaisia ja vuonna 2018 vain noin 5-10 %.

Pysäköinnin kustannukset ovat käyttäjille matalat, kun pysäköinti hoituu pääsääntöisesti ensimmäisen ilmaisen pysäköintitunnin aikana. Suurin osa selviää maksamatta ja vain noin 5-20 % pysäköijistä todella maksaa pysäköinnistä. Mahdollisen väärinkäytön määrästä ei ole tietoja.



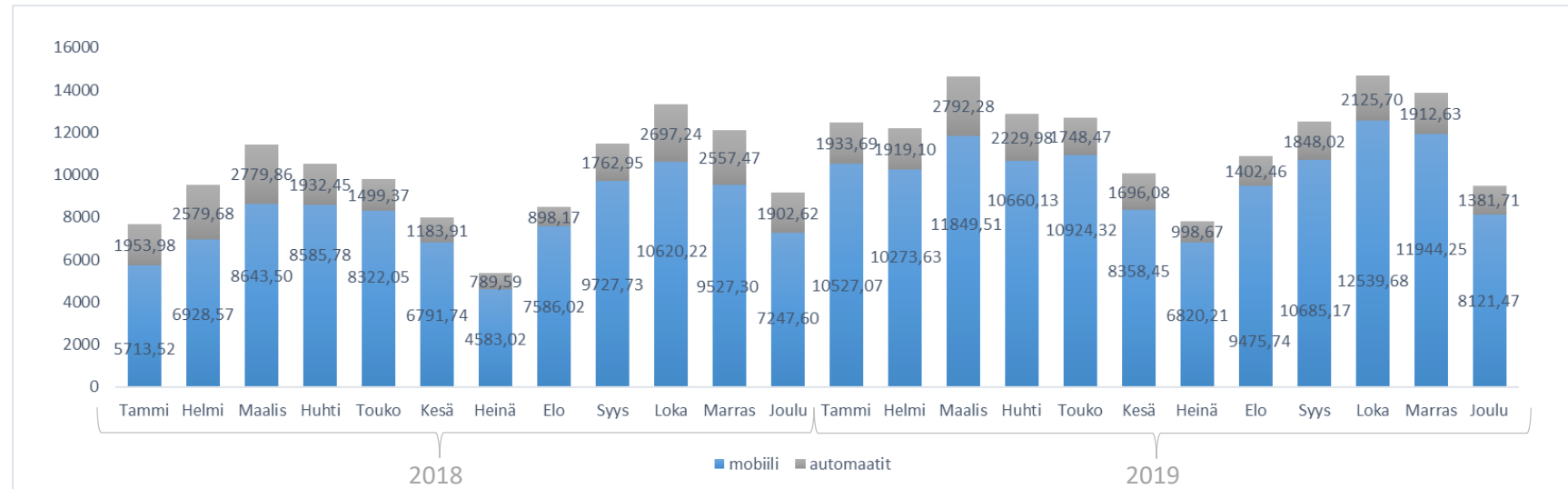
Pysäköinnin maksullisuus Vantaalla



Pysäköintitulot

Pysäköintituloja kertyy kuukausittain keskimäärin noin 10 900 euroa. Molempina vuosina pysäköintitulot ovat olleet alhaisimmat heinäkuussa ja korkeimmat loka-/maaliskuussa. Vuonna 2019 myös maaliskuussa pysäköintitulot olivat korkeat. Vuonna 2018 pysäköintituloja kertyi yhteensä noin 116 800 euroa ja vuonna 2019 yhteensä noin 144 200 euroa. Nettotuotto oli puolestaan 87 400 euroa vuonna 2018 ja 114 800 euroa vuonna 2019, kun automaattien ylläpitokulut ovat 2 450 euroa kuukaudessa (350 €/kk/automaatti).

Pysäköintituloista keskimäärin 83 % tulee mobiilimaksuina ja 17 % automaateista. Automaattien käyttö vaihtelee paljon, ja vain Lummetien ja Asematien automaattitikkurilassa ovat pystyneet kattamaan ylläpitokulunsa.



2018												
Kuukausi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Tulot (€)	7668	9508	11423	10518	9821	7976	5373	8484	1141	13317	12085	9150

2019												
Kuukausi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Tulot (€)	12461	12193	14642	12890	12673	10055	7819	10878	12533	14665	13857	9503

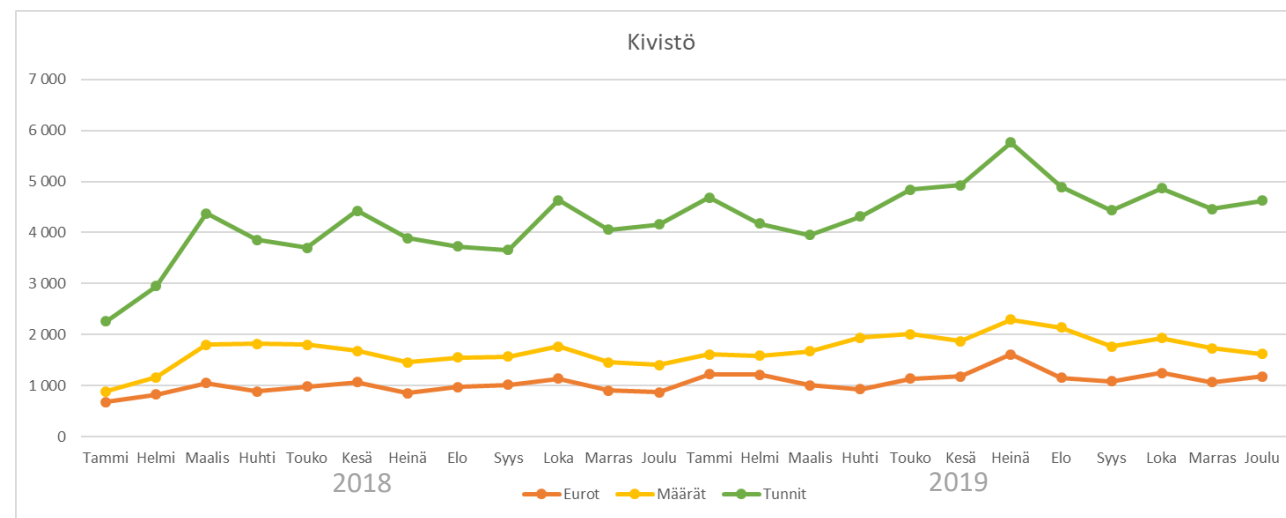
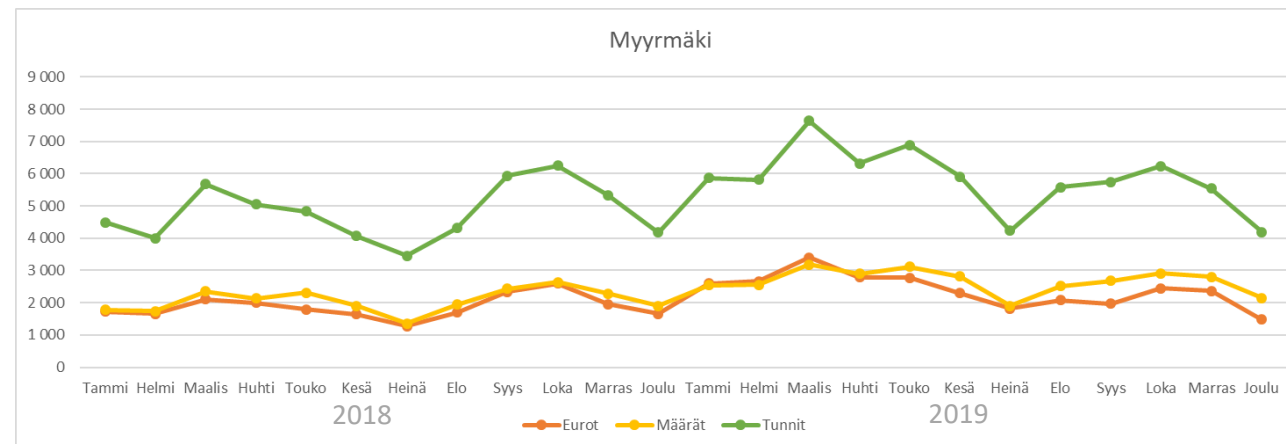
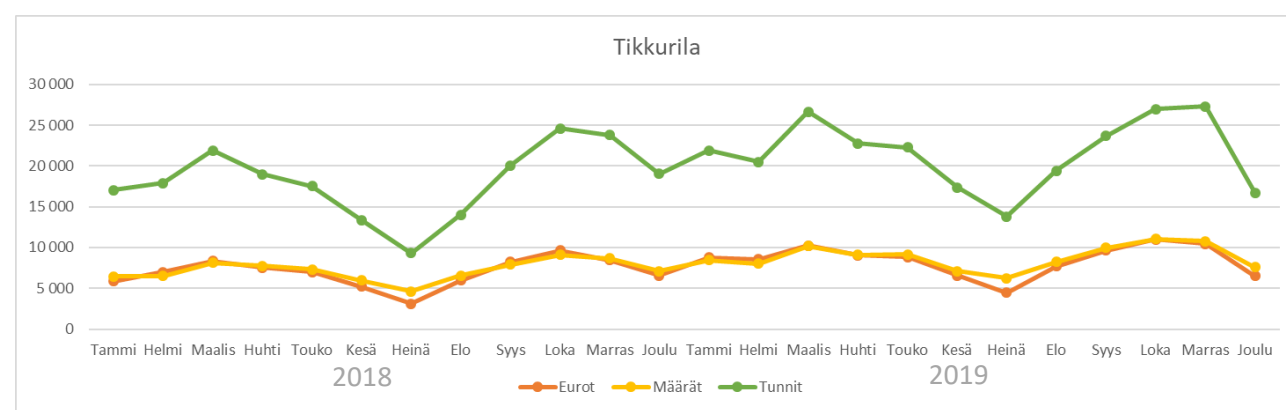
Pysäköinnin maksullisuus Vantaalla

Pysäköintien määrät

Maksullisen pysäköintipaikkojen käyttö poikkeaa toisistaan Tikkurilassa, Myyrmäessä ja Kivistössä.

Tikkurilassa tapahtuu 2/3 kaikista pysäköinneistä ja siellä muodostuu oin 70 % kaikista pysäköintituloista, vaikka siellä sijaitsee vain noin puolet kaikista kaupungin hallinnoimista maksullisista pysäköintipaikoista. Kivistössä pysäköintimäärät ovat alhaisimmat (noin 15 %), Myyrmäen osuus pysäköintimäärästä noin viidennes. Myyrmäen paikkamäärä on lähes viisinkertainen Kivistön paikkamäärään verrattuna. Kivistössä pysäköinti on ollut tasaisempaa kuukaudesta riippumatta, kun taas Tikkurilassa ja Myyrmäessä kuukausittainen vaihtelu on ollut selvästi suurempaa, etenkin heinäkuu erottuu aineistosta. Kivistössä pysäköintimäärät kasvoivat heinäkuussa, kun Myyrmäessä ja Tikkurilassa ne olivat vastaavasti alhaisimmillaan.

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.



Pysäköinnin maksullisuus Vantaalla

Pysäköintien määrät

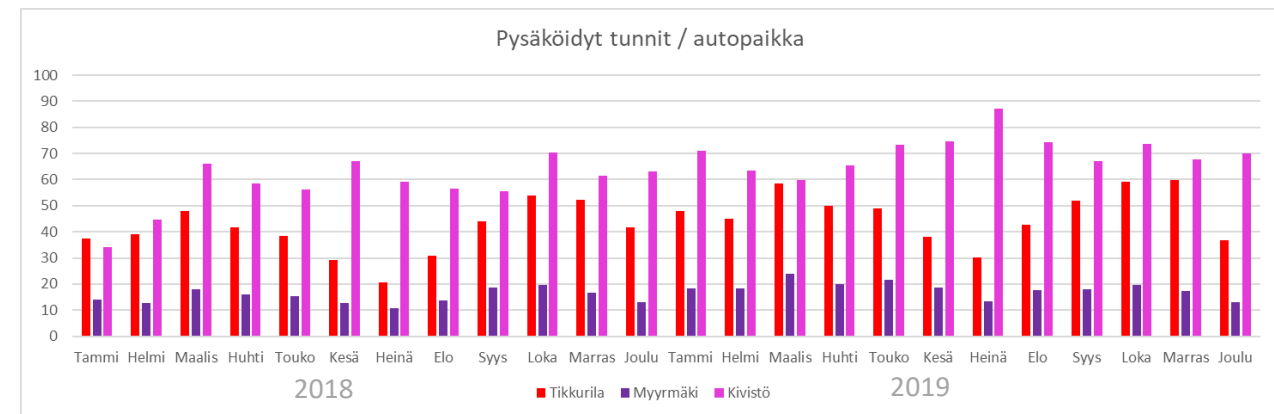
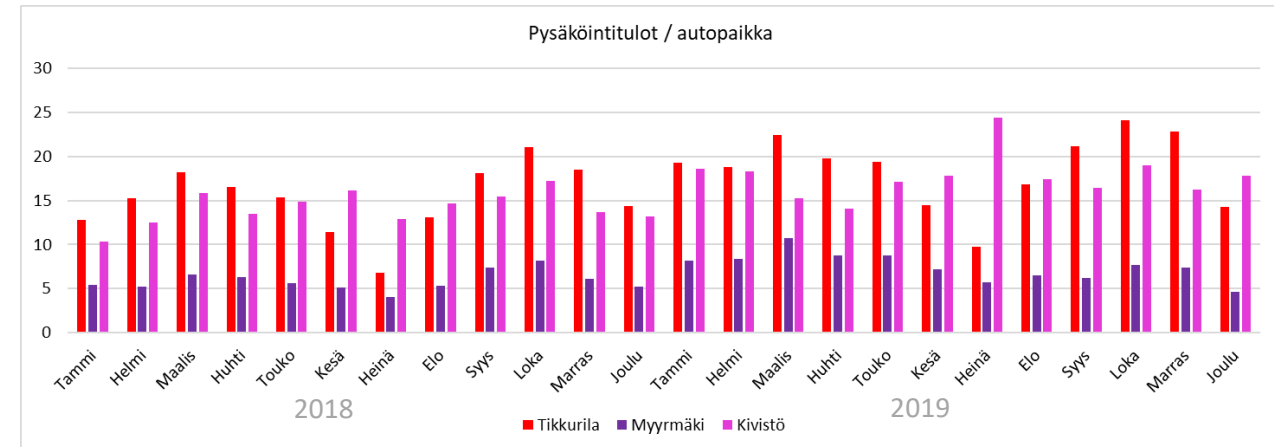
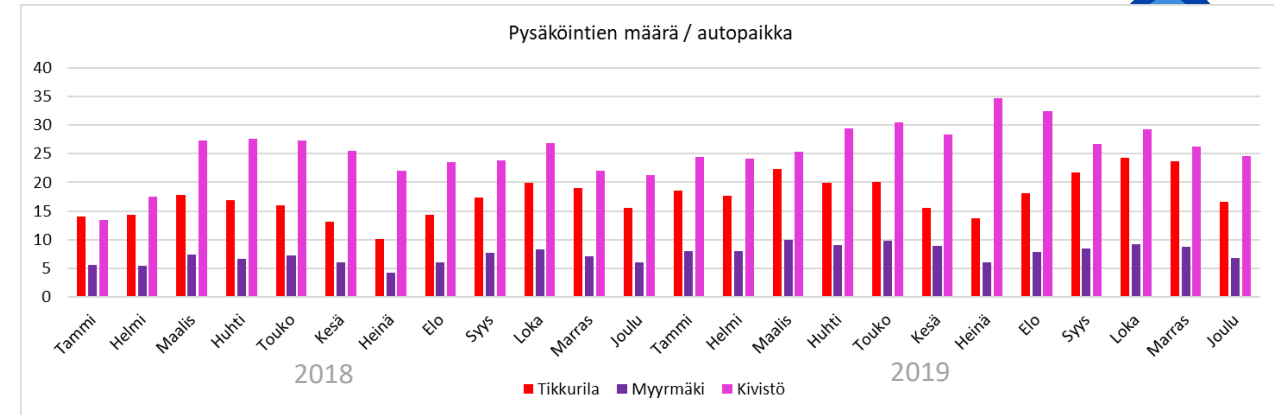
Pysäköintejä keskimäärin 12 000 kpl/kk: 14,3 pysäköintitapahtumaa per pysäköintipaikka kuukaudessa.

Tikkurilassa on ollut vuosien 2018-2019 aikana kuukausittain keskimäärin 18 pysäköintiä per pysäköintipaikka. Tuloja on kertynyt vastaavasti kuukausittain 17 € per paikka ja tunteja 44 tuntia per paikka.

Myymässä on ollut vuosien 2018-2019 aikana kuukausittain keskimäärin 7 pysäköintiä per pysäköintipaikka. Tuloja on kertynyt vastaavasti kuukausittain 7 € per paikka ja tunteja 17 tuntia per paikka.

Kivistössä on ollut vuosien 2018-2019 aikana kuukausittain keskimäärin 26 pysäköintiä per pysäköintipaikka. Tuloja on kertynyt vastaavasti kuukausittain 16 € per paikka ja tunteja 64 tuntia per paikka.

Kivistön paikat ovat olleet tehokkaimmin käytössä. Pysäköintitulot paikkaa kohden ovat olleet Kivistössä ja Tikkurilassa samaa luokkaa.



Pysäköinnin maksullisuus Vantaalla



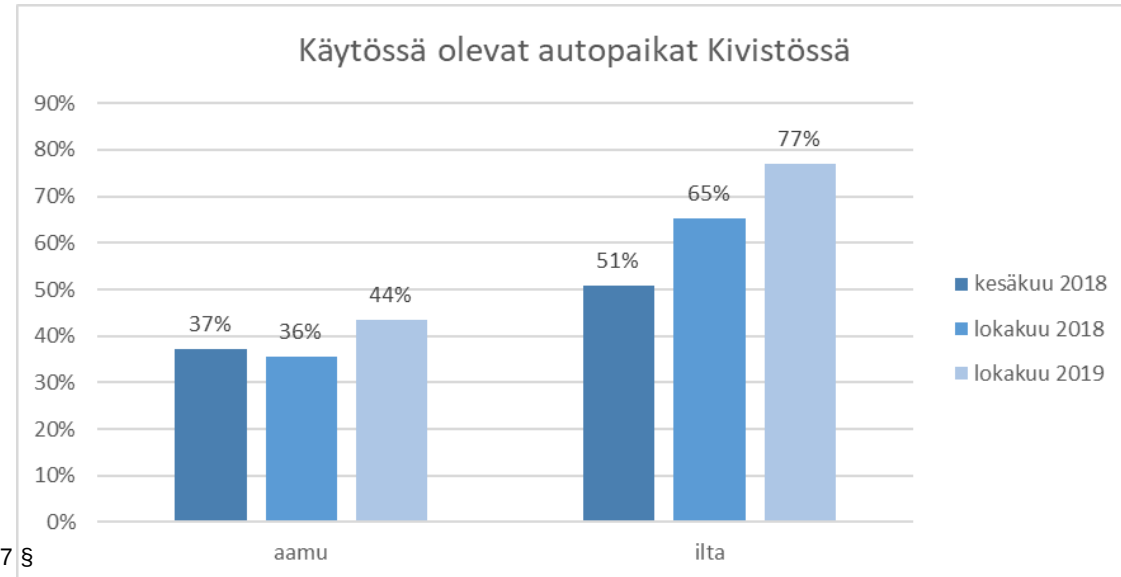
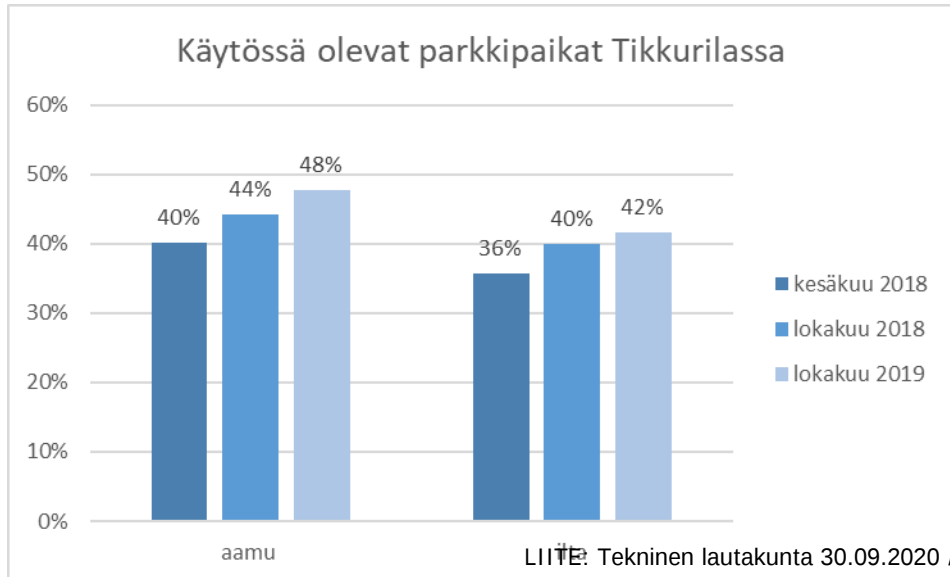
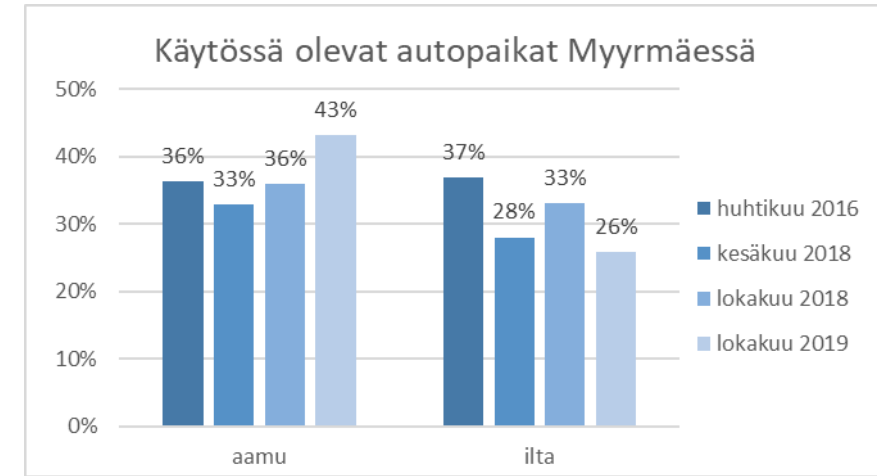
Pysäköintipaikkojen käyttöasteet

Maksullisten pysäköintipaikkojen käyttöasteita on seurattu laskennoilla Tikkurilassa, Myyrmäessä ja Kivistössä. Tikkurilassa ja Myyrmäessä maksullisten pysäköintipaikkojen käyttöasteet olivat mittauksissa varsin alhaiset: Tikkurilassa pääosin alle 45 % ja Myyrmäessä pääosin alle 40 %. Kivistössä, etenkin illan laskenta-tilanteessa, 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.

Tikkurilan yksityisissä pysäköintilaitoksissa keskimääräinen käyttöaste oli kesäkuun 2019 laskennoissa keskimäärin noin 50 %. Suosituin yksityinen pysäköintilaitos oli Prisman pysäköintilaitos, missä oli keskipäivällä noin 80 % täyttöaste. Paikkamäärältään suurimmassa pysäköintilaitoksessa Dixissä täyttöaste vaihteli kahden laskentapäivän aikana riippuen välillä 49 – 61 %.



Pysäköinnin maksullisuus muissa kaupungeissa



Kadunvarsipysäköinnin hinta

Kadunvarsipysäköinnin hinta 1. maksuvyöhykkeellä on suurissa kaupungeissa (yli 100 000 asukasta) keskimäärin 3 euroa/tunti ja muissa kaupungeissa vajaa 2 euroa/tunti. Kuopiossa, Lahdessa ja Seinäjoella ensimmäinen tunti on hinnoiteltu edullisemmaksi kuin seuraavat tunnit. Jyväskylässä 2. maksuvyöhykkeellä ensimmäinen tunti on sen sijaan hinnoiteltu kalliimmaksi kuin seuraavat tunnit.

Pysäköintihinnat ovat nousseet useassa kaupungissa viimeisen kolmen vuoden aikana. Lahdessa 1. maksuvyöhykettä laajennettiin ja maksullisuusaikaa pidennettiin vuonna 2017, mutta samalla pysäköinnin hintaa alennettiin.

Lisäksi Espoon kaupunki on laatinut selvityksen maksullisuuskokeiluun liittyen, mutta sitä ei ole vielä hyväksytty. Espoon maksullisuuskokeilun ehdotetut pysäköintihinnat ovat: Leppävaaran ja Tapiola keskeisimmissä sijainneissa 2 €/h sekä maksualueiden kaikilla muilla paikoilla Leppävaarassa, Tapiolassa ja Matinkylässä 1 €/h. Esityksessä on ehdotettu, että maksullisuusalueita voidaan jatkossa lisätä.

Kaupunki	Kadunvarsipysäköinnin tuntihinta		
	Vyöhyke 1	Vyöhyke 2	Vyöhyke 3
Helsinki *	4,00 €	2,00 €	1,00 €
Tampere	3,20 € max. 2 h	2,00 €, max. 4 h (1,60 €)	1,20 €, max. 10 h (1,00 €)
Kuopio	2,00 € ensimmäinen 40 min 3,20 € 40 min jälkeen (2,40 €)	1,60 € ensimmäinen 40 min 2,20 € (1,60 €)	1,00 €
Jyväskylä	2,00 € ensimmäinen tunti 2,00 € seuraavat tunnit	2,00 € 1. tunti 1,00 € 2.-4. tunti 0,50 € seuraavat tunnit	1,00 € ensimmäinen tunti 1,00 € seuraavat tunnit (yksittäiset alueet)
Turku	3,00 € 1 h ja 2 h paikkoja	1,50 € ei aikarajoitusta	1,20 € ei aikarajoitusta (uusi alue)
Oulu	2,60 €	1,70 €	1,20 €
Lahti	2,00 € (2,50 €) ensimmäinen tunti 3,60 € seuraavat tunnit	1,50 €	1,00 € ensimmäinen tunti 0,50 € seuraavat tunnit
Joensuu	2,00 € max. 1 h 1,50–2,00 € (pysäköintialueet)	1,50 € max. 2 h	1,30 € ei aikarajoitusta
Pori	2,00 €	1,50 €	1,00 €
Vaasa **	2,20 €	1,50 €	1,00 € paikoin 2,00 €/vrk
Kotka	2,50 €	1,20 €	-
Seinäjoki	1,50 € ensimmäinen tunti 2,00 € seuraavat tunnit	-	-
Lappeenranta	2,20 €	-	-
Porvoo	2,00 €	-	-
Rovaniemi	1,70 € (1,40 €)	-	-
Hämeenlinna	1,60 €	-	-
Mikkeli	1,40 € (1,00 €)	-	-

* Vähäpäästöisille autoille 50 prosentin alennus pysäköintimaksuista Helsingin kaupungin maksuvyöhykkeillä 1 ja 2.

** Kaasuautoille pysäköintiluvalla ilmainen pysäköinti Vaasan kaupungin erikseen määräämillä pysäköinti-paikoilla: 12 kiekkopaikkaa (2 h).

Suluissa sinisellä on esitetty vuoden 2016 hintatiedot, jos hinta oli muuttunut. Vertailutietoa oli saatavilla seuraavista kaupungeista: Helsinki, Tampere, Turku, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Joensuu, Rovaniemi ja Mikkeli.

Pysäköinnin maksullisuus muissa kaupungeissa



Pysäköinnin hinta kaupungin omistamissa ja yksityisissä pysäköintilaitoksissa

Pysäköinti kaupungin omistamissa pysäköintilaitoksissa on edullisempaa kuin kaupungin kadunvarsipysäköinti. Pysäköinnin tuntihinta laskee pidemmissä pysäköinneissä kaikissa kaupungeissa Lappeenrantaa lukuun ottamatta. Myös Tampereen Hervannassa ja Tesomalla on kauppakeskusten yhteydessä poikkeuksellisesti maksuton pysäköinti 1–2 tuntia.

Pääkaupunkiseudun yksityisissä pysäköintilaitoksissa pysäköinti on pääasiassa maksutonta ensimmäiset 1–5 tuntia. Kanta-asiakkaille on lisäksi erikseen pysäköintietuja. Kaikille maksullista pysäköinti on kuitenkin esimerkiksi Espoon Kaupinkalliossa, Pasilan Triplassa ja Vantaan Dixissä. Tikkurilassa sijaitsevilla yksityisissä pysäköintilaitoksissa pysäköinti on pääsääntöisesti maksullista ilman ensimmäisen tunnin ilmaista pysäköintiaikaa.

Kaupunki	Pysäköinnin hinta kaupunkien omistamissa pysäköintilaitoksissa
Tampere Finnpark Oy	<u>Ydinkeskustan alue:</u> - 3,00 € ensimmäiset 3h; 2,00 € seuraavat tunnit - 3,00 € 1. tunti; 1,50 € 2.–4. h; 2,00 € tai 1,00 € seuraavat tunnit <u>Kauppakeskukset Hervannassa ja Tesomalla:</u> - 0 € 1. tunti; 1,50 € 2.–3. h; 1,00 € seuraavat tunnit - 0 € ensimmäiset 2 h; 1,50 € seuraavat tunnit <u>Yksittäisiä kohteita ydinkeskustan ulkopuolella:</u> - 1,00 € ensimmäiset 2 h; 0,50 € seuraavat tunnit - 1,00 €, 1,40 €, 2,00 €, 2,60 € ja 3,60 €
Jyväskylä Jyvä-Parkki Oy	- 1,50 € 1. tunti; 1,00 € seuraavat tunnit - 1,00 € 1. tunti; 1,00 € seuraavat tunnit
Lappeenranta Williparkki Oy	- 1,00 €/30 min
Kuopio Kuopion Pysäköinti Oy	- 2,00 € 1. tunti; 1,50 € 2. h; 1,00 € seuraavat tunnit - 2,00 € 1. tunti; 1,00 € seuraavat tunnit - 1,50 € 1. tunti; 1,00 € seuraavat tunnit
Lahti Lahden pysäköinti Oy	- 1,00 €/45 min; 2,00 €/1h 30min; 3,00 €/2 h 15 min; 4,00 €/3h - 1,00 € ensimmäinen 30 min; 1,50 € 1. tunti; 1,50 € seuraavat tunnit - 1,00 € ensimmäinen 30 min; 2,00 € ensimmäiset 2 h; 1,50 € seuraavat tunnit

Kaupunki	Pysäköinnin hinta yksityisissä pysäköintilaitoksissa
Espoo Tapiola Park	2,00 € 1. tunti; 1,00 € seuraavat 30 min (Lataamalla ja rekisteröitymällä AINOA- ja Taskuparkki sovelluksiin 0 € ensimmäiset 3 h)
Espoo Kaupinkallio (Tapiola)	1,60 €
Espoo Iso-Omena	0 € ensimmäiset 2 h; 1,50 € seuraavat tunnit (kanta-asiakkaille 0 € ensimmäiset 4 h)
Espoo Sello	0 €/5 h; 40 € pysäköintiajan ylittymisestä
Helsinki REDI	0 € 1. tunti; 1,40 € seuraavat 30 min (Lataamalla ja rekisteröitymällä REDI- ja Taskuparkki sovelluksiin 0 € ensimmäiset 3 h)
Helsinki Tripla	2,50 €/30 min
Helsinki Itis	Kiekkopaikat 5 h ja 2 h
Vantaa Myymanni ja Isomyyri	0 € ensimmäiset 3 h; 1,00 € seuraavat tunnit
Vantaa Martinlaakson ostari	0 € ensimmäiset 2 h asiakkaille; 2,00 € seuraavat tunnit
Vantaa Dixi	2,00 € / tunti; 10,00 € / 24h

Pysäköinnin maksullisuus muissa kaupungeissa



Asukas- ja yrityspysäköintiluvan hinta

Asukaspysäköintiluvan keskimääräinen hinta on suurissa kaupungeissa (yli 100 000 asukasta) 200 euroa/vuosi ja muissa kaupungeissa 130 euroa/vuosi. Yrityspysäköintilupa maksaa kaikissa kaupungeissa asukaspysäköintilupaa enemmän, ja hinta vaihtelee enemmän kuin asukaspysäköintiluvan hinta.

Joensuussa ja Kouvolassa yrityspysäköinnin sijasta käytössä on kaikille myönnettävä yleispysäköintilupa. Tampereella on mahdollista ostaa asukas- ja yrityspysäköintilupien lisäksi vieraspysäköinti- tai työmatkapysäköintilupa. Kuopiossa käytössä on erikseen raskaan liikenteen pysäköintiluvat.

Helsingissä asukaspysäköintijärjestelmän laajentamistarpeen arviointiin on esitetty seuraavia kriteerejä (Helsingin pysäköintipolitiikka 2013):

- paikkoja ei ole riittävästi (pysäköintipaikan löytyminen on nykyisin vaikeaa)
- alueelta itseltään on tullut aloite
- tarve siirtää etenkin pitkäaikaista auton säilytystä kadunvarsilta tarkoituksenmukaisempiin paikkoihin
- täydentämisrakentamisen yhteydessä tarve osoittaa kadunvarsipaikkoja asukkaiden käyttöön

- nykyinen pysäköinti vaikeuttaa merkittävästi talvikunnossapitoa
- alueella on runsaasti ulkopuolista pysäköintiä.

Helsingin pysäköintipolitiikassa on esitetty myös, että hyvin pitkällä aikavälillä tulee arvioida asukaspysäköintijärjestelmän laajentamista kaikkialle, missä kadunvarteen pysäköinti

on asukkaille sallittua perustuen lähinnä talvikunnossapidon tehostamiseen ja asukkaiden tasapuoliseen kohteluun kaupungin eri osissa sekä kustannusvastaavaan hinnoitteluun. Tällä voidaan estää myös asukaspysäköintijärjestelmän piirissä olevilta alueilta pitkäaikaissäilytyksessä olevien autojen siirtyminen esikaupunkialueille.

Kaupunki	Asukaspysäköintilupa	Yrityspysäköintilupa	Muuta
Helsinki	26 €/kk, 312 €/v (alueet A–L) 13 €/kk, 156 €/v (alueet M–P) (180/360 €/v alkaen 2021)	30,83 €/kk 370 €/v	50 prosentin alennus asukas- ja yrityspysäköintiin vähäpäästöisille autoille. Mahdollisuus hakea kimppatunnusta.
Turku	12,40 €/kk 148,80 €/v	350 €/v	
Tampere	20 €/kk (23 €/kk 1.1.2021 alkaen) 240 €/v	490 €/v (560 €/v 1.1.2021 alkaen) 1000 €/v kaikki alueet	Vieraspysäköintilupa: 5 €/vrk Työmatkapysäköintilupa: 53 €/kk (voimassaoleva joukkoliikenteen AB-vyöhykkeen 30 vrk lipun hinta)
Lahti	120 €/6 kk 240 €/v	500 €/6 kk 1 000 €/v	
Kuopio	70 €/6 kk 120 €/v	120 €/6 kk 200 €/v	Raskas liikenne: 55 €/kk (lämpötolpalliset paikat) 40 €/kk (lämpötolpattomat paikat) Maksuton veteraanipysäköintitunnus
Jyväskylä	120 €/6 kk 200 €/v	200 €/6 kk 370 €/v	
Hämeenlinna	99,20 €/6 kk 186 €/v	198,40 €/6 kk 372 €/v	
Joensuu	10,20 €/kk 102 €/v	20 €/kk 180 €/v (kenelle tahansa)	Yleispysäköintilupa (kaikille alueille kenelle tahansa): 65 €/kk, 600 €/12 kk Maksuton veteraanipysäköintitunnus
Kouvola	12,00 €/kk, 58,00 €/6 kk 116 €/v	52 €/kk tai yli 6 kuukautta 33 €/kk 396 €/v (koko alue, kenelle tahansa)	Maksuton veteraanipysäköintitunnus
Pori	120 €/6 kk 130 €/v	200 €/kk 1 300 €/v (koko alue)	Maksuton veteraanipysäköintitunnus

Vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintimaksujen alennukset

Käytännöt muissa kaupungeissa

Helsinki

Helsingin kaupunki myöntää vähäpäästöisille autoille ja täyssähkökäyttöisille L-luokan ajoneuvoille 50 prosentin alennuksen pysäköintimaksuista kadunvarsipaikoilla maksuvyöhykkeillä 1 ja 2.

Pysäköintialennuksen saa, jos ajoneuvo täyttää Helsingin kaupungin asettamat päästökriteerit. Alennuksen saadakseen pysäköinti pitää maksaa puhelimella tai Magee-maksulaitteella. Edun saavat muutkin kuin helsinkiläiset. Etuuden saa myös asukas- ja yrityspysäköintitunnukseen.

Espoo

Espoon pysäköinnin maksullisuuskokeilussa vähäpäästöisten autojen on mahdollista saada alennusta pysäköintimaksusta ja vähäpäästöisyyden määritelmä on sama kuin Helsingissä. Vähäpäästöisten autojen on mahdollista saada 50 %:n alennus pysäköintimaksuun ja yhteiskäyttöautojen 75 %:n alennus. Vähäpäästöisille yhteiskäyttöautoille alennus on 75–100 %.

Vaasa

Henkilöautoille, jotka on rekisteröity kaasukäyttöisiksi, voidaan hakea erillistä pysäköintilupaa. Lupa oikeuttaa ilmaiseen pysäköintiin Vaasan kaupungin erikseen määrittämällä pysäköintipaikoilla (12 kpl 2 h kiekkopaikkaa), sekä Vaasan kaupungin määrittämin ehdoin.

Pori

Varaudutaan toteuttamaan vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintietuuksia tulevina vuosina (vuosina 2026–2030). Esim. ilmainen pysäköinti sähkö- ja kaasuautoille. (Lähde: Porin pysäköintipolitiikka 2030)

Tampere

”Vähäpäästöisille autoille ei anneta maksualennuksia pysäköintimaksuista ja asia tarkastellaan uudelleen 2–3 vuoden kuluttua.” (Lähde: Yhdyskunta-lautakunta, kokous 11.12.2018)

Polttoaine/ energialähde	Hiilidioksidi- päästö (CO ₂)	EU-päästötaso
bensiinautot (ml. hybridit)	enintään 100 g/km	vähintään Euro 5
dieselautot (ml. hybridit)	enintään 50 g/km	vähintään Euro 5
bifuel (kaasuautot)	enintään 150 g/km	vähintään Euro 5
flexifuel (etanoliautot)	enintään 150 g/km	vähintään Euro 5
Lisäksi:		
täyssähköautot		
täyssähkökäyttöiset tieliikennekäyttöön rekisteröidyt L-luokan ajoneuvot		

Vähäpäästöisten autojen päästökriteerit Helsingissä.

Vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintimaksujen alennukset

Tarkastelu Vantaan osalta

Työn aikana esiin nousi myös vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintimaksujen alennukset. Esillä oli ehdotus, jossa vähäpäästöisten ajoneuvojen olisi mahdollista saada 50 % vähennys pysäköintimaksuun mikäli ilmainen pysäköintiaika lyhenisi tai poistuisi.

Vähäpäästöisten autojen pysäköintimaksujen mahdollinen alennus liittyy kiinteästi kaupungin maksulliseen pysäköintijärjestelmään. Tavoitteellisesti vähäpäästöisten autojen alennuksen pitäisi ohjata liikkumiskäyttäytymisen muutokseen, jotta se tukisi kaupungin hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamista vuonna 2030. Kaupungin elinvoima- ja vetovoimaohjelman tavoitteiden toteutumisen kannalta alennuksen ei tulisi heikentää kaupunkikeskustojen kadunvarsipaikkojen saatavuutta ja nopeaa kiertoa.

Kadunvarsille pysäköinti on Vantaalla hyvin edullista. Mikäli maksullisen kadunvarsipysäköinnin hintataso säilyy jatkossakin ennallaan eli hyvin edullisena, ei vähäpäästöisillä autoille myönnettävä pysäköintimaksujen alennus käytännössä kannusta hankkimaan

vähäpäästöistä ajoneuvoa. Toisaalta kaupunki joutuisi vastaavasti kiristämään katukohtaisia pysäköinnin aikarajoituksia, jotta estettäisiin vähäpäästöisten autojen turhan pitkäaikainen säilytys kadunvarsilla. Varsin rajallisten kadunvarsipysäköintipaikkojen tehokas kierto keskusta-alueilla hyödyttää erityisesti pienyrityksiä ja vastaa alkuperäisiä maksullisen pysäköinnin tavoitteita.

Helsingissä, jossa on vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintimaksun alennus on käytössä, pysäköintimaksujen taso on huomattavasti korkeampi kuin Vantaalla, jolloin alennuskin on vastaavasti tuntuvampi. Helsingissä asukas- ja yrityspysäköintitunnuksista 6,4 % sai vuonna 2018 alennuksen pysäköintiin vähäpäästöisyyden perusteella. Vantaalla ei toistaiseksi ole käytössä asukas- ja yrityspysäköintitunnuksia, joten ensisijaisesti alennus kohdistuisi vain lyhytaikaiseen pysäköintiin.

Vähäpäästöisille ajoneuvoille ei esitetä alennuksia edellä perustellun mukaisesti.

2

Liiteaineisto: Autojen liityntäpysäköinti



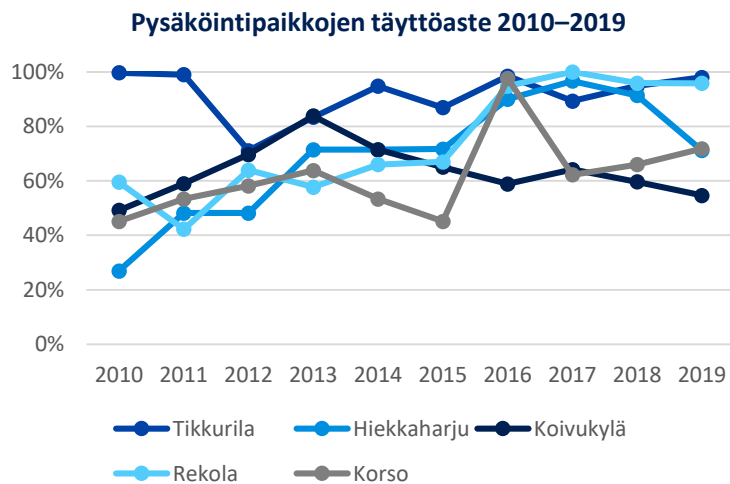
Autojen liityntäpysäköinti



Pääradan asemat

Pysäköintipaikkamäärät ja täyttöaste 2019

Tikkurila	382	(98 %)
Hiekkaharju	58	(71 %)
Koivukylä	156	(55 %)
Rekola	96	(96 %)
Korso	355	(72 %)

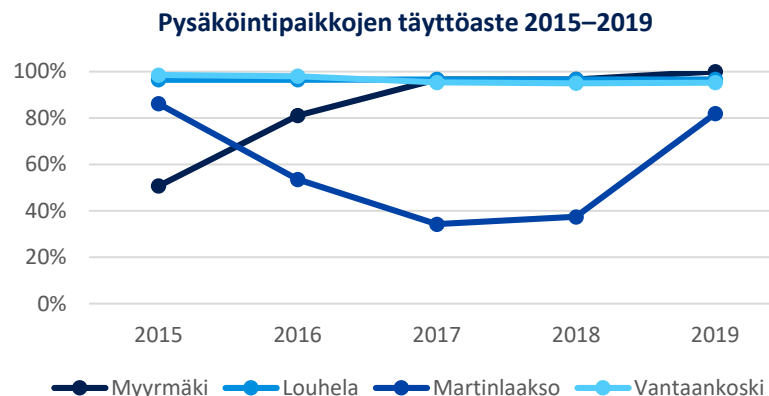


Pääradan liityntäpysäköintialueiden kuormituksessa on ollut paljon vuosittaista vaihtelua. Tikkurilassa täyttöaste on pysynyt korkeana vuodesta 2014 eteenpäin ja myös Rekolan asemalla täyttöaste on pysynyt korkeana vuodesta 2016. Koivukylässä täyttöaste laskenut vuoden 2013 jälkeen.

Vantaankosken radan asemat

Pysäköintipaikkamäärät ja täyttöaste 2019

Myyrmäki	55	(100 %)
Louhela	29	(97 %)
Martinlaakso	150	(82 %)
Vantaankoski	188	(95 %)

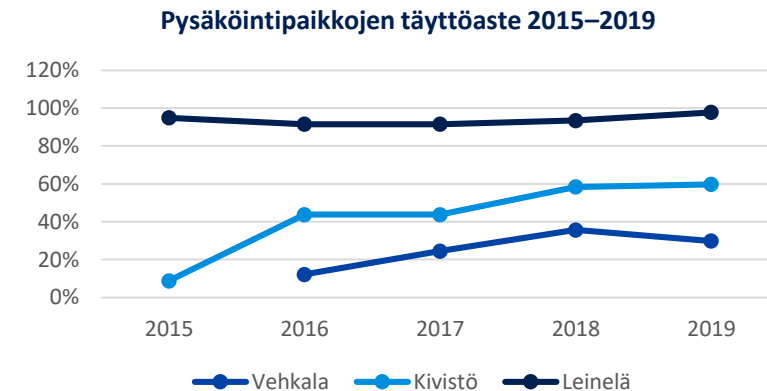


Vantaankosken asemalla liityntäpysäköintipaikkoja paljon (188 ap), mutta täyttöaste on silti pysynyt viime vuosina jatkuvasti korkeana. Myös Myyrmäen ja Louhelan liityntäpysäköintialueilla täyttöaste on korkea, mutta niillä paikkoja on vähemmän. Martinlaaksossa täyttöaste on laskenut merkittävästi vuoden 2015 jälkeen mutta noussut jälkeen vuoden 2019 laskennoissa.

Kehäradan asemat

Pysäköintipaikkamäärät ja täyttöaste 2019

Vehkala	496	(30 %)
Kivistö	451	(60 %)
Leinelä	134	(98 %)



Leinelän liityntäpysäköintialue on kehäradan asemista pienin, ja sen täyttöaste ollut viime vuosina Kehäradan asemista korkein. Vehkalassa ja Kivistössä täyttöaste on kasvanut vuosittain, mutta pysynyt silti kokonaisuudessaan alhaisena.

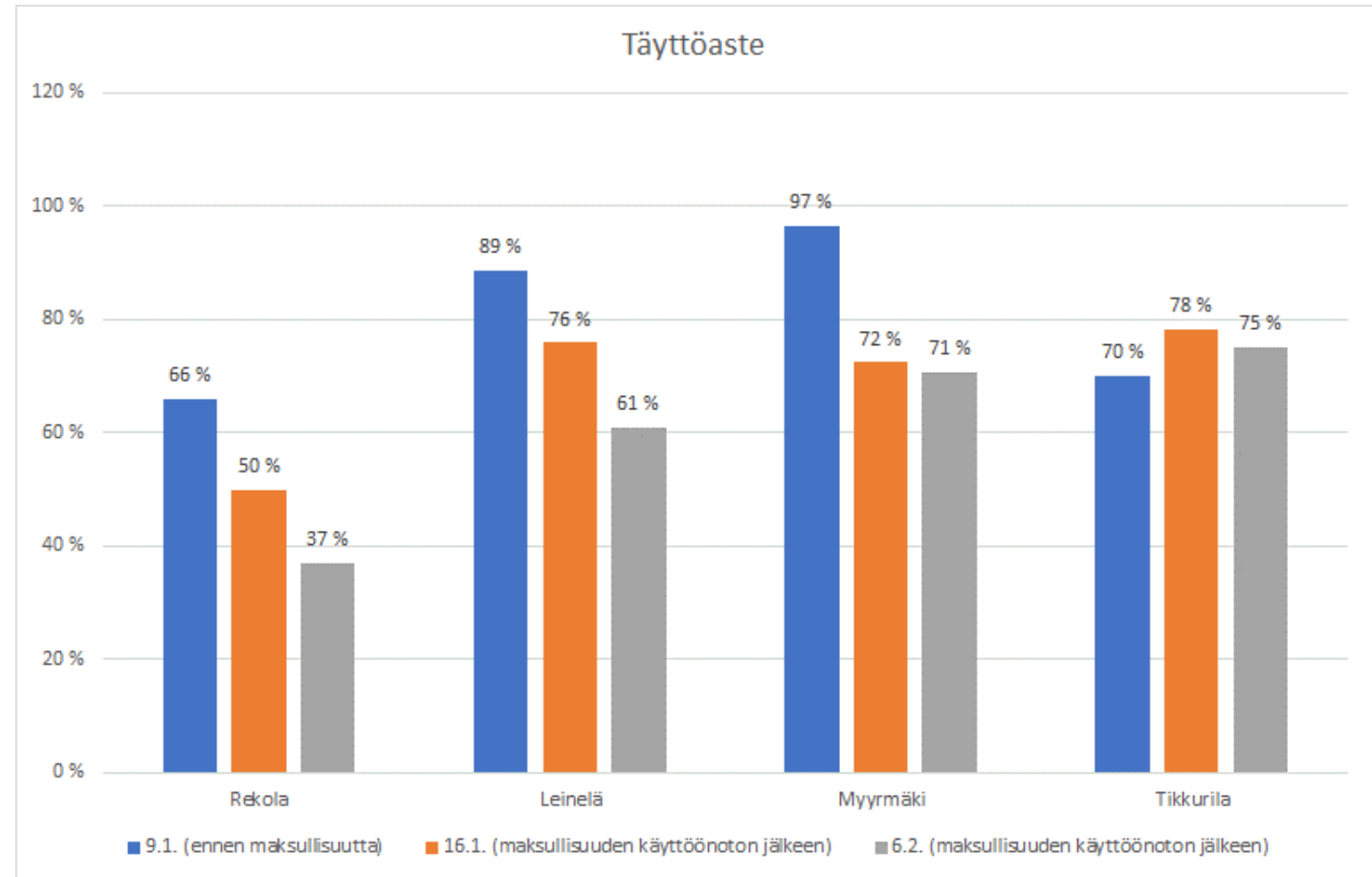
Matkalippuvaatimus ja liityntäpysäköinti ilman voimassa olevaa matkalippua



13.1.2020 alkaen pysäköinti liityntäpysäköintialueilla on edellyttänyt voimassa olevaa matkalippua (HSL tai VR) Tikkurilan, Rekolan, Leinelän ja Myyrmäen asemilla. Ilman voimassa olevaa matkalippua liityntäpysäköinti maksaa 5 euroa. Lippuvaatimuksen käyttöönoton vaikutuksia on arvioitu laskemalla liityntäpysäköintialueiden täyttöasteita ennen ja jälkeen sen käyttöönoton. Rekolassa, Leinelässä ja Myyrmäessä lippuvaatimuksen käyttöönotto on alentanut täyttöasteita selkeästi. Tikkurilassa täyttöasteet ovat puolestaan hieman nousseet. 5 euron maksu koko päivän mittaisesta pysäköinnistä voi houkutella muitakin kuin liityntäpysäköijiiä. Tikkurilassa maksu on alhainen alueen muuhun pysäköintitarjontaan verrattuna.

Vuoden 2020 tammi-helmikuussa liityntäpysäköintialueilla kertyi yhteensä 12 325 € automaateista ja 7 901 € mobiilimaksuista.

Automaattimaksuista tammikuussa 2020 12 % pysäköinneistä oli kestoaltaan alle 6 tuntia, helmikuussa 8 %. Mobiilimaksuista tammikuussa 23 % oli kestoaltaan alle 8 tuntia ja helmikuussa 27 %.



Autojen liityntäpysäköinti



Liityntäpysäköintitutkimuksen tuloksia

Muualta saapuvien osuus ja matkan jatkaminen liityntäpysäköinnistä joukkoliikenteellä

HSL:n liityntäpysäköintitutkimuksessa (2019) lähtöpaikkansa raportoineista Vantaan liityntäpysäköintialueiden käyttäjistä (n=424) muualta kuin Vantaalta saapuvien osuus oli 41,5 %. Näistä käyttäjistä 31 % saapui Nurmijärveltä, 17 % Espoosta, 16 % Helsingistä, 12 % Tuusulasta ja loput pääosin muista ympäryskunnista. Muualta kuin Vantaalta saapuvien osuus oli suurin Kivistön asemalla (71 % käyttäjistä, n=110). Myös Vehkalassa ja Tikkurilassa noin puolet käyttäjistä saapui liityntäpysäköintiin Vantaan ulkopuolelta.

HSL:n liityntäpysäköintitutkimuksessa (2019) 75 % Vantaan liityntäpysäköintialueiden käyttäjistä (n=425) jatkoi matkaansa joukkoliikenteellä.

77 % Vantaan liityntäpysäköintialueiden käyttäjistä käytti joukkoliikennematkaansa HSL:n lippua, 21 % VR:n lippua ja 2 % jotakin muuta lippua

Merkittävimmät syyt liityntäpysäköinnin käyttöön ja tyytyväisyys käytettyyn liityntäpysäköintialueeseen

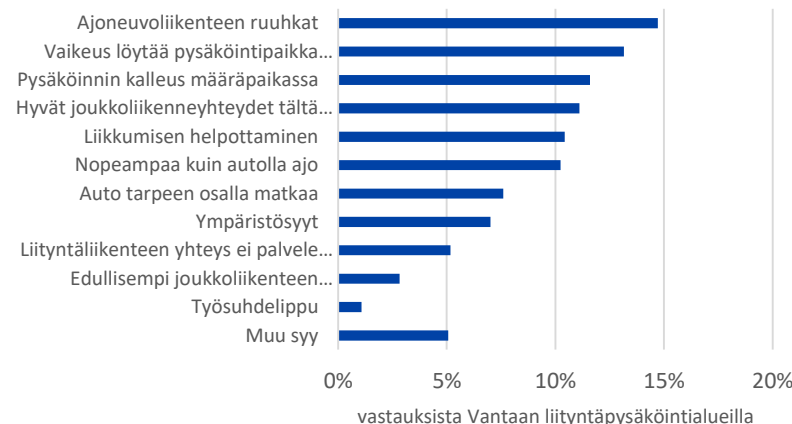
HSL:n liityntäpysäköintitutkimuksen (2019) mukaan merkittävimmät syyt liityntäpysäköinnin käyttöön Vantaalla liittyvät ajoneuvoliikenteen ja määränpäässä pysäköinnin vaikeuteen ja kalleuteen.

Samassa kyselyssä käyttäjien antamien arvosanojen perusteella Vantaan liityntäpysäköintialueisiin ollaan yleisesti melko tyytyväisiä (alueiden keskiarvo 4,0)

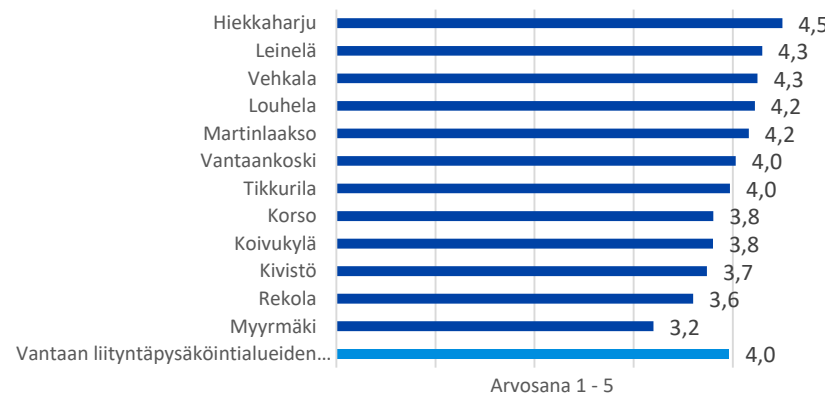


75 % Vantaan liityntäpysäköinnin käyttäjistä jatkoi matkaansa joukkoliikenteellä

Miksi käytit liityntäpysäköintiä tällä matkalla?



Kuinka tyytyväinen olet tähän liityntäpysäköintialueeseen?



Autojen liityntäpysäköinti



Yleiset Vantaan liityntäpysäköintiä koskevat kommentit

Käyttäjien mukaan monia liityntäpysäköintialueita käytetään myös asukaspysäköintiin ja muuhun kuin liityntäpysäköintiin, mikä aiheuttaa sen, että paikkoja ei välttämättä ole saatavilla edes varhain aamulla. Tästä syystä alueille kaivataan tehostetumpaa valvontaa ja tunnistautumista.

Kuitenkin myös yli 12 tunnin paikkoja tulisi joidenkin käyttäjien mukaan olla saatavilla, sillä 12 tunnin aikarajoitus ei mahdollista auto+juna -yhdistelmän käyttämistä pidemmällä työmatkoilla, tai sellaisina päivinä, kun käyttäjällä olisi menoja vielä työpäivän jälkeen. Vyöhykeuudistus on muuttanut liityntäpysäköintialueiden käyttöasteiden suhteita – B-vyöhykkeen alueet koetaan ruuhkaisiksi, kun taas kalliimman C-vyöhykkeen alueet (erityisesti Vehkala ja Kivistö) ovat vajaakäytöllä. Useat käyttäjät kertoivat ajavansa alhaisemman matkalipun hinnan vuoksi pidemmän matkan B-vyöhykkeen liityntäpysäköintialueelle, mikäli lähin kotia sijaitseva liityntäpysäköintialue kuuluu C-vyöhykkeelle.

Eri pysäköintialueiden maksamis- ja tunnistautumiskäytäntöihin sekä opasteisiin kaivataan selkeyttä ja yhtenäisyyttä.

Pysäköintialueelle tunnistautumisen tulisi olla mahdollista myös VR:n kausilipulla (HSL-alueen ulkopuolelle suuntautuvat työmatkat) ja HSL:n mobiililipulla.

Liityntäpysäköinnin maksullisuus nähdään pääsääntöisesti kielteisenä ja yleisten ympäristötavoitteiden vastaisena. Joidenkin vastaajien mukaan pysäköinnin tulisi olla ilmaista matkakortilla.

Asemakohtaiset kommentit

Vyöhykeuudistuksen jälkeen B-vyöhykkeellä sijaitsevan **Vantaankosken** liityntäpysäköintialueen tilanne käyttäjien mukaan lähes toivoton, sillä parkkipaikat ovat aina täynnä.

Vehkalan liityntäpysäköinti on jäänyt vajaalle käytölle aseman ollessa nykyisin HSL:n C-vyöhykettä. Asema tulisi käyttäjien mukaan siirtää B-vyöhykkeelle.

Martinlaaksossa liityntäpysäköintialue koetaan turvattomaksi iltaisin. Myös talvihoitoon kaivataan parannusta.

Kivistössä liityntäpysäköintipaikat ovat asukkaiden ja rakennusmiesten käytössä. Pysäköintiin toivotaan kontrollia (esim. matkakortilla aukeava puomi). Myös valaistusta, siisteyttä ja kunnossapitoa tulisi parantaa.

Leinelässä liityntäpysäköintipaikat ovat jatkuvasti täynnä ja vastaajien mukaan myös asukkaiden käytössä.

Myös **Tikkurilassa** liityntäpysäköintipaikat ovat osin asukkaiden käytössä. Pysäköintialueet ja –paikat tulisi merkitä ja opastaa selkeämmin.

Rekolassa on hylättyjä autoja ja asukkaiden autoja pysäköitynä pitkiäkin aikoja. Pysäköintikiekon pakollisuutta osoittava liikennemerkki on pysäköintialueelle ajettaessa huonosti nähtävissä. Alueelle kaivataan myös parempaa valaistusta.

Korsossa tulisi parantaa pysäköintialueiden siisteyttä ja turvallisuutta. Pysäköintitalon tulisi olla avoinna pidempään ja sinne tulisi olla pääsy HSL:n matkakortilla.

Autojen liityntäpysäköinti



Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma

Vuonna 2017 laaditussa Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa on esitetty liityntäpysäköintipaikkojen lisäystavoite vuoteen 2025 mennessä sekä liityntäpysäköinnin kehittämisen seudulliset linjaukset. Seudulliset linjaukset koskivat käyttäjille suunnattua informaatiota, liityntäpysäköinnin maksullisuutta sekä tunnistautumista ja maksamista.

Liityntäpysäköinnin paikkamäärän lisäys Vantaalla

Toimenpideohjelman mukaan liityntäpysäköintipaikkojen lisäksi vuoteen 2025 mennessä on esitetty Korsoon (50 ap) ja Leinelään (76 ap) sekä Ruskeasannan asemavarauksen yhteyteen (300 ap). Leinelään ja Korsoon esitetyt paikkalisäykset on toteutettu.

Käyttäjille suunnattu informaatio

Pysäköintipaikkojen sijainti:

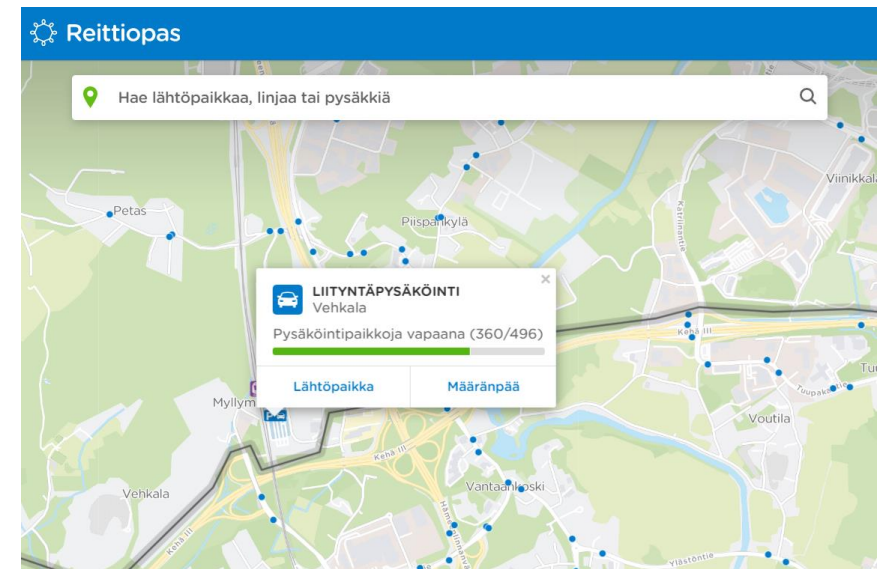
Tie- ja kadunvarsinäyttöjen käyttöä tulee harkita tapauskohtaisesti. Näytöt ovat perusteltuja, kun halutaan ohjata liikennettä seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla tai jos vapaista paikoista pystytään kertomaan samalla näytöllä.

Paikkojen reaaliaikainen saatavuus:

Reaaliaikaista tilatietoa tullaan esittämään Kehäradan asemille. Vuonna 2025 kaikesta rakenteellisesta liityntäpysäköinnistä tulisi olla saatavilla reaaliaikainen laskentatieto. Pidemmällä tähtäimellä myös maantasopaikat tulee saada laskennan piiriin.

Ensisijaisia kehittämiskohteita käyttäjille suunnatun tiedon osalta ovat liityntäpysäköinti-informaation mobiili- ja internetsovellukset.

Kivistön, Vehkalan ja Vantaankosken liityntäpysäköintialueilla sijaitsevien laskentalaitteiden uudistamisen myötä kyseisten alueiden paikkatilanteen reaaliaikainen tieto saadaan Kehä III:lla sijaitsevilla tienvarsinäytöillä sekä HSL:n reittioppaaseen. Laskentalaitteita lisätään tulevaisuudessa myös muille raideliikenteen asemien liityntäpysäköintialueille.



Autojen liityntäpysäköinti



Liityntäpysäköinnin maksullisuus

Seudun ydinvyöhykkeellä varaudutaan liityntäpysäköinnin maksullisuuteen. Etäämpänä ydinalueesta liityntäpysäköinti voi olla maksutonta, mutta tiiviin maankäytön alueilla keskusta-vyöhykkeillä ja laitospysäköinnissä maksullisuus voi olla perusteltua.

HSL:n toiveena on, että liityntäpysäköinnin maksullisuudesta sovittaisiin ratakäytävittäin yli kuntarajojen.

Tunnistautuminen ja maksaminen

Tunnistautuminen liityntäpysäköintiin edellyttää voimassaolevaa HSL:n kausi- tai arvolippua.

Tunnistautuminen tapahtuu matkakortin lukijalaitteella. Pysäköinnin maksaminen tapahtuu alkuvaiheessa maksuautomaateilla, jotka toimivat pankki- ja luottokorteilla.

Mahdollisia tulevia tunnistautumis- ja maksamisratkaisuja ovat mm. rekisteritunnuksen yhdistäminen matkakorttiin, puomilla matkakortin arvolla maksaminen, matkakortilla tunnistautuminen ja jälkilaskutus sekä erilaiset maksusovellukset ja MaaS-palvelut.

Vantaan kaupunki on päättänyt, että Tikkurilan, Myyrmäen, Leinelän ja Rekolan juna-asemien liityntäpysäköintialueet muuttuvat osittain maksullisiksi vuoden 2020 alusta. 12 tunnin pysäköinti on jatkossakin ilmaista voimassa olevalla joukkoliikennelipulla. Ilman lippua pysäköinti maksaa 5 euroa. Pysäköinnin voi maksaa joko maksukortilla automaattiin tai sovelluksella. Maksullisuuden toivotaan vähentävän muuta pysäköintiä liityntäpysäköintialueilla. Maksullisuus voidaan jatkossa ottaa käyttöön ainakin myös Vehkalassa, Vantaankoskella ja Kivistössä. Maksullisuuden käyttöönotto edellyttää automaattien ja joukkoliikennelipun lukulaitteiden toteuttamista liityntäpysäköintialueille.



**65 % Vantaan
liityntäpysäköintialueiden käyttäjistä
kokee joukkoliikennelipulla
tunnistautumisen hyvänä asiana**

(Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintitutkimus 2019)

Liityntäpysäköinnin konseptikäsi

HSL on laatinut vuonna 2019 ohjeistuksen Helsingin seudun liityntäpysäköinnin ilmeen ja opastuksen yhtenäistämiseksi. Ohjeistuksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa liityntäpysäköintialueita muun muassa visuaalisen ilmeen, hinnoittelun, porttikäytäntöjen ja opastuksen osalta ja täten helpottaa liityntäpysäköinnin käyttöä. Aikaisemmin seudun liityntäpysäköintialueilla ei ole ollut yhtenäisiä toiminta- ja viestintätapoja.

Ohjeistuksessa on määritelty liityntäpysäköinnin suunnittelun keskeiset periaatteet sekä seudun liityntäpysäköinnin konsepti, jota tulee soveltaa tapauskohtaisesti kussakin liityntäpysäköinnin asiointipolun vaiheissa.

3

Liiteaineisto: Pyörrien liityntäpysäköinti



Pyörrien liityntäpysäköinti

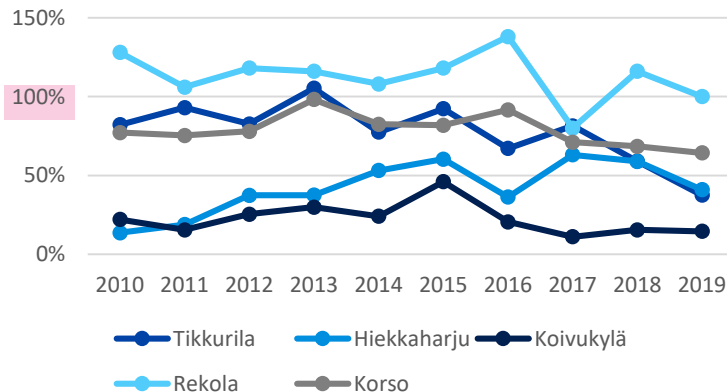


Pääradan asemat

Pyöräpaikkamäärät 2019 (joista runkolukittavia)

Tikkurila	890	(870)
Hiekkaharju	176	(156)
Koivukylä	226	(226)
Rekola	50	(50)
Korso	168	(154)

Pyöräpysäköinnin täyttöaste 2010-2019



Pyöräpysäköinnin määrää on myös lisätty viime vuosina. Tikkurilassa pysäköityjen pyörrien määrä on lähes kaksinkertaistunut vuodesta 2010 vuoteen 2018. Vuoteen 2019 täyttöasteet ovat laskeneet edellisestä vuodesta. Muilla asemilla pyörrien määrät ovat pysyneet melko tasaisina. Rekolan asemalla pyöräpysäköintiä on määrällisesti muita asemia vähemmän, mutta käyttöaste on korkea. Lisäpaikkoja Rekolan asemalle toteutetaan vuoden 2020 aikana.

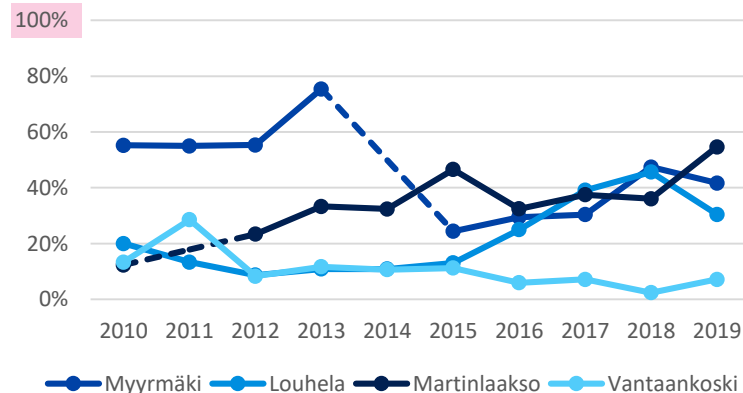
LIITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7 §

Vantaankosken radan asemat

Pyöräpaikkamäärät 2019 (joista runkolukittavia)

Myyrmäki	156	(72)
Louhela	46	(46)
Martinlaakso	86	(41)
Vantaankoski	98	(80)

Pyöräpysäköinnin täyttöaste 2010-2019



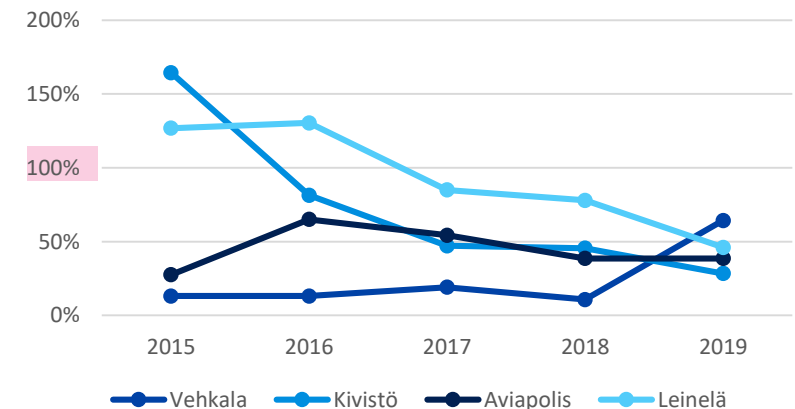
Seurantatiedon perusteella Vantaankosken radan asemilla pyöräpysäköintipaikkoja on määrällisesti riittävästi kysyntään nähden. Myyrmäen aseman paikkamäärä kasvoi lähes sadalla pyöräpysäköintipaikalla vuoden 2014 remontin myötä, mikä näkyy täyttöasteen alenemisena. Pyörrien määrä Myyrmäen asemalla on kuitenkin kasvanut vuosittain.

Kehäradan asemat

Pyöräpaikkamäärät 2019 (joista runkolukittavia)

Vehkala	84	(0)
Kivistö	380	(312)
Aviapolis	70	(40)
Leinelä	150	(0)

Pyöräpysäköinnin täyttöaste 2010-2019



Seurantatiedon perusteella Leinelän ja Kivistön asemilla oli heti asemien avautuessa liian vähän pysäköintipaikkoja käyttäjämääriin nähden ja paikkoja on lisätty kysynnän mukaan vuosittain. Vuoden 2018 laskentatietojen mukaan Kehäradan asemilla on tällä hetkellä riittävä määrä pyöräpysäköintipaikkoja.

Pyörrien liityntäpysäköinti



Käyttäjätutkimus

HSL selvittää liityntäpysäköintiin liittyviä matkoja kyselytutkimuksella noin neljän vuoden välein. Kyselytutkimus on viimeksi toteutettu syksyllä 2019. Vantaan asemien osalta vastaajia oli yhteensä 570, joista 145 pyöräkyselyyn vastanneita.

Kyselyn vastausten perusteella merkittävimmät syyt polkupyörrien liityntäpysäköinnin käyttöön Vantaalla ovat matka-aika (koko matka pyörällä veisi liikaa aikaa), liikkumisen sujuvoittaminen sekä hyvät joukkoliikenteen jatkoyhteydet kyseiseltä asemalta. Noin 83 % pyöräkyselyyn vastaajista jatkoi matkaansa joukkoliikenteellä, joista 83 % HSL:n lipputuotteilla ja 16 % VR:n lipputuotteilla.

Pyöräpysäköinnin valinnassa noin puolet vastaajista otti huomioon pysäköinnin laadulliset tekijät pyörätelineiden määrän ja runkolukittavat telineet. Lukittu säilytys vaikutti kuitenkin vain muutaman vastaajan liityntäpysäköinnin valintaan.



*Tikkurilan aseman pyörrien
pysäköintihallissa on pyöräilijöiden
käyttöön tarkoitettu ilmapumppu ja
pyöräankorjausteline työkaluineen.*

Kehittäminen asemilla

Osana pyöräilyn olosuhteiden parantamista Vantaan kaupunki on vuonna 2017 kartoittanut asemien pyöräpysäköintiä ja laatinut sen pohjalta toteutussuunnitelman. Toimenpiteet ovat pääsääntöisesti paikkamäärän kasvattamista tai laadullista parantamista, kuten vanhojen telineiden uusimista runkolukittavilla malleilla ja katosten lisäämistä. Vuonna 2017 kaupunki on kunnostanut Martinlaakson ja Myyrmäen asemien pyöräpysäköintiä sekä lisännyt pysäköintiä Leinelän asemalle. Vuonna 2018 Tikkurilan asemalle avattiin uusi pyörrien pysäköintihalli. Lisäksi Hiekkaharjun ja Korson asemien pyöräpysäköintiä on parannettu. Seuraavat parannukset toteutetaan Rekolan ja Koivukylän asemille vuoden 2020 aikana.

Tikkurilan aseman osalta Maalipolulla sijaitsevaa pyöräpysäköintiä on tarkoitus parantaa lähitulevaisuudessa. Lisäksi kaupunki on tunnistanut tarpeen parantaa Myyrmäen aseman pohjoispään pyöräpysäköintiä. Kivistössä ja Korsossa on käynnissä bussiterminaalien suunnittelu, joiden suunnittelun edetessä myös pyöräpysäköinnin tarvetta tullaan tarkastelemaan uudelleen.

4

Liiteaineisto: Ratkaisumalleja pysäköinnin haasteisiin



Tarkastellut alueet



KASKELANRINNE

- Kaskelanrinteen uudisalue on toteutettu kokeilunormilla 1 ap/ 130 k-m2. Pysäköinti on keskitetty pysäköintilaitokseen ja osittain kenttäpysäköintiin. Alue sijaitsee noin kilometrin päässä Hakunilan palveluista.
- Pysäköintilaitoksessa on yhteensä 266 autopaikkaa, joista 10 on invapaikkoja. Tämän lisäksi korttelialueen pihoilla on tiedossa olevien rakennusten osalta 9 invapaikkaa. Autopaikat omistaa kiinteistöosakeyhtiö, jonka osakkaita ovat alueen taloyhtiöt. Asukkaat vuokraavat autopaikat taloyhtiöltä (noin 50 €/paikka/kk).
- Pysäköintipaikkamäärät ovat riittämättömät ja autoja pysäköidään läheisen pientaloalueen kadun varsille, jossa aikarajoitus on 4 h. Uudiskohteiden vieressä on rekkaparkki ja liityntäpysäköintialue. Kaskelantien varressa on muutamia autopaikkoja.

JOKINIEMI, LAURI KORPISEN KATU

- Jokiniemessä radan varressa on pysäköintikenttiä, joita käytetään myös liityntäpysäköintiin. Kenttäalueet on kaavoitettu muuhun käyttöön.
- Jokiniemessä sijaitsevan Lauri Korpisen katu 6 -korttelin kolme ensimmäiseksi toteutetun (2014-2015) asuinkerrostalon autopaikkamitoituksena on käytetty 1 ap/ 143 k-m2 ja myöhempien kahden (2016-2019) 1 ap/ 100 k-m2. Korttelin autopaikat on keskitetty pysäköintilaitokseen, jonka autopaikat ovat erillisiä osakkeita ja niitä on osoitettu ostettaviksi kaikkien viiden yhtiön osakkaille. Pysäköintilaitosta hallinnoi pysäköintiyhtiö. Korttelin piha-alueilla on muutamia autopaikkoja, jotka on pääasiassa tarkoitettu vieraspaikoiksi. Pysäköintilaitokseen on mahdollista rakentaa 54 lisäpaikkaa.
- Haasteena on vieraspaikkojen väärinkäyttö ja pysäköintitilannetta ymmärtämättömät uudet vuokralaiset. Osa yhtiöiden vieraspaikoista vaatii asuntokohtaisen pysäköintiluvan. Pysäköintiä valvoo yksityinen pysäköinninvalvonta. Korttelissa sijaitsevan asumisoikeusasunnon pysäköintipaikkajono on vuosien 2016-2020 aikana lyhentynyt noin 14 autopaikan jonottajasta 6 jonottajaan.
- Asuinkorttelissa sijaitsevien yhteiskäyttöautojen käyttö on vähäistä.

HAVUKOSKI

- Alue rakennettu 1970-80 -luvuilla. Haasteena pysäköintipaikkojen riittämättömyys. Kadunvarsipaikat on tarkoitettu lyhytaikaiseen pysäköintiin ja vieraskäyttöön, mutta paikkoja käyttävät myös alueen asukkaat. Asukaspysäköintiin kadunvarsien 1-2 h aikarajoitus on liian lyhyt, erityisesti siksi, että alueella asuu paljon vuorotyöntekijöitä.
- Riittämättömät paikat aiheuttavat väärinpysäköintiä tonteilla ja jalkakäytävillä.
- Alueen pysäköintipaikat pääsääntöisesti LPA-alueilla, muutamia pysäköintialueita on tonteilla. Pysäköinnin hallintamuodosta ei ole saatu tarkempaa tietoa.

KEIMOLANMÄKI

- Keimolanmäki on uusi asuntorakentamisen alue, joka sijaitsee Hämeenlinnanväylän varrella Kivistön aluekeskuksen vieressä. Keimolanmäen eteläosassa on autopaikkojen mitoituksessa käytetty kokeilunormia (1ap/ 130 k-m2). Asukaspysäköinti on keskitetty kolmeen yksityisesti omistettuun pysäköintilaitokseen. Keimolankaarella on maksuttomia kadunvarsipaikkoja 4h aikarajoituksella.
- Suurimmassa osassa taloyhtiöitä autopaikat on vuokrattu asukkaille. Kaikki paikat on vuokrattu ja niihin on jonoa. Kahdessa taloyhtiössä autopaikat myydään erillisinä osakkeina. Alueella on paljon vuokra- ja asumisoikeusasuntoja.
- Pysäköinnin hinnoittelu ei ohjaa pysäköintipaikkojen käyttöä ja autonomistusta tarkoituksenmukaisesti. Ilmaiset pysäköintipaikat kadunvarsilla vähentävät asukkaiden halukkuutta maksaa pysäköinnistä. Pysäköintipaikkojen vuokrat ovat melko alhaiset.
- Keimolanmäessä on heikosti palveluita, Kivistön asema on melko kaukana (noin 1-2 km etäisyydellä) ja alueella kulkee yksi bussilinja (434), joka toimii syöttöliikenteenä Kivistön asemalle. Syöttöliikenteen palvelutaso on heikko (ruuhka-aikana 3-4 vuoroa tunnissa).
- Keimolanmäen markkinointi on epäonnistunut ja alueelle on muuttanut liikaa ihmisiä jotka käyttävät autoa.
- Koulun / päiväkodin pihalla pysäköintialueita, joista osa paikoista 60 min saattopaikkoja. Lisäksi koulun edessä erillinen saattopaikka.

Kaskelanrinne



Osoite	Toteutuneet / toteutuvat autopaikat
Kaskelantie 1	- Kaavan mukainen kerrosala 5200 kem2 (1ap/100kem2=52ap) - Haettava kerrosala 6760 kem2 (=30% -lisäkerrosala, muu ap vaatimus: 1ap/130kem2=52ap) - Autopaikkavaatimus 1ap/130km2. Autopaikkoja viereiseen LPA-alueella parkkihallissa (94205/2) varattu 52 ap, tontilla lisäksi 2 LE-paikkaa
Kaskelantie 5	- Kaavan mukainen kerrosala 2700 km2, käytetty 2760 km2 - Autopaikkavaatimus 1ap/130km2. Autopaikat sijaitsevat LPA-alueella parkkihallissa (94205/2), varattu 21 ap. Lisäksi 1 LE-paikka tontilla.
Kaskelantie 7	- Kaavan mukainen kerrosala 2950 km2, käytetty 2965 km2 - Autopaikkavaatimus 1ap/130km2. Autopaikat sijaitsevat LPA-alueella parkkihallissa (94205/2), varattu 22 ap. Lisäksi 1 LE-paikka sijaitsee rasiiteena tontilla 3.
Kaskelantie 9	- Kaavan mukainen kerrosala 3350 kem2 - Autopaikkavaatimus 1ap/130km2. Rakennetaan LPA-korttelialueelle 25 ap, omalle tontille 1 LE-paikka.
Kaskelantie 15	- Kaavan mukainen kerrosala 3350 kem2, käytetty 3411 kem2 - Autopaikkavaatimus 1ap/130km2. Rakennetaan LPA-korttelialueelle 25 ap, omalle tontille 1 LE-paikka.
Kaskelantie 17	- Kaavan mukainen kerrosala 2950 kem2, käytetty 2973 kem2 - Autopaikkavaatimus 1ap/130km2. Rakennetaan LPA-korttelialueelle 23 ap, omalle tontille 1 LE-paikka.
Kaskelantie 11 *rakenteilla	- Kaavan mukainen kerrosala 2700 kem2, käytetty 2760 kem2 - Autopaikkavaatimus 1ap/130km2. Autopaikat sijaitsevat LPA-alueella (94205/2) parkkihallissa, varattu 21 ap. Lisäksi 1 LE-paikka sijaitsee tontilla.
Kaskelantie 25	Autopaikat 20 ap (1/130kem2) sijoitetaan pysäköintilaitokseen LPA-tontilla 94205/2
Kaskelantie 27 *rakenteilla	- Kaavan mukainen kerrosala 3600 kem2, käytetty 3510 kem2 - Autopaikkavaatimus 1ap/130km2. Rakennetaan LPA-korttelialueelle 28 ap, omalle tontille 1 LE-paikka

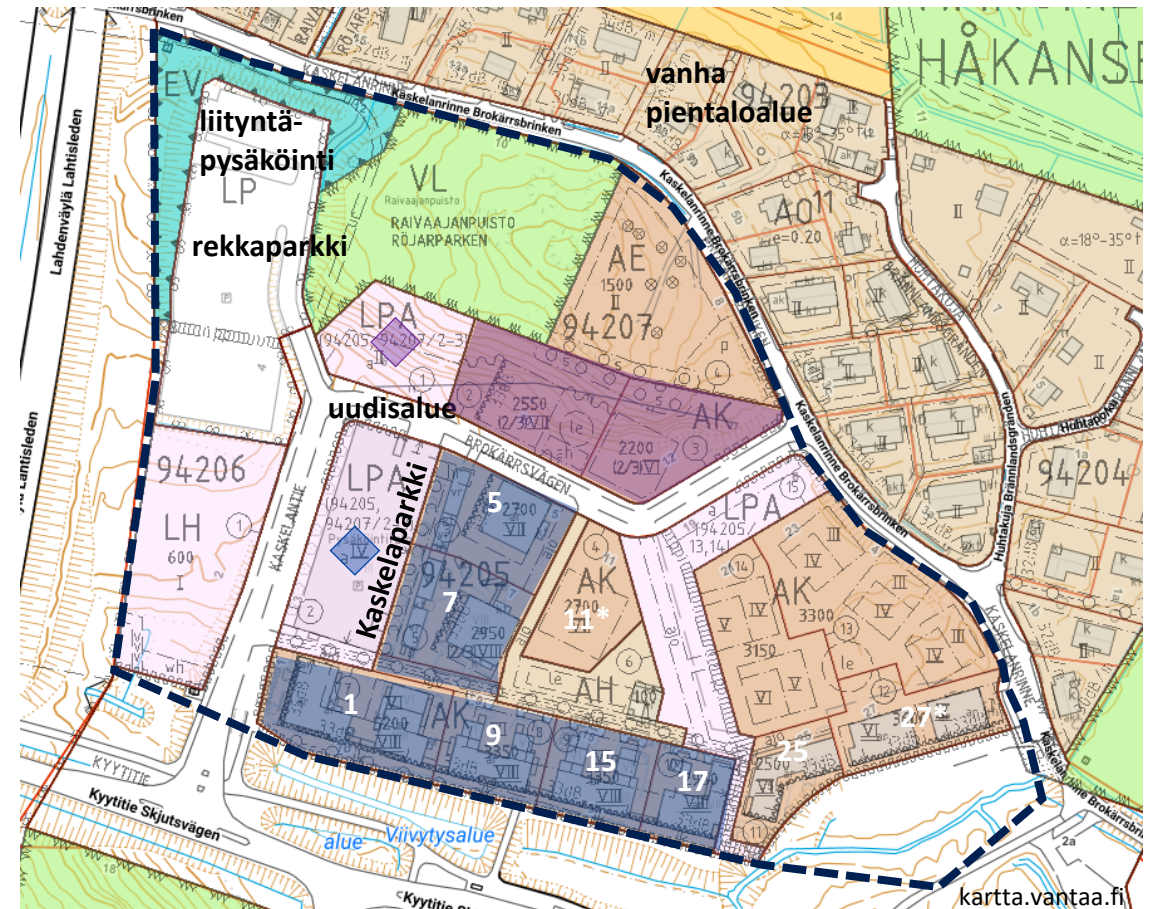
Lisäksi lausuttavana on tällä hetkellä Kaskelantie 12, jossa esitetty 20 ap ja 2 vieraspaikkaa (omalle tontille 1 inva + 2 vieras, 17 ap LPA-korttelialueelle, loput 2 ap tontille 1 rakennettavalle pysäköintialueelle).

LIITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7 §

Kaskelanparkissa yhteensä 266 paikkaa, joista 10 invapaikkaa.

Viereisen taulukon mukaan esitettjä autopaikkoja LPA-alueen pysäköintihalliin toteutumassa 237 kappaletta. Tonteille lisäksi 9 liikuntaesteisten autopaikkaa.

Asemakaava Hakunila, keskustan laajennus 1, Kaava-alueen numero 001987 (Kv 15.12.2014)



Kaskelanrinne

- Alueella yksi pysäköintilaitos, Kaskelanparkki, jossa 266 autopaikkaa. Käytössä nyt noin 188 autopaikkaa. Autopaikat omistaa KOY, jonka osakkaina ovat korttelin taloyhtiöt.
- Jokaiselle korttelin taloyhtiölle on osoitettu tietty määrä autopaikkoja joko parkkihallista tai maantasapaikoista. Paikat on numeroitu ja korvamerkitty taloyhtiöille. Asukas vuokraa paikan taloyhtiötä. Jokainen taloyhtiö määrittelee vuokran ja hoitaa vuokraamisen itse. Ei vuokrata eikä myydä korttelin ulkopuolelle. Vuokra on noin 50€/paikka/kk. Kaikki jo valmistuneille taloyhtiöille osoitetut paikat ovat käytössä.
- Maastokatselmuksen havaintojen mukaan autoja on pysäköity ryppäinä, joten osa vapaista paikoista osoitettu tuleville/rakenteilla oleville asuinrakennuksille. Kolmelle rakenteilla olevalle asuinkerrostalolle tulossa yhteensä 49 autopaikkaa pysäköintilaitokseen ja lausuttavana olevalle asuinkerrostalolle tulossa 17 autopaikkaa pysäköintilaitokseen.



Kaskelanparkki



Kaskelanrinne

- Autoja pysäköitynä myös Kaskelantien varteen sekä viereiselle liityntäpysäköintialueelle ja rekkaparkin henkilöautopysäköintiin.
- Lisäksi autoja pysäköity Kaskelanrinteeseen, viereisen omakotitaloalueen kadulle, jossa 4 tunnin aikarajoitus. Osassa autoissa pysäköintivirhemaksulappu (osa näistä autoista pysäköity maastopysäköintinä eli auto osin nurmikon puolella).

Kuvat maastokatselmus 12.3.2020, noin kello 7.00-7.15

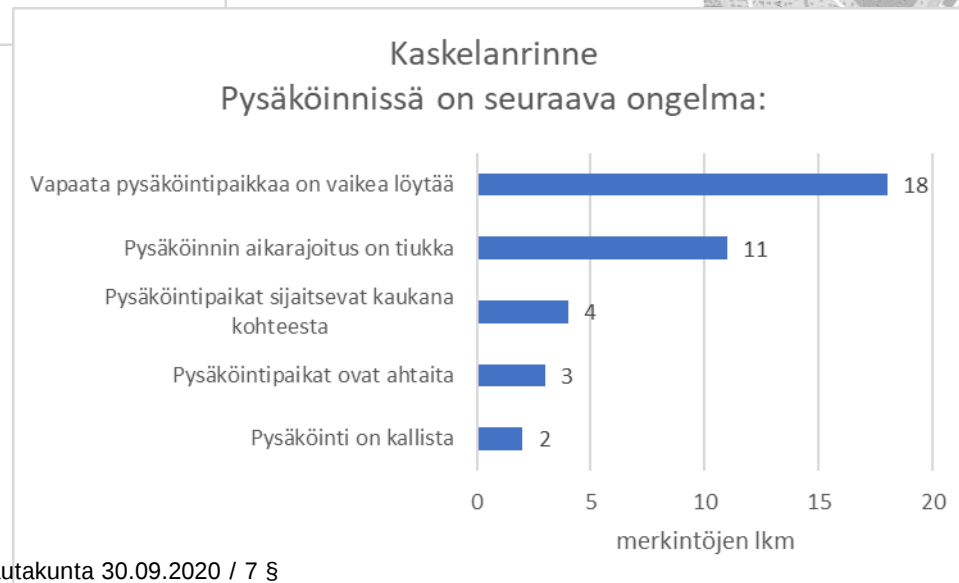
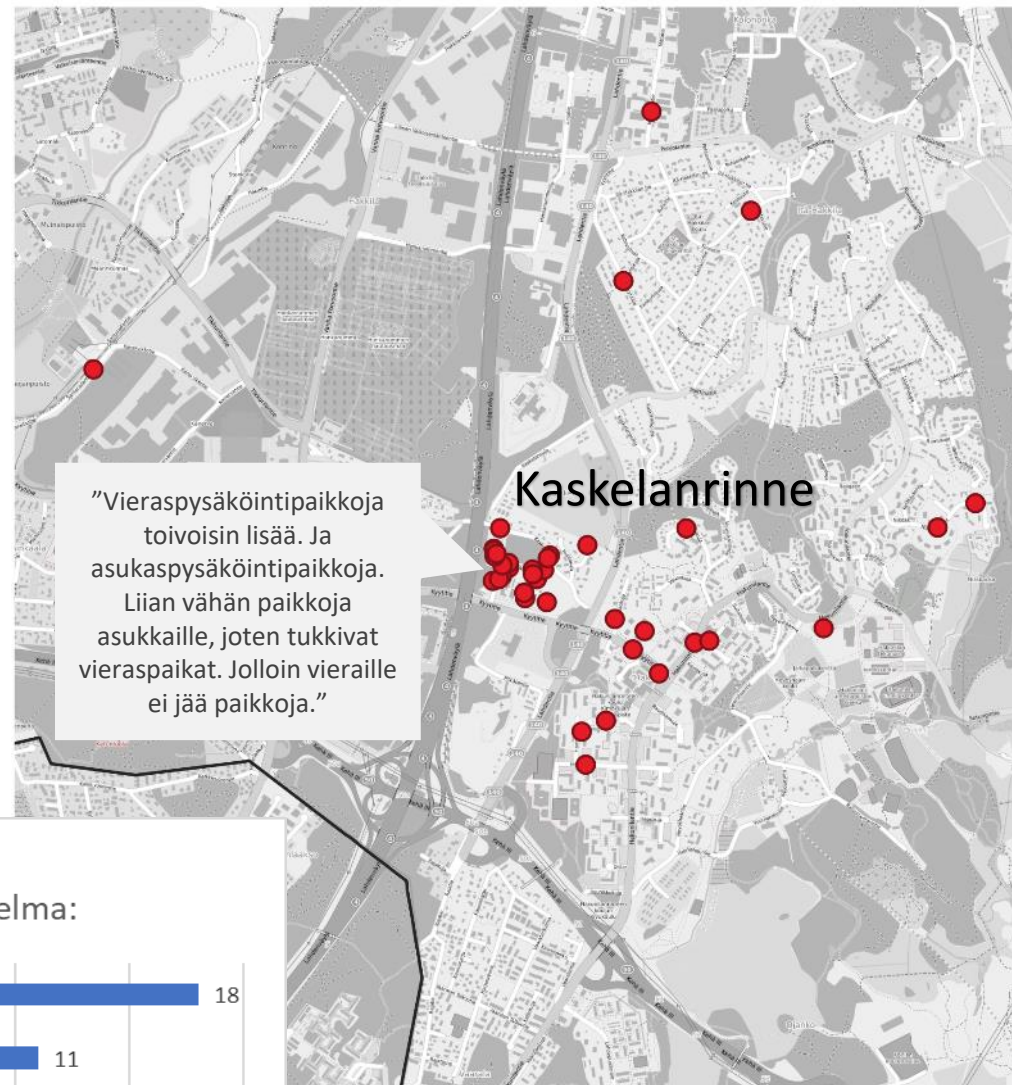
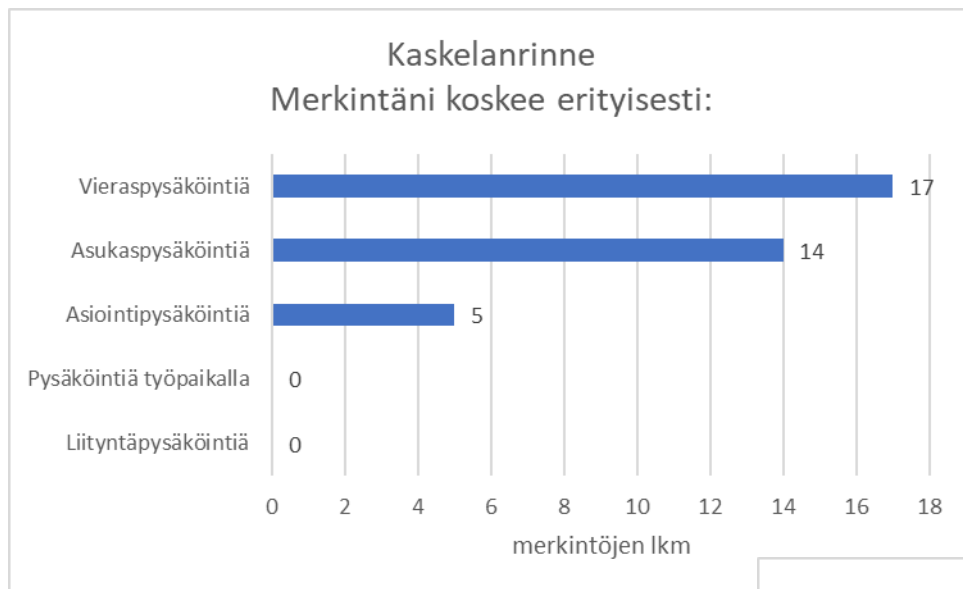


LIITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7 s



Kaskelanrinne

Pysäköintikyselyn vastaukset



Kaskelanrinne

- Pysäköintikyselyn vastaukset

Pysäköinnissä on muu ongelma, mikä?	Toiveet	Avoimet palautteet:
- Uusi Kaskelan asuinalue ei tarjoa riittävästi auton pysäköintitilaa. Alue on kaavoitettu pieleen. Alueella on paljon pieniä asuntoja ja pysäköintipaikkoja on vain joka kolmannelle. Ei voi edes pyytää ketään kylään, koska autoa ei voi jättää minnekään. Lajin paikka on Porttipuiston liikekeskus. Asukkaille varattuja parkkipaikkoja on liian vähän Alueella 4 tunnin kiekko paikka rajoitus, mutta autoilijat pitävät autojaan yli 10 tuntia eli pitävät koko yön. Enemmän valvontaa eikä sallittaisi yöpysäköintiä. Kerrostalojen autot pysäköivät kaskelanrinteen pientalojen eteen miten sattuu. 4h pysäköinti ei kata koko kaskelanrinteen tietä. Täten esim. omat vieraani joutuvat jättämään auton todella todella kauas Pysäköintipaikat pitäisi olla kaavoitettu useammalle vaikka sitten maksua vastaan isoilla pysäköintialueilla. Voisiko rekkaparkki siirtää jonnekin muualle? - Aina ei saa autoa parkkiin ja sitten joutuu ottaa sakon, koska pakkohan se auto on johonki jättää. - Pysäköinti ei ole mahdollista	Enemmän parkkipaikkoja ja 24h parkkipaikkoja Kaavoituksessa tulee määrätä enemmän parkkipaikkoja rakennettavaksi uusille asuinalueille. Enemmän parkkipaikkoja muutama 24h paikka ois kans hyvä olla. Vieraille tarvis myös lisää paikkoja, koska niitä ei ole. Vieraspysäköintipaikkoja toivoisin lisää. Ja asukapysäköintipaikkoja. Liian vähän paikkoja asukkaille, joten tukkivat vieraspaikat. Jolloin vieraille ei jää paikkoja. - Voisiko tälle puolelle tietä laittaa kadunvarsipaikkoja	- Hoitakaa kaskelan alueen pysäköinti kuntoon ennenkun rakennatte yhtään kerrostaloa lisää. On täysin kohtuutonta että me pientaloasukkaat kärsitään nyt kohtuuttoman paljon noista kerrostaloasukkaiden autoista. Lisäisin asukas ja vieraspaikkoja jotta täällä olisi viihtyisää. Työ ja työmatkat edellyttää autoa ja olisi hienoa että vieraat voisivat käydä kylässä Kaskelassa pelkäämättä sakkoja. - Uusien asuinalueiden ja uusien rakennusten kaavoituksessa tulee määritellä tarpeellinen määrä paikkoja. Tästä on esimerkkinä Kaskelan ja Kivistön alueet jossa on aivan liian vähän paikkoja autoleville. Uusien asuinalueiden pysäköintipaikkoja pitäisi lisätä runsaasti. Lapsi perheet tarvitsevat auto harrastuksiin ja muihin menoihin. Tällä hetkellä esim. KASKELAN sekä Kivistön asuintaloissa ei ole edes yhtä autopaikkaa per huoneisto. Toivon, että pysäköinninvalvontaa olisi myös kello 18.00-06.00 välisellä ajalla. Nyt minulle on kerrottu, ettei se onnistu. Tämä on ollut ongelmana kaskelanrinteellä, jossa autoja pidetään yli 10 tuntia 4 tunnin paikoilla.

- Tarhuruinpuistossa uudiskohteissa on liian vähän pysäköintipaikkoja tarpeeseen nähden.
- Alueelle on toteutunut paljon pieniä asuntoja ja huoneistokohtaisesta normista on poikettu rakennuslupavaiheessa.
- Alueen ulkopuolelle jäävä LP-alue tullaan rakentamaan pysäköintikäyttöön, mikä lisää hieman alueen pysäköintipaikkamäärää.

Tarhurinpuisto

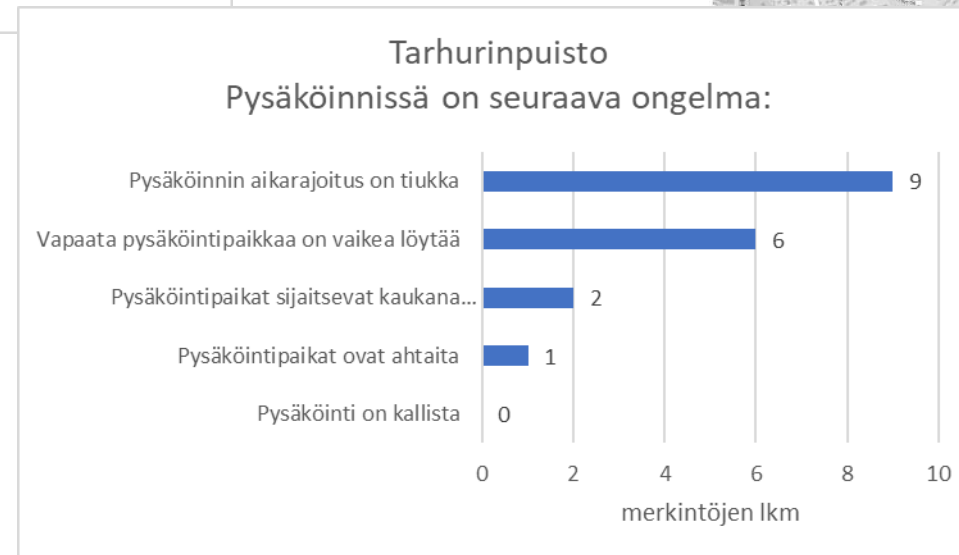
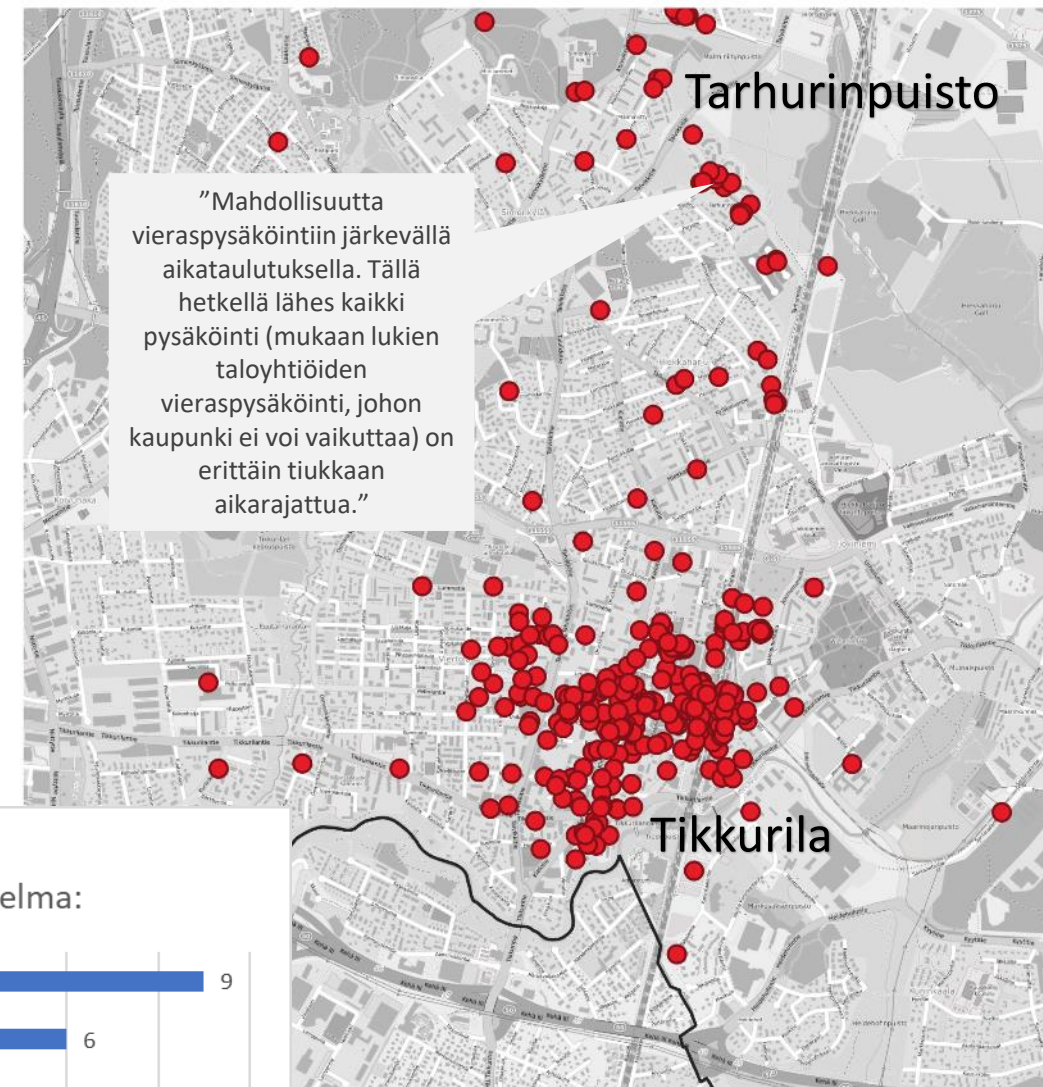
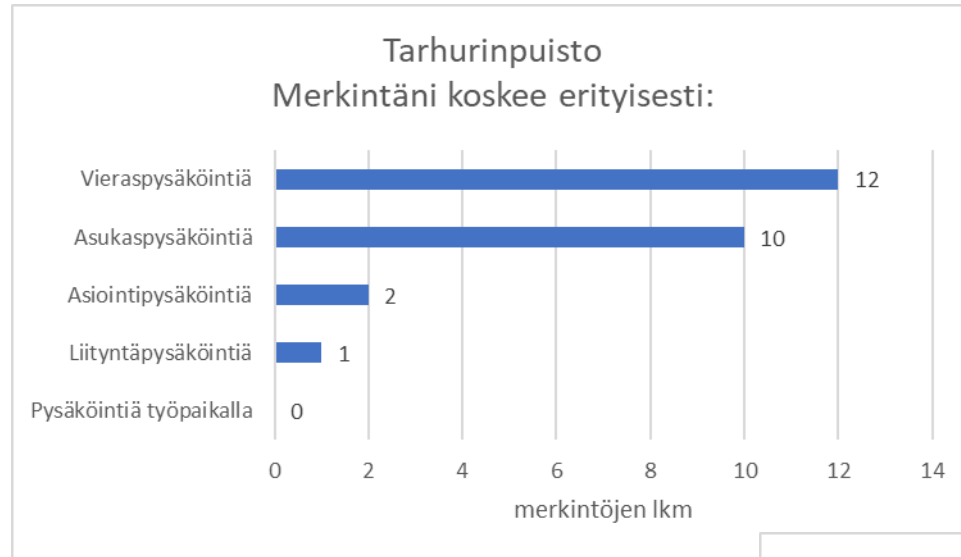
- Tarhurinpuiston alueen autoja pysäköitynä rakentamattomalle alueelle, johon on rakennettu osin jo katuverkkoa.
- Paljon huonokuntoisia ajokelvottomia autoja, mm. renkaita puhki, metallia rutussa tai rikkiinäisiä ikkunoita. Yhdestä autosta puuttui rekisterikilvet.
- Kurpitsakujalla 2 h ja Sipulitiellä 4 h aikarajoitus. Kurpitsakujan paikat osin varattu päiväkodin saattoliikenteelle.

Kuvat maastokatselmus 12.3.2020, noin kello 8.00



Tarhurinpuisto

Pysäköintikyselyn vastaukset



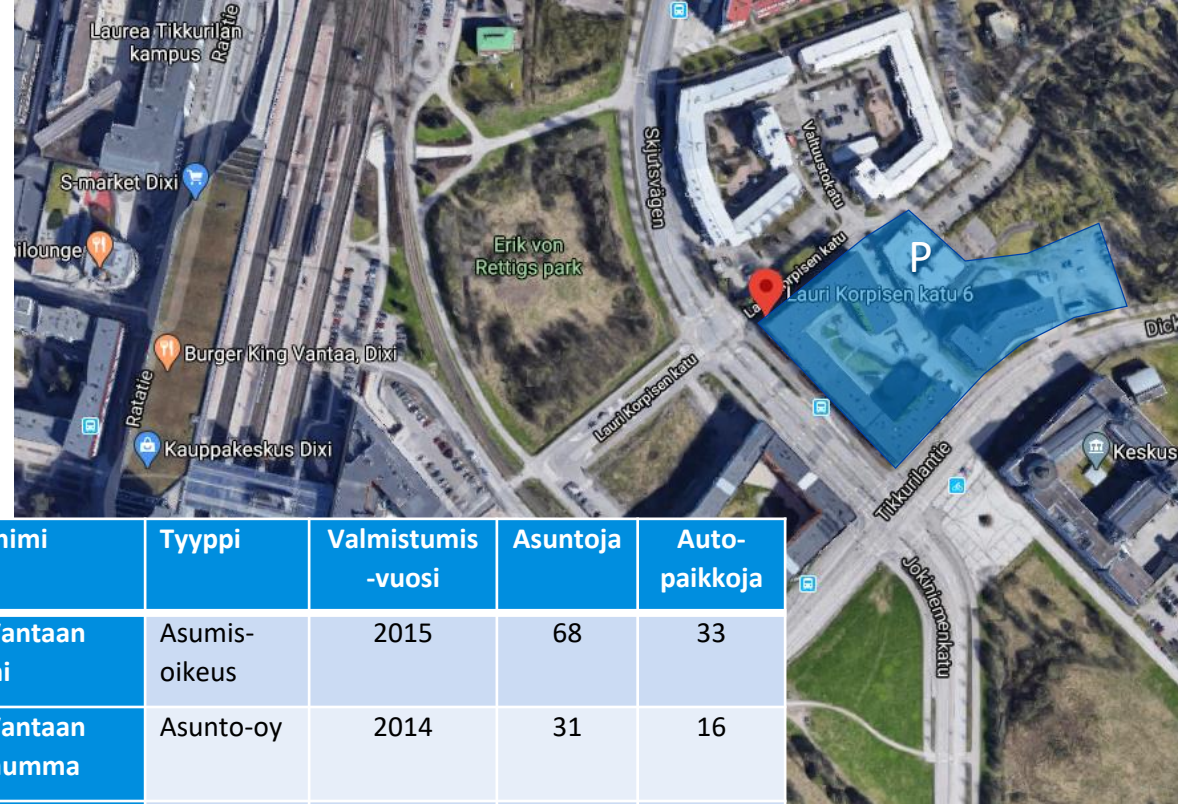
Tarhurinpuisto

• Pysäköintikyselyn vastaukset

Pysäköinnissä on muu ongelma, mikä?	Toiveet	Avoimet palautteet:
Ei lainkaan kadunvarsipysäköintiä	- Tarhurinpuistoon olisi helppo rakentaa toimiva vieraspysäköinti tarhurintien varteen. Lisäksi äärimmäisen tiukat aikarajoitukset tekevät vieraspysäköinnistä haastavaa. - Miksi kurpistakujalla on 2h kiekkopakko ympärivuorokuden? Kujalla vain ja ainoastaan yksityinen tarha jolla oma parkkis(asiakkaat käyttävät sitä) ja asuintaloja. Miksi Sipulitiellä on 4h kiekkopakko ympärivuorokuden? Tiellä on vain asuintaloja. Kurpitsakuja ja Sipulitie ovat ainoat kadut Tarhurintien varrella jotka palvelevat vierailijoita ja sekä asukkaita. 2h ja 4h aika on lyhyt. Ja ihmettelen myös sitä että kiello koskee iltaa, yötä sekä viikonloppuja Lisää pysäköintipaikkoja per kerrostaloasunto tarvitaan kaavatasolla. Nykyinen mitoitus on naivi unelma siitä, että asuttaisiin Helsingin kantakaupungissa. - Ainoat parkkipaikat mitä alueella on, jos siis pihapaikkaa ei satu omistamaan on 2h tai 4h ympärivuorokauden mikä on typerää. Miksi ei voi olla esim. Arkena 7-17 niin kuin muuallakin? Pysäköinti paikkoja on liian vähän. Ja tienvarressa on vain muutamia. Pelto alueelle voisi tehdä kunnon pysäköintialueen - Aika harvoin käy vieraita, jotka viipyisivät vain muutaman tunnin. Missä on paikka pari päivää viipyville? - Tälle alueelle tarvittaisiin asap n. 50-100 autoa vetävä pysäköintialue, jolle asukkaat voisivat jättää kakkosautonsa ja vieraat voisivat viipyä muutaman päivän. Myös sen verran lähellä rautatieasemaa, että varmaan liityntäpysäköijät käyttäisivät myös Vieraspaikkoja ei ole kuin 2 ja ne ovat asukkaiden käytössä, tämä ongelma on kaikissa alueen taloyhtiöissä - Mahdollisuutta vieraspysäköintiin järkevällä aikataulutuksella. Tällä hetkellä lähes kaikki pysäköinti (mukaan lukien taloyhtiöiden vieraspysäköinti, johon kaupunki ei voi vaikuttaa) on erittäin tiukkaan aikarajattua. Jos illaksi/yöksi tulee vieras, tarkoittaa se koko illan tiukkaa aikataulutusta ja jatkuvaa kiekon siirtämistä. Olisi kiva, että esimerkiksi yöpyminen vieraalle olisi tehty mahdolliseksi pysäköinnin kannalta.	- Tiivistäminen huono juttu, ei nykyihminen kaipaa tiivistämistä vaan ennemminkin tilaa ympärilleen. Ei jokaiseen pieneen tyhjään puistoplänttiin tarvitse kerrostaloa iskeä. Hyvänä esimerkkinä Tarhurintie Kulleronpuiston alue. Alkujaan piti tulla pientalo alue. Nyt joku viisas keksi että kerrostaloa ja moninkertainen määrä asukkaita. Parkkitilanne huononee entisestään, rauhallisuus katoaa mistä Hiekkaharju on ollut tunnettu - Asuin ennen tarhurinpuistossa jossa pysäköintitilanne on suorastaan surkea, tällaista kehitystä en voi hyväksyä vaikka en enää asukaan siellä. Suorastaan häpeällistä. - Tarhurinpuiston tilanne on huono, kohta varmaan yhtä huono kuin Kivistön alue kun laajenee. - Sipulipuiston Tarhuripuiston esimerkki alimitoitetusta pysäköintipaikkojen määrästä vaikeuttaa ihmisten arkea kovasti.

Jokiniemi, Lauri Korpisen katu

- Kolmen ensimmäisen kohteen autopaikkamitoituksena on käytetty 143 k-m²/ap. Kohteiden asemakaavat laadittiin jo ennen normikokeilua, mutta niille annettiin alennus perusnormista yhteiskäyttöautopalvelun johdosta.
- Rakennusvaiheessa kullekin talolle tehtiin yksi City Car Clubin (CCC) yhteiskäyttöpaikka taloyhtiön pihamaalle parkkihallin kupeeseen eli yhteensä kolme paikkaa.
- As Oy Vaniljassa mitoitus on ollut 100 k-m²/ap.



Yhtiön nimi	Tyyppi	Valmistumis-vuosi	Asuntoja	Auto-paikkoja
As Oy Vantaan Meirami	Asumis-oikeus	2015	68	33
As Oy Vantaan Kardemumma	Asunto-oy	2014	31	16
As Oy Vantaan Inkivääri	Asunto-oy	2015	50	24
As Oy Vantaan Kaneli	Asunto-oy	2016	53	26
As Oy Vantaan Vanilja	Asunto-oy	2019	43	25

Jokiniemi, Lauri Korpisen katu

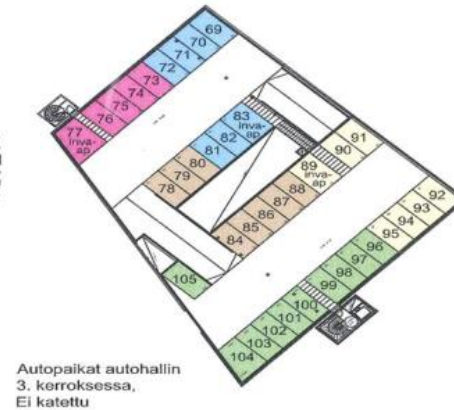
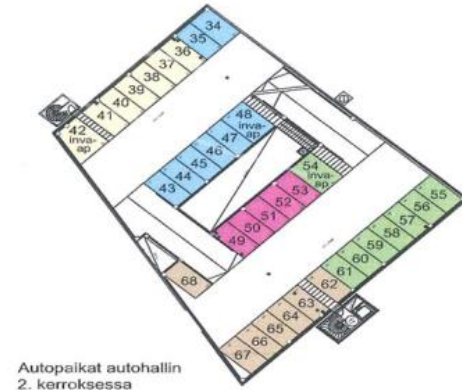
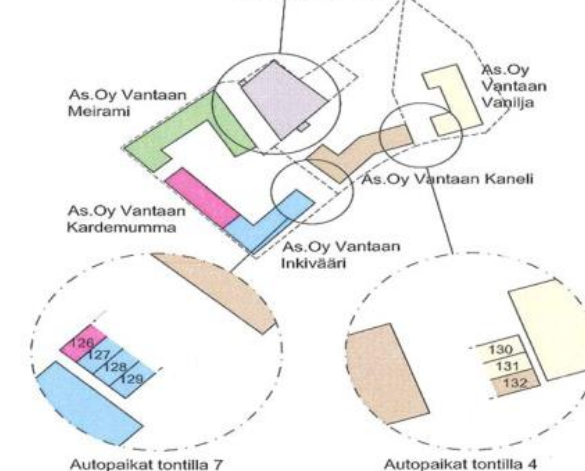
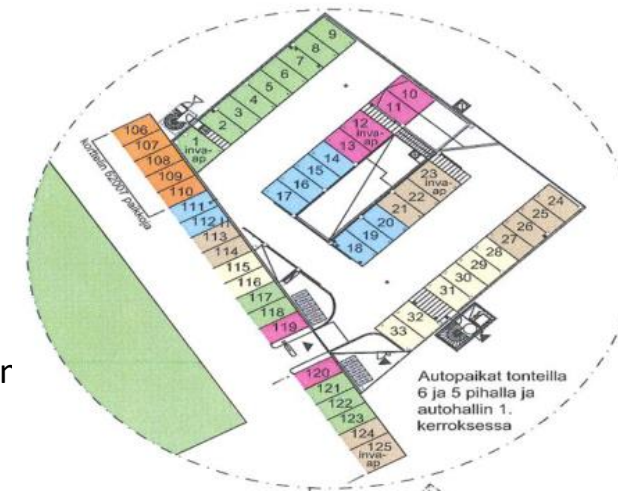
- Kaksi CityCarClubin autoista käytössä maastokatselmuksen aikana.
- Asukkaiden autoja mahdollisesti pysäköity myös vieraspaikoille.

Kuvat maastokatselmus 12.3.2020, noin kello 8.15-8.30



Jokiniemi, Lauri Korpisen katu

- As Oy Vantaan Meirami, TA-Asumisoikeus
 - 58 asumisoikeusasuntoa, 31 ap asukkaille ja 2 ap vieraille.
 - Paikkojen tarvitsijoita on enemmän kuin paikkoja on tarjota.
 - Jonotustilanne: 6 jonottaa ensimmäistä paikkaa ja loput ovat hallipaikalle jonossa. Ei tietoa, minne pysäköivät, jos ei ole omaa parkkipaikkaa.
- Jokiniemen Pysäköinti Oy
 - Kaikki p-yhtiön paikat ovat erillisiä osakkeita ja niitä on osoitettu ostettaviksi kaikkien viiden yhtiön osakkaille. Pihassa on myös joitakin yhtiöiden piha-alueilla olevia P-paikkoja, jotka on pääasiassa tarkoitettu vieraspaikoiksi.
 - Pysäköintiyhtiön paikoista on 5 paikkaa osoitettu naapuriyhtiön käyttöön (LK katu 8-10). Lisäksi pihalla 5 autopaikkaa CCC-yhteiskäyttöautoille. Mahdolliset myymättömät paikat ovat Bonavan hallinnassa.
 - Halliin on mahdollista rakentaa 54 lisäpaikkaa.
 - Ongelmana ollut vieraspaikat ja nykyään osalla kiinteistöistä pysäköin vieraspaikoilla vaatii asuntokohtaisen vierasluvan. Paikkoja valvoo yksityinen pysäköinninvalvonta.



Keimolanmäki

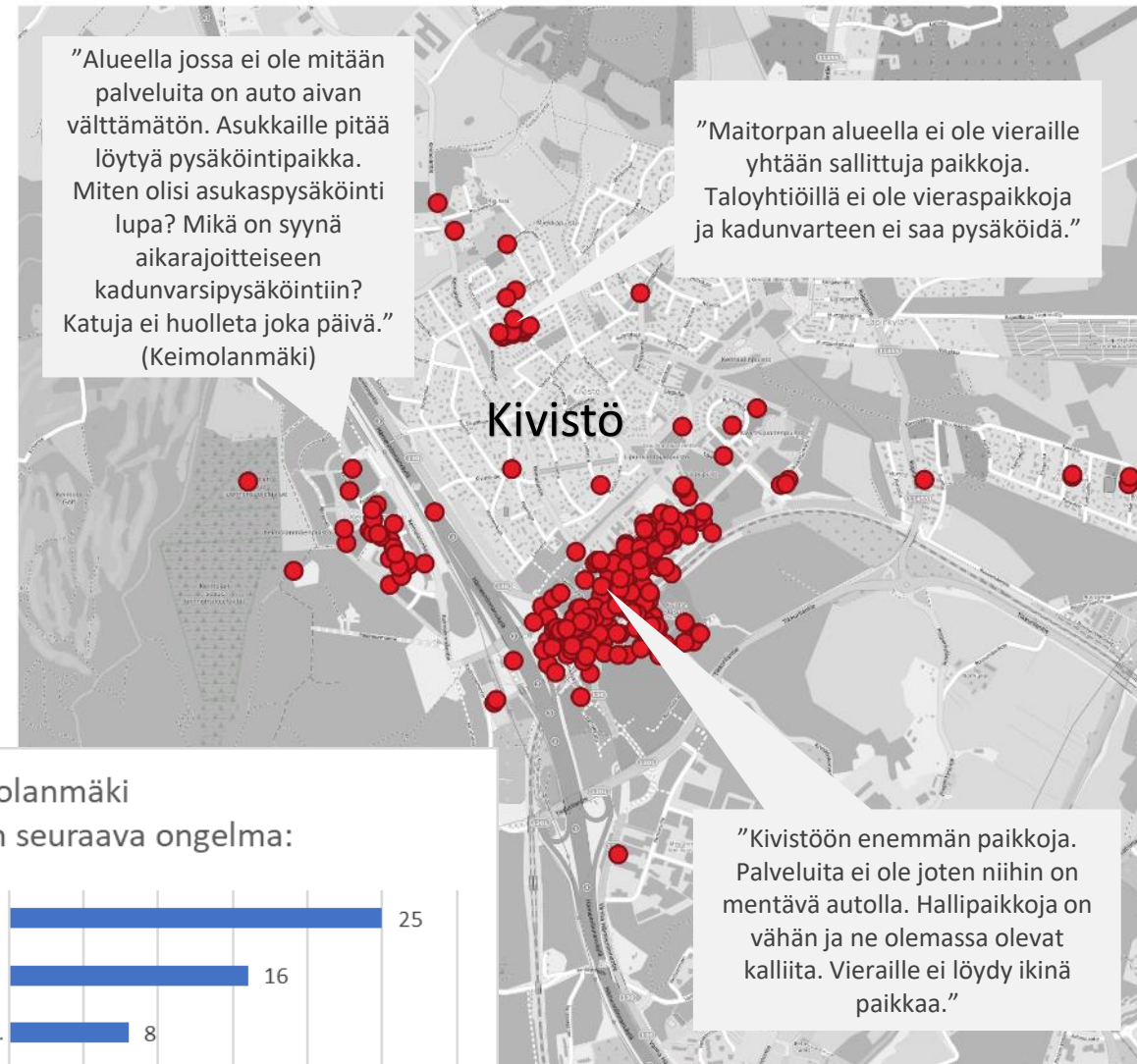
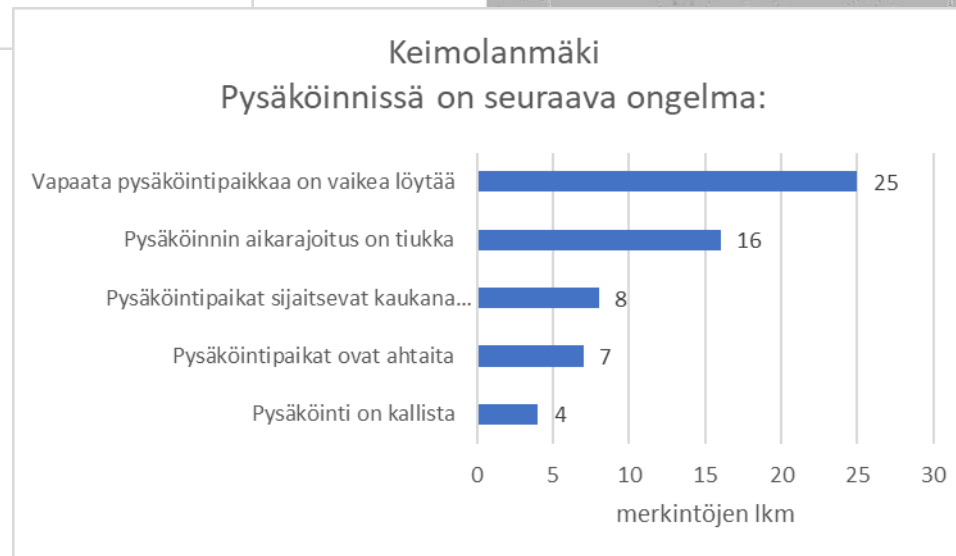
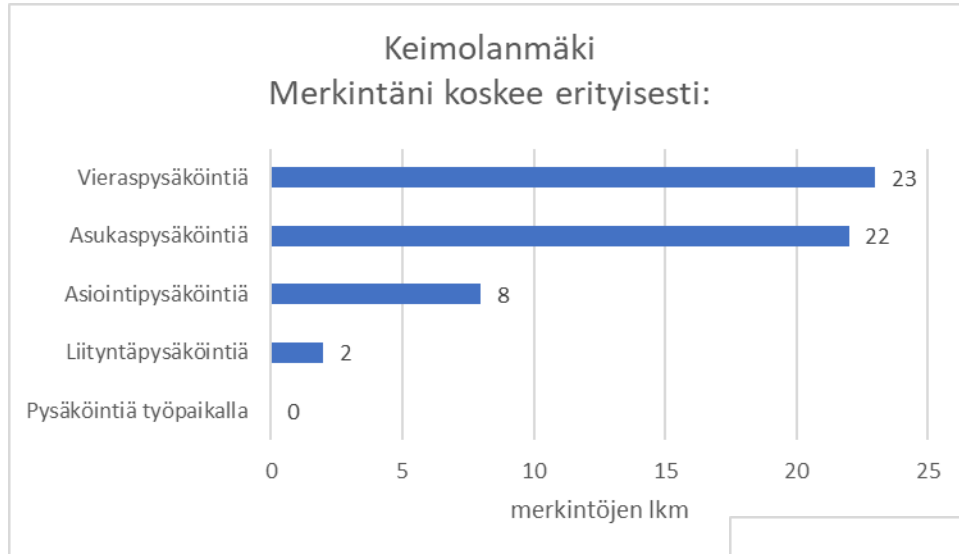
- Keimolanmäen eteläosassa on autopaikkojen mitoituksessa käytetty kokeilunormia (1ap/ 130 k-m²). Asukaspysäköinti on keskitetty kolmeen yksityisesti omistettuun pysäköintilaitokseen. Keimolankaartella on maksuttomia kadunvarsipaikkoja 4h aikarajoituksella.
- Suurimmassa osassa taloyhtiöitä autopaikat on vuokrattu asukkaille. Kaikki paikat on vuokrattu ja niihin on jonoa. Kahdessa taloyhtiössä autopaikat myydään erillisinä osakkeina. Alueella on paljon vuokra- ja asumisoikeusasuntoja.
- Maastokäynti 12.3.2020, noin klo 8.45-9.00
 - Autoja pysäköity Keimolanmäentien varren bussipysäkeille, jotka ovat poissa käytöstä.
 - Keimolankaarteella paljon kadunvarsipaikkoja, joissa autoja myös paljon pysäköitynä (kuvassa kohta 5).
 - Koulun / päiväkodin pihalla pysäköintialueita, joista osa paikoista 60 min saattopaikkoja. Lisäksi koulun edessä erillinen saattopaikka.



Kuva 1. Tarkastellut pysäköintialueet ja -laitokset sekä kadunvarsipysäköinti tarkastelualueella. Pysäköintipaikkoja on yhteensä 560.

Keimolanmäki

Pysäköintikyselyn vastaukset



Pysäköinnissä on muu ongelma, mikä?

- **Yövierailia pitäisi olla mahdollisuus pitkään pysäköintiin. Paikkoja ei löydy edes asukkaille.**
- **Kadunvarsi pysäköinti mitätön** asukaslukuun ja rakenteilla olevaan asukas määrään nähden jo alun alkaen. Kadunvarsi pysäköinti, jos sitä ylipäättään alueella hyvin vähän on, sekin laitettu 2-4 tunnin kiekkopaikoiksi.
- **Vieraille ei paikkoja**
- **Pysäköintitilaa ei ole**
- **Paikkoja ei ole!**
- Ei pysty käyttämään julkisia kulkuneuvoja, koska autoa ei voi jättää asuinalueelle kuin hyvällä tuurilla 4h. Jos lähtee jo muutenkin autolla, ei välimatkalle liityntäpysäköinti ole järkevä vaihtoehto. Tästä syystä julkinen liikennekin on reilusti ylimitoitettu, tyhjiä busseja riittää verorahoista. Viikonloppuaamuisin ei kulje kaduilla kuin pysäköinninvalvonta. Aivan liian innokasta, lappuja jaetaan kiusanteon tuntuisesti, vaikka ajoneuvo olisi asiallisesti ja ketään häiritsemättä aivan hyvässä paikassa.

Avoimet palautteet:

- Kiekko paikat pois esim Keimolasta. Keimolanmäessä on 1h kiekko paikkoja, vaikka koko alueella ei ole palveluita, jotka toimisivat perusteena rsjoitetulle pysäköintialueelle. Pölvästejä koko Vantaan kaupungin porukka. Jalksutukaa joskus katsomaan aikaansaannoksia. Huolehtimaan myös kaavan vaatimista autopaikoista. Kivistössä/ Keimolasta ei ole rakennettu kaavan mukaisia aitopaikkamäätiä taloyhtiöille!
- Kivistössä ja Keimolanmäessä on tilaa, tekee parkkipaikkoja!
- Tällä hetkellä kivistö ja keimolanmäki rakenteilla, ajatuksena hienoa, että ajatellaan julkisenliikenteen olevan osa asukkaiden liikkuvuutta tulevaisuudessa. Nykyisellään kuitenkin auto lähes välttämätön, kun palvelut ja työn vuoksi liikuttava. Parkkipaikkoja tarvitaan vielä pitkän aikaa vaikka kuinka haluttaisiin julkisenliikenteen käyttäjiksi valtaosa ihmisistä.
- Aluekaavoitukseen tai kadunvarsipysäköintiin mahdollisuus kivistö ja keimolanmäki alueella missä rakennetaan vielä vuosia uutta asuinalueita.
- Muutimme vuoden alussa Keimolanmäkeen ja olemme hämmästyneitä, kuinka surkeasti täällä on parkkipaikkoja. Itsellä on ostettu oma paikka, mitta esim. Vanhat vanhempamme matkustavat autolla toisesta kaupungista ja lapsemme pienten lastensa kanssa. Suuri ongelma mrille kylään tullessa on, ettei mistään meinaa löytää parkkipaikkaa. Täällä asuvat ihmiset, joilla ei ole autopaikkaa, ovat todellisissa vaikeuksissa töistä tullessaan, kun parkkipaikkaa ei tahdo löytyä. Mies sai työautoonsa heti toisella viikolla sakot. Sellainen oli Vantaan kaupungin tervetulotoivotus Keimolanmäkeen. Parkkipaikkoja voisi hyvin osoittaa lisää tai tehdä halvalla metsikköön hiekkakenttä, jonne voisi pysäköidä. Täällä ei ole mitään palveluja ja vaikuttaa ihmisten kiusaamisesta asua täällä metsän keskellä, kun parkkipaikoistakin on hirveä pula. Meidänkin uudessa kerrostalossa on käyty keskusteluja, etten olisi tänne muuttanut, jos olisi tiennyt, kuinka surkea parkkipaikkatilanne on. Kuunnelkaa veronmaksajanne!
- Tilanne joka kivistössä on surkeaa. Vaikka kuinka haluttaisi tästä maailmasta vihreämpää niin silloin keimolanmäessä ei voi mennä vain yksi bussi. Työpaikka sijaitsee petikossa. Julkisilla sinne menee 1 h, autolla 10 min... joskus ei vain ole vaihtoehtoja jos bussiliikenne surkeaa. Toisessa asiassa pitää parantaa... pysäköinnin suhteen tai julkisessa liikenteessä. Muuten alueelle ei kukaan halua muuttaa.
- Kivistö ja etenkin Keimolanmäki suunnittelijalla ollut aivot siellä ja syvällä. Liian vähän paikkoja taloihin nähden
- Keimolanmäen pysäköinti järjestelyt ovat ala-arvoiset! Kaikki jotka ovat osallistuneet suunnitteluun ovat ansainneet irtisanomisen heti. Keskelle metsää asuinalue eikä pysäköintiä kenellekään! Lopettakaa hourailu pyöräilykaupungin osasta, pyöräilet mihin? Talvi pakkasessa 10km lähimpiin palveluihin. Kuinka paljon rakennusliikkeet ovat viidelletoista päättäjiä jotta parkkipaikkoja ei tarvi rakentaa asuntojen yhteydessä, vaan myydään auton hintaista parkkitalopaikkaa. Alueelle saatava heti asukkaiden organisoima ryhmä joka poistaa pysäköintiä rajoittavat liikennemerkkit, tilaa kyllä on sitä vaan ei käytetä. Alueen suunnittelijat/suunnitelmien hyväksyjät ovat ammattitaidottomia idiootteja jotka eivät ymmärrä ihmisten yrittävän asua ja elää täällä. Pari pyöräkellarista talossa ei tee alueesta pyöräilykaupunginosaa! Moni on jo muuttanut pois koska tilanne on sietämätön. Keskelle metsää rakennettu alue ja unohdettu parkkipaikat kokonaan! Tilaa on jopa valmiiksi asfaltoitua aluetta...

Keimolanmäki



Toiveet

- Viistoparkkeja ja **taloyhtiöille kaavaan isommat määrät parkkipaikkoja. Pysäköintitaloja, joissa kohtuuhintaisia vuokrapaikkoja.**
- Alueella jossa ei ole mitään palveluita on auto aivan välttämätön. Asukkaille pitää löytyä pysäköintipaikka. Miten olisi **asukaspysäköinti lupa?** Mikä on syynä aikarajoitteiseen kadunvarsipysäköintiin? Katuja ei huolleta joka päivä.
- **Taloyhtiöiden pitäisi vastata pysäköintipaikoista asukkaille ja kyläilijöille. Ja suuri tarve on nimenomaan vuokrapaikoille.** Parkkipaikkoja ei pidä ulkoistaa kaupungin katujen varsiin, vaan mielellään halleihin. Paikkaa on lähes mahdotonta löytää iltaisin, että voisi käydä kylässä.
- **Turhat puuistutukset pois** tieden varrelta. Parkkipaikat vähenivät puuistutuksen takia. N. 25% parkkipaikkatilasta väheni näiden takia. **Vieraat ei voi saapua kylään autolla**, koska parkkipaikkaa ei juuri ikinä löydy. Harrastuksiin kulkeminen inhottavaa, koska parkkipaikkaa ei löydy enää illalla (varusteiden takia pakko kulkea autolla).
- Parkkipaikkoja on liian vähän suhteessa ihmismäärään. Teiden varrelle olisi helppo lisätä paikkoja
- Enemmän parkkipaikkoja keimolanmäkeen, parkkisakkoja on tullut viikossa jopa useampikin. **Taloyhtiöllä ei ole vapaita paikkoja eikä esimerkiksi vieraspaikkoja ole riittävästi.**
- Kavereille kylään meno mahdoton
- Kun nyt on jo metsää kaadettu niin miksei Keimolanmäkeen saada isompaa pysäköintialuetta. Tämä grynderitouhu parkkipaikkojen suhteen vain kasvattaa pysäköinninvalvonnan kukkaroa mutta ei ratkaise ongelmia. Täältä muuttaa monet sen vuoksi jo pois. Kai Vantaa haluaa veronmaksajia eikä niin että ne muuttavat Klaukkalaan?
- Autopaikkoja ei käytännössä ole, kuka tulee kylään jos autopaikkoja ei ole? Alue on autourheilun historiaa, miksi pitää autot olla pannassa? Autopaikkoja ei riitä kaikille asukkaille eikä vieraspaikkoja ole. Tämä saa aikaan sen, että autoja on myös sitten siellä täällä. Kaavoittakaa ihan **avoimia 24h parkkiksia!!!**
- Vapaata maata olisi mihin saisi **väliaikais pysäköinnin ennen kui suunnitellut parkkitilat valmistuu**
- **Parkkipaikkoja ei ole riittävästi ja aikarajat tiukkoja.** Mitä on tällaisen suunnittelun takana? Julkisten liikenneyhteyksien käyttö ei ole mahdollista.
- Keimolaan tarvitaan **lisää ilmaisia pysäköintipaikkoja.**
- Alueella ”tyhjää” kadunvarsi aluetta voisi antaa hyödyntää parkkeeraukseen alueella asuvien. **Talojen osalta parkkipaikkoja rajoitetusti ja niihin pitkät jonot.** Parkkihalli rakennettu, mutta aivan mitättömän kokoinen asukasmäärään kohti **eikä kaikilla ole vara maksaa yli kymppitonnia autopaikasta.** Isompi yleisparkkipaikka olisi alueelle ehdoton!
- Keimolankaaren pysäköinti on ihan mahdotonta. **Autopaikkoja on aivan liian vähän** asukkaisiin nähden. Minulle on tullut vieraita, jotka eivät löydä autolle parkkipaikkaa ja joutuvat perumaan kyläilyn. Ja tämä tapahtunut useammin kuin kerran. Kadunvarsi on täynnä ennen klo 17. Tämän jälkeen on turha yrittää löytää paikkoja. Taloissa on yksi vieraspaikka, josta vieraat saavat tapella.
- Ensinnäkin muutin mieheni kanssa keimolanmäkeen. Liityttiin noin kuukausi ennen muuttapäivää **keimolanmäen facebook ryhmään joista sai kuvan, että autoille tehdään ilkeävaltaa hyvin tiuhaan tahtiin keimolassa ja kivistön alueellakin.** Molemmilla meillä on kaks autoa (arvoltaan molemmat n 8000€) ja aloimme pohtia haluammeko tuoda niitä keimolaan ilkeävallan kohteeksi. Ostimme talouteen KOLMANNEN auton. Arvoltaan 400€. (Pakko tässä kohtaa kertoa teille tämän olleen ilmaston kannalta erittäin huono vaihtoehto mutta kivistön ja keimolan alue pakottaa tähän ratkaisuun mikäli tarvitsee autoa päivittäin eikä halua auton joutuvan ilkeävallan kohteeksi) Auto on toistaiseksi pysynyt ehjänä koska kuka nyt haluaisi niin surkeaa autoa kun meillä on. Noh pysäköimme auton tienvarsi paikkaan, välillä sakkopaikalle koska autopaikkoja ei ole. **Olemme jonossa mutta meille kävi ilmi viime viikolla, että keimolanmäen autohalli on valaistumaton ja hyvin kallis, 80€ kuukaudessa.** Tilanteisiin vaadin muutosta.
- Aivan järkyttävä tilanne. **Asukkaille ei ole tarjota parkkipaikkoja, saati sitten jos tulee vieraita.** Aivan älytöntä rakentaa taloja ja tehdään vain muutama parkkipaikka taloyhtiötä kohden.
- **Lisää ilmaista pysäköintitilaa, tai asukaspysäköinti-tunnukset kohtuullisella hinnalla.** Tilaa ympäristössä kyllä on täällä metsän keskellä olevassa Keimolanmäen lähiössä. Ensimmäiseksi turhat kiellot pois välittömästi! Kauppoja, tai ensimmäisiäkään muita palveluja ei ole. Eikä tule, suurimpana syynä etteivät mahd. asiakkaat saa autoaan mihinkään!? Pelkät lähiasukkaat eivät riitä palveluntarjoajille kannattavaan yritystoimintaan. Empä ole muihin kuntiin törmännyt, joissa virkamiehet omien vakaumustensa perusteella saavat vapaasti kiusata ja heikentää asumismukavuutta! Nyt äkkiä tekemään myös autoilu liikkumismuotona tasa-arvoiseksi Kivistö-Keimolanmäki, niin aletaan saaman palveluitakin. Varsinkaan tällaisista keskellä ei mitään lähiöistä eivät autot tule häviämään.
- keimolanmäkeen tarvitaan **24h parkkipaikka** missä on keimolanmäen 30-09-2020 k 7-8 minkä verran nykyisellä 24h paikalla on.

Havukoski

- Alueella paljon pysäköintipaikkoja ja alueita.
- Kadunvarsipaikat 2h rajoituksella.
- Asemakaavassa pääosa pysäköintialueista LPA-alueilla, muutamia alueita tonteilla.

Kuvat maastokatselmus 12.3.2020, noin kello 7.45

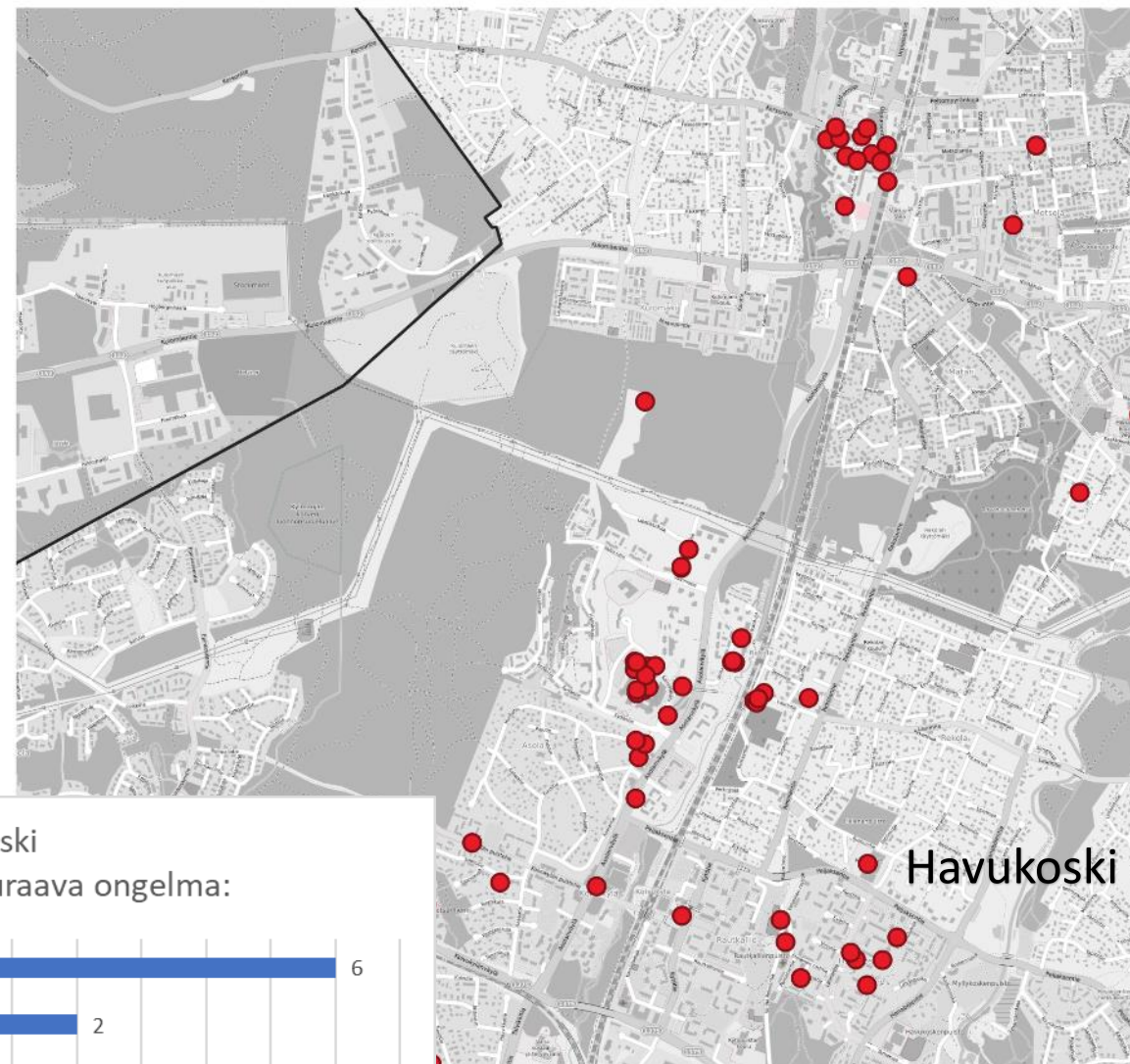
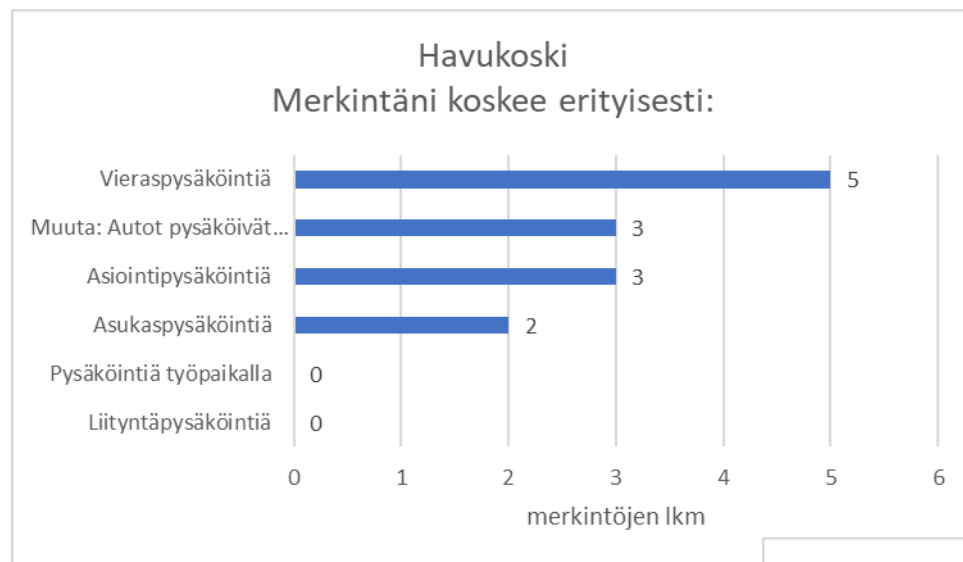


Havukoski



Havukoski

- Pysäköintikyselyn vastaukset



- Pysäköintikyselyn vastaukset

Pysäköinnissä on muu ongelma, mikä?	Toiveet
Autot pysäköivät kevyenliikenteenväylälle - Havukoski: Asunnot eivät käy kaupaksi pysäköintipaikkojen puutteen vuoksi, liian vähän asukaspysäköintipaikkoja Havukoskella Rautkallion pelikenttien pysäköintipaikat puuttuu, pysäköinti kevyen liikenteen väylällä - Koulun iltakäyttö: Koulun pihaan pysäköijät ajavat urheilukentän ja kevyen liikenteen väylän kautta Pysäköinti jalkakäytävällä	Lisää vapaita ja ilmaisia parkkipaikkoja käyttöön Esteitä - Havukoski: Asunnot eivät käy kaupaksi pysäköintipaikkojen vähyyden vuoksi. Virkamies voisi sallia kadunvarsipysäköinnin mutta olette viisaudessanne tämän kieltäneet. Seurauksena alueen näivettymine kun autoa tarvitsevat tuottavat veronmaksajat eivät sinne muuta. Virkamiehen tehtävä on edistää toimivan yhteiskunnan rakentamista, eikä aiheuttaa haittaa asukkaille kuten Vantaan liikennesuunnittelu tekee. - Liikennesuunnittelijat, katsokaa peiliin. Rautkalliossa, Vanhan Rekolantien varrella, on uusittu leikkikenttä ja urheilukenttiä. Ainoa tieyhteys on tämä kevyen liikenteen väylä. Eli olette suunnitelleet kaupungin niin, että näihin paikkoihin ei pääse autolla. Asukkaat ovat kanssanne eri mieltä, ja kenttien käyttäjät ajelevat surutta kevyen liikenteen väylällä autolla, ja pysäköivät kevyen liikenteen väylälle ja nurmikolle. Tämä aiheuttaa päivittäisiä vaaratilanteita. Kevyen liikenteen väylää käyttävät myös autoilijat oikaistakseen. Tielle tarvitaan ympärivuotiset ajoesteet ja / tai uusi tie autoilijoille. Nykyiset liikennejärjestelyt ovat täysin käsittämättömät alueella. - Asiasta on kaupungille ilmoitettu monta kertaa mutta ette ole tehneet mitään. Kun koululla on iltakäyttöä, autot pysäköidään koulun taakse, urheilukentän viereen. Tämä ei sinänsä ole ongelma. Ongelma on ajoreitti urheilukentän poikki. Tämä edellyttää myös ajoa kevyen liikenteen väylällä. =>Vaadin Vantaata välittömästi estämään autoilun urheilukentällä. Autoilu pilaa kentän ja aiheuttaa vaaratilanteita. Se olisi helposti estettävissä puomilla / aidalla, mutta miksi virkamiestä ei ole tähän asti kiinnostanut hoitaa tätä tehtäväänsä? Ajoeste jalkakäytävällä

5

Liiteaineisto: Pysäköintikyselyn tulokset



Asukaskyselyyn vastaajat

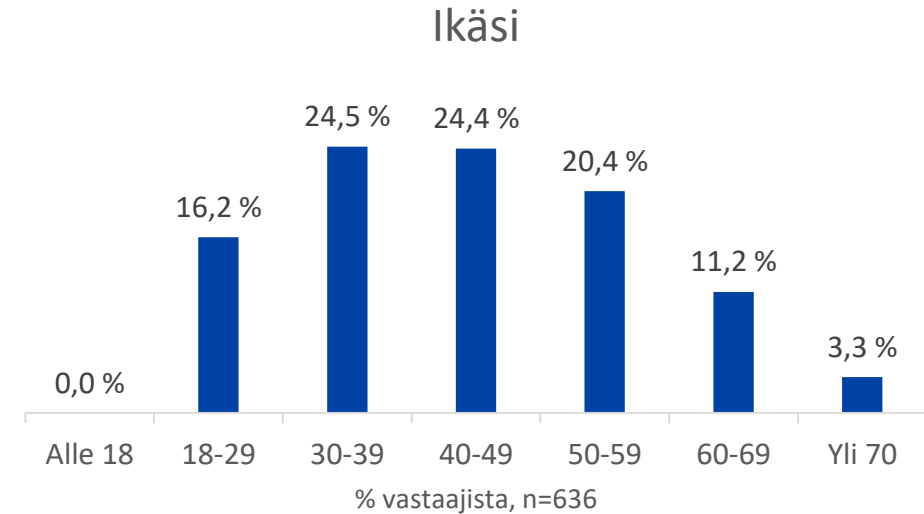


Maaliskuussa 2020 toteutetun karttakyselyn Vantaan pysäköinnistä täytti ja palautti yhteensä 636 henkilöä.

Yli 90 % asuinpaikkansa postinumeron ilmoittaneista vastaajista (n=627) asui Vantaalla. Loput vastaajista olivat Helsingistä sekä Vantaan ympäryskunnista.

Yhteensä 26 % kyselyyn vastanneista asui Kivistön postinumeroalueella, 9 % Tikkurilassa, 7 % Hiekkaharjussa, 5 % Ruskeasanta-Ilolassa ja Hakunilassa, sekä 4 % Korsossa ja Rekolassa.

Kivistössä ja Tikkurilassa asuvien suuri osuus heijastui myös alueille tehtyihin karttamerkintöihin ja alueiden pysäköintitilannetta koskevien avointen palautteiden määrään.

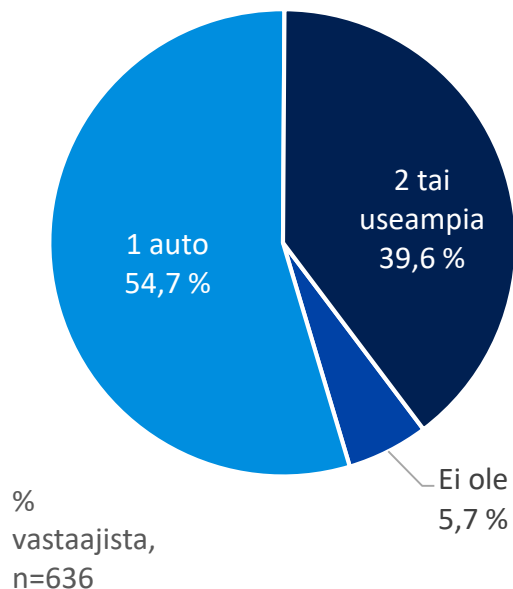


Paikkakunta	Vastaajien lkm	Osuus vastaajista
Vantaa	586	93,5 %
Helsinki	22	3,5 %
Espoo	6	1,0 %
Tuusula	4	0,6 %
Porvoo	3	0,5 %
Klaukkala	2	0,3 %
Kerava	2	0,3 %
Sipoo	2	0,3 %
Muut	4	0,6 %
Yhteensä	627	

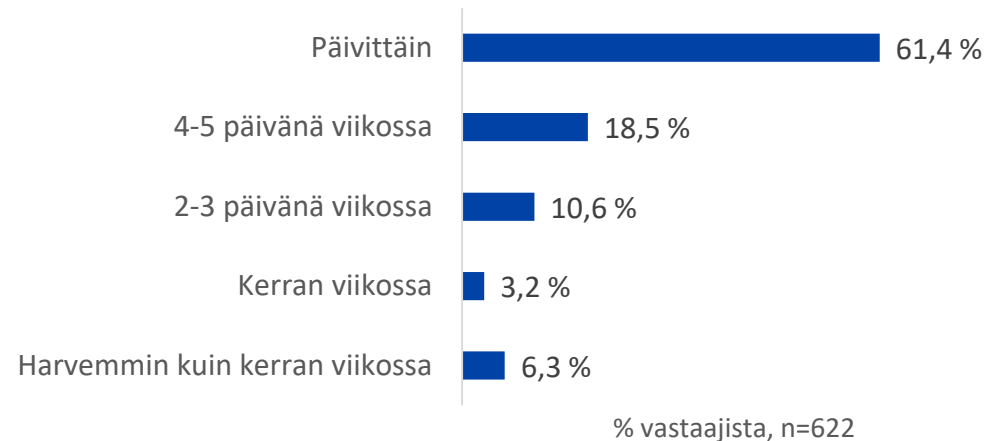
Auton omistus ja käyttö

Kyselyyn vastanneista yli 90 % omisti oman auton ja käytti sitä aktiivisesti niin työ, ostos- kuin vapaa-ajanmatkoihin.

Onko taloudessasi autoa?



Kuinka usein käytät autoa?



Mihin tarkoituksiin käytät autoa?



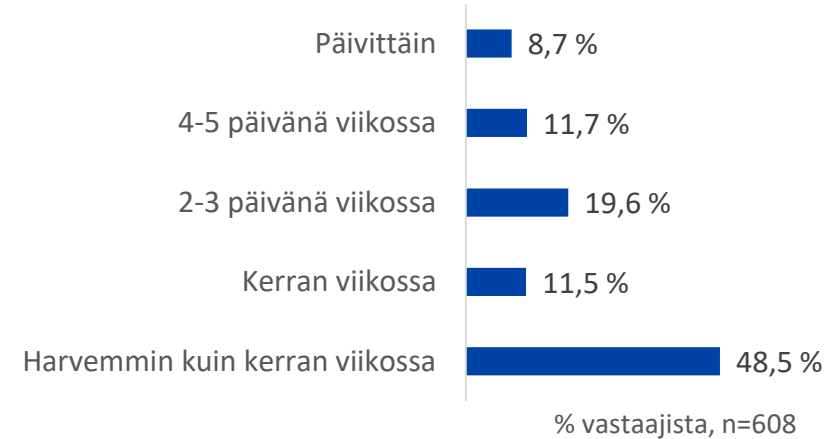
Pyörän käyttö ja pyöräpysäköinti



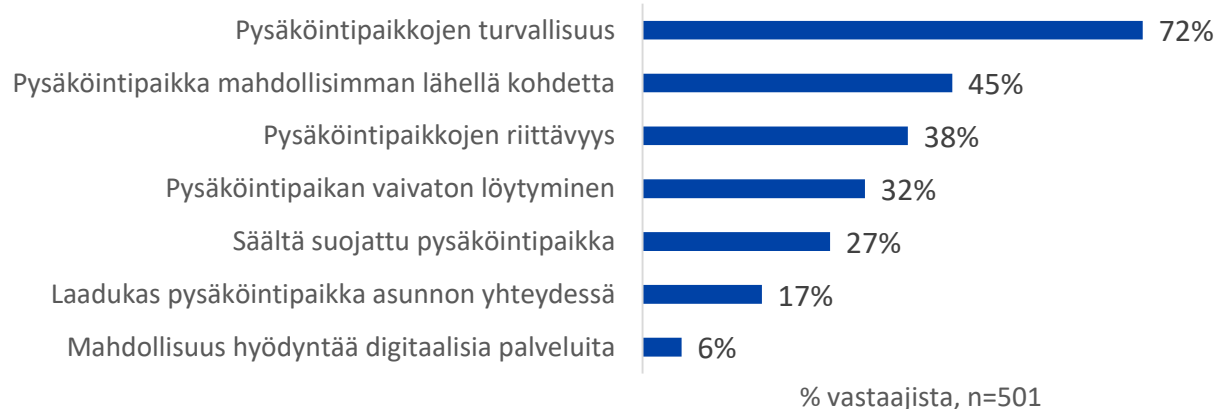
Kyselyyn vastanneista noin puolet pyöräili kesäisin viikoittain, ja puolet harvemmin kuin kerran viikossa. Talvisin valtaosa vastaajista pyöräili harvemmin kuin kerran viikossa.

Pyörien pysäköinnin osalta tärkeimpinä tekijöinä koettiin pysäköintipaikkojen turvallisuus sekä pyöräpysäköintipaikan löytyminen läheltä kohdetta.

Kuinka usein käytät pyörää kesäkaudella?



Mitkä asiat ovat sinulle tärkeimpiä pyörien pysäköinnissä?
(valitse enintään 3)



Kuinka usein käytät pyörää talvikaudella?

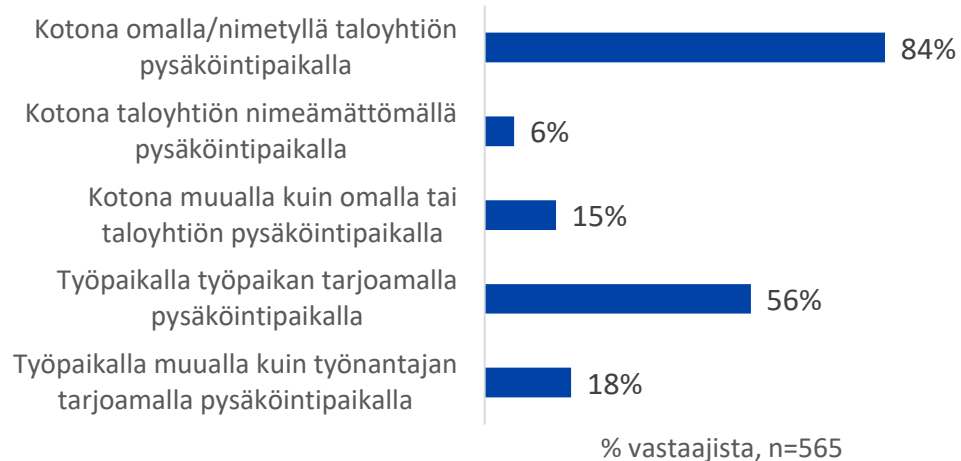


Henkilöautopysäköinti



Autojen pysäköinnissä vastaajille tärkeintä oli pysäköintipaikan löytämisen varmuus ja vaivattomuus niin kotona kuin muualla asioidessa, vaikka pysäköinnistä joutuisikin maksamaan. Toisaalta osalle vastaajista (27 %) tärkeää oli pysäköinnin edullisuus, vaikka se johtaisi pidempään kävelymatkaan.

Miten pysäköit kotonasi ja työpaikallasi? (Voit valita useamman tai ei mitään)



Mitkä asiat ovat sinulle tärkeimpiä autojen pysäköinnissä? (valitse enintään 3)

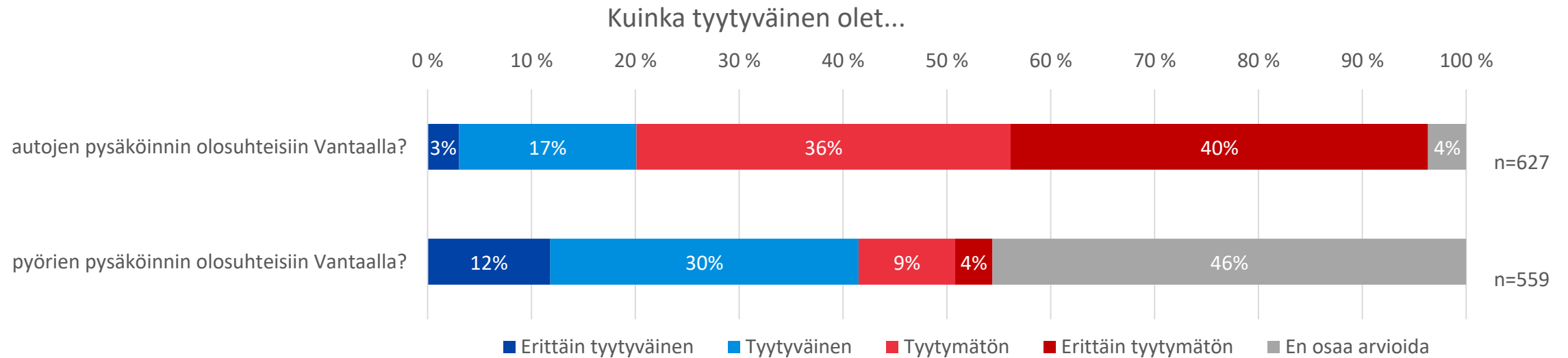


Tyytyväisyys pysäköintiin



Vastaajista yli 70 % oli tyytymättömiä autojen pysäköinnin olosuhteisiin Vantaalla (n=627)

Pyöräpysäköinnin olosuhteisiin oltiin selvästi tyytyväisempiä, mutta lähes puolet vastaajista ei myöskään osannut arvioida pyöräpysäköinnin olosuhteita, eli ei todennäköisesti pyöräile tai käytä pyöräpysäköintiä (n=559)



Mille seuraavista väittämistä annat tukesi?

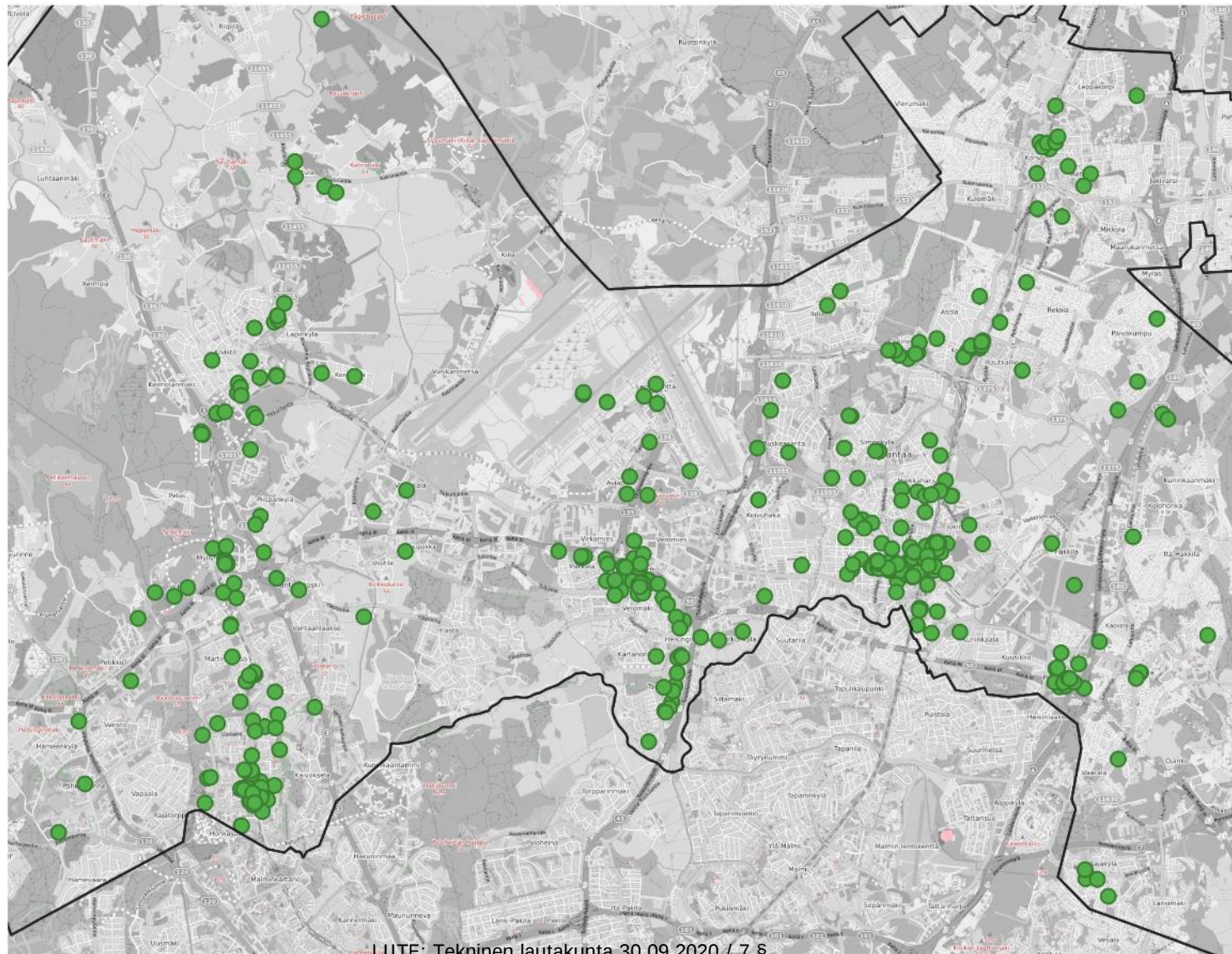


Keskimäärin kyselyyn vastaajat antoivat tukensa 3,9 väittämälle.

Eniten kannatusta saivat väittämät kadunvarsipysäköinnin turvaamisesta lyhytaikaiseen vierailuun, asiointiin ja kotihoidon käyttöön.

Vähiten kannatusta saivat väittämät, joiden mukaan pysäköijien ja taloyhtiön pysäköintipaikkaa tarvitsevien tulisi vastata pysäköinnin todellisista kustannuksista nykyistä enemmän.

Paikat, joissa autojen pysäköinti toimii hyvin



LIITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7 §

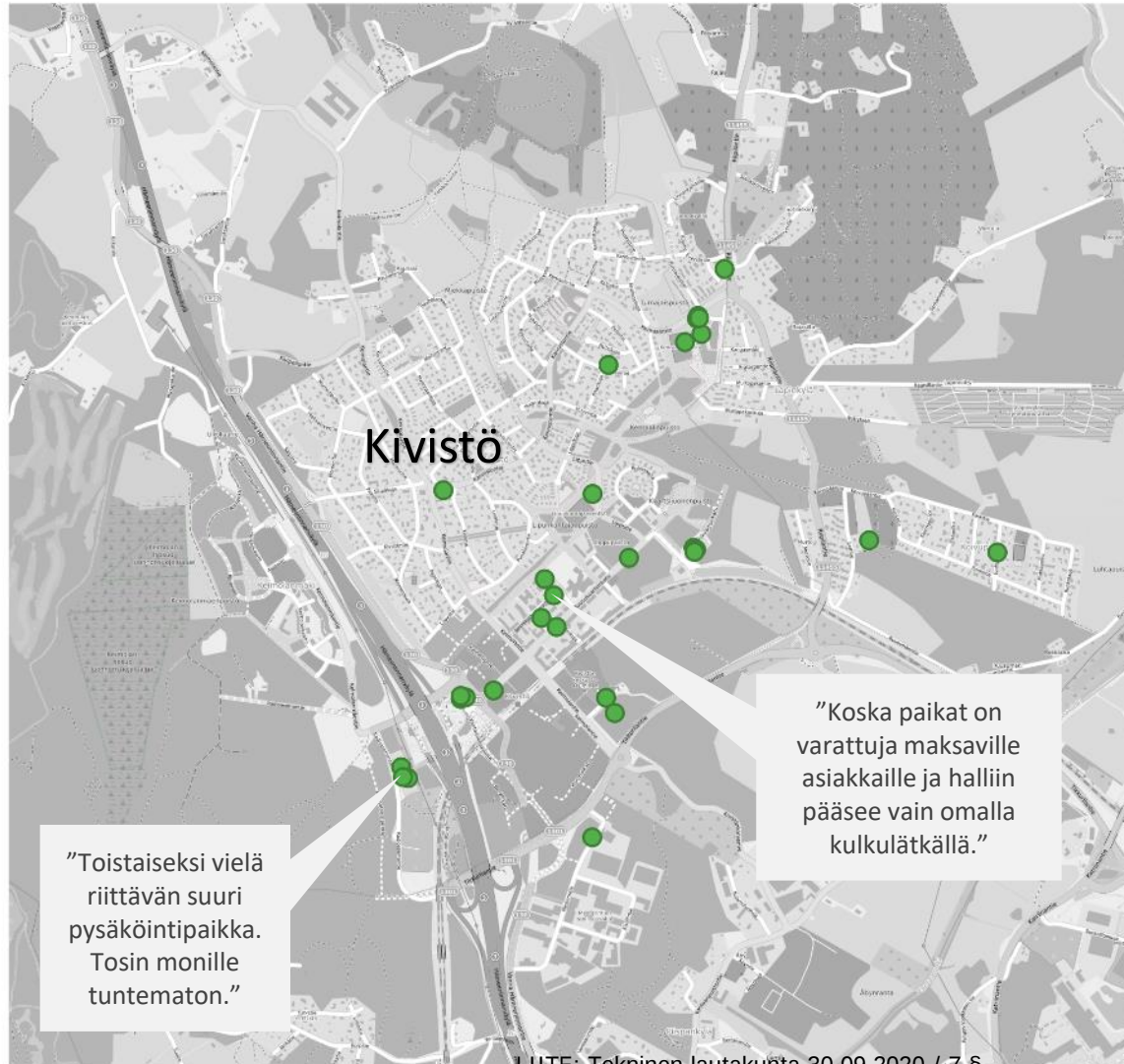
Kyselyn karttaosiossa jätettiin yhteensä 411 positiivista merkintää paikoista, joissa pysäköinti toimii hyvin. Toimivia paikkoja merkkasi 263 vastaajaa, joista kukin merkkasi keskimäärin 1,5 paikkaa.

Useat alueet keräsivät yhtä aikaa runsaasti sekä positiivisia, että negatiivisia kommentteja (esim. Tikkurila, Myyrmäki)

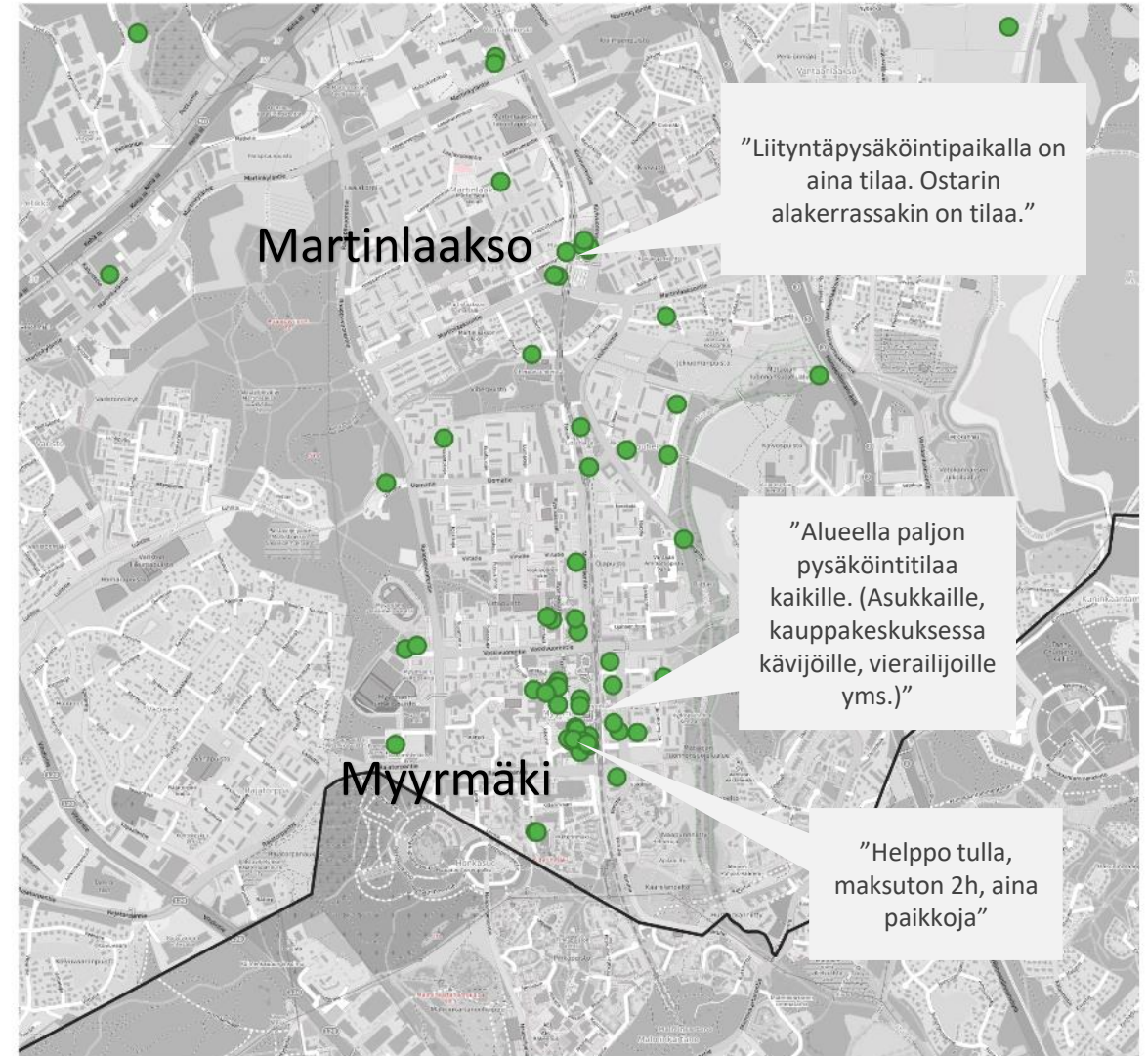
Pysäköinti koettiin toimivaksi erityisesti kauppakeskusten, hyper- ja automarkettien pysäköintialueilla tai –halleissa, joissa tilaa on runsaasti ja rajoituksia vähän.

Pysäköinnissä tärkeimmäksi koetut asiat (paikkojen riittävyys ja vaivaton löytäminen) heijastuivat myös paikkamerkintöihin ja avoimiin kommentteihin.

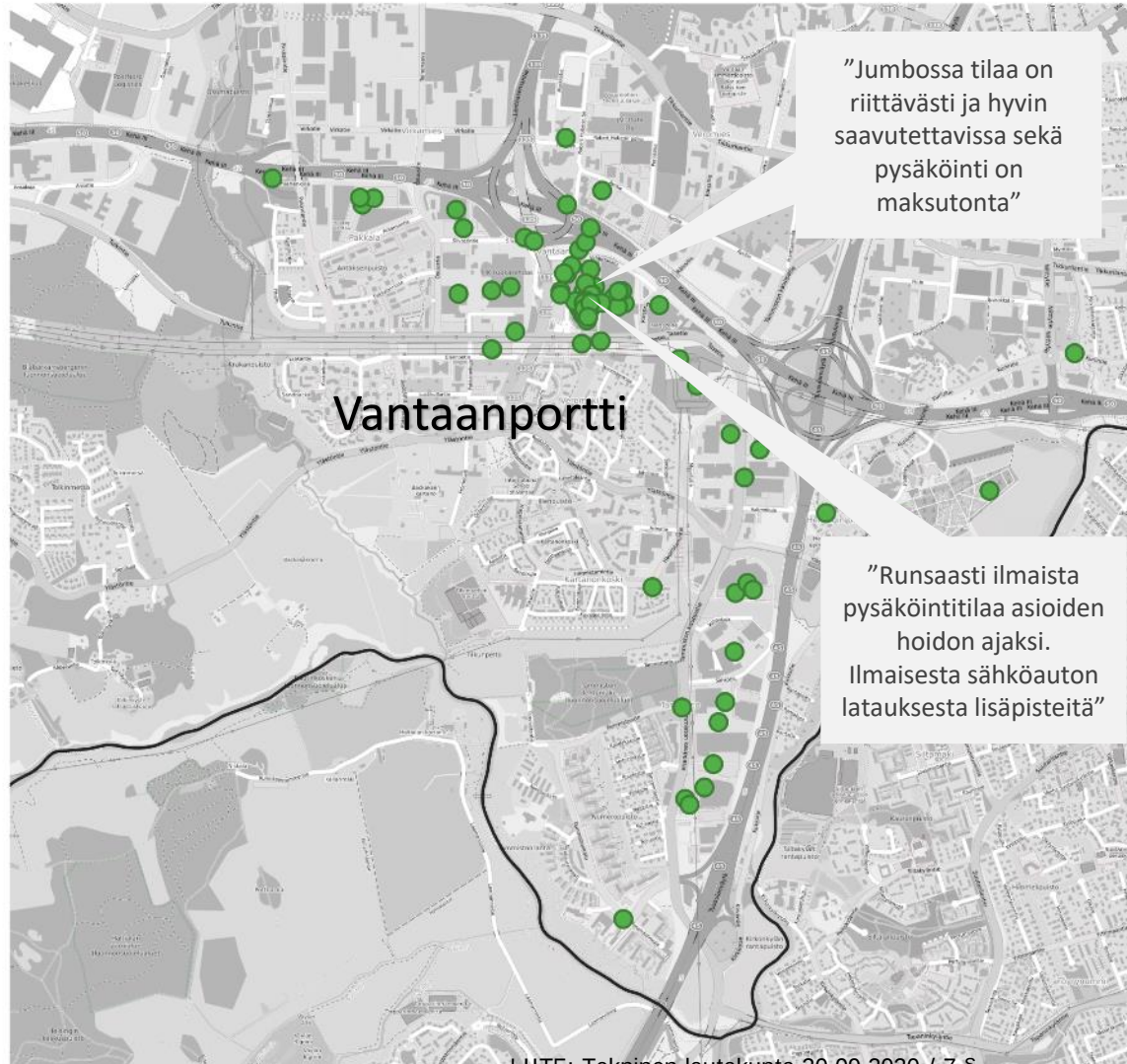
Paikat, joissa autojen pysäköinti toimii hyvin



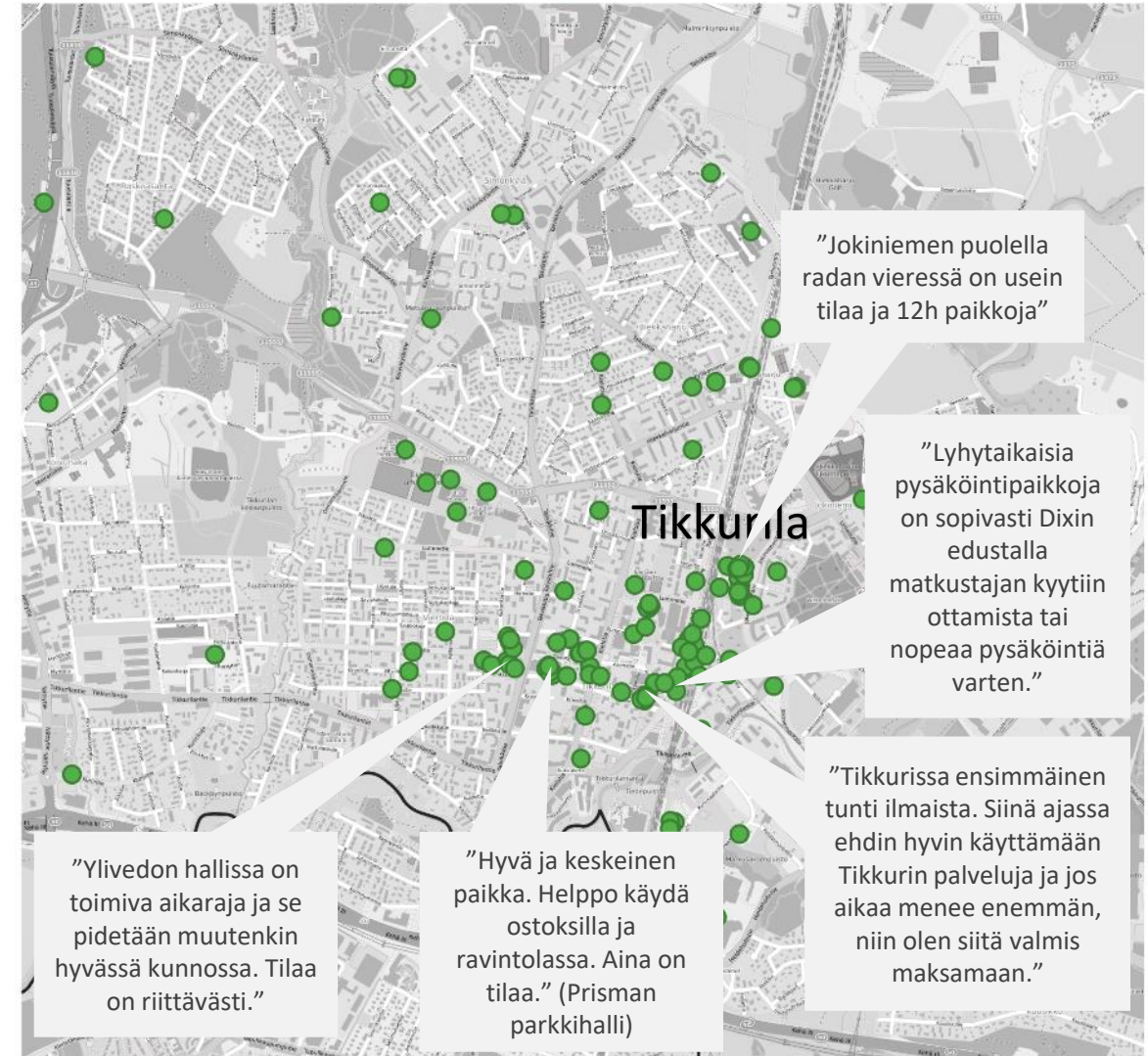
LIITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7 §



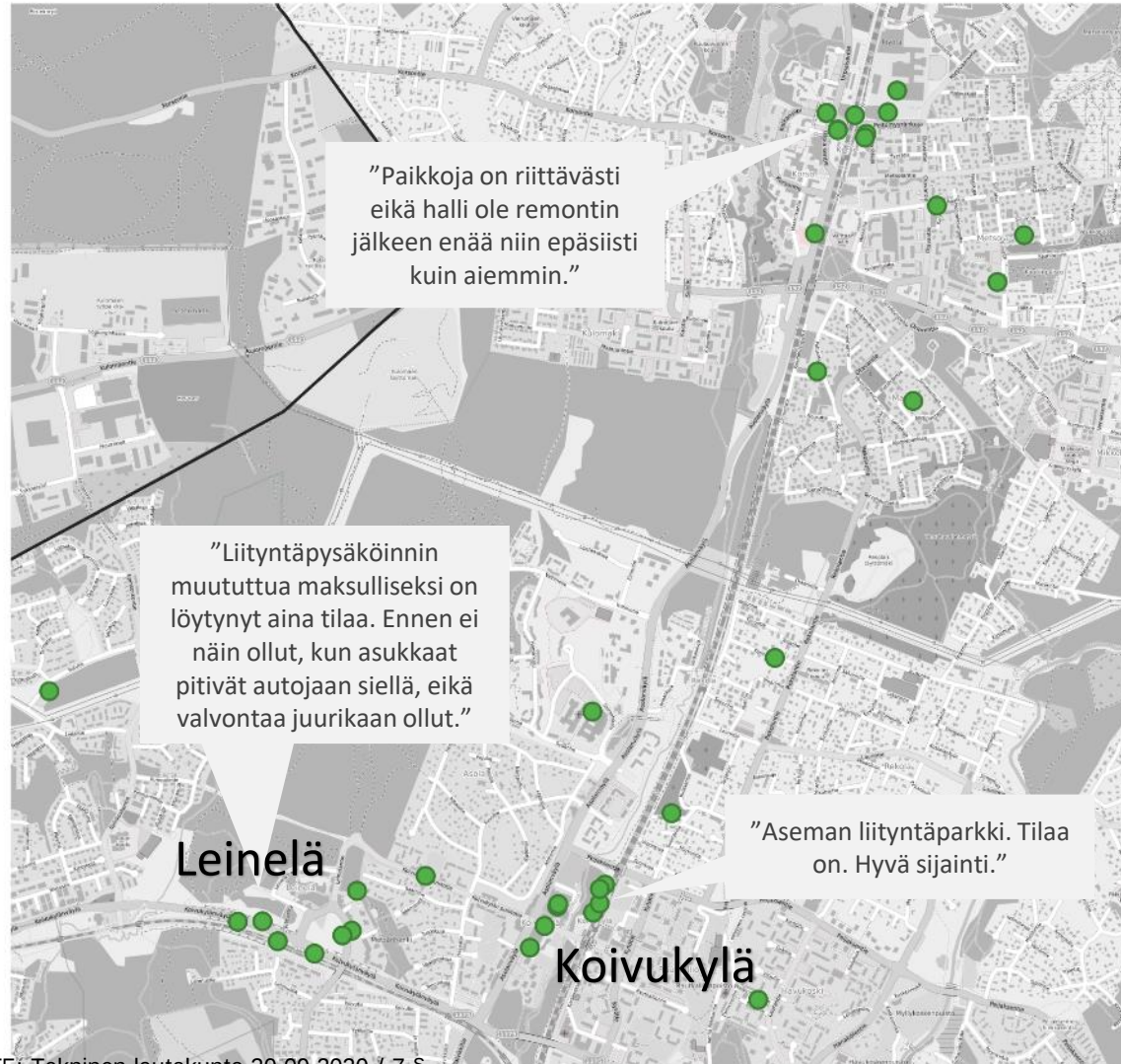
Paikat, joissa autojen pysäköinti toimii hyvin



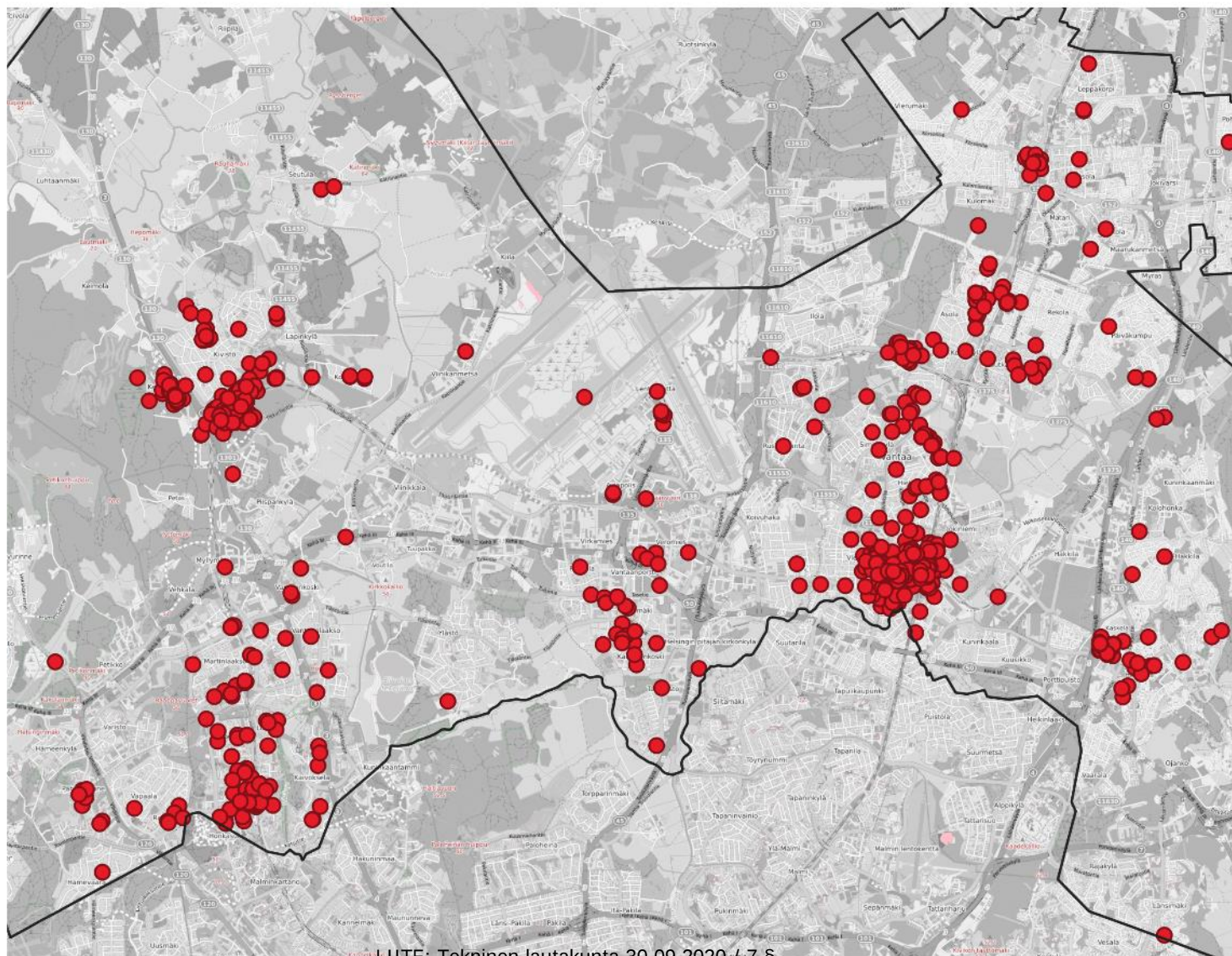
LIITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7 §



Paikat, joissa autojen pysäköinti toimii hyvin



Paikat, joissa autojen pysäköinnissä ongelmia



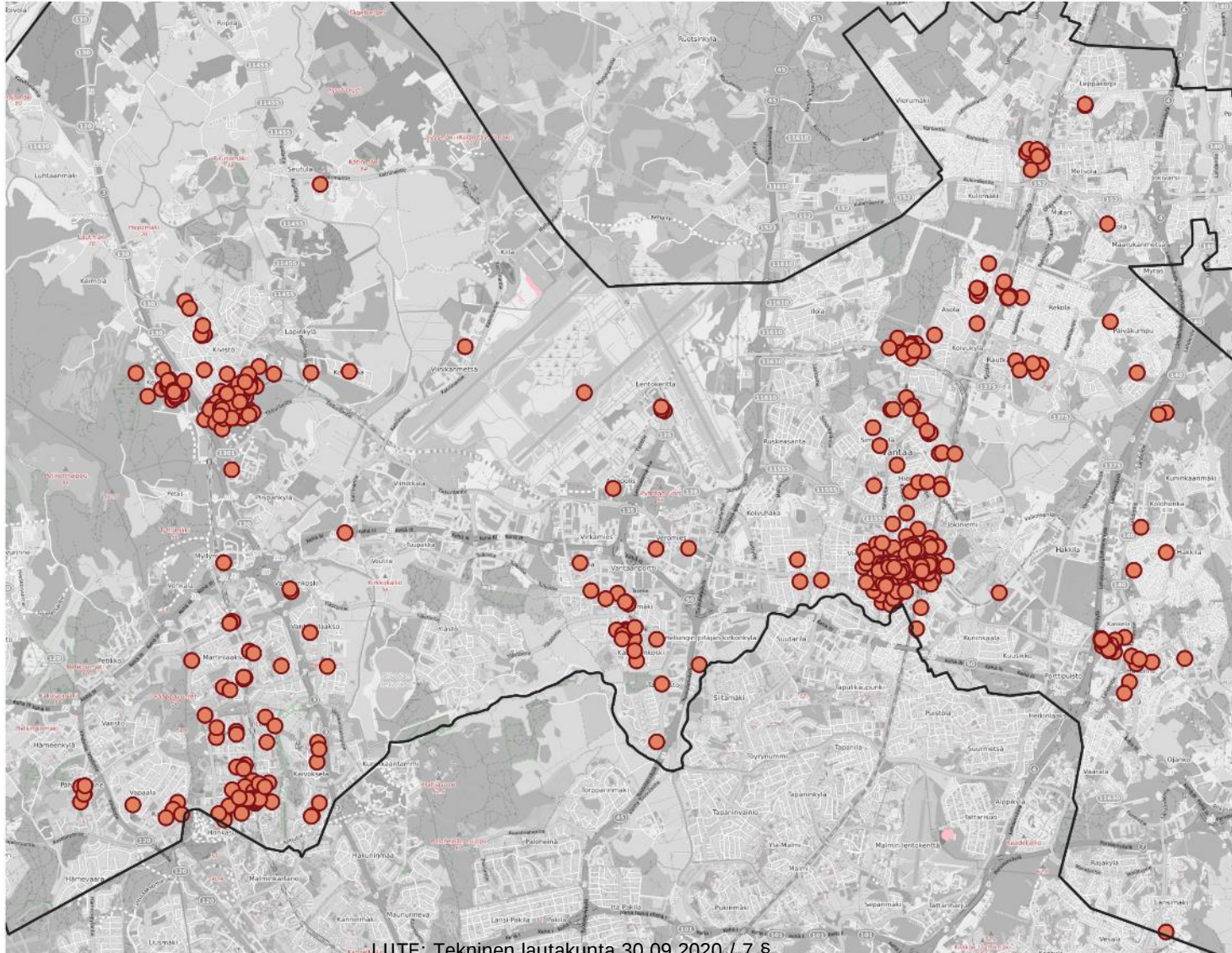
Kyselyssä jätettiin yhteensä 890 negatiivista merkintää paikoista, joissa autojen pysäköinnissä on ongelmia. Ongelmallisia paikkoja merkkasi 492 vastaajaa, joista kukin merkkasi keskimäärin 1,8 paikkaa.

Eniten pysäköinnin ongelmapaikkoja keränneinä alueina erottuivat mm. Tikkurila, Kivistö, Keimolanmäki ja Myyrmäki.

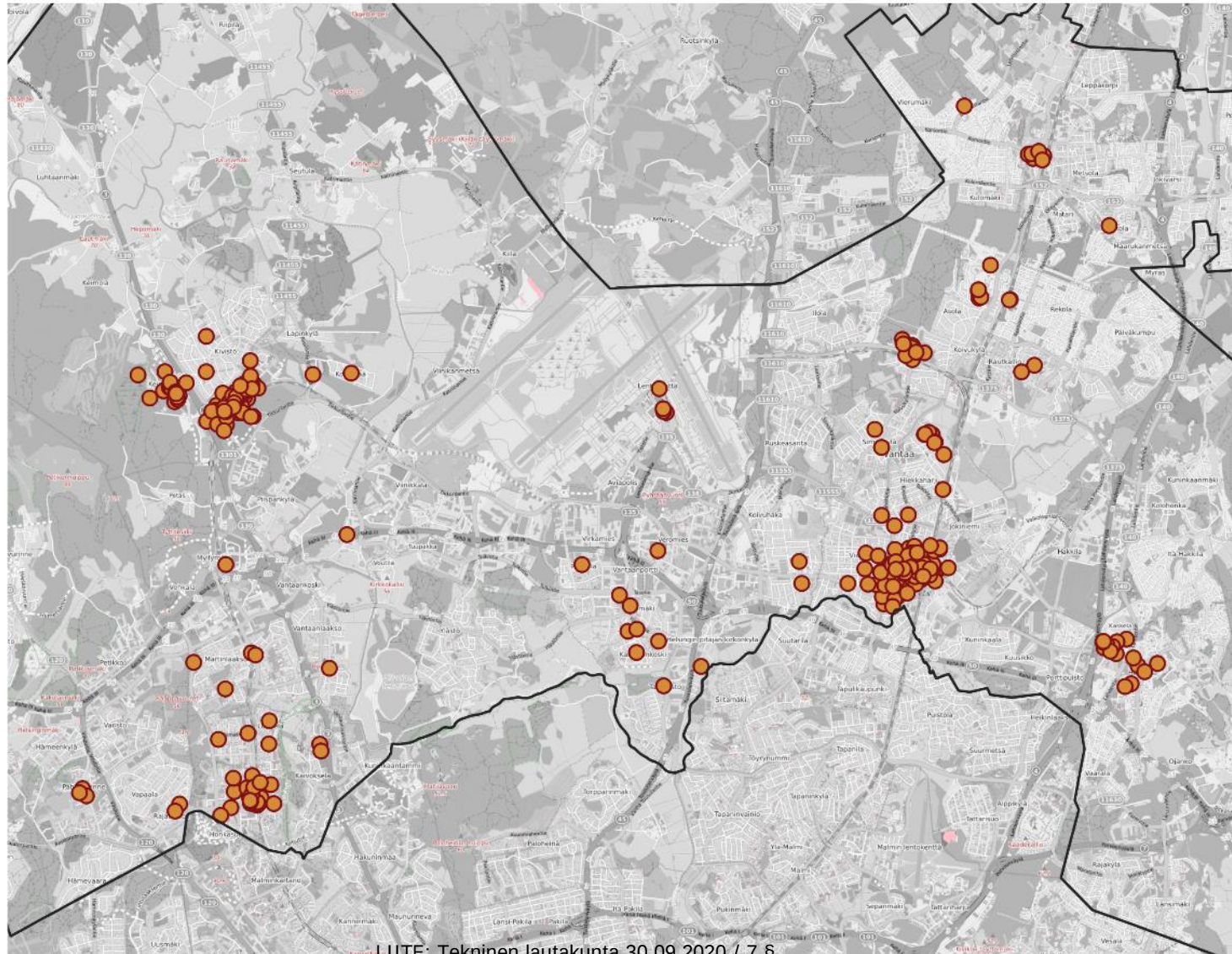
Paikat, joissa vapaata pysäköintipaikkaa on vaikea löytää



Pysäköintipaikkojen löytämisen vaikeus mainittiin paikkamerkinnöissä yleisimpänä ongelmana (mainittu 614 merkinnän kohdalla, n=890)

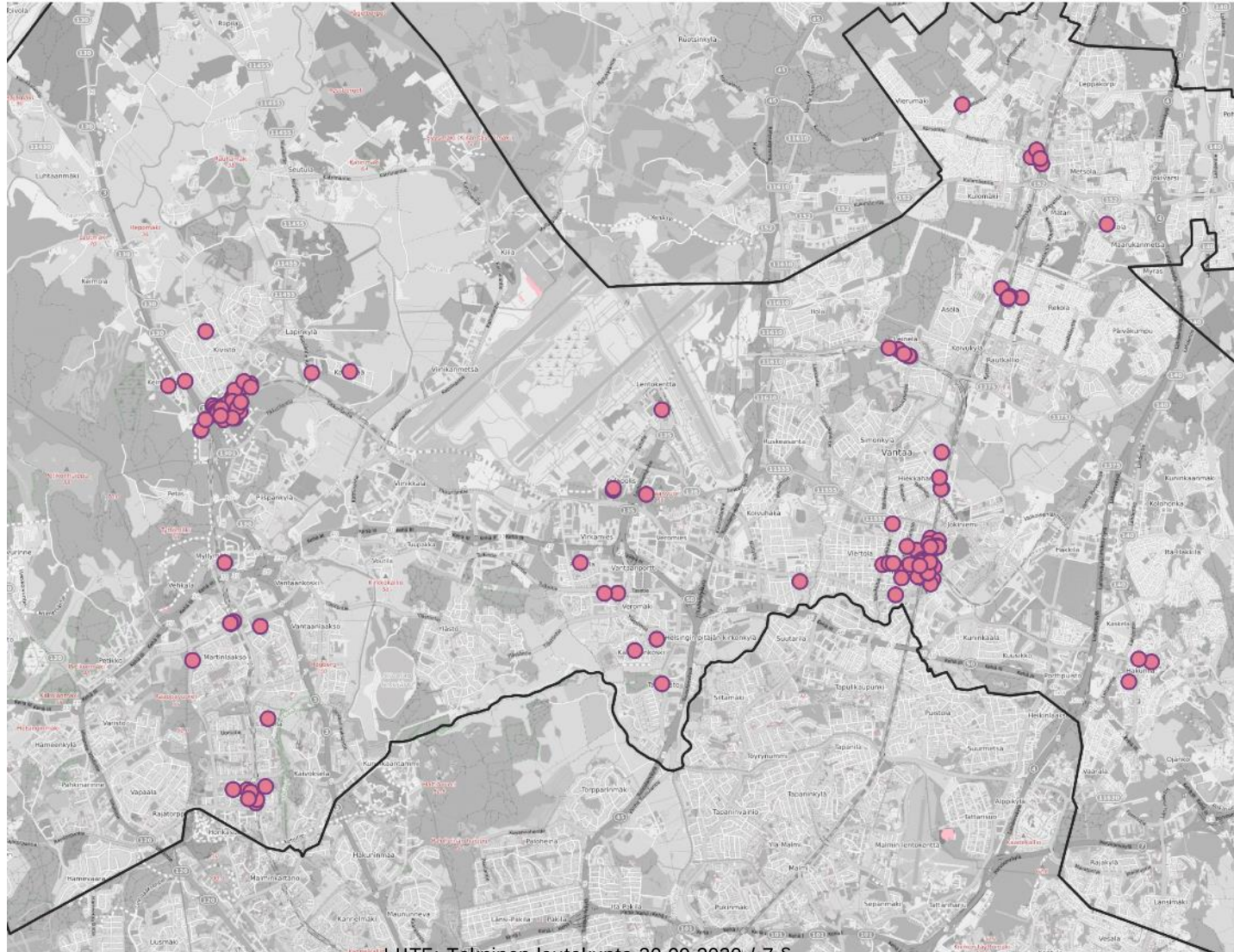


Paikat, joissa pysäköinnin aikarajoitus on tiukka



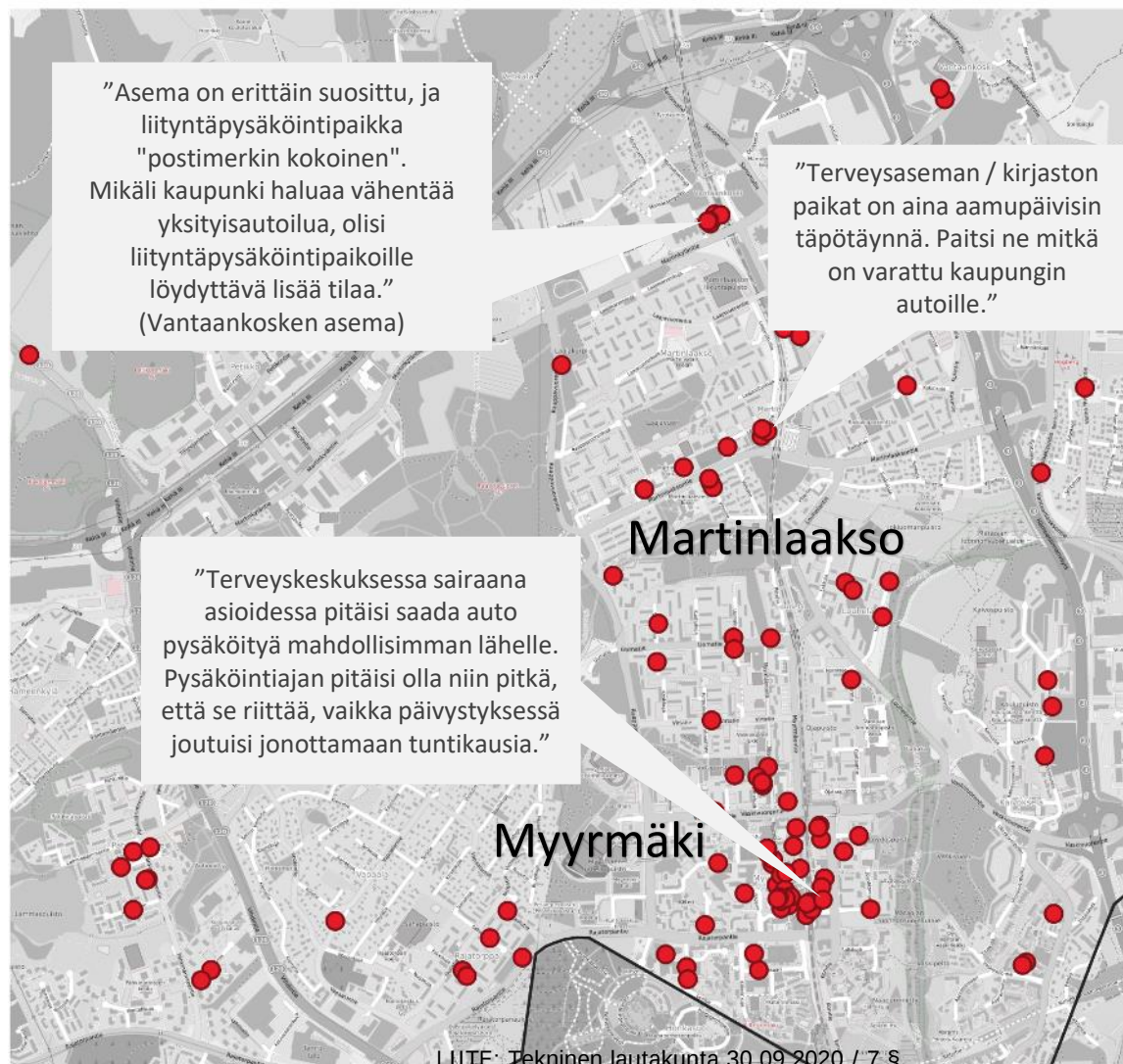
Tiukat aikarajoitukset koettiin ongelmana alueilla, joissa kaivataan paikkoja erityisesti vieras- ja asiakaspysäköinnille (esim. Tikkurila, Kivistö, Keimolanmäki, Myyrmäki, Peijaksen sairaala ja Kaskela) (mainittu 336 merkinnän kohdalla, n=890)

Paikat, joissa autojen liityntäpysäköinnissä ongelmia



Liityntäpysäköinnin osalta ongelmakohtia merkittiin yhteensä 154 kappaletta sijoittuen lähes kaikille asemanseuduille. Eniten merkintöjä kasaantui Tikkurilaan, Kivistöön ja Myyrmäkeen.

Paikat, joissa autojen pysäköinnissä ongelmia

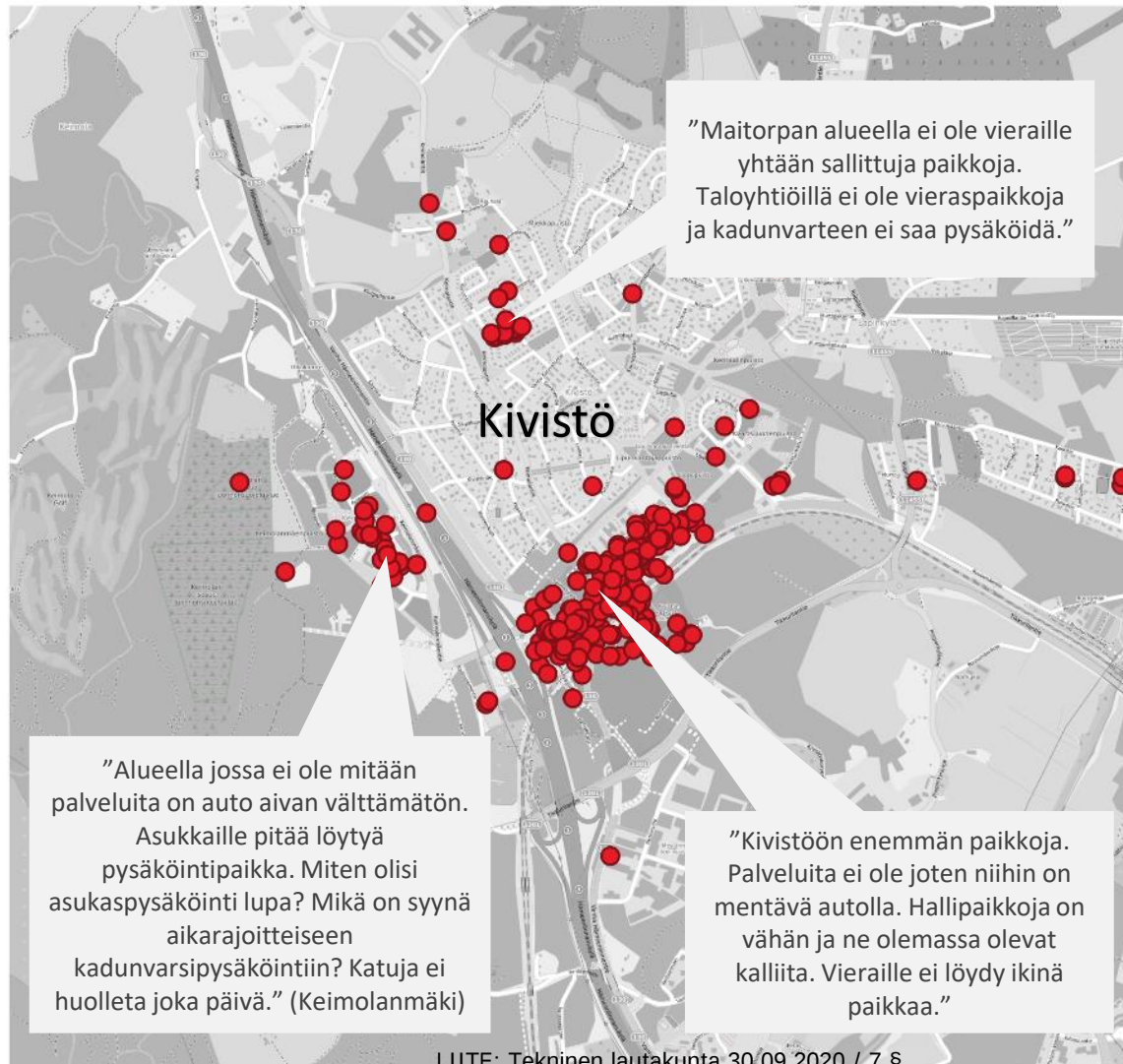


Päähuomiot alueille jätetyistä kommentteista:

Myyrmäki, Martinlaakso, Vantaankoski

- Asemille kaivataan lisää liityntäpysäköintipaikkoja
- Pysäköinti pitäisi olla mahdollista ja ilmaista lähellä kunnan palveluja (terveysasemat, kirjastot)

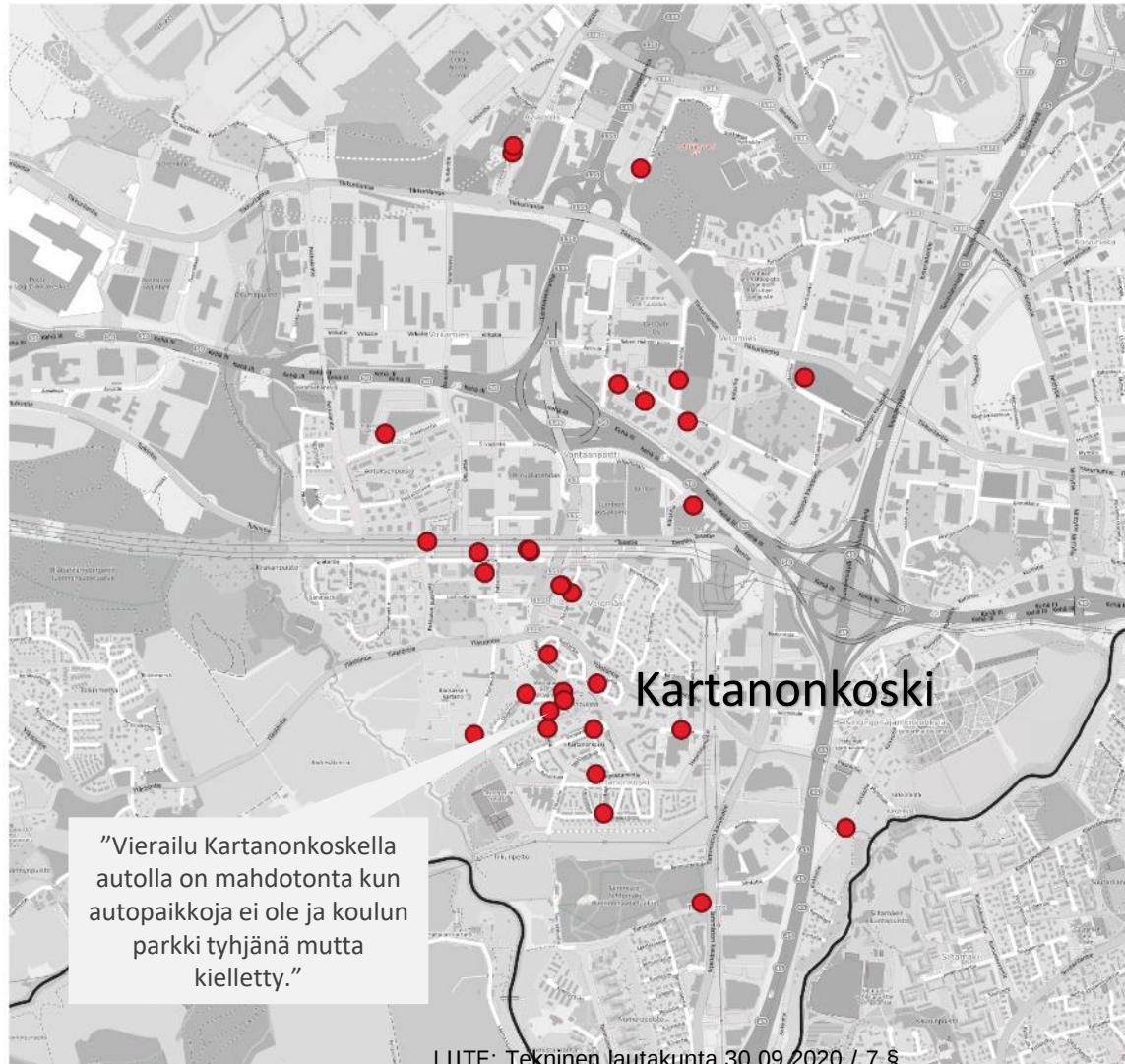
Paikat, joissa autojen pysäköinnissä ongelmia



Kivistö ja Keimolanmäki:

- Sekä Kivistössä että Keimolanmäessä pysäköintipaikkojen määrä ei ole riittävä suhteessa asukasmäärään
- Sijainti ja palvelujen puute vaativat oma auton käyttöä
- Vierailijoille ei löydy kadunvarsipaikkoja, ja niiden aikarajoitus on liian tiukka

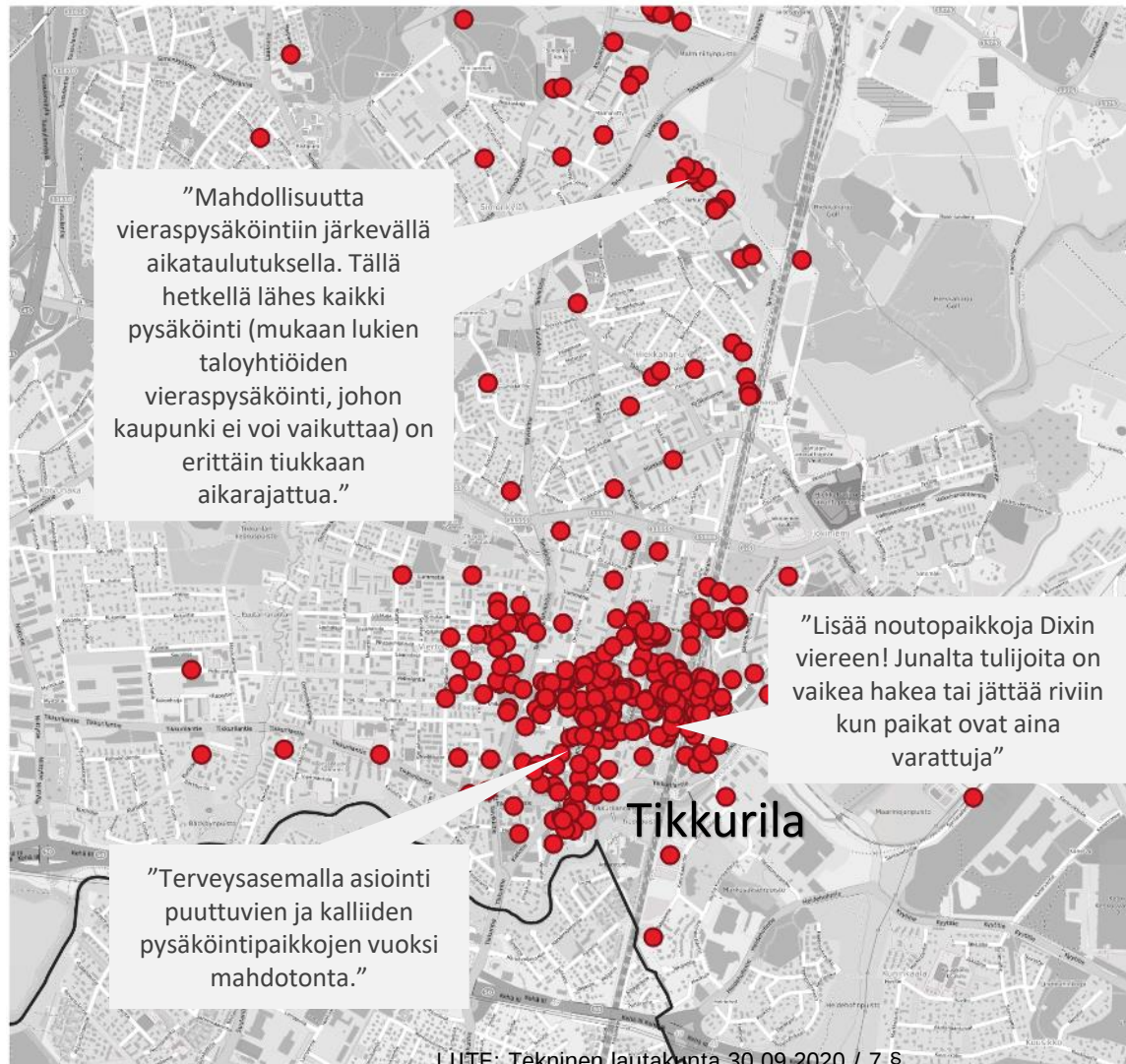
Paikat, joissa autojen pysäköinnissä ongelmia



Kartanonkoski:

- Kartanonkoskella kommentit liittyivät pääosin vieraspysäköinnin puutteeseen tai vähyyteen.

Paikat, joissa autojen pysäköinnissä ongelmia

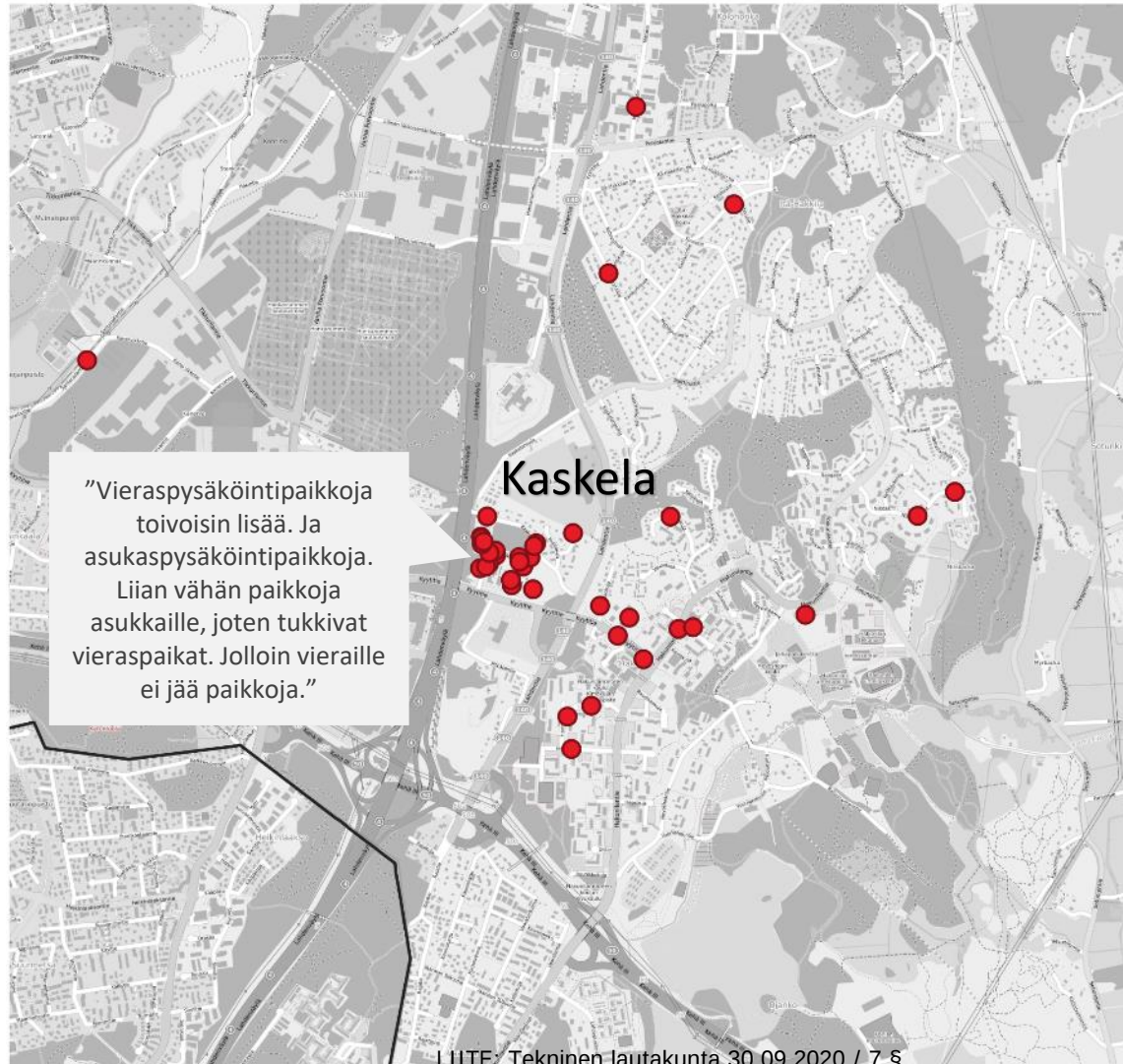


LIITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7 §

Tikkurila:

- Tikkurilan keskustassa ei tarpeeksi paikkoja asiointipysäköintiin, eikä pysäköinnistä haluta maksaa
 - Tunnin aikarajoitukset liian tiukkoja asioiden hoitamiseen
 - Asioidaan mieluummin esim. Jumbossa, jossa runsas ja maksuton pysäköinti
- Tikkurila asemalla ei tarpeeksi lyhytaikaisia paikkoja saattoliikenteelle
- Terveyskeskuksessa vaikeaa asioida pysäköinnin muututtua maksulliseksi. Käynnin kestoa ja aseman jonoa on välillä mahdotonta ennakoida.
- Aikuisopistossa ja kirjastossa asiointi vaikeaa vapaiden paikkojen puutteen vuoksi

Paikat, joissa autojen pysäköinnissä ongelmia

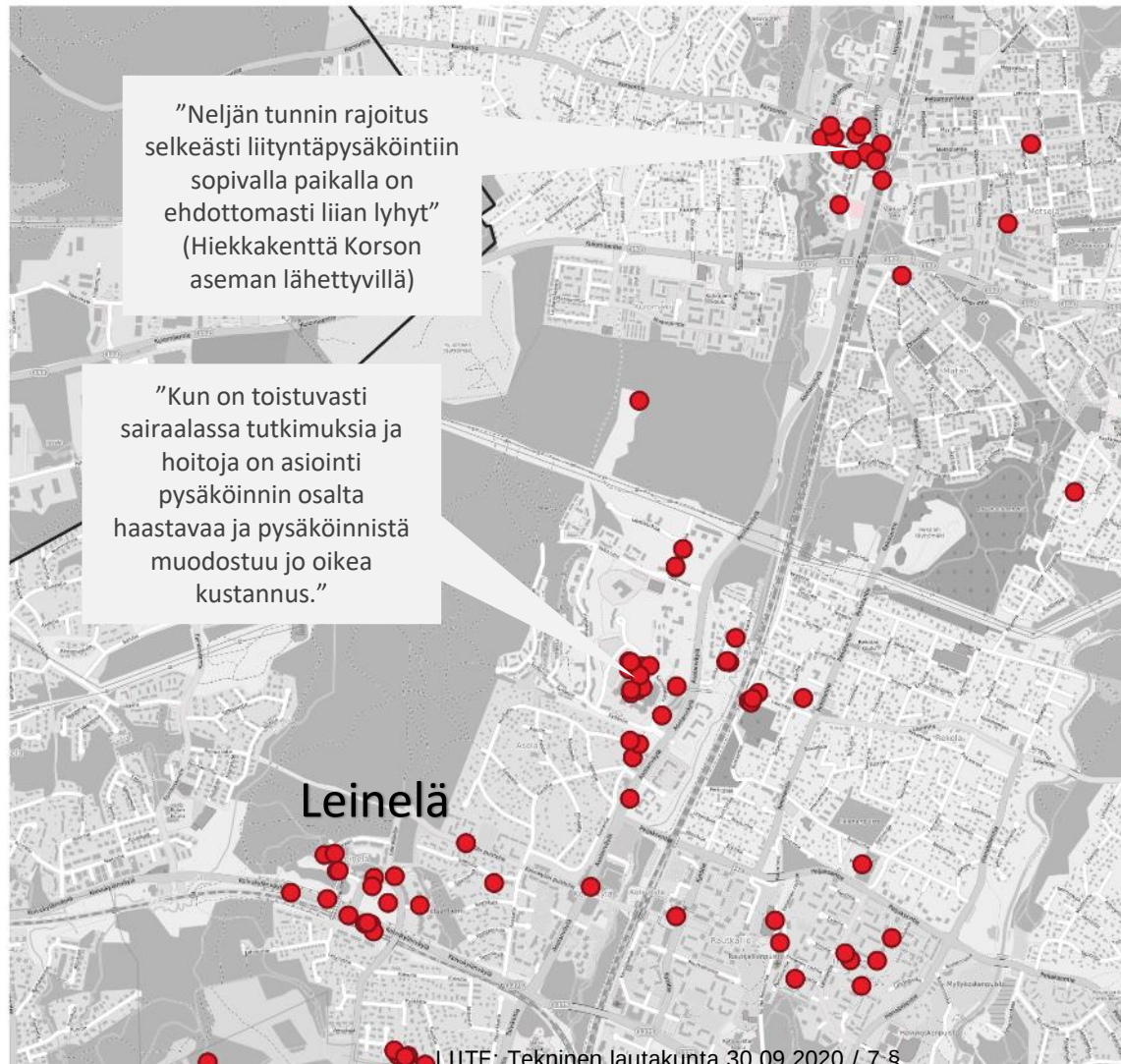


"Vieraspysäköintipaikkoja toivoisin lisää. Ja asukaspysäköintipaikkoja. Liian vähän paikkoja asukkaille, joten tukkivat vieraspaikat. Jolloin vieraille ei jää paikkoja."

Kaskela:

- Alueelle kaivataan enemmän paikkoja asukkaille sekä vieraspaikkoja, joista joillakin voisi pysäköidä myös yön yli.

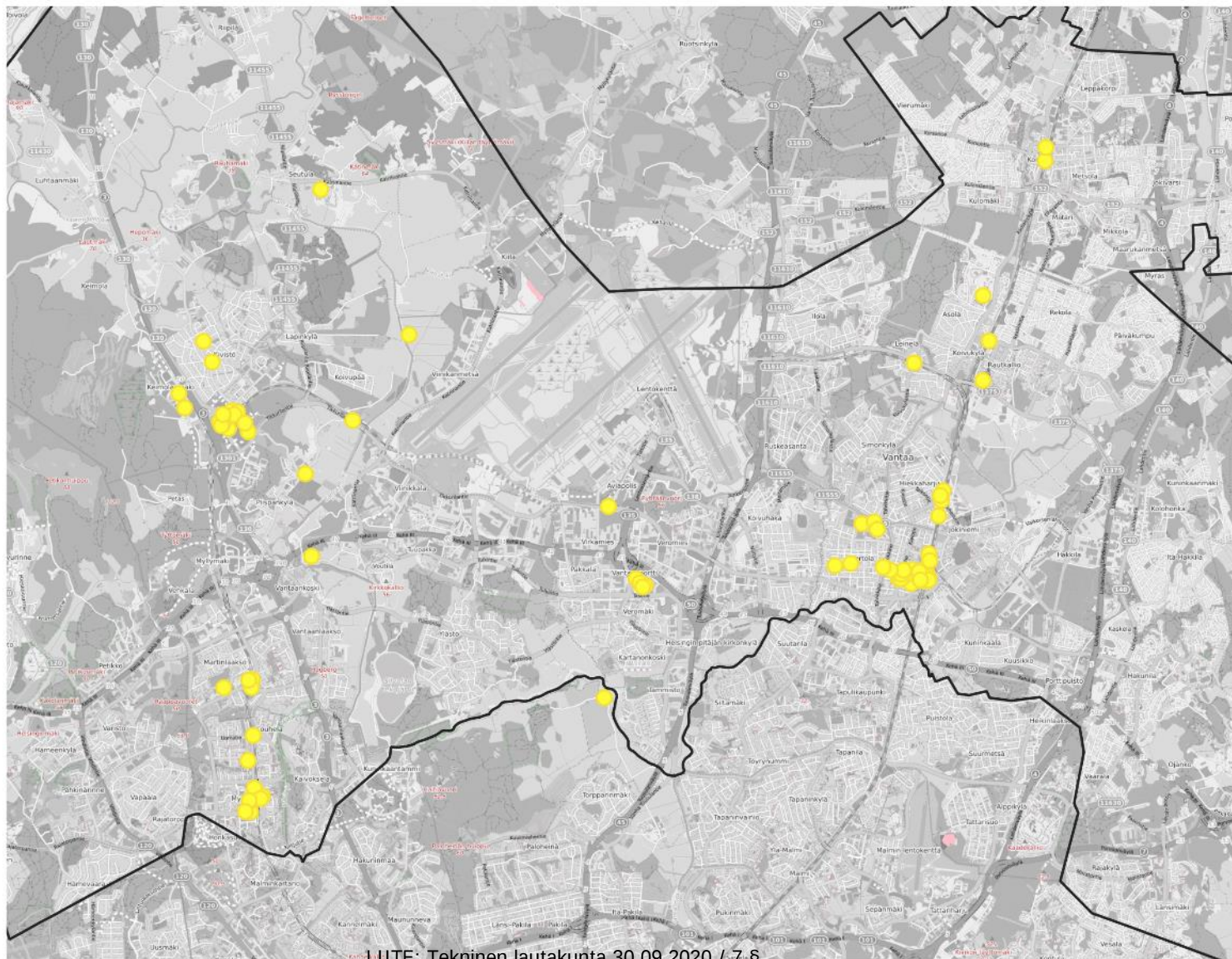
Paikat, joissa autojen pysäköinnissä ongelmia



Leinelä, Koivukylä, Korso:

- Leinelässä ja Korsossa kommentit liittyivät liityntäpysäköinnin aikarajoituksiin
- Peijaksen sairaalan pysäköinnin maksullisuutta ja aikarajoituksia kritisoitiin useissa kommenteissa

Paikat, joissa pyöräpysäköinti toimii hyvin



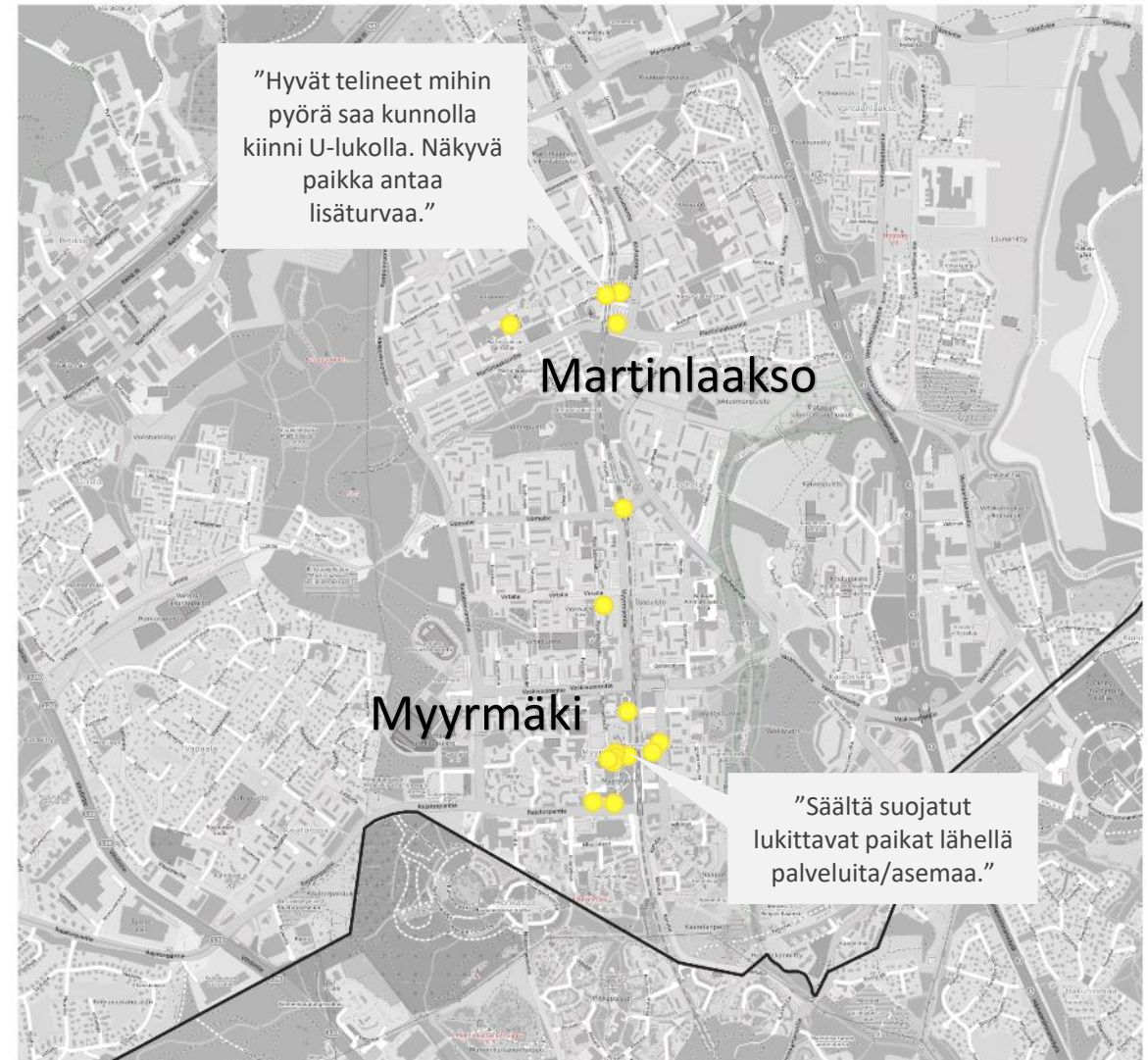
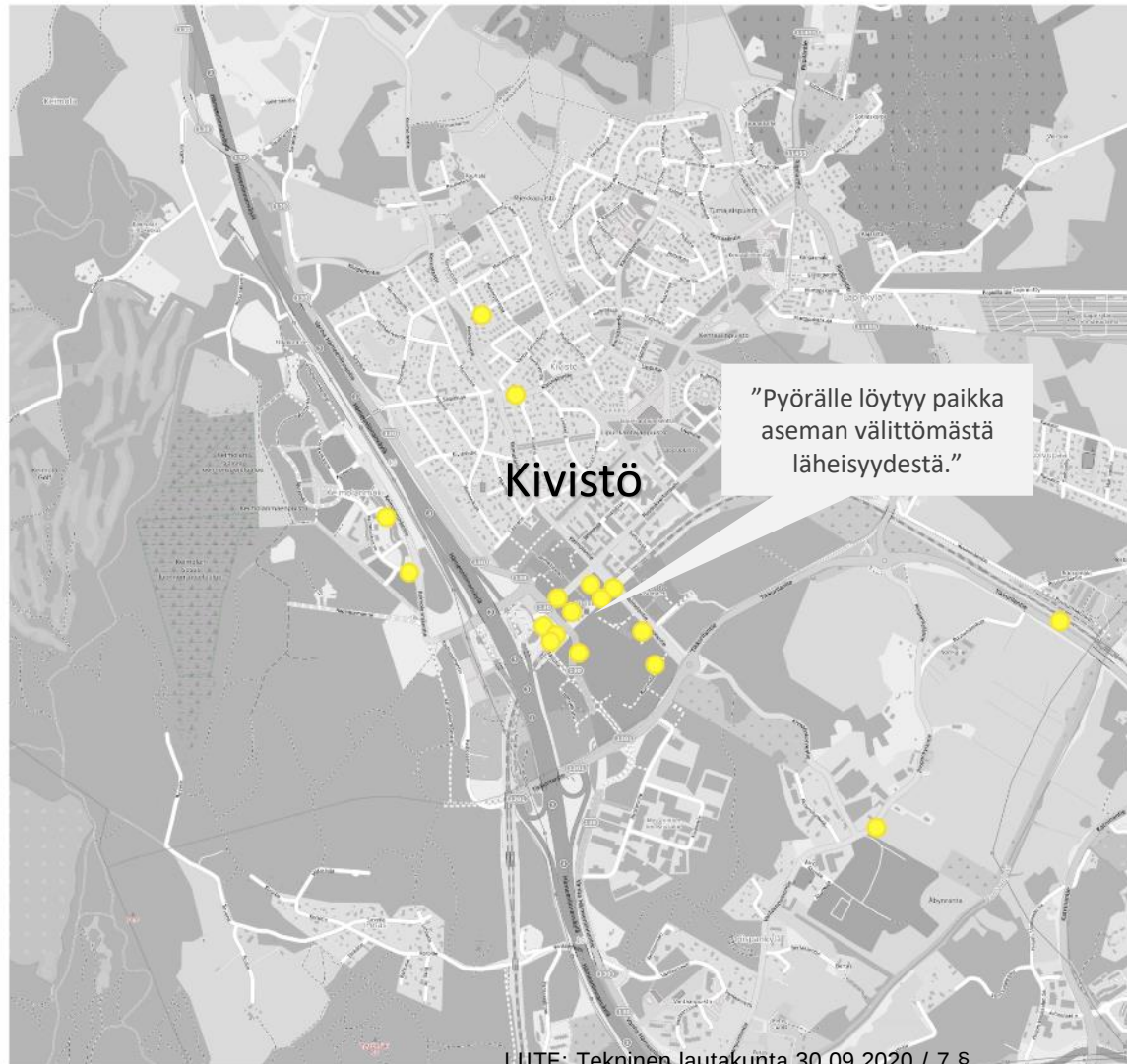
LIITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7-§

Kyselyssä jätettiin yhteensä 96 positiivista merkintää paikoista, joissa pyöräpysäköinti toimii hyvin. Toimivia paikkoja merkkasi 79 vastaajaa, joista kukin merkkasi keskimäärin 1,2 paikkaa.

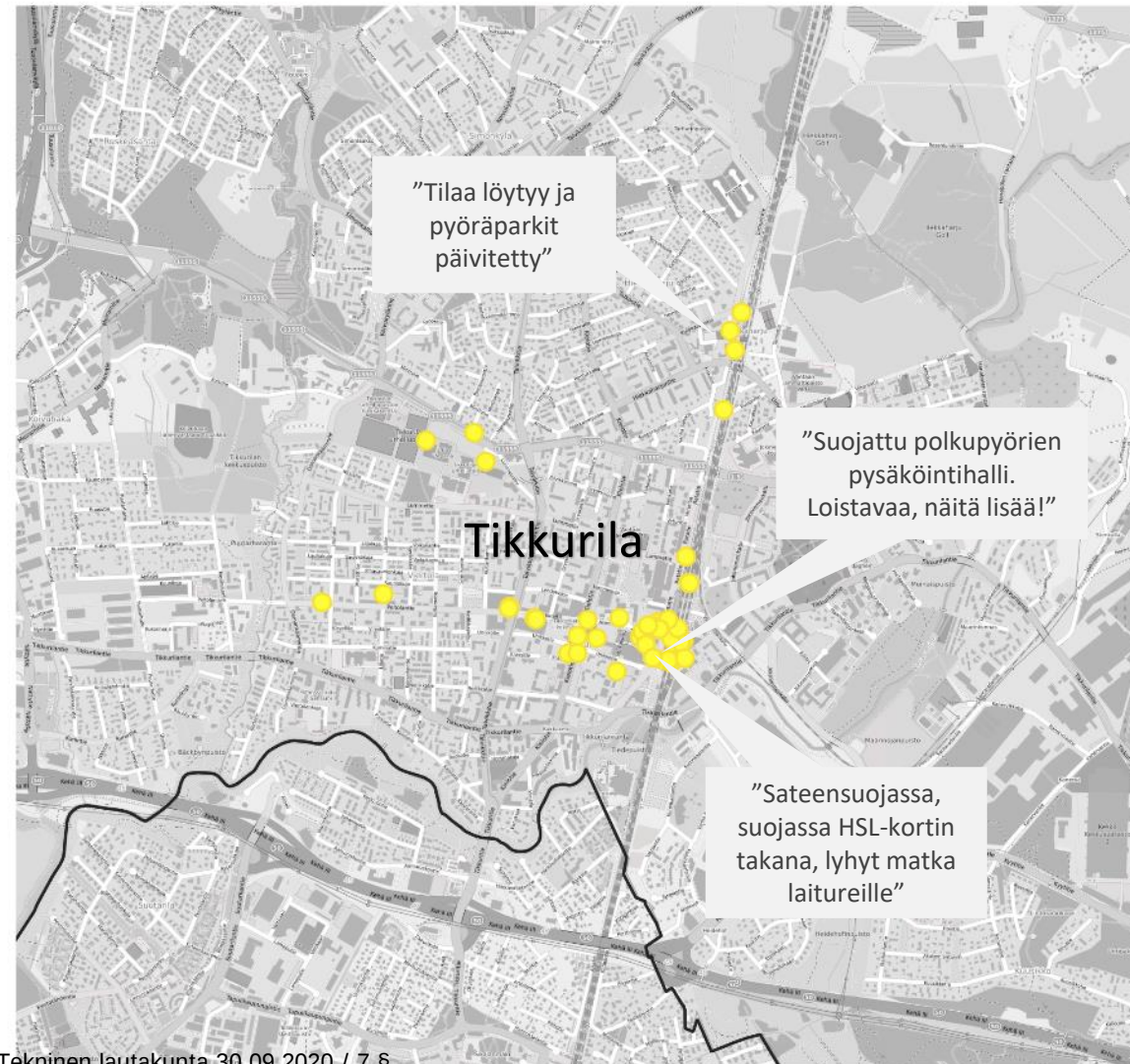
Eniten merkintöjä keränneinä alueina erottuivat mm. Tikkurila, Kivistö ja Myyrmäki.

Mainituissa paikoissa pyöräpysäköintipaikkoja oli runsaasti (aseman) välittömässä läheisyydessä, pyörät sai lukittua rungosta, ja paikat olivat mahdollisesti säänsuojassa.

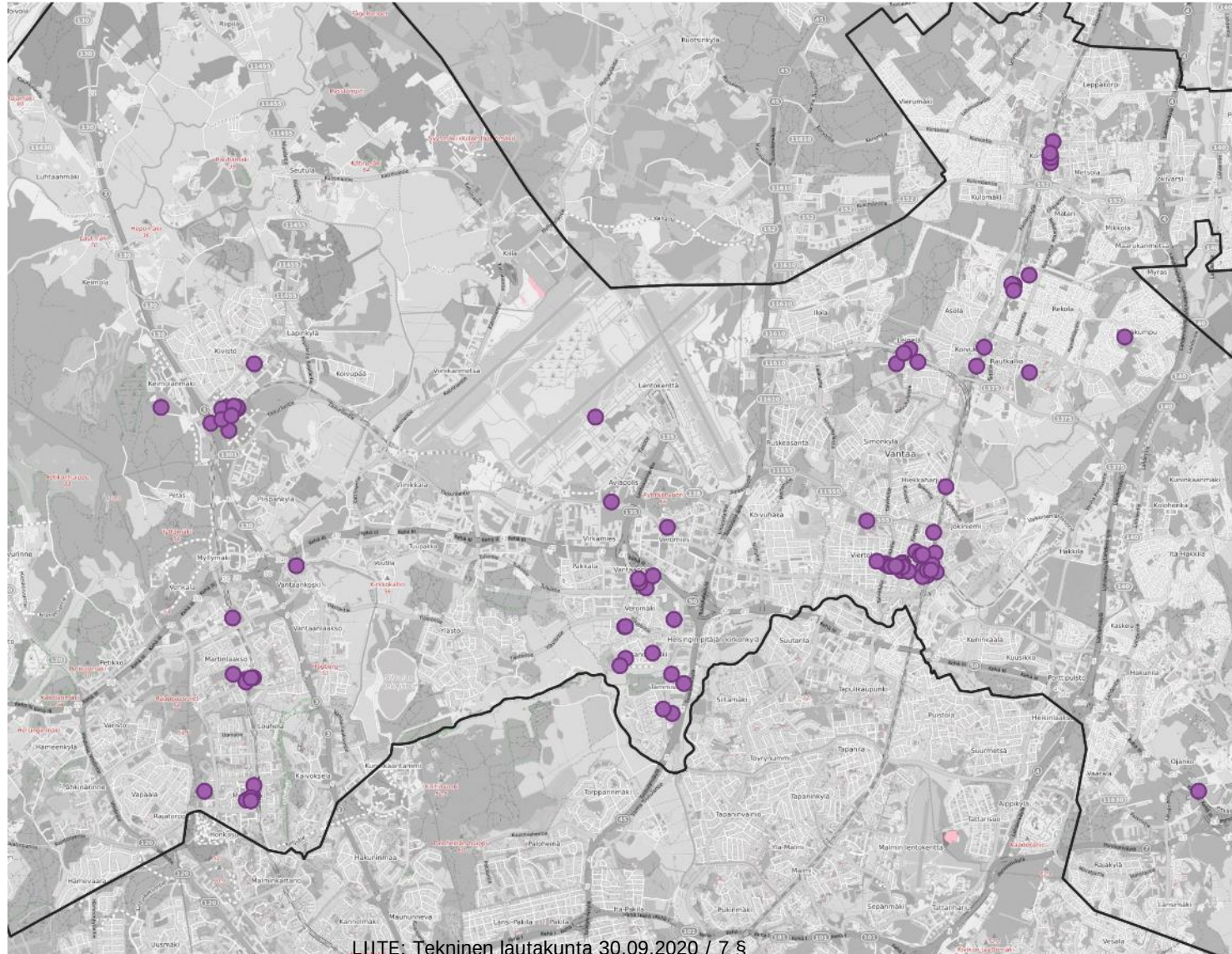
Paikat, joissa pyöräpysäköinti toimii hyvin



Paikat, joissa pyöräpysäköinti toimii hyvin



Paikat, joissa pyörrien pysäköinnissä ongelmia

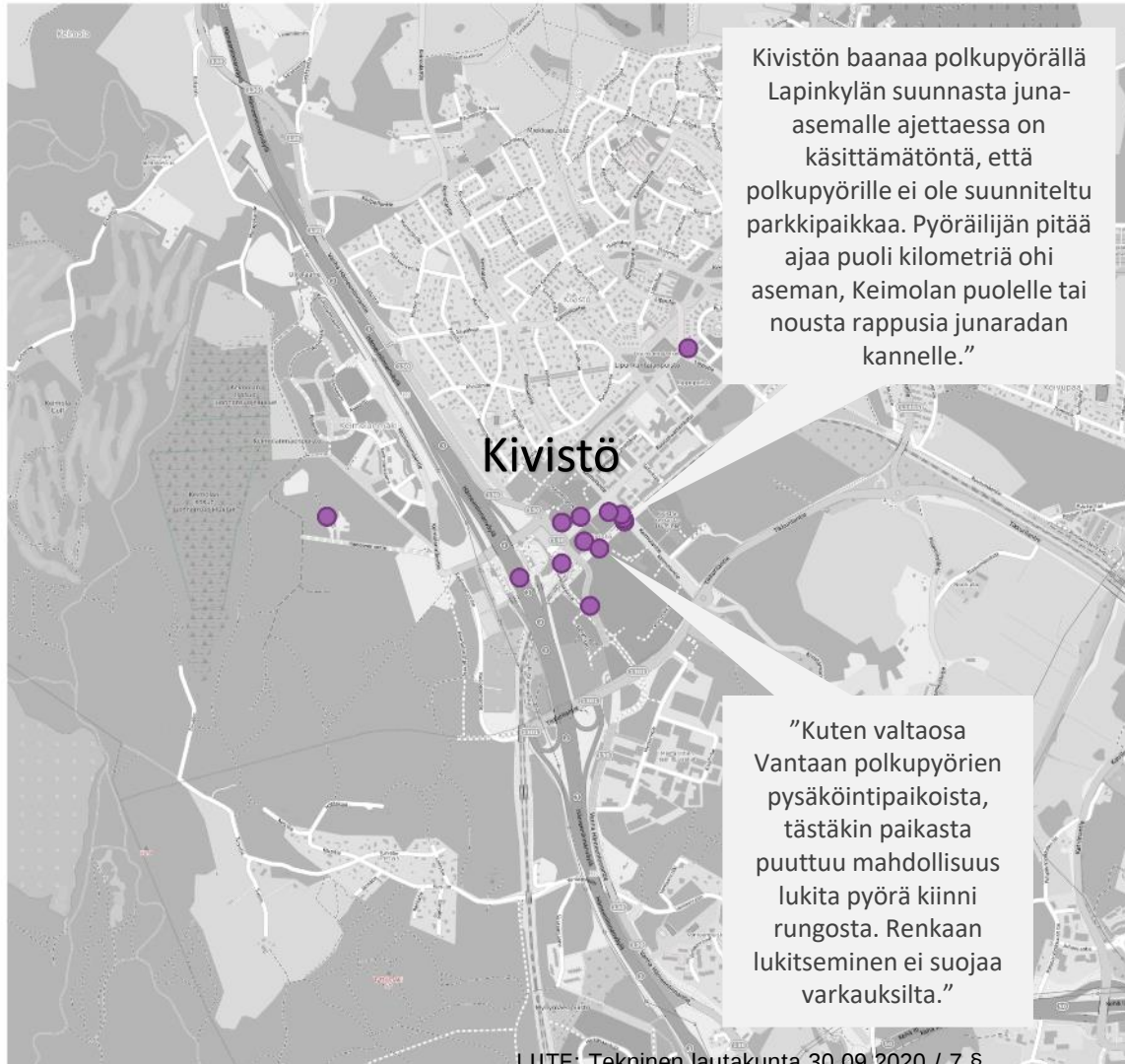


Kyselyssä jätettiin yhteensä 96 negatiivista merkintää paikoista, joissa pyöräpysäköinnissä on ongelmia. Ongelmallisia paikkoja merkkasi 62 vastaajaa, joista kukin merkkasi keskimäärin 1,5 paikkaa.

Eniten merkintöjä keränneinä alueina erottuivat mm. Tikkurila, Kivistö, Myyrmäki ja Korso.

Kritiikkiä saivat erityisesti pysäköintipaikat, joissa ei ollut runkolukitusmahdollisuutta. Osa alueista koettiin myös turvattomiksi pyörän pysäköinnin kannalta.

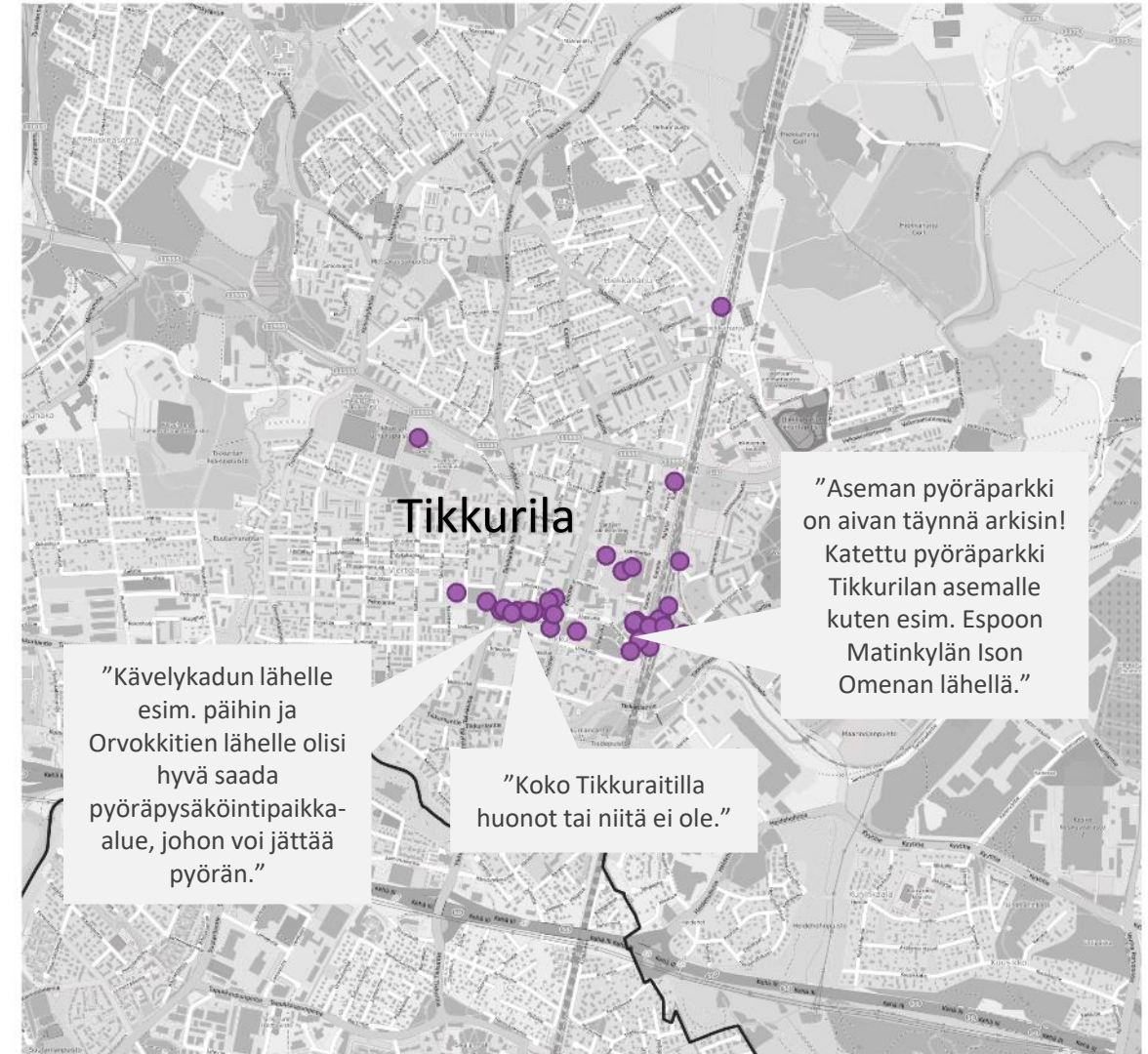
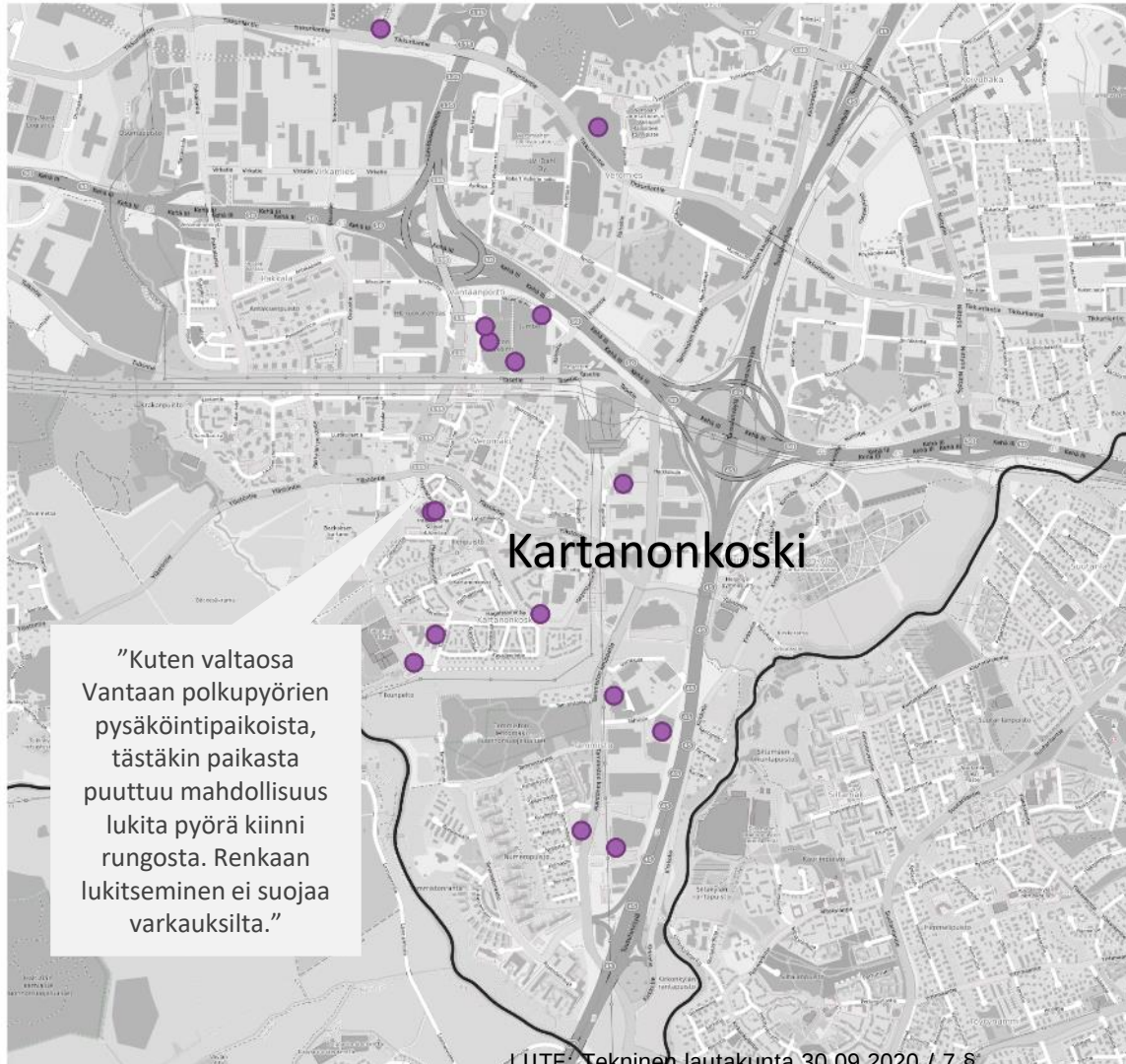
Paikat, joissa pyörrien pysäköinnissä ongelmia



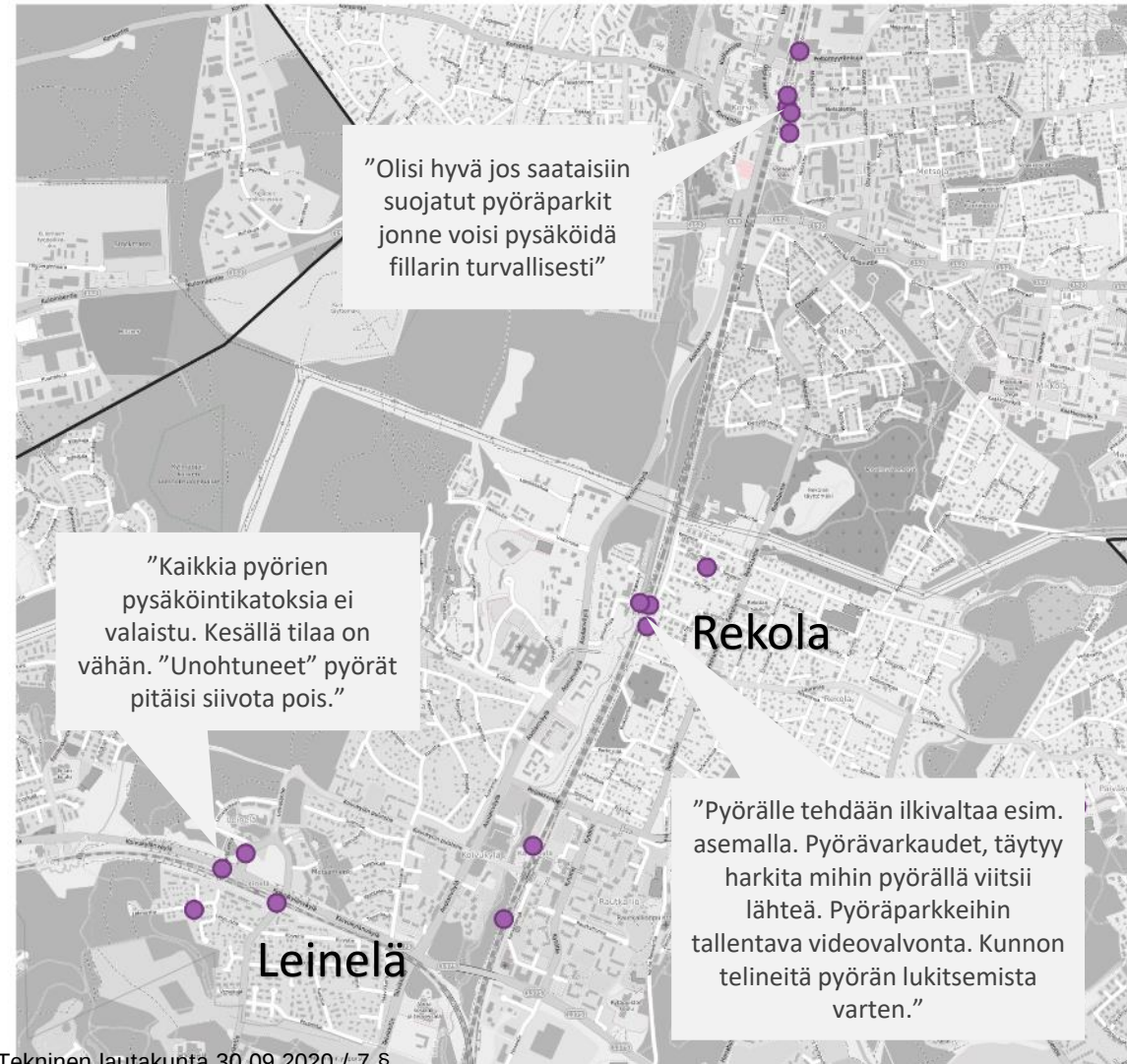
LIITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7 §



Paikat, joissa pyörrien pysäköinnissä ongelmia



Paikat, joissa pyörrien pysäköinnissä ongelmia



Avoimet palautteet teemoittain



Miten kehittäisit pysäköintiä Vantaan strategian mukaisesti? & muut avoimet kommentit Vantaan pysäköintiin liittyen



Kommenttien lkm, joissa teema on mainittu

n=461

LITE: Tekninen lautakunta 30.09.2020 / 7 s

Avoimissa palautteissa korostui näkemys siitä, että Vantaalla asuessa auto on usein edelleen välttämätön, eikä sen käyttöä tulisi pysäköinnillä vaikeuttaa. Palautteissa haluttiin lisää paikkoja niin asukas, vieras, asiointi- kuin liityntäpysäköintiin.

Palautteissa kuului voimakkaasti sellaisten alueiden asukkaiden ääni, joilla asukas- ja vieraspysäköinnistä on pulaa (mm. Kivistö ja Kaskela). Näillä alueilla parkkipaikkaa etsivät asukkaat tukkivat kadunvarret ja aiheuttavat ylimääräistä liikennettä. Vastaajien mielestä taloyhtiöiden tulisi tarjota niin omistus- kuin vuokra-asujille mahdollisuus autopaikkaan, ja kadunvarsipaikat tulisi varata vieraspysäköintiin. Mm. paikallisten palveluiden puute pakottaa oman auton omistamiseen.

Useiden vastaajien mukaan asioiden hoitaminen keskustoissa pitäisi olla mahdollista autolla, ja nyt ilmaisen asiointipysäköinnin puute ajaa monet asioimaan kauppakeskuksiin ja automarketteihin. Useissa kommentteissa pysäköinnin maksullisuuden ja aikarajoitusten kerrottiin myös vaikeuttavan ja hidastavan kotikäyntejä tekevien työntekijöiden työskentelyä.

Useissa palautteissa kommentoitiin myös kunnan pysäköinninvalvontaa. Joillakin alueilla pysäköinnistä ja aikarajan ylittämisestä sakotetaan liian herkästi, mutta yhtä aikaa ongelmia aiheuttavaan väärinpysäköintiin ei puututa. Yksityiset pysäköinninvalvontayritykset nähtiin negatiivisessa valossa.

Vantaan strategiaa edistävänä toimena nähtiin mm. liityntäpysäköinnin lisääminen ja maksuttomuus (31 kommenttia). Pyöräpysäköintiä koskeissa kommentteissa nousi esiin huoli pyörien turvallisuudesta, ja siksi laadukasta pyöräpysäköintiä tulisi lisätä (21 kommenttia).



8 §

Koivukylän päiväkodin paviljongin hankinta vuokraamalla / PW

VD/6129/02.08.00.00/2020

PW/JV/AV

Koivukylän paviljonki rakentuu Koivukylän kaupunginosaan. Koivukylän päiväkotipaviljonki rakentuu vastaamaan Koivukylän suuralueen varhaiskasvatuspalveluverkon kasvaviin tilatarpeisiin. Varhaiskasvatuksen peittävyys on kasvanut, joka on lisännyt päiväkotitilarpeita alueella. Tilakeskus on kilpailuttanut Koivukylän päiväkodin paviljongin hankinnan vuokraamalla viiden vuoden sopimuskaudella. Lisäksi on pyydetty tarjousoptio vuokrakauden jatkamisesta. Hankinnan kokonaiskustannus optioineen on 2 406 000 euroa.

Sovelletut oikeusohjeet: hankintalaki, kaupungin hankintaohjeet, Vantaan kaupungin hallintosääntö. Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 10 § 4 kohdan 7 mukaan tekninen lautakunta päättää toimintaansa liittyvistä palveluhankinnoista yli 1 miljoona euroa maksavien hankkeiden osalta ja urakalla teettämisestä yli 2 miljoonaa euroa maksavien hankkeiden osalta.

Koivukylän päiväkodin hankesuunnitelma on hyväksytty teknisessä lautakunnassa 3.6.2020 § 12 ja opetuslautakunnassa 8.6.2020 § 14.

Hankinnan kohteena on 105 tilapaikkaisen (viisi ryhmää ja henkilökuntaa noin 20 hlöä) päiväkodin vuokraus viideksi (5) vuodeksi. Lisäksi on pyydetty tarjousoptio vuokrakauden jatkamisesta kolme (3) vuotta + yksi (1) vuosi. Päiväkotirakennetaan Koivukylän alueelle lähelle Talvikkitien päiväkotia.

Tilakeskus on pyytänyt Koivukylän päiväkodin paviljongin tiloista sähköisellä hankintajärjestelmällä (Cloudia/ HILMA) tarjouksia avoimella menettelyllä. Kyseessä on kansallisen kynnysarvon ylittävä hankinta. Valintaperusteena oli kokonaistaloudellinen edullisuus seuraavin valintaperustein:

- hinta 50 %
- sijoittuminen tontille, pihan toiminnallisuus ja kaupunkikuva 20 %
- pohjaratkaisun toiminnallisuus / soveltuvuus tilaajan tarpeisiin 20 %
- puurakenteet 10 %
- tarjottu valmistumis- /käyttöönottoaika huomioitiin lisä- tai miinus pisteillä (max 10 p.)

Tarjouspyynnön mukaan vuokra-aika on 31.12.2025 asti sekä sen jälkeiset optioajat 3 + 1 vuotta.

Määräaikaan mennessä saatiin viisi tarjousta, jotka täyttivät asetetut kelpoisuusehdot. Saatujen tarjousten vertailu:

vertailupisteet	tarjottu kk-vuokra 5 v / 3 v/ 1 v eur/ kk (alv 0 %)	kokonaisvuokra optioineen (9v., alv 0 %)
1. 97	30 900 / 11 500 / 11 500	2 406 000 eur
2. 87,96	30 307,20 / 18 480 / 18 480	2 705 472 eur
3. 84,96	28 963 / 28 963 / 28 963	3 128 004 eur
4. 83,19	24 540 / 24 540 / 24 540	2 650 320 eur
5. 56,04	58 387 / 18 012 / 18 012	4 367 796 eur

Tilakeskuksen rakennuttaminen esittää, että kokonaistaloudellisesti parhaat pisteet saanut Parmaco Oy (1.) valitaan kohteen toteuttajaksi. Tarjousvertailussa ratkaisevaksi tekijäksi nousi hinta (kokonaisvuokra).



Koska hankkeen odotetaan valmistuvan vuoden 2020 aikana, on rakennuttajapäällikkö oikeuttanut esitettävän toimijan jatkamaan kohteen suunnittelua ml. rakennuslupavaihe, valmistelemaan tarvittavia hankintoja ja tehdastuotantoa tavoiteaikataulun vaatimilta osiltaan. Nämä toiminnot tehdään ns. tilaajan riskillä, koska muutoin valmistumistavoitteeseen ei ole mahdollista päästä ja tästäkin huolimatta aikataulu on kriittinen.

Päätöksenteon yhteydessä on nähtävillä tarjouspyyntö, saadut tarjoukset ja vertailutaulukko. Tilaajavastuuselitystä esitettävästä toimittajasta on tehty.

Vuokrauksen kustannuksiksi ylläpitokuluineen tilakeskukselle muodostuu noin 440 000 euroa/ varsinainen sopimusvuosi.

Tekninen lautakunta 30.9.2020 § 8

Tilakeskusjohtajan esitys:

Päätetään,

- a) että päiväkodin toimittajaksi valitaan kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen antanut Parmaco Oy, kiinteään kuukausivuokraan 30 900 eur/kk (alv 0 %) viiden vuoden sopimuskaudella
- b) että option käyttämisestä tehdään erillinen päätös sopimuskauden lopulla
- c) todeta, että varsinainen sopimus vuokrauksesta syntyy vasta lopullisen vuokrasopimuksen allekirjoituksella
- d) oikeuttaa toimitilapäällikön allekirjoittamaan vuokrausta koskevat sopimukset
- e) tarkastaa tämä pöytäkirjan kohta heti kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Vertailutaulukko

Täytäntöönpano: Tilakeskus, rakennuttaminen

Muutoksenhakuohje: 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Lisätiedot:

projektipäällikkö Annika Varsio, puh. 040 1941 578
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

TARJOUSVERTAILU

		MAX	Parmaco	Fixcel	E-Element	Adapteo	Flexator
Sijoittelu, kaupunkikuva, piharatkaisut:		20					
Kaupunkikuva		6,67	soveltuu, kun samaa tyyliä. Päädyt napakat.Millainen on 5,5 melunsuoja-aita?	Tyylikä. Rakennus itsessään muodostaa melusuojausten 6,5 pihalle.	Rauhallinen, selkeä, katosjärjestelyt näyttävät ryhdikkäiltä. Millainen on 5,5 melunsuoja-aita?	Rakennusta ei ole edes yritetty saada näyttämään kokonaisuudelta, palikkasommitelua. Esiintyntyvät porrastornit kovin hallitsevia, elementtien keskinäinen suhde hallitsematon. Perusmassan ikkunarytmitys suhteista 2 ja rauhallista.	Julkisivusommitelu ankeaa, etenkin pihan julkisivun ja päätyjen sommitelu sattumanvaraista. Onko riittävän eristävä seinärakenne hiukkas- 3,3 ja melualueella?
Piharatkaisut		6,67	puusto säilytetty, viimeistellyt 6 piharatkaisut	piharatkaisuja ei ole juurikaan 4 suunniteltu	6 piharatkaisuja mietitty	piharatkaisuja ei ole 2 mietitty eikä piirretty	saattoliikenne ja huoltoliikenne 4 risteävät
Sijoittelu tontille		6,67	Liittymää tontille ei ole piirretty selkeästi, huoltoajoa ja saatto 3 epäselviä	massoittelu hyvä, 6,5 pienimittakaavainen	selkeästi eroteltu huoltoreitti ja 6,5 saattoreitti	reittejä ei ole mietitty eikä piirretty, sijoittelu ei kovin 3 tarkkaa	talo sijoitettu pyydetylle paikalle, rakennus 6 blokkaa melua
Sijoittelu, kaupunkikuva, piharatkaisut	yhteensä	20	14,5	17	18	7	13,3
Puuratkaisut	yhteensä	10	puurankarunko, 9 puuverhous	teräsrunko, 5 puuverhous	9 puurankarunko, puuverhous	5 puurankarunko, levyverhou	puurankarunko, 9 puuverhous
Pohjaratkaisut:							
Tilaohjelman täyttyminen		6,67	Täyttää tilaohjelman, laajuuslaskelmalomake 6,5 täytetty	Täyttää tilaohjelman, laajuuslaskelmalom 6,5 ake täytetty	Täyttää tilaohjelman, 6,5 laajuuslaskelmalomake täytetty	Laajuuslaskelmalomake jäänyt auki, numeroarvoja 4,5 ei täytetty	Laajuuslaskelmalomak etta ei ole täytetty lainkaan, ei voi tietää 4,5 täyttymisestä
Tilojen keskinäiset yhteydet		6,67	lepohuoneet voisivat olla päädyssä, konsultaatiohuone väärän muotoinen, osa ryhmistä jää 4,5 rauhattomiksi	keittiö, jumppasali, varasto ongelmallinen 4,5 paketti	luonnonvaloa puuttuu keskipalikoista, sekava, voi eksyä tai juosta piiriä, käytävää voisi jonkin verran jättää pois, työpaja 5 pitkulainen, keittiö pitkulainen	kapeita, pitkiä, ahtaita käytäviä, pitkät etäisyydet, paljon märkäeteisiä 2 peräkkäin	Tuulikaappi puuttuu, eteisratkaisut erikoisia puhaltimella, ylimääräinen 4,5 "juhla"eteinen

Tilojen monikäyttöisyys		6,67	Sali ja ruokala yhdistetty, tuleeko salia käytettyä 4,5 ollenkaan liikuntaan?	tilaryhmät selkeitä paketteja ja 5,5 muuntojoustavia	5 keskitasoa tai parempaa	liikuntatilat turhaan 2. 2,5 kerroksessa	Sali ja ruokala yhdistetty, tuleeko salia käytettyä 4,5 ollenkaan liikuntaan?
Pohjaratkaisut	yhteensä	20	15,5	16,5	16,5	9	13,5
Lisäpiste valmistumisen aikaistumisesta		10	8 valmis 20.11.20	8 valmis 23.11.20	0 valmis 28.12.20	8 valmis 20.11.20	2 valmis 21.12.20
	YHTEENSÄ	60	47	46,5	43,5	29	37,8
Hinnan vaikutus		50	50	38,46	44,47	27,54	45,39
	YHTEENSÄ	110	97	84,96	87,97	56,54	83,19

Arvioimassa: Janne Myllylä, Annika Varsio, Sini Koskinen, Ifa Kytösaho

Koivukylän päiväkodin paviljonki

TARJOUSVERTAILUTAUUKKO

				Parmaco Oy	Fixcel Oy	Elementit-E Oy	Adapteo Oy	Flexator Oy					
Kelpoisuus-/soveltuvuusehdot muut kelp.ehdot				OK	OK	OK	OK	OK					
Ratkaisun pinta-ala				1212 m2	1406 m2	1232 m2	1402 m2	1163 m2					
1.	Vuokrakustannus	1.1.2021-31.12.2025	60 kk	30 900,00	1 854 000,00	28 963,00	1 737 780,00	30 307,20	1 818 432,00	58 387,00	3 503 220,00	24 540,00	1 472 400,00
		1.1.2026-31.12.2028	36 kk	11 500,00	414 000,00	28 963,00	1 042 668,00	18 480,00	665 280,00	18 012,00	648 432,00	24 540,00	883 440,00
		1.1.2029-31.12.2029	12 kk	11 500,00	138 000,00	28 963,00	347 556,00	18 480,00	221 760,00	18 012,00	216 144,00	24 540,00	294 480,00
	Yhteensä VERTAILUHINTA		108 kk	50 %									
	Vertailu-/vuokrakustannus sopimus+optiokaudet				2 406 000,00		3 128 004,00		2 705 472,00		4 367 796,00		2 650 320,00
vuokraehdot				soveltuu		soveltuu		soveltuu		soveltuu		soveltuu	
vertailupisteet					50,00		38,46		44,47		27,54		45,39

TARJOUSTEN VERTAILUTAUUKKO

11.9.2020

Rakennushankkeen nimi Koivukylän päiväkodin paviljonki	Kaikki alv 0%		tilaohjelma 1188 brm2		
Tilaelementtitoimittajan tarjous					

N:o		vuokra-aika 5 v.	OPTIO vuokra-aika 3 v.	optio vuokra-aika 1 v.	VERTAILUHINTA vuokra-aika 9 v. eur	brm2	Valmistumis- aika	Valm. Ajan lisäpiste p.	HUOM
	TARJOUKSEN ANTAJA	eur / kk	eur/kk	eur/kk					
	Parmaco Oy	30 900,00	11 500,00	11 500,00	2 406 000,00	1 212,00	20.11.2020	8,00	
	Fixcel Oy	28 963,00	28 963,00	28 963,00	3 128 004,00	1 406,00	23.11.2020	8,00	
	Elementit-E Oy	30 307,20	18 480,00	18 480,00	2 705 472,00	1 232,00	28.12.2020	0,00	
	Adapteo Oy	58 387,00	18 012,00	18 012,00	4 367 796,00	1 402,00	20.11.2020	8,00	matala 2,7 m
	Flexator Oy	24 540,00	24 540,00	24 540,00	2 650 320,00	1 163,00	21.12.2020	2,00	laajuuslaskelmalomake uupuu
Vertailuhinta on sopimuskaudelle (9 v) syntyvät kustannukset em. perustein.									

© Haahtela-kehitys Oy



9 §

Palvelukiinteistöjen piha-alueiden kesä- ja talvihoito / PW

VD/6214/02.08.00.00/2020

PW/JM

Tilakeskus on kilpailuttanut palvelukiinteistöjen piha-alueiden hoidon vuosille 2020–2023. Hankinnan kohteena oli Vantaan kaupungin ja Vantaan kaupunkikonserniin kuuluvan VTK Kiinteistöt Oy:n palvelukiinteistöjen piha-alueiden kesä- ja talvihoito sopimuskauden alusta 31.10.2023 saakka. Lisäksi hankintaan sisältyy optio ajalle 1.11.2023–31.10.2024 ja ajalle 1.11.2024–31.10.2025. Hankinnan laskennallinen vertailuhinta varsinaisella sopimuskaudella on 2 864 340 euroa. VTK Kiinteistöt Oy:n hallitus tekee hankinnasta erillisen päätöksen.

Sovelletut oikeusohjeet: Laki julkisista hankinnoista, Vantaan kaupungin yleiset hankintaohjeet, Vantaan kaupungin hallintosääntö. Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 10 § 4 kohdan 7 mukaan tekninen lautakunta päättää toimintaansa liittyvistä palveluhankinnoista yli 1 miljoona euroa maksavien hankkeiden osalta ja urakalla teettämisestä yli 2 miljoonaa euroa maksavien hankkeiden osalta.

Hankinnassa palvelukiinteistöt oli ryhmitelty seitsemään maantieteelliseen palvelualueeseen. Tarjoajien oli mahdollista tarjota yhtä tai useampaa aluetta. Tehtävien sopimusten perusteella hankintoja voivat tehdä Vantaan kaupunki ja VTK Kiinteistöt Oy.

Hankinta on tyypiltään puitejärjestely, jonka sopimuskausi alkaa 1.11.2020 tai sopimuksen allekirjoituksen mukaisesti ja päättyy 31.10.2023. Sopimusta voidaan jatkaa ilman erillistä kilpailuttamista ajalle 1.11.2023–31.10.2024 ja 1.11.2024–31.10.2025. Option käyttöönotosta neuvotellaan erikseen valittujen Toimittajien kanssa viimeistään kuusi (6) kuukautta ennen sopimuskauden päättymistä.

Kyseessä on EU-kynnysarvon ylittävä hankinta, joka on toteutettu avoimella menettelyllä. Hankinnan kokonaisarvoksi on kaikkien alueiden osalta arvioitu 5 700 000 €. Hankinnasta julkaistiin EU-hankintailmoitus 6.8.2020.

Tarjoukset oli lähetettävä sähköisesti Tarjouspalvelu.fi -toimittajaportaalista osoitteessa <https://tarjouspalvelu.fi/vantaa>. Tarjoukset oli annettava 14.9.2020 klo 16.00 mennessä.

Hankinnan valintaperusteena on halvin laskennallinen vertailuhinta, jonka laskentakaava kunkin palvelukiinteistön osalta on seuraava: Vertailuhinta = talvihoidon vertailuhinta + (10*lumen aurasukerran hinta + 10*lumen poisajon hinta/m³) + kesähoidon kokonaishinta + henkilötöiden vertailuhinta (50*henkilötöiden tuntihinta) + konetyön vertailuhinta (50*konetyön tuntihinta) + nurmikoiden leikkaus (optio) + kesäharjaukset (optio) + syyssiivoukset (optio).

Nurmikoiden leikkaus (optio) on aiemmin toteutettu erillisellä sopimuksella alihankintana heikkolaatuisesti.

Kesäharjausta (optio) ei ole aiemmin sisällytetty sopimukseen ja harjauksia on tilattu satunnaisesti erillisveloituksella.

Syyssiivoukset (optio) on aiemmin toteutettu erillisellä sopimuksella heikkolaatuisesti.

Alueista 1-7 saatiin määräaikaan mennessä yksi (1) tarjouspyynnön mukainen tarjous. Tarjouksen hyväksymiselle ei ole ilmennyt esteitä, joten palvelukiinteistöjen kesä- ja talvihoitohankinnan alueiden 1-7 (Myyrmäki, Kivistö, Aviapolis, Tikkurila, Koivukylä, Korso, Hakunila) palveluntuottajaksi esitetään



valittavaksi Viherpalvelut Hyvönen Oy halvimalla laskennallisella vertailuhinnalla 2 864 340,00 euroa (alv 0 %).

Tekninen lautakunta 30.9.2020 § 9

Tilakeskusjohtajan esitys:

Päätetään palvelukiinteistöjen kesä- ja talvihoidon osalta

- a) valita alueiden 1-7 (Myyrmäki, Kivistö, Aviapolis, Tikkurila, Koivukylä, Korso, Hakunila) palveluntuottajaksi halvimman laskennallisen vertailuhinnan perusteella Viherpalvelut Hyvönen Oy sopimuskaudelle, joka alkaa 1.11.2020 tai sopimuksen allekirjoituksen mukaisesti ja päättyy 31.10.2023
- b) valtuuttaa tilakeskus tekemään ja allekirjoittamaan sopimusasiakirjat varsinaiselle sopimuskaudelle Vantaan kaupungin tilakeskuksen ja valitun tarjoajan kanssa
- c) todeta, että tämä päätös on tilaajaa sitova vasta kun varsinainen sopimus on allekirjoitettu
- d) oikeuttaa kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja päättämään varsinaisen sopimuskauden lopulla option käytöstä ajalle 1.11.2023–31.10.2024 ja ajalle 1.11.2024 - 31.10.2025.

Käsittely:

Merkittiin, että tilakeskusjohtaja poisti teknisenä korjauksena esittelytekstin lopusta seuraavan kohdan:

"Laskennalliseen vertailuhintaan sisältyvät vain sopimuksen kiinteään hintaan kuuluvat työt, minkä vuoksi arvio hankinnan kokonaisarvosta ja laskennallinen vertailuhinta poikkeavat merkittävästi toisistaan. Kiinteän sopimushinnan lisäksi laskutettavat lisätyöt voivat kasvattaa hankinnan tosiasiallisia kustannuksia."

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Tilakeskus/Tilahallinta

Muutoksenhakuohje: 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Lisätiedot:

Kiinteistöpalvelupäällikkö Jari Mattila, p. 040 352 7603
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



10 §

Lausunto Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta 2021-2024 / HW

VD/6289/00.04.03/2020

HP/HW/MH/EP

Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma kattaa toimialueen kolme maakuntaa (Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme). Suunnitelmassa kuvataan alueen tienpidon talouden ja toiminnan reunaehdot sekä painopisteet ja siinä on esitetty toimenpiteet, jotka tiedossa oleva tienpidon rahoitus mahdollistaa. Suunnitelmassa ei esitetä isompia useiden miljoonien eurojen kehittämishankkeita, joiden toteutus vaatii käytännössä eduskunnan myöntämää erillisrahoitusta. Suunnitelma päivitetään vuosittain ja se julkaistaan digitaalisessa muodossa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma vuosille 2021–2024 valmistui kesäkuussa. Suunnitelma on laadittu vain sähköisessä muodossa ja se on luettavissa kokonaisuudessaan internetosoitteessa www.tienpidonsuunnitelma.fi.

Mahdolliset lausunnot ja kommentit suunnitelmasta on pyydetty toimittamaan 31.10.2020 mennessä Uudenmaan ELY-keskuksen kirjaamoon sähköpostiosoitteeseen kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi, jolloin ne voidaan ottaa huomioon laadittaessa seuraavia suunnitelmia.

Talous ja toimintaympäristö

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo valmistuessaan selkeät maantieverkon kehittämisen puitteet. Vielä konkreettisemmin kehittämistä suurimmilla kaupunkiseuduilla ohjaa MAL-sopimusmenettely. Valtion rahoittamien hankkeiden lisäksi kunnat ja kaupungit toteuttavat hankkeita maantieverkolla mm. maankäytön tarpeisiin. Suunnittelu- ja toteuttamissopimukset ovat jatkossakin tärkeä menettely, joka mahdollistaa sellaisten välttämättömien hankkeiden etenemisen, joihin valtion rahoitusta ei löydy. Korjausvelkaa on ryhdytty hoitamaan saadulla lisärahoituksella, ja toiveissa on velan kasvun taittuminen jo kuluvan vuoden aikana.

Perustienpidon rahoituksella hoidetaan valtion omistaman maantieverkon tienpito lukuun ottamatta isoja kehittämisinvestointeja, joista vastaa Väylävirasto. Päätöksentekoa rahoituksen kohdistamisesta ja toteutettavista hankkeista ohjaavat Uudenmaan ELYn strategia, Uudenmaan ELYn liikennestrategia ja liikenteen linjaukset, joiden keskeisenä tavoitteena on tarjota toimiva liikennejärjestelmä ja turvallinen tieverkko elinkeinoelämän ja kansalaisten tarpeisiin. Valtaosa perusväylänpidon rahoituksesta kuluu tiestön kunnossapitoon eli hoitoon ja korjauksiin.

Tieverkon parantamisinvestointeihin on ollut rahaa viime vuosina erillisten rahoitusohjelmien ulkopuolelta tarpeisiin nähden varsin niukasti. Hallituksen syksyllä 2019 valtakunnallisesti linjaamat pienet parantamishankkeet vuosille 2020 – 2022 sisältävät Uudenmaan ELYn osalta rahoituksen vuodelle 2020 Vantaan osalta hankkeen: Vt 4 parantaminen Koivukylän eritasoliittymän kohdalla, Koivukylänväylän liikennevalot, Vantaa

Maanteiden päivittäinen hoito on merkittävin kunnossapidon erä vuositasolla. Päälystämisen on puolestaan korjaamisessa suurin kuluerä. Vuodelle 2020 päälystämiseen saadut määrärahat kasvoivat merkittävästi vuoden 2019 poikkeuksellisen alhaiselta tasolta, yli 40 %. Tavoitteena on kasvattaa päälystysmääriä erityisesti alemmalla tieverkolla ja kevyen liikenteen väylillä. Mikäli tämä rahoitustaso



pystytään pitämään tulevana vuosinakin, saadaan päällystettyjen teiden korjausvelan määrä vähitellen taitettua laskusuuntaan.

Toiminta ja tavoitteet

Suomessa valmistellaan ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja sen toimenpideohjelmia vuosille 2021-2032. Suunnitelman tavoitteet korostavat kestävästä liikkumisesta etenkin kaupunkiseuduilla, koko Suomen saavutettavuutta sekä liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Talouden pitkä alamäki 2010-luvun vaihteessa nosti elinkeinoelämän ja logistiikan tarpeet keskeiseksi teemaksi tienpidon toimenpiteiden kohdentamisessa. Tämä näkyy tärkeiden kuljetusreittien parantamisena sekä esimerkiksi tarpeena kehittää raskaan liikenteen levähdysalueita ja ottaa myös huomioon pituudeltaan tai painoltaan aiempaa suurempien rekkojen eli HCT-kuljetusten (High Capacity Transport) tarpeet tieverkolla.

Määrärahat kestävästä liikkumisesta infran kehittämiseen ovat olleet riittämättömiä jo pidempään, mutta ilmastonmuutoksen hillinnän tarpeen kasvaessa näiden toimenpiteiden merkitys tulee korostumaan. Käytännön työssä ilmastopolitiikka näkyy jo pienenä lisärahoituksena pyöräily- ja kävely-yhteyksien rakentamiseen.

Tarpeita uusille kevyen liikenteen väylille, turvallisille tienylitysratkaisuille ja monille muille liikenneturvallisuustoimenpiteille on monikymmenkertainen määrä käytettävissä olevan rahoituksen suomiin mahdollisuuksiin nähden. Tämän takia toimenpiteitä toteutetaan priorisoituihin tarvelistauksiin perustuen ja usein yhteishankkeina kuntien kanssa.

Kesäkuussa 2020 voimaan astunut uusi tieliikennelaki näkyy tieympäristössä päivittyvinä liikennemerkeinä ja tiemerkitöinä. Ensimmäisinä vaihdettavina merkeinä ovat erilaiset ajoneuvojen käyttöön liittyvät kielto-merkit. Tuhansien liikennemerkkien vaihtotyö jatkuu pitkään lain sallimien siirtymäaikaisten puitteissa.

Talvihoito keskittyy lumenpoistoon ja liukkauden torjuntaan. Tiet on jaettu liikennemäärien mukaan talvihoitoluokkiin, joilla toimenpideaikat esimerkiksi lumen auraamisen tai liukkauden torjunnan suhteen vaihtelevat. Liikenneympäristön hoitoon kuuluu monia ympärivuotisia tehtäviä, kuten siisteydestä huolehtiminen ja asfalttipäällysteiden paikkaus sekä viherhoito, kuten tienvarsien niitto- ja raivaustyöt liikenteen riittävän näkyvyyden takaamiseksi.

Hankkeet

Vantaan osalta kiireellisimmissä hanketarpeissa suunnitelmakaudella 2021-2024 on esitetty:

- meluntorjuntahanke Vt 4 Metsola - Jokivarsi, meluntorjunta sekä
- siltojen peruskorjaushanke: Mt 138 Ilmailutien rs U-1827 Vantaa

Tekninen lautakunta 30.9.2020 § 10

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle liitteen mukaisen lausunnon antamista Uudenmaan ELY-keskukselle.



Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Lausunto Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta 2021-2024

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

liikenteen kehittämispäällikkö Emmi Pasanen, puh. 050 314 5075
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Lausunto Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta 2021 – 2024

Nyt valmisteilla oleva ensimmäinen Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tervetullut lisä liikennejärjestelmätyöhön ja tuo valmistuessaan kaivattua ennakoitavuutta liikennejärjestelmän kehittämiseen. Se tulee myös luomaan maantieverkon kehittämisen puitteet. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyt erityisesti kaupunkiseutujen kestävää liikkumista, koko Suomen saavutettavuutta ja liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta korostavat tavoitteet ovat erittäin hyviä ja vastaavia tavoitteita on myös Vantaa asettanut omassa strategiassaan ja ohjelmissaan. Kestävän liikkumisen lisäksi myös elinkeinoelämän ja logistiikan tarpeet ovat perinteisesti olleet erityisen tärkeitä Vantaalle.

Kestävän liikkumisen nostaminen ilmastotavoitteiden siivittämänä on keskeinen teema Vantaan strategiassa ja ohjelmissa. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Vantaalla pääosa rakentamisesta tulee sijoittumaan tiivistyville keskusta-alueille ja joukkoliikennevyöhykkeille. Vantaata kehitetään enenevässä määrin joukkoliikenne- ja pyöräilykaupungiksi. Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria on tarkoitus parantaa ja tavoitteena on myös joukkoliikenteen matkustajamäärien huomattava lisäys. Kaupungin oman katuverkon toimenpiteiden lisäksi tavoitteiden toteuttaminen edellyttää hyvää yhteistyötä ELY-keskuksen kanssa, jotta merkittävimmät laatutaso- ja yhteyspuutteet myös ELY:n hallinnassa olevalla yleisellä tieverkolla voidaan yhdessä tunnistaa ja parantaa.

Suunnitelmassa kuitenkin todetaan, että määrärahat kestävän liikkumisen infran kehittämiseen ovat olleet riittämättömiä jo pidempään. Tähän kaupunki toivoo pikaista parannusta, jotta myös valtion verkolla saadaan toteutettua olennaisia kestävää liikkumista palvelevia toimenpiteitä ja tätä kautta ilmastotavoitteita edistettyä. Hyvänä esimerkkinä kestävän liikkumisen edellytyksiä parantavasta hankkeesta on Vantaalla nyt vuonna 2020 rakenteilla oleva Koivukylänväylän (välillä Vanha Myllypolku - mt 140) kevyen liikenteen väylä, joka korjaa merkittävän pyörätie- ja liikenneturvallisuuspuutteen. Valtiolta haettavissa oleva rahoitus kestävään liikkumiseen ja esimerkiksi kuntien katuverkon kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin ei valitettavasti ratkaise valtion verkolla olevia puutteita.

Puuttuvien yhteyksien lisäksi ongelmia on myös olemassa olevien yhteyksien laadussa. Monet ELY:n vastuulle kuuluvat pyörätiet ovat päässeet huonoon kuntoon ja niiden päällystäminen uudelleen parantaisi monin paikoin olennaisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Päällystämisen määrärahojen nousu onkin erittäin toivottua kuten myös sen kohdistaminen erityisesti kevyen liikenteen väylille.

Uudenmaan ELY-keskuksen investointihankkeiden kokonaisrahoitustaso on huolestuttavan pieni ottaen huomioon ELY:n vastuulla olevan alueen laajuuden, merkityksen koko Suomen elinvoiman kehittymisen kannalta sekä väylien vilkasliikenteisyyden. Nyt lausunnolla olevan ohjelman lisäksi alueella on runsaasti tärkeitä kohteita, jotka edellyttävät kiireellistä toteuttamista. Esimerkiksi Hämeenlinnanväylälle suunniteltu uusi Kuninkaantammen eritasoliittymä on välttämätön Helsingin Kuninkaantammen alueen rakentamisen johdosta, jotta jo nyt ruuhkaisen Kaivokselan liittymän toimivuus voidaan turvata. Tämän lisäksi Kaivokselan eritasoliittymä vaatii nopeita parantamistoimenpiteitä liikenteen toimivuuden parantamiseksi. Vantaa on varautunut Kuninkaantammen eritasoliittymän toteuttamisen yhteydessä rakentamaan katuyhteydet Vanhalle Kaarelantielle.

Lahdenväylän Vt 4 Metsola - Jokivarsi melusuojaus sisältyi yhtenä kohteena edellisiin MAL 2016 - 19 ja HLJ 2015 suunnitelmiin ns. kustannustehokkaana pienenä hankkeena (KUHA). KUHA-hankkeisiin sisältyi yhteensä kaksi meluntorjuntahanketta, joista valtio jätti tämän Vantaalle hyvin tärkeän melunsuojaushankkeen toteuttamatta kokonaan sopimuskaudella yhtenä harvoista hankkeista osoittaessaan määrärahat Jorvaksen seisakkeen parantamishankkeeseen alkuperäisen sovitun KUHA-hankelistauksen ulkopuolelta. Vantaa vaatii tämän Vantaan kannalta erittäin tärkeän hankkeen toteuttamista välittömästi. Hankkeen tarve on todettu jo kauan sitten ja hanke on odottanut toteutusta jo vuosia sisältyen jo useaan aiempaan Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmaan. Se on Vantaan meluntorjuntakohteista tärkein ja sisältyy Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan 2018-2023. Vantaan kaupunki on jo teettänyt Vt 4 Metsola-Jokivarsi melunsuojauksesta rakennussuunnitelmat ja varautunut osallistumaan hankkeeseen omalta osaltaan omassa budjetissaan.



Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus Tekniselle lautakunnalle

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit vaatia siihen oikaisua **Vantaan tekniseltä lautakunnalta**, eli tehdä siitä oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen voit tehdä

- lainmukaisuusperusteella, eli jos
 - päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
 - päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa
 - päätös on muuten lainvastainen

ja/tai

- tarkoituksenmukaisuusperusteella, eli päätöksen sisältöön liittyvillä perusteilla

Voit tehdä oikaisuvaatimuksen, jos olet kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä oikaisuvaatimuksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Toimita oikaisuvaatimus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Oikaisuvaatimus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta oikaisuvaatimusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa oikaisuvaatimuksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa oikaisuvaatimuksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee oikaisuvaatimus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä oikaisuvaatimukseen mukaan vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita oikaisuvaatimuksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, oikaisuvaatimuksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vantaan tekninen lautakunta yhteystiedot:

Postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

Käyntiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, Tikkurilan Vantaa-Info, Dixi (2. krs.), Ratatie 11, 01300 Vantaa

Puhelin: (09) 8392 2184

Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi

Virka-aika: klo 8.15 - 16.00



Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet tehnyt päätöksestä aiemmin oikaisuvaatimuksen. Kunnan jäsenenä voit tehdä valituksen, jos päätös on muuttunut oikaisuvaatimuksen takia.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä,
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat (ellet ole niitä aiemmin toimittanut oikaisuvaatimuksen yhteydessä). Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vahingonkorvausasiassa hallinto-oikeus voi tutkia ainoastaan, onko päätös tehty muodollisesti oikein. Vahingonkorvauksen perustetta tai määrää koskevan riita-asian käsittelee sen sijaan toimivaltainen yleinen tuomioistuim (käräjäoikeus).

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **260** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

3.1. Tähän päätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

3.2. Tähän päätökseen, joka koskee hankinto-oikaisua, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)



Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Hankintaoikaisuvaatimuksen kohde

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä kirjallisesti tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee.

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekemiselle säädetty aika

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä valitusosoituksineen tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta. Vaatimus on esitettävä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi oikaisuvaatimuksen tehdä ennen viraston aukioloajan päättymistä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi hallintolain (434/2003) 59 §:n mukaisesti postitse kirjeellä, katsotaan asianosaisen saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi hallintolain (434/2003) 60 §:n mukaisesti, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintaoikaisua koskevan vaatimuksen sisältö



Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, mikäli ne eivät jo ole hankintayksikön hallussa.

Toimitusosoite

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:

Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunginhallitus
PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Puhelin (kirjaamo): 09-839 22184

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00

Hankintaoikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Muutoksenhaun kohde ja rajoitukset

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi voidaan saattaa hankintayksikön päätös tai hankintayksikön muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu, jolla on vaikutusta ehdokkaan tai tarjoajan asemaan.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee:

- 1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
- 2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
- 3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuva hankinta

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää, tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskeva ratkaisu

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.



Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi postitse kirjeellä, asianosaisen katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Muutoksenhakuaika

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan.

Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä.

Muutoksenhakuaika suoramankinnassa

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 131 §:ssä tarkoitetun suoramankintaa koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Mikäli hankintayksikkö on julkaissut suoramankinnasta jälki-ilmoituksen, mutta ei suoramankintaa koskevaa ilmoitusta, suoramankintaa koskeva valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun suoramankinnasta on julkaistu jälki-ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Mikäli hankintayksikkö ei ole julkaissut suoramankinnasta ilmoitusta tai jälki-ilmoitusta, suoramankintaa koskeva valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun hankintasopimus on tehty.

Sopimusmuutosta koskeva ilmoitus

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 58 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetun sopimusmuutosta koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, on valitus tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Poikkeukset säännönmukaisesta valitusajasta

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen 130 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.

Valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.



Valituksen sisältö

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelämä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona, asiointipalvelussa tai sähköpostin avulla kuten sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi asiakirjat toimittaa markkinaoikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusperusteeseen perustuva muutoksenhakukielto

Hankintalain 163 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön kohdassa I mainittuun osoitteeseen.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään käsittelystä markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksua 2050 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4100 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6140 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 510 euroa.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus
Radanrakentajantie 5



00520 Helsinki

puh. 029 56 43300

fax 029 56 43314

markkinaoikeus(at)oikeus.fi

asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>



Muutoksenhakuohje 5. Valitus katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä,
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **260** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköposti: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 6 Valitus postilaatikon paikkaa koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä,
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **260** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköposti: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15