

RAKLI

TULOSRAPORTTI

Raskaan liikenteen
lyhytaikainen
pysäköinti pk-seudulla

Sisällysluettelo

Tiivistelmä	3
Klinikan taustat ja tavoitteet.....	5
Tulokset: Yönylipysäköinti	13
Tulokset: Ajantasauspaikat	18
Jatkotoimenpide-ehdotukset	21
Liite 1.....	25



Tiivistelmä

Raskaan liikenteen pysäköintiin tarvitaan pikaisia ratkaisuja pääkaupunkiseudulla. Ratkaisujen löytämiseksi edetään kolmella polulla: kattavien palveluiden ympärivuorokautiset liikenneasemat, karsitumpien palveluiden yönylipysäköinti sekä kevyet, ajantasaustarpeisiin tarkoitettut, pysäköintialueet. Näistä ensiksi mainittua edistetään Helsingin seudun MAL-sopimuksen puitteissa. RAKLIn klinikassa koottiin

valtion, kuntien ja markkinatoimijoiden joukko hakemaan ratkaisuja kahteen jälkimmäiseen tarpeeseen.

Klinikka toteutettiin **Uudenmaan ELY-keskuksen** sekä **Espoon, Helsingin** ja **Vantaan** kaupunkien toimeksiannosta markkinavuoropuhelutyöpajoina helmi-maaliskuussa 2021. Markkinavuoropuhelu auttaa julkista sektoria valmistelevaan tarvittavia päätöksiä ja



kilpailutuksia pysäköinnin järjestämisestä. Tämä tulosraportti päättää toimeksiannon kokoamalla yhteen työpajojen keskeiset huomiot ja toimenpide-ehdotukset lyhytaikaisen eli yönylipysäköinnin ja ajantasauspysäköinnin järjestämiseksi.

Osapuolet olivat yksimielisiä siitä, että koska ratkaisut on saatava käytäntöön mahdollisimman pian, on parasta lähteä liikkeelle mahdollisimman matalan kynnyksen järjestelyillä. Klinikin työpajoissa keskityttiin sen vuoksi pysäköintiin otettavien alueiden teknisiin vähimmäisvaatimuksiin, alueilla tarvittaviin palveluihin sekä operointiin liittyviin kriteereihin.

Yönylipysäköinnin osalta on tehtyjen taustatöiden ja keskustelujen myötä valmiudet edetä kilpailutukseen. Sitä ennen on kuitenkin kilpailutuksesta päätettävä asianomaisissa kunnissa ja valtionhallinnossa. Myös mahdollisista kustannusjaon periaatteista pitää sopia ennen kilpailutusvaihetta kuntien ja valtion välillä. Liikkeelle voidaan lähteä yhdellä alueella ja myöhemmin – esimerkiksi konsortiojärjestelyin – laajentaa yönylipysäköinnin tarjontaa.

Ajantasauspysäköintiin tarvitaan useita kohteita eri puolilta seutua. Älysovellus näyttäisi kuljettajille, mistä löytyy vapaita paikkoja, mitä palveluja siellä on, ja kuinka kauan kestää matka pysäköintialueelta määränpäähän. Klinikassa tyypiteltiin eritasoisia ajantasauspysäköinnin alueita sen mukaan, mikä on niiden käyttöönoton valmiusaste. Tyypittelyllä pyritään helpottamaan poten-

tiaalisten pysäköintialueiden tunnistamista ja neuvotteluja maanomistajan kanssa.

Maa on arvokasta pääkaupunkiseudulla, ja pysyvästi pysäköintiin sopivia kohteita on hyvin vaikeaa löytää, joten väliaikaisestikin käytettävissä olevat kohteet kannattaa hyödyntää. Sellaisia voisivat olla esimerkiksi kaavoitus- ja esirakentamisvaiheessa olevat aluerakentamishankkeet. Kun kohteen varsinainen rakentaminen käynnistyy, olisi korvaavat paikat pysäköinnille kenties löydetty muualta. Klinikin työpajoissa tunnusteltiin eräiden potentiaalisten kohteiden soveltuvuutta ajantasauspysäköintiin. Vaatimukset täyttävien ja maanomistajille käyvien pysäköintikohteiden löytäminen ja käyttöönotto edellyttävät kuitenkin tarkempia selvityksiä ja päätöksentekoa.

Klinikassa esitettyjä raskaan liikenteen lyhytaikaisen pysäköinnin tarpeita ei todennäköisesti pystytä toteuttamaan täysin markkinaehtoisesti. Pysäköintijärjestelmän saaminen toimivaksi edellyttää julkisen sektorin panostusta. Raskaan liikenteen pysäköinnin järjestäminen tuo kuitenkin merkittäviä etuja: liikenneturvallisuuden parantuminen, ruuhkautumisen ehkäisy, elinkeinoelämälle tärkeiden kuljetusten oikea-aikaiset toimitukset, ajo- ja lepoaikoja koskevan lainsäädännön noudattaminen sekä olemassa olevan kaupunkirakenteen vakaakäyttöisten alueiden hyödyntäminen.

Markkinavuoropuhelusta syntyneet toimenpide-ehdotukset esitetään raportin lopussa.

Klinikan taustat ja tavoitteet

Raskaan liikenteen kuljetuksilla on laaja yhteiskunnallinen merkitys. Sujuvat pysäköintiratkaisut mahdollistavat lainsäädännön noudattamisen sekä kuljetusten toimivuuden.

Tavaraliikenteen tärkeyttä tulevaisuudessa kasvattavat entisestään väestönkasvu, BKT:n kehitys, teollisuuden toimialarakenteen kehittyminen sekä Suomen vientimarkkinoiden kehittyminen. Yksittäisistä toimialoista erittäin mielenkiintoinen on juuri tällä hetkellä kaupan ala. Verkkokaupan voimakas kasvu on lisännyt tavarakuljetuksia merkittävästi.

Ajo- ja lepoaikalainsäädäntö sekä liikenneturvallisuus edellyttävät kuljettajilta taukoja tietyn välein. Monet maanteiden niin sanotut kylmät P-alueet ja levähdysalueet eivät vastaa tämän päivän turvallisuus- ja palvelutasotarpeita, eikä niitä ole riittävästi. Kuljetusketjujen kustannustehokkuus puolestaan edellyttää taukojen oikea-aikaisuutta ja ajantasausta muun muassa satamiin tai määränpäähän saavuttaessa.

Taukojen pitäminen edellyttää pysäköintiin soveltuvien alueiden olemassaoloa. Pääkaupunkiseudulta tällaisia alueita on maankäytön ja seudun voimakkaan kasvun myötä poistunut käytöstä. Samaan aikaan Helsingin seudun kasvun seurauksena on tavaraliikenne lisääntynyt merkittävästi. Myös muualla raskaan liikenteen solmukohdissa, kuten Turussa, lyhytaikaisen pysäköinnin tilaa pidetään ongelmallisena.

Tiivis yhdyskuntarakenne tekee raskaan liikenteen pysäköintiin soveltuvien alueiden löytämisen vaikeaksi. Samalla tiiviin rakenteen sisällä olevat kuljetusten määränpäättävät pääkaupunkiseudulla ahtaita, jolloin kuljetusten ajantasaamiseen ja rekkojen yön yli pysäköin-

tiin tarvitaan niihin tarkoitettuja alueita – kuitenkin riittävän läheltä määränpäättä. Tarve on erityisesti pääkaupunkiseudun sisälle perustettaville pysäköintialueille.

Pääkaupunkiseudulla ei käytännössä ole raskaan liikenteen ajantasauspysäköintipalveluverkostoa ja se aiheuttaa ongelmia pääkaupunkiseudulle päättyvien kuljetusketjujen sujuvuuteen ja ennustettavuuteen. Pysäköintialueiden puute aiheuttaa lyhytaikaisen pysäköinnin ohjautumista alueille, joita ei ole siihen tarkoitettu, ruuhkia kaduille, turhaa ajoa ja liikennepäästöjä. Kuitenkin kehittyvässä kaupunkirakenteessa on samaan aikaan joko väliaikaisesti tai pidempään vakaakäytössä olevia alueita, joita voisi suhteellisen kevyin järjestelyin käyttää tähän akuuttiin tarpeeseen.

” Lyhytaikaisen pysäköinnin järjestämisen hyödyt muodostuvat monista asioista ja kohdistuvat sekä yksityiselle että julkiselle sektorille. Markkinavuoropuhelussa nähtiin, että hyödyt ovat merkittävästi pysäköinnin järjestämisestä, operoinnista ja ylläpidosta syntyviä kustannuksia suuremmat. Toisaalta, jos ongelmaa ei ratkaista, kustannukset moninkertaistuvat.

Raskaan liikenteen lyhytaikaisen pysäköinnin järjestäminen:

- tarjoaa kuljettajille mahdollisuuden pitää lakisääteisiä lepotaukoja
- lisää liikenneturvallisuutta
- parantaa kaupunkiliikenteen toimivuutta
- vähentää pysäköintiä epävirallisilla paikoilla, kuten asuinalueiden katujen varsilla, ja siten lisää näiden alueiden turvallisuutta
- vähentää ylimääräistä ajamista ja liikenteen päästöjä kaupunkialueilla
- varmistaa tavarantoimitukset määränpäihin oikea-aikaisesti ja siten vähentää häiriötä määränpäissä, kuten rakennustyömailla
- turvaa elinkeinoelämälle tärkeää tavarankuljetusta
- turvaa kansalaisille tärkeitä tavarantoimituksia
- tukee olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja infrastruktuurin fiksua käyttöä

Tarve lyhytaikaiselle pysäköinnille pääkaupunkiseudulla on ilmeinen, esimerkkinä DB Schenker

(Toni Savinen, työpaja 10.3.2021):

- Jos omille kuljetuksille on käytettävissä vain yrityksen oma terminaali, tulee pääkaupunkiseudun sisällä ylimääräistä liikennettä, päästöjä, ajanhukkaa ja jakeluaikahukkaa. Parhaiten palvelisi, jos käytettävissä olisi useampi pysäköintialue eri puolilla seutua.
- Yön yli pysäköintitarve on yrityksellä 35–42 autolle, Helsingin kautta kulkevan liikenteen palautuessa vielä lisätarve 10 autolle. Ajantasauksen ja taukopaikkojen tarve on 10–14 autolle.
- Tilannetta helpottaisi, jos satamien yhteydessä olevia kahden tunnin paikkoja pidennettäisiin neljän tunnin paikoiksi.

Tarvetta lyhytaikaiselle pysäköinnille lisäävät myös eri toimialojen, kuten rakentamisen, muutokset, esimerkkinä YIT

(Juhana Häkkänen, tulosseminaari 24.3.2021):

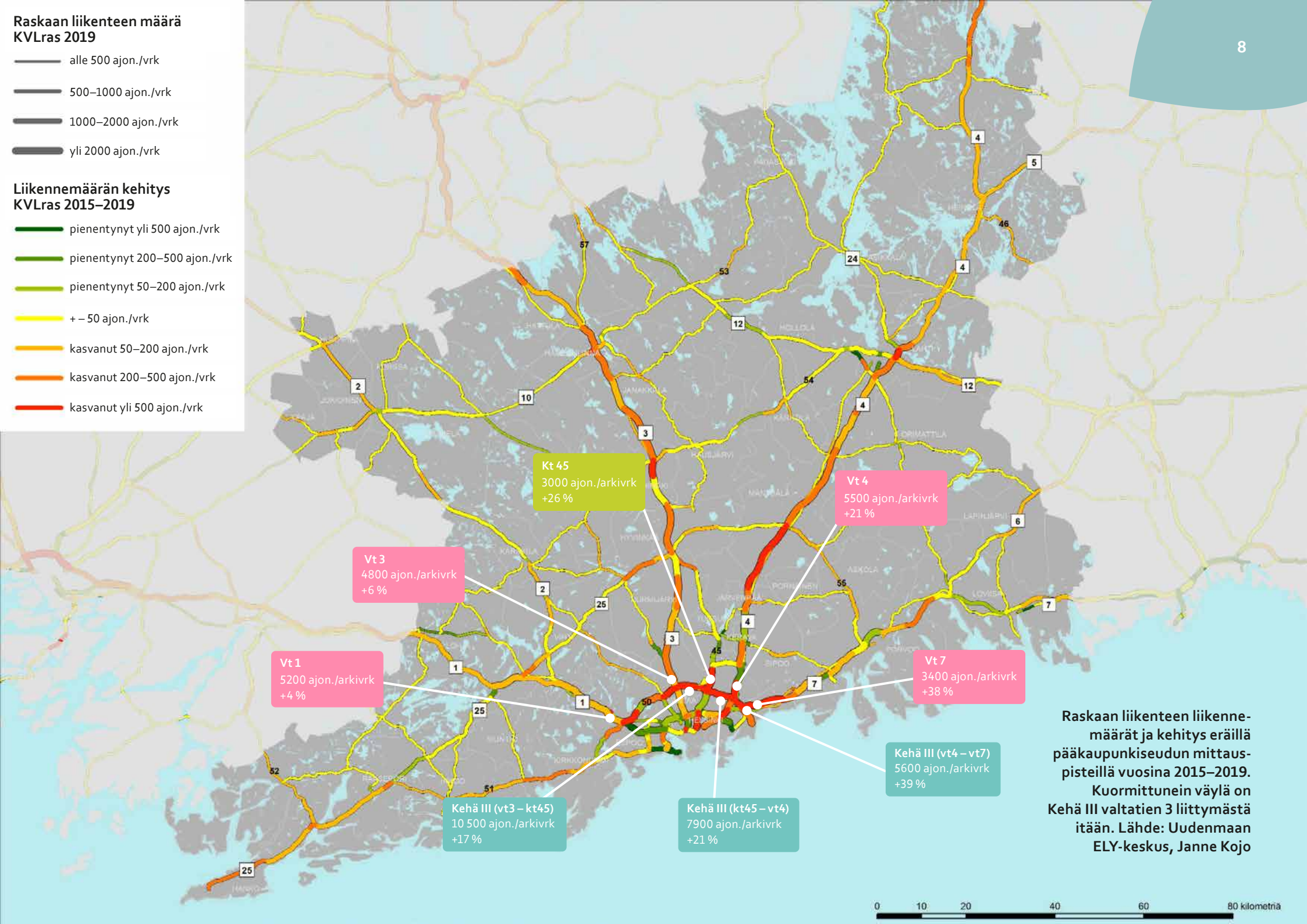
- Rakentaminen teollistuu entisestään ja esivalmistusaste kasvaa, jolloin tarve raskaan liikenteen kuljetuksille kasvaa
- Läpimenoajat lyhenevät ja logistiikka työmaalle tulee tapahtua entistä tarkemmassa aikaikkunassa

Raskaan liikenteen määrä KVLras 2019

- alle 500 ajon./vrk
- 500–1000 ajon./vrk
- 1000–2000 ajon./vrk
- yli 2000 ajon./vrk

Liikennemäärän kehitys KVLras 2015–2019

- pienentynyt yli 500 ajon./vrk
- pienentynyt 200–500 ajon./vrk
- pienentynyt 50–200 ajon./vrk
- + – 50 ajon./vrk
- kasvanut 50–200 ajon./vrk
- kasvanut 200–500 ajon./vrk
- kasvanut yli 500 ajon./vrk

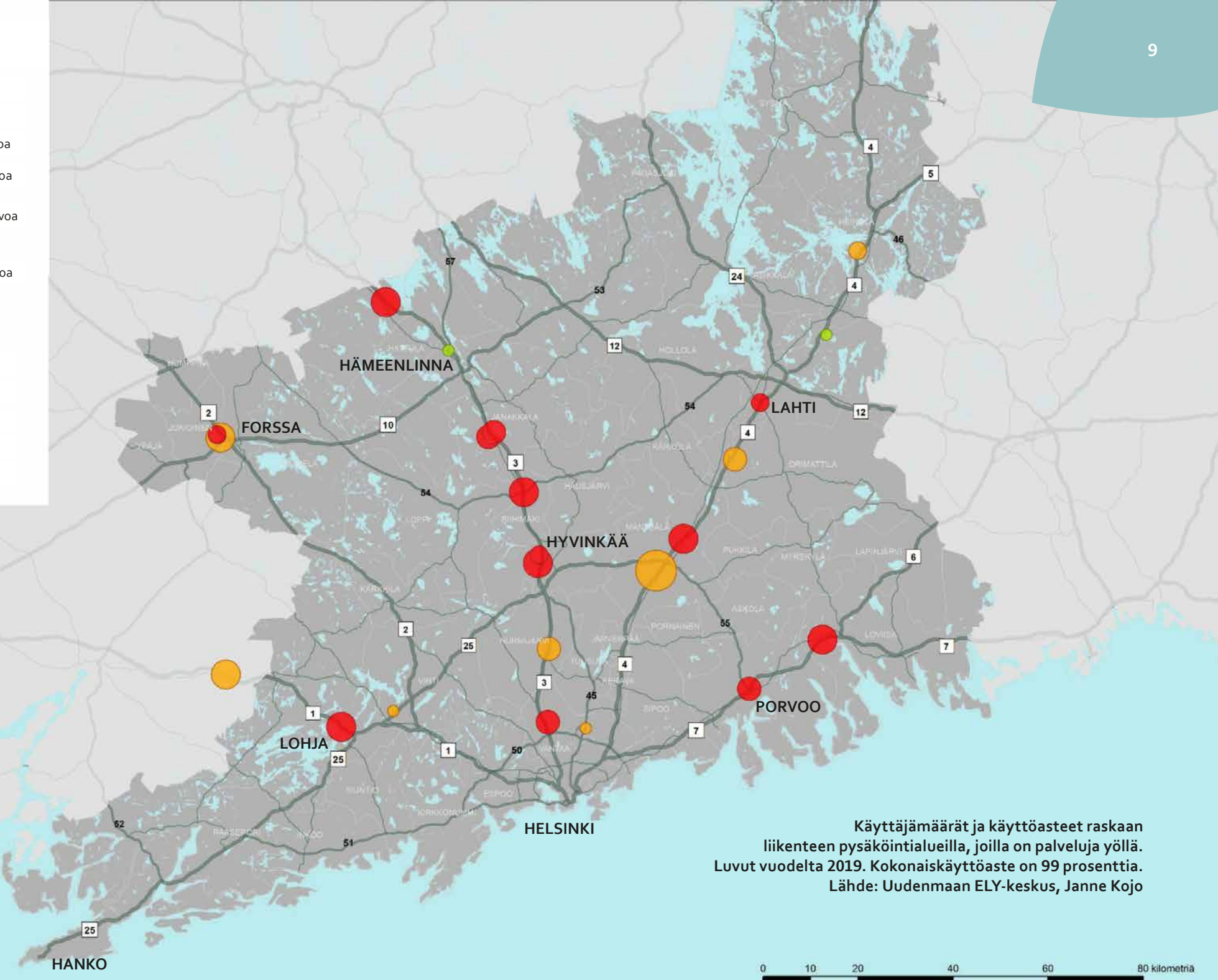
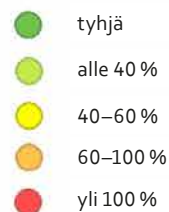


YÖ (syyskuu 2019)

Käyttäjämäärä



Käyttöaste





Laskentatulokset vuodelta 2019 osoittavat, että yöajan palveluita tarjoavien raskaan liikenteen pysäköintialueiden käyttöaste on kokonaisuudessaan 99 prosenttia pääkaupunkiseudulla. Yli 100 prosentin käyttöaste tarkoittaa käytännössä, että raskasta liikennettä on pysäköitynä alueen reunoille, ajoväylille, henkilöautojen pysäköintialueille

ynnä muille epävirallisille paikoille. Tästä aiheutuu sekä turvallisuuteen, päästöihin että katutilan käyttöön liittyviä haitallisia vaikutuksia. Taukopaikkojen käyttäjämäärät yöaikaan ovat kasvaneet merkittävästi: kahden viime vuoden aikana noin 10 prosenttia ja neljässä vuodessa noin 18 prosenttia.

Raskaan liikenteen pysäköintiä edistetään kolmella etenemispolulla Helsingin seudulla. Ensimmäistä polkua viedään eteenpäin MAL-sopimuksen puitteissa. Markkinavuoropuhelu pureutui toiseen ja kolmanteen polkuun. Tässä raportissa käsitellään siksi ainoastaan polkuja 2 ja 3.

1. Liikenteen palvelualueet, niin sanotut liikenneasemat

Helsingin seudun sisääntuloväylille kaksi uutta isoa liikenteen palvelualueita 2020–2023 aikana, joissa erityisesti huomioidaan raskaan liikenteen tarpeet (mm. riittävän suuri pysäköintikapasiteetti, polttoainejakelu ja 24/7 ravintolapalvelut). Näitä edistetään seudullisen MAL-sopimuksen puitteissa.

2. Yönylipysäköintialueet

Lähemmäs pääkaupunkiseutua raskaan liikenteen pysäköintialueita täydentämään yksityisiä sekä valtiovetoisia pääväylien varrella sijaitsevia iso- ja taukoalueita. Palvelutaso edellä olevaa niukempi, mutta sijainti lähempänä pääkaupunkiseutua. Yöaikaiseen pysäköintiin (autossa yöpymiseen) sekä lyhytaikaiseen pysäköintiin soveltuvia alueita voi olla yksi tai useampia ja voivat olla käytössä myös vain määräajan (esimerkiksi 4–8 vuotta).

3. Ajantasauspaikat

Pieniä, lyhytaikaisia ajantasaus- ja odotusalueita pääkaupunkiseudulta. Pienet (vähimmillään vain muutaman ajoneuvoyhdistelmän kokoiset) alueet voivat olla myös väliaikaisia (esim. vain vuoden käytössä) ja toimisivat muun muassa odotus- ja ajantasausalueina satamiin tai rakennustyömaille saavuttaessa. Voisivat palvella myös perävaunun väliaikaisena jättöpaikkana esimerkiksi kuormauksen ja kuormanpurun aikana. Uudet taukopaikka-alueet on ajatuksena kytkeä seurantajärjestelmään, jossa käyttöastetta voidaan seurata reaaliajassa mobiilisovelluksen avulla ja kuljettajille olisi saatavilla tietoa pysäköintitilanteesta.



Klinikka toteutettiin markkinavuoropuheluna kokoamalla julkisen sektorin, kuljetusalan ja pysäköinnin toimijat tunnistamaan yhdessä lyhytaikaisen pysäköinnin vähimmäisvaatimuksia ja potentiaalisia pysäköintipaikkoja sekä selkeyttämään tarvittavia jatkotoimia.

Vuoropuhelun kautta oli tavoitteena saada luotua toimiva lyhytaikaisen pysäköinnin toimintamalli, joka sujuvoittaa raskaan liikenteen kuljetuksia pääkaupunkiseudulla. Työpajatyöskentelyn tarkemmat tavoitteet olivat:

- Potentiaalisten pysäköintialueiden kartoittaminen: vähimmäisvaatimukset, kuntien ja yksityisten kiinteistönomistajien potentiaaliset kohteet, pysäköinti väliaikaiskäyttönä
- Kohteiden toteutuksen ja operoinnin taloudellisten reunaehtoien tunnistaminen sekä käyttäjille suunnattavien digitaalisten palvelujen tarpeiden ja tarjoajien selvittäminen
- Etenemisvaiheiden tunnistaminen valmistelusta operointiin ensimmäisten potentiaalisten kohteiden osalta, kohteiden saatavuus muuttuvissa kaupunkikehityksen tilanteissa
- Raskaan liikenteen lyhytaikaisen pysäköinnin operoinnin kilpailutuksen valmistelu ja operointia edeltävien kysymysten ratkaiseminen verkostoitumalla alan toimijoiden kesken

Työpajojen tarkemmat aiheet ja osallistujaorganisaatiot on esitetty liitteessä 1.



Tulokset: Yönylipysäköinti

Vähimmäisvaatimukset pysäköintialueille, alueiden palveluille ja operoinnille

Yönylipysäköinnin vähimmäisvaatimuksia tarkasteltiin työpajoissa pysäköintialueiden ominaisuuksien, tarvittavien palveluiden sekä operoinnin ja investointitarpeiden suhteen. Ryhmäkeskusteluissa pyrittiin tunnistamaan yönylipysäköinnin toteutettavuutta sen mukaan

1. Mitkä reunaehdot on täytettävä,
2. mitkä ominaisuudet tai palvelut eivät ole välttämättömiä, mutta tuovat lisäarvoa (voidaan tulkita bonuksina kilpailutuksessa) ja
3. mitkä ovat mahdollisia reunaehtoja tulevaisuudessa (kuten rekkojen latausmahdollisuus). Vähimmäisvaatimusten tunnistaminen auttaa julkista sektoria järjestämään kilpailutuksen yönylipysäköinnistä.





Alue

Operointi,
palvelut,
ylläpito

Investoinnit,
rahoitus,
kilpailutus

Alueiden ottamisessa yönylipysäköinnin käyttöön tunnistettiin seuraavia vähimmäisvaatimuksia:

- Alueiden tulee sijaita pääväylien varrella tai lähellä ja lyhyellä etäisyydellä logistiikan hubeista ja muista keskeisistä määränpäistä, liittymäjärjestelyjen tulee olla selkeitä.
- Alueet tulee olla mitoitettu käytettävyyden ehdoin: pysäköintiruutujen ja ajosuuntien selkeät merkinnät päällystysmateriaali huomioiden, kääntösäteet, tilaa HCT-yhdistelmärekoille.
- Alueiden tulee olla rajattu (liikennemerkkein) raskaalle liikenteelle.
- Alueilla tarvitaan valaistusta, aitausta ja kulunvalvontaa.

Yönylipysäköintiin tarkoitetuilla alueilla tai niiden välittömässä läheisyydessä tarvitaan seuraavia minimipalveluita:

- WC/lämmin bajamaja, suihku sekä näiden siivous. Muut palvelut plussaa: pukeutumistilat, ruoan lämmittäminen, tai lähellä mahdollisuus ruokailla tai lämmittää ruokaa.
- Jätehuolto, lukittavat jäteastiat.

Pysäköintioperaattoria kilpailutettaessa tarjoaja saa bonusta siitä, jos alue sijaitsee lähellä ravintolapalveluita. Sähkön tarjoaminen alueella ei ole välttämättömyys, ei myöskään polttoainejakelu.

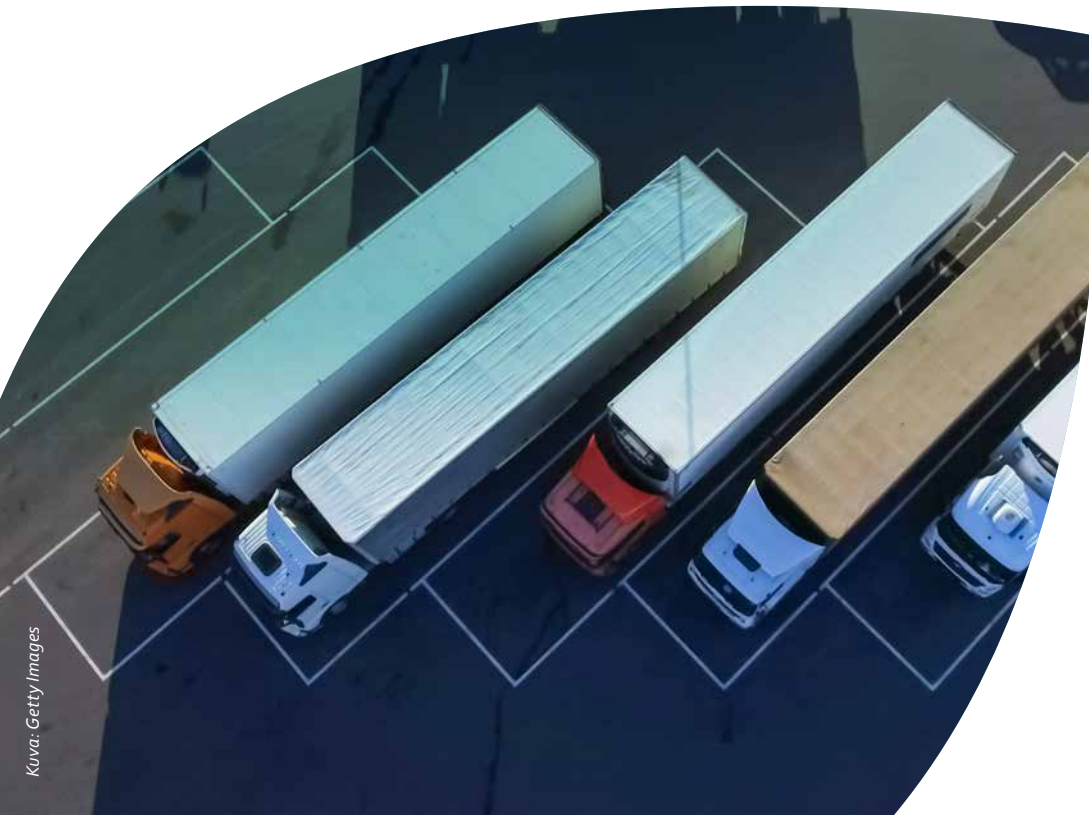
Operoinnin suhteen vähimmäisvaatimuksina pidettiin seuraavia asioita:

- Yönylipysäköinnin operoinnin määräajan tulee olla riittävän pitkä, noin viisi vuotta.
- Yönylipysäköinnin aluetta/alueita ei lähdetä kartoittamaan erikseen vaan kilpailutuksen yhteydessä operaattorin tulee tarjota alue/alueet käytettäväksi.
- Operoinnin tulee sisältää talvikunnossapidon ja muun rakenteellisen kunnossapidon (esimerkiksi sorapintaisen kentän hoito).
- Alueen vapaista paikoista pitää jakaa ajantasainen tieto.

Työpajoissa todettiin lisäksi, että operoinnin voi hoitaa konsortio, johon olisi mahdollista ottaa mukaan pieniäkin toimijoita. Samalla voitaisiin saada useampia ja eritasoisia alueita käyttöön samanaikaisesti.

Vähimmäisvaatimukseen liittyvistä kustannustekijöistä:

- Maanomistajalle ja operaattorille on löydyttävä riittävä taloudellinen yhtälö, jotta pysäköintialueet lähtevät käyntiin.
- Matala kynnys tarkoittaa alhaisempia kustannuksia. Siksi on realistista lähteä liikkeelle vähimmäisvaatimukset tunnistaen: mitä perustamiskustannuksia syntyy lähtötilanteeseen nähden? Vajaakäytössä olevien pysäköintialueiden käyttö raskaan liikenteen yöpysäköintiin on investointikustannuksiltaan kaikkein edullisin.
- Mahdollisia suurempia toteutuskustannuksia syntyy uusien liittymien rakentamisesta, kentän asfaltoinnista ja öljynerotuskaivoista. Säästöä saadaan esimerkiksi, jos kierrätetyllä betonimurskeella korvataan kiviainesten käyttöä rakennekerroksissa.
- Kunnossapito, siivous, jätekeräys ja muut mahdolliset henkilöstöä vaativat asiat aiheuttavat kustannuksia. Kulunvalvonta/vartiointi on mahdollista toteuttaa myös ilman henkilöstöä.
- Muita huomioitavia kustannustekijöitä: maanvuokra, kiinteistövero, mobiili tuki ja opastus eri kieliversioina. Ravintolapalveluiden järjestäminen aiheuttaisi merkittävän lisäkustannuksen.

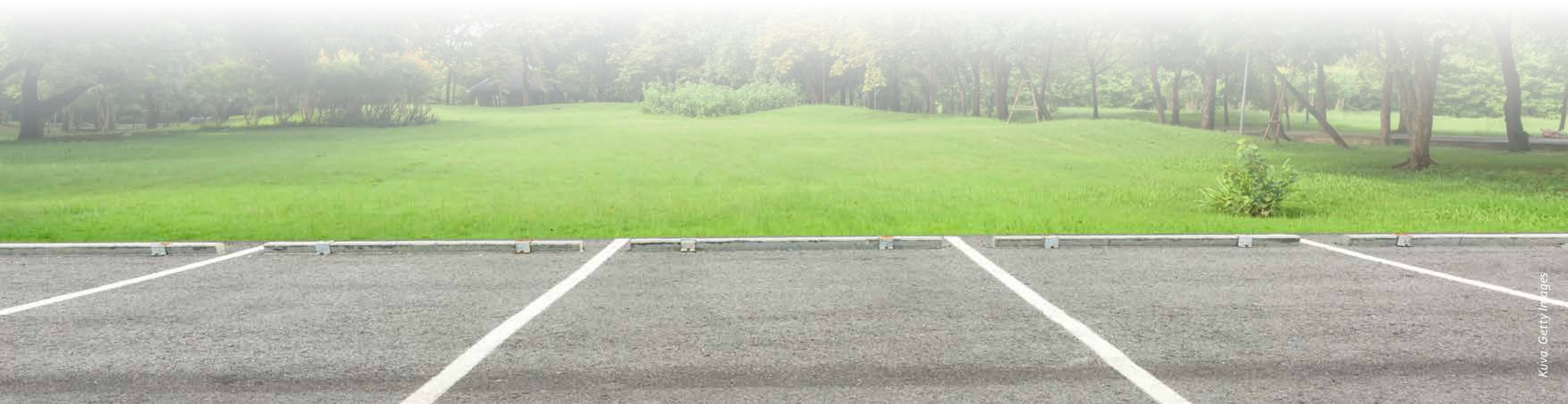


Yönylipysäköinnin kilpailutus

Markkinavuoropuhelun yhtenä tarkoituksena oli pohjustaa yönylipysäköinnin kilpailutusta kuulemalla alan toimijoiden näkemyksiä. Tärkein tähän liittyvä asia – kilpailutuksen avoin yhteisvalmistelu, toimijoiden kuuleminen ja reunaehtojen selkeyttäminen – toteutui työpajakeskusteluissa erittäin hyvin.

Yksityiskohtaisempina huomioina kilpailutuksesta todettiin:

- Vältetään tarkkaa teknistä vaatimuslistaa, koska se voi johtaa tarjouksiin, jotka eivät vastaa varsinaisia tarpeita. Edellytetään tarjouksilta yhdessä tunnistettua minimitasoa alueen ominaisuuksista, palveluista ja ylläpidosta ja lasketaan muut asiat bonukseksi.
 - Järjestetään neuvottelumenettely, vaatimusten kommentointimahdollisuus ennen hankintaa
 - Määritellään pysäköinnin aikaraja, sopiva maksimiaika noin 15 tuntia.
 - Määritellään sopimuskauden pituus
- Operaattori tarjoaa alueen ja palvelut pysäköintiin. Tarjouksessa esitettävät tiedot:
 - pysäköintipaikkojen lukumäärä alueella
 - alueella (ja läheisyydessä) olevat palvelut
 - alueen tekninen varustelutaso (esimerkiksi asfaltti vai sora, aidattu vai ei) sekä kunnossapidon järjestelyt
 - onko mahdollisuus vaarallisten aineiden rahdeille
 - opastus ja sen kieliversiot (edellytetään vähintään suomi, englanti ja venäjä, muut bonuksena)
 - mobiilipalvelujen sisällöt (pysäköintimaksu, opastus, matka-aika-arviot, reittiehdotukset jne.)
 - käyttäjämaksun suuruus/maksuttomuus: jos maksullinen, miten ja keneltä maksu peritään?
 - sopimuskauden pituus
 - ketkä ovat mukana, millä osuuksilla ja vastuilla?



- Tarjoushinnan määräytymisen esimerkkejä:
 - tilaaja määrittää hinnan ja, mitä sillä vähintään pitää saada aikaan (ns. ranskalainen urakka)
 - tarjoushintana paikkahinta, paikat voivat muodostaa myös useamman alueen verkoston
- Kiinteistön omistaja voi operoida kohdettaan itse tai antaa sen hoidettavaksi korvausta vastaan
- Käyttäjämaksuista ja pysäköinnin rahoittamisesta:
 - Peritäänkö käytöstä maksu? Erotetaanko maksuttomat peruspalvelut ja maksulliset lisäpalvelut? Maksullisuudella on myös muita funktioita kuin ansainta, esimerkiksi paikkojen väärinkäytön ehkäisy.
 - Toisaalta maksuttomuus madaltaa kynnystä lyhytaikaisen pysäköinnin järjestelmän käynnistymiseen ja tekee käyttöönoton houkuttelevaksi
 - Julkinen rahoitus täytyy varmistaa keskeisten osapuolten päätöksenteossa mahdollisimman pian.
 - Subventoinnin vastineeksi hyödyt systeemin toimivuudesta ovat hyvin merkittäviä niin julkiselle sektorille kuin elinkeinoelämälle.

*Yönylipysäköinnin
alueet voivat olla
helposti käytettävissä myös
ajantasauspysäköintiin.*

Tulokset: Ajantasauspaikat

Alueiden ominaisuuksien vähimmäisvaatimuksista sekä palveluiden tasosta ja operoinnin muodoista käytyjen keskustelujen yhteenvetona esitetään kolme konseptia, tai perustyyppiä, huomioitaviksi raskaan

liikenteen ajantasauspysäköinnin toteuttamisessa. Konseptit on nimetty "S", "M" ja "L" sen mukaan mikä on selvitettävien alueiden käyttöönottovalmius ja millaisia investointitarpeita niihin kohdistuu.



S

- Suurin **valmiusaste**, kevyet investoinnit / ei investointitarpeita, myös pienet alueet hyödynnettävissä
- Lyhyempikin alueen väliaikaiskäyttö onnistuu (minimimääräaika 1 v.?) --> madaltaa kynnystä osoittaa pysäköintiin
- Kaupunki maanomistajana tai yksityinen, mutta julkaiselta korvaus alueen käytöstä
- Tarvitaan liikennemerkkit + (talvi)kunnossapito, muu infra myöhemmin jos tarve ilmeinen
- P-valvonta, ei käyttäjämaksua
- Ei tarve järjestää palveluita (ellei ole jo valmiina). Plussaa, jos alueen läheltä löytyy palveluita
- Joukkoistettu tilannetiedotus vapaana olevista paikoista, ruuhkista jne

S:n lisäksi / sijaan:

- Pieniä investointitarpeita = edellyttää 2+ vuotta pysäköintikäyttöä
- Operaattori, joka järjestää alueen, vastaa ylläpidosta
- Puomit, aidat (tai muu alueen eristäminen), ylläpitotarpeet
- WC (ylläpitovaatimus), opastus (kiinteä / digi)
- Kulunvalvonta, sijainti- ja paikkatiedot sovelluksella
- Lippuautomaatti / älymaksu, 1. tunti maksuton?



M

S- ja M-konseptien lisäksi / sijaan:

- Merkittäviä investointitarpeita = edellyttää pitkiä määräaikoja pysäköintikäytölle + isoja alueita
- Voi vaatia kaavan tai poikkeusmenettelyn, maan vahvistamista, asfaltointia, aitaamista jne.
- WC, ruoanlämmitys, jätehuolto (ylläpito)
- Maksullisuus, kulunvalvonta



L

Kaupungit ovat alustavasti kartoittaneet muutamia potentiaalisia ajantasauspysäköinnin kohteita pääkaupunkiseudulla, kuten eräitä väylien risteysalueita, aluerakentamisen kohteita ja olemassa olevia pysäköintialueita esimerkiksi polttoaineen jakeluasemien yhteydessä. Osa kohteista sijaitsee yksityisten omistamilla mailla. Ennen kuin yhtäkään kartoitetuista kohteista voidaan lähteä valmistelemaan raskaan liikenteen pysäköintiin, on tehtävä vielä tarkempia selvityksiä niiden soveltuvuudesta sekä käynnistettävä neuvottelut maanomistajien kanssa.

Tyypitellyt konseptit selkeyttävät, mitä on huomioitava alueen ominaisuuksista, kilpailutuksesta, operoinnista ja palveluista ajantasauspysäköinnin edistämiseksi. Markkinavuoropuhelun osapuolilla oli kiinnostusta erityisesti S-tyyppin kohteisiin. Ne olisivat otettavissa nopeasti käyttöön, kustannuksiltaan edullisia ja siten niistä olisi mahdollista luoda kattava verkosto koko kaupunkiseudulla.

Kriittisenä tekijänä on juuri tällaisten paikkojen löytäminen. Mikä näyttäytyy potentiaaliselta paikalta, ei välttämättä realisoidu erinäisistä syistä. Toisaalta seudulla voi olla ”piilossa” erinomaiset puitteet tarjoavia paikkoja, mutta niitä ei huomata. Konseptien tarkoituksena on auttaa tunnistamaan ja ideoimaan potentiaalisia paikkoja. Lisäksi konseptit auttavat maanomistajien kanssa käytävissä neuvotteluissa, kun heille voidaan esittää erilaisia ratkaisuja vajaakäytössä olevien alueiden hyödyntämiseksi.

M-konseptia pidetään vartenotettavana etenkin siinä tilanteessa, kun toiminta on jo käynnistynyt keveillä S-ratkaisuilla ja on paremmin aikaa käytettävissä isompiin valmisteluihin ja neuvotteluihin. Koska M-konsepti vaatii jonkin verran investointeja, tulisi alue olla käytettävissä jo hieman pidemmän määrääjän verran pysäköintiin. Vuoden mittaista käyttöä varten ei kannata isosti investoida.

L-konsepti on väliaikaisjärjestelynä epärealistinen, koska sen käyttöönotto voi edellyttää esimerkiksi kaavoitus- ja lupaprosesseja ja/tai isohkoja kustannuksia. Mutta jos on tarjolla alue, jolla on paljon vahvuuksia ja joka on käytettävissä pitkän ajan, voivat raskaatkin järjestelyt olla perusteltuja.



Kuva: Getty Images

” YIT suhtautuu periaatteessa myönteisesti ajatukseen hyödyntää tietyin edellytyksin rakentamista odottavia tontteja väliaikaisina raskaan liikenteen parkkipaikkoina. Soveltuvia tontteja lienee kuitenkin rajoitetusti rakennus-yhtiöiden hallussa. Rakennusliikkeet saavat tontit haltuunsa niin myöhäisessä vaiheessa, että rakentaminen käynnistyy hyvin nopeasti, jolloin väliaikaiskäyttöön ei jää mahdollisuutta.”

Juhana Häkkänen, YIT, tulosseminaari 24.3.2021

” Mikä tahansa alue, jossa voi ajaa ja pysähtyä, voidaan ottaa pysäköintikäyttöön päivässä. Hiekkakenttä, valvonta ja älypuhelin riittävät. Operaattori vastaa, että palvelu toimii. Operaattori on taho, jonka kanssa asioidaan.”

Sami Huvinen, Finnpark, työpaja 18.2.2021

Jatkotoimenpide-ehdotukset

Kokonaiskuva haltuun ja yhdessä eteenpäin välittömästi

Nyt on pääosin kaikkien osapuolten mielestä tullut aika edetä konkretiaa vielä tänä keväänä (v. 2021). Markkinavuoropuhelun toimeksiantajilla on valmius ja into jatkaa esimerkiksi kilpailutuksen perusteiden luomista ja kilpailutuksen toteuttamista. Kokonaiskuva on aiempaa paremmin osapuolten hallussa, mutta joitain säätöjä on vielä tehtävä.

Markkinavuoropuhelu osoitti, että kyseessä on kaikkien tähän liittyvien tahojen, kuten ELY-keskus, kaupungit ja kuljetusala, yhteinen ponnistus eikä yksi taho pysty tätä haastetta yksin ratkaisemaan. Keskusteluissa todettiin kuitenkin, että kokonaisvastuun tulee olla ELY-keskuksella, ja alla listatut jatkotoimenpide-ehdotukset ovatkin toteutettavissa pääosin ELY-johtoisesti, mutta yhteistyössä muiden tarvittavien tahojen kanssa.

Jatkotoimenpide-ehdotus:

- ELY laatii yhteistyössä kaupunkien kanssa pitkäjänteisen kokonaissuunnitelman, joka sisältää erilaisia toteutuspolkuja ketteryyden lisäämiseksi. Tarvittavilta osin suunnitelmaan pyydetään kommentit muilta osapuolilta.

Osana kokonaissuunnitelmaa muun muassa:

- Määritetään osapuolten roolit ja vastuut, ja kootaan yhteyshenkilöt.
- Laaditaan yhteinen viestintäsuunnitelma, jotta aihe pysyy pinnalla, ja kaikki osapuolet tietävät, mihin toimiin on ryhdytty välittömästi ja tullaan tulevaisuudessa ryhtymään.
- Tuodaan esiin alueen väliaikaisuuden mahdollisuudet ja laaditaan tarvittava ohjeistus.
- Pohditaan erilaisten konsortioiden mahdollisuudet ja alueiden niputtaminen isommaksi kokonaisuudeksi, jotta paikkoja saadaan toteutettua ja taloudellinen yhtälö toimivammaksi.
- Mietitään tarvittaessa yhteistyössä kuljetusalan kanssa, kuinka toiminta tehdään taloudellisesti kannattavaksi kiinteistönomistajille ja operaattoreille ennen kuin kilpailutus kannattaa käynnistää laajemmin.
- Sujuvoitetaan maankäytön siirtymiä, sillä alueiden väliaikainen käyttö nähdään ratkaisuna sille, ettei pysäköinnin tarvitse kilpailla muun (kannattavamman) maankäytön kanssa.



Yönylipysäköinti: sisältö selkeämpi – välitön eteneminen on mahdollinen

Markkinavuoropuhelun toimeksiantajat totesivat, että markkinavuoropuhelu on selkeyttänyt yönylipysäköinnin kilpailutuksen sisältöjä muun muassa edellytysten ja vähimmäisvaatimusten osalta. Näiden alueiden todettiin palvelevan myös ajantasauspysäköintiä, joten kilpailutuksen käynnistäminen vauhdittaa myös näiden paikkojen lisäämistä. Tarve on isommalle paikkamäärälle kuin heti pystytään tarjoamaan, mutta esteitä asteittaiselle liikkeelle lähdölle ei ole.

Jatkotoimenpide-ehdotus koskee ELY-keskusta, sillä sen on katsottu olevan pääosin vastuussa yönylipysäköinnin mahdollistamisesta yhteistyössä tarvittavien tahojen kanssa.

Jatkotoimenpide-ehdotus:

- Käynnistetään kilpailutus operaattorien ja sopivien yönylipysäköintipaikkojen löytämiseksi välittömästi tiedossa olevien paikkojen ja operaattoreiden kesken.

Ajantauspysäköinti: rohkeasti pienin askelin kohti suurempaa kokonaisuutta

Kuten yönylipysäköintipaikkojenkin kohdalla, ajantauspaikkojen osalta todettiin välitön tarve. Markkinavuoropuhelun osapuolet rohkaisivat lähtemään liikkeelle sieltä missä valmius on suurin.

Ajantauspysäköintipaikkojen hallinta ja suhteet mahdollisten alueiden maanomistajiin on todettu olevan hallussa parhaiten kaupungeilla. Siksi osana yllä mainittua kokonaissuunnitelmaa on luontevaa, että vastuu näistä sovitaan kaupungeille, vaikka ELY-keskus kantaisikin vastuun kokonaisuudesta. Alla mainitut jatkotoimenpide-ehdotukset kohdistuvat näin ollen pääosin kaupungeille.

Mikäli esimerkiksi potentiaalisten paikkojen kartoittamiseen kaivataan lisää resursseja, olisi yksi mahdollinen ratkaisu se, että kartoitustyö teetetään yhteistyössä oppilaitoksen kanssa.

Jatkotoimenpide-ehdotukset:

- Jokainen kaupunki selvittää markkinavuoropuhelussa esille nousseet alueet tarkemmin sekä kartoittaa muita potentiaalisia alueita siten, että jokaisesta kaupungista löytyy vähintään yksi alue, josta lähteä liikkeelle.
- Otetaan käyttöön ensimmäinen alue mahdollisimman pian, jotta saadaan kokemuksia. Kehittämistä voidaan jatkaa edelleen. Tämän jälkeen laajennetaan muualle.
- Kartoitetaan yritysalueiden tontit, joissa rakennusoikeutta on reippaasti käyttämättä, mahdollisen hukkutilan hyödyntämiseksi ja otetaan yhteyttä omistajiin.
- Järjestetään tapaamisia ja neuvotteluja kiinteistönomistajien kanssa alueiden ottamisesta väliaikaiskäyttöön vaihtoehtoisin konseptein.
- Kerätään toimijoilta tieto myös epävirallisista paikoista ja mietitään, saataisiinko niistä virallisia alueita.
- Mahdollistetaan onnistunut ”kiertokulku” kartoittamalla jatkuvalla syklillä uusia alueita, sillä uudet alueet korvaavat tarvittaessa muuhun käyttöön siirtyviä vanhoja alueita.
- Osana alueiden kartoittamista Helsingin Satama selvittää, onko mahdollista pidentää heidän pysäköintipaikkojensa nykyistä aikarajaa.

Yhdessä tekeminen ja jatkuva parantaminen

Kuten jo jatkotoimenpiteiden alussa todettiin, raskaan liikenteen lyhytaikaisen pysäköinnin ratkaiseminen ei ole yhden tahon, vaan kaikkien siihen liittyvien osapuolten yhteisesti ratkaistava haaste. Tästä syystä myös sen jatkuva parantaminen ja peruseräiteiden kehittäminen on yhteinen asia. Tälle tarvitaan pelisääntöjä ja toimintatapoja. Lisäksi potentiaalisten lyhytaikaisen pysäköinnin alueiden jatkuva kartoittaminen ja jatkumon säilyttäminen yhteistyössä osapuolten kanssa on tarpeen.

Jotta kokonaisuus pysyy hallinnassa jatkossakin, kohdistuvat alla mainitut jatkotoimenpide-ehdotukset pääosin ELY-keskukselle, kuitenkin siten, että jokainen osapuoli tuo yhteiseen pöytään oma-aloitteisesti omia kokemuksiaan ja kehitysehdotuksiaan sekä huomioitaan.

Jatkotoimenpide-ehdotukset:

- Perustetaan (ELY-keskus ja kaupungit yhteistyössä) selkeä kanava tiedustella, tiedottaa ja neuvotella sekä ilmoittaa mahdollisista alueista.
- Perustetaan yhteistyöryhmä ELY-keskus, kaupungit, kuljetusalan liitot ja alan muut toimijat jatkuvan parantamisen hengessä. Yhteistyöryhmässä kehitetään muun muassa
 - Konsepteja kokemusten kautta ja huomioidaan tulevaisuuden skenaariot kehitystyön osana.
 - Sovelluksia tarpeen ja saatujen kokemusten pohjalta yhteistyössä käyttäjien kanssa.
- Aiheen ollessa yhteiskunnallisesti merkittävä, ja koska on tärkeää saada siihen liittyviä toimenpiteitä eteenpäin, RAKLI järjestää aiheesta noin puolen vuoden kuluttua seurantalapaaverin.

Liite 1

Työpajojen aiheet

Työpaja 1

- Markkinavuoropuhelun tausta ja tavoitteet
- Potentiaalisten alueiden kokonaiskuva tällä hetkellä
- Yönylipysäköinti: vähimmäisvaatimukset, kustannustekijät, kilpailutuksen valmistelu
- Ajantasauspysäköinti: yleiset edellytykset, vähimmäisvaatimukset, potentiaaliset paikat

Työpaja 2

- Pysäköinnin kilpailutus ja operointi
- Potentiaalisten alueiden kartoittaminen Helsingissä
- Ajantasauspysäköinnin operoinnin reunaehdot: mitä operaattori tarvitsee/tarjoaa
- Järjestelmäpalvelut: digitaaliset opasteet, vaatimukset sovellukselle
- Tulevaisuuteen varautuminen

Työpaja 3

- Ajantasauspysäköinnin konseptit
- Valmiudet pysäköintialueiden käyttöönotolle
- Alueiden väliaikainen käyttö pysäköintitarkoituksessa
 - mahdollisuudet kiinteistönomistajille

Osallistujat

Uudenmaan ELY-keskus
Espoon kaupunki
Helsingin kaupunki
Vantaan kaupunki
Väylävirasto
DB Schenker Finland
EasyPark
Finnpark
Helen
Helsingin Satama
Helsingin seudun kauppakamari
Lentoparkki
Lentopysäköinti
Linja-autoliitto
Palmia
Rahtarit
Yhteinen Toimialaliitto ry
Rudus
Senaatti-kiinteistöt
SKAL
Tietorahti
Vedia
YIT