

Heikki Kaikkonen

Autopaikoitus- ja pysäköintiratkaisut kunnissa



TEKIJÄ
Heikki Kaikkonen

1. painos
ISBN 978-952-213-917-7 (pdf)
© Suomen Kuntaliitto
Helsinki 2012

Suomen Kuntaliitto
Toinen linja 14, 00530 Helsinki
PL 200, 00101 Helsinki
Puh. 09 7711
Faksi 09 771 2291
www.kunnat.net



Sisältö

Käsitteet ja lyhenteet	4
1 Johdanto	5
1.1 Tutkimuksen tausta	5
1.2 Tutkimusongelma	6
1.3 Tutkimuksen tavoite	6
1.4 Tutkimuksen rajaukset	6
2 Aikaisemmat pysäköintiä koskevat selvitykset.....	8
3 Tutkimusaineistot ja -menetelmät	12
4 Pysäköintitarpeet ja niiden kehityssuunta	13
5 Pysäköintinormit ja niiden soveltaminen kunnissa	15
5.1 Pysäköinnin käsittely hallinnollisissa prosesseissa.....	15
5.1.1 Kaavoitus	20
5.1.2 Tontin luovutus.....	23
5.1.3 Rakennusvalvonta	24
5.1.4 Pysäköinnin valvonta.....	25
5.2 Pysäköinnin asiakatarpeet	26
5.2.1 Asukaspysäköinti	26
5.2.2 Liike-/toimitilapysäköinti	27
5.2.3 Erityisryhmät	27
5.2.4 Liityntäpysäköinti	27
6 Pysäköinnin järjestämisen maankäyttö- ja tilaratkaisut kunnissa	29
6.1 Tontit	30
6.2 Yleiset pysäköintitilat	31
6.3 Liityntäpysäköinti	34
7 Kuntien pysäköintihankkeet ja niiden analysointi	35
7.1 Jyväskylä	35
7.1.1 Jyväskylä Kankaan alue.....	37
7.2 Kotka	38
7.3 Kuopion Alatori.....	41
7.4 Lahden Toriparkki.....	44
7.5 Oulun Kivisydän.....	44
7.6 Hankkeiden vertailua	46
8 Keskeiset johtopäätökset ja kehittämisehdotukset.....	49
Lähdeluettelo	55
Liitteet	
Liite 1. Kysymykset kunnille	58
Liite 2. Kysymykset yrityksille	62
Liite 3. Kyselyyn vastanneet kunnat ja yritykset.....	65

Käsitteet ja lyhenteet

ap/asunto ap/ x k-m²	Asemakaavassa ilmoitettu autopaikkamäärä asuntoa kohden. Asemakaavassa ilmoitettu autopaikkamäärä x:ää kerrosneliometriä kohti.
Asiakaspysäköinti	Kaupoissa ja liikekeskuksissa sekä työpaikoilla vierailevien asiakkaiden pysäköintiä.
Asukaspysäköinti	Asukkaiden ja vieraiden pysäköinti omalla asuinalueellaan tai sen lähiympäristössä.
Asumismuoto Asumisväljyys	Asunnon hallinta; omistusasunto, vuokra-asunto jne. Asunnon yhteenlaskettu kerrosala asukasta kohden (k-m ² /asukas).
Autopaikkaosake	Asunto- tai keskinäisen kiinteistöyhtiön osake, joka oikeuttaa hallitsemaan autopaikkaa.
Autopaikkapolitiikka	Velvoitepaikkoja, muita pysäköintipaikkoja ja pysäköinnin järjestämistä koskevat periaatteet.
Erityisryhmien pysäköinti	Liikuntavammaisten-, vanhusten-, kuorma-autojen ym. erikoisajoneuvojen pysäköinti.
Kerrosneliometri (k-m²)	Rakennusten ulkoseiniä myöten kerrosten yhteenlaskettu pinta-ala.
Liiketilapysäköinti Liityntäpysäköinti	ks. Asiakaspysäköinti Pysäköinti joukkoliikenneaseman tai -pysäkin yhteyteen järjestetyllä pysäköintipaikalla siksi aikaa, kun autoilija käyttää joukkoliikenteen palvelua.
LPA-tontti	Autopaikkojen korttelialueella sijaitseva tontti.
MRL	Maankäyttö- ja rakennuslaki (5.2.1999/132)
MRA	Maankäyttö- ja rakennusasetus (10.9.1999/895)
Pysäköintinormi	Asemakaavassa ilmoitettu autopaikkojen määrä ap/asunto tai ap/ x k-m ² .
Pysäköintipaikka	Ajoneuvon lyhytaikaiseen pysäköimiseen tarkoitettu autopaikka.
Rakennusoikeusluku	Luku, joka ilmoittaa tontille sallitun rakennusoikeuden k-m ² :nä.
Toimipaikkapysäköinti	Työpaikan työntekijöiden ja yhteistyökumppaneiden ajoneuvojen pysäköinti.
Tonttitehokkuusluku	Tontin yhteenlaskettujen kerrosalojen suhde tontin pinta-alaan.
Vapaaksiosto	Maankäyttö- ja rakennuslain 156 § 2 mom:n mukainen menettely, jossa kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan.
Velvoitepaikka	Asemakaavassa kerrosneliömetrien tai asuntojen mukaan määrätty yhden autopaikan rakentamisvelvoite, sisältää myös velvoitteeseen kuuluvat vieraspaikat.
Vieras-pysäköinti Vuorottaispysäköinti	Asuinrakennuksissa vierailevien pysäköinti. Autopaikkojen käyttäjien kesken sovittua autopaikkojen yhteiskäyttöä.

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta

Yhteiskunnassa haetaan ratkaisuja yhdyskuntarakenteen ja palvelujen kehittämishaasteisiin. Kunnat ovat keskeisiä toimijoita. Keskeisinä vaikuttajina ovat ympäristönäkökulmasta esille nousevat tekijät. Etsitään ratkaisuja, jotka vähentäisivät energiankulutusta ja lisäisivät turvallisuutta sekä viihtyisyyttä. Keskustojen kehittäminen on avainasemassa haettaessa sellaista yhdyskunta- ja palvelurakennetta, joka tarjoaisi tavoitettavat ja toimivat palvelut ja samalla minimoisi liikkumistarpeen palveluja haettaessa. Palvelutarjonnan lisääminen keskustoissa edellyttää toimivia autopaikka- ja pysäköintiratkaisuja. Useissa kaupungeissa on toteutettu tai ollaan toteuttamassa maanalaisia keskustan autopaikkaratkaisuja, joilla ratkaistaan autopaikkavelvoitteiden täyttämisen sekä tilapäisen pysäköinnin tarpeita. Pysäköinti järjestetään yleensä joko kunnallisen tai yksityisen toimijan toimesta kunnan kanssa tehtävin sopimuksin. Pääkaupunkiseudulla on käynnistymässä keskustarakentamista taloissa, joille ei asemakaavassa ole osoitettu lainkaan velvoiteautopaikkoja. Tavanomaiset autopaikkamääräykset asemakaavoissa on tältä osin kumottu.

Käsitteet velvoiteautopaikka ja pysäköinti aiheuttavat usein sekaannusta. Velvoiteautopaikalla tarkoitetaan asemakaavassa ja rakennusluvassa määrättyä autopaikkaa. Pysäköinti keskusta-alueella tarkoittaa velvoiteautopaikan käyttöä. Käsitteiden epäselvyys on nähtävissä monissa autopaikkoihin ja pysäköintiin liittyvissä selvityksissä, mikä vaikeuttaa tulosten ymmärtämistä.

Autopaikan tarvetta tarkasteltaessa lähtökohtana on luonnollisesti ajoneuvo ja ajoneuvoista yleisin erillistä pysäköinti- ja säilytyspaikkaa vaativa henkilöauto. Tutkimuksessa käytetään ajoneuvon lajista ja haltijasta hallintatavasta riippumatta nimitystä autoilija. Sama henkilö voi olla eritilanteessa erilainen autoilija. Kerros- tai rivitalon asukkaana hän tarvitsee asukas-pysäköintiä. Työmatkalla hän voi tarvita työpaikka- tai liityntäpysäköinnin aluetta. Vapaa-aikanaan liikkeissä tai virastoissa asioidessaan hän voi etsiä asiakaspaikkaa kadunvarresta, avomaan pysäköintipaikoilta, pysäköintitaloista tai jopa maanalaisesta pysäköintihallista. Asia voi vielä hieman mutkistua, jos autoilija on invalidiautoilija.

Autopaikkojen määrä on ilmoitettu asemakaavassa (Maankäyttö- ja rakennuslaki 52 §). Näiden velvoitepaikkojen toteuttamista valvoo rakentamistyön yhteydessä kunnallinen rakennusvalvonta (MRL 156 §). Autoilijan käyttäessä asuntonaan asunto-osakeyhtiön huoneistoa joko omistajana tai vuokralaisena autopaikka voi olla sidottuna asunto-osakkeeseen tai erilliseen autopaikkaosakkeeseen. Asunto-osakeyhtiön velvoitepaikat voivat sijaita yhtiön hallitsemalla tontilla, pysäköintitilassa maan päällä tai maan alla. Ne voivat sijaita myös vastaavissa paikoissa oman tontin ulkopuolella. Liike- ja toimistotilojen velvoitepaikat sijaitsevat myös edellä mainitulla paikoissa joko rakennusta hallitsevan osakeyhtiön tai keskinäisen kiinteistöyhtiön hallitsemina. Ulkopuolisia pysäköintilaitoksia hallitsevat useimmiten pysäköintiyhtiöt.

Pysäköintiä on tutkittu ja selvityksiä tehty jo vuosikymmeniä, mutta ajan myötä tarpeet muuttuvat, eikä kaikkia muutoksia ole voitu ennakoida valtakunnallisten ohjeiden laadin-

nassa tai kunnilla ei ole ollut resursseja toimia niiden mukaisesti. Tämä on todennäköisesti ollut eräs syy siihen, että velvoiteautopaikkoja ja pysäköintiä koskevat ratkaisut poikkeavat kunnittain merkittävästi.

1.2 Tutkimusongelma

Tutkimuksen keskeinen ongelma on kysymys siitä, millä keinoilla varmistetaan velvoiteautopaikkojen toimivuus yhteiskunnan ja asiakkaiden muuttuvien tarpeiden viitekehyksessä, jossa ratkaisuja ovat luomassa julkishallinto sekä yksityisten toimijat.

Autopaikkainormit perustuvat maankäyttö- ja rakennuslakiin sekä -asetukseen. Asemakaavoituksen kautta ne siirtyvät rakennusvalvonnan myöntämään rakennuslupa- ja rakennusluvassa on lähes aina vaadittu jollakin menetelmällä osoitettavaksi asemakaavan vaatimaa ns. velvoiteautopaikkoja. Paikkojen toteutuksen valvonnassa on kuitenkin voinut olla puutteita. Suurimmat ongelmat ovat ehkä kuitenkin olleet varsinaisessa käytössä. Tonteille ei läheskään aina ole ollut mahdollista sijoittaa sillä olevien rakennusten vaatimia autopaikkoja, vaan ratkaisua on täytynyt lähteä hakemaan LPA-alueilta, kadunvarsilta, toisilta tonteilta tai pysäköintilaitoksista. Tontille sijoitettujenkin autopaikkojen käytössä on ilmennyt niin teknisiä kuin oikeudellisiakin vaikeuksia ja tontin ulkopuolelle mentäessä vaikeudet luonnollisesti vain lisääntyvät.

Autopaikkoja tarvitaan asuntopysäköinnin lisäksi liike- ja toimistopysäköintiin sekä varsinkin pääkaupunkiseudulla liityntäpysäköintiin. Oman lisänsä asiaan tuovat erityisryhmät ja matkailijat sekä yhä lisääntyvä yhteen talouteen kuuluvien erikokoisten ajoneuvojen määrä. On ilmennyt tarvetta kaavoittaa rakennuspaikkoja myös kokonaan autottomille.

Näiden asioiden käsittelyssä kunnilla on merkittävin rooli. Kunnat ovat lähteneet ratkaisemaan asioita monella eri tavalla. Silloin on joskus tullut kyseenalaiseksi kunnan asema asioiden käsittelijänä. Velvoitepaikka asemakaavamääräyksessä velvoittaa rakentajaa joka tapauksessa, olipa kyse kunnan omasta hankkeesta tai muusta rakentamisesta. Kunnalla on toisaalta velvollisuus ohjata kuntalaisten edun mukaista autopaikkojen muodostumista, mutta toisaalta kunnalla on mahdollisuus osallistua autopaikointia koskevaan liiketoimintaan. Miten kunta käyttää julkisoikeudellista valtaansa ja miten se toimii yksityisoikeudellisessa roolissaan?

1.3 Tutkimuksen tavoite

Toteutettavan kyselyn jälkeen vastaukset analysoidaan ja niiden sekä haastattelujen avulla pyritään luomaan selvitys, jonka avulla niin paikkakuntakohtaiset kuin eri toimintamallien mukaiset ratkaisut olisi helpompi saada toimiviksi ja kaikkia osapuolia parhaiten palveleviksi.

Keskeisenä tavoitteena on, että asioita kunnissa valmistelevat henkilöt voisivat selvitystä lukemalla saada oman työnsä tueksi tiedon siitä, miten samanlaatuista asiaa on käsitelty aikaisemmin ja mikä voisi olla suositeltava menettelytapa. Selvityksen lopussa olevista lähdeluettelon teoksista ja kuntaluettelosta voi olla apua etsittäessä ratkaisuja oman kokoluokan kuntaan.

1.4 Tutkimuksen rajaukset

Tutkimuksen aloituksen yhteydessä ei ollut tiedossa, että samaan aikaan on meneillään Aalto-yliopiston insinööritieteiden korkeakoulun yhdyskunta- ja ympäristötekniikan laitoksella

.....

kaksi osittain samaa aihealuetta käsittelevää diplomityötä. Niiden valmistuttua todettiin, että tästä tutkimuksesta voidaan jättää osa selvityksistä pois, mikä helpotti aiheen rajaamista.

Tutkimuksessa käydään lyhyesti läpi eräitä keskeisiä aihepiiriin liittyviä selvityksiä ja tutkimuksia. Pysäköintinormeissa ja niiden soveltamisessa kunnassa keskitytään kunnan hallinnolliseen pysäköinnin käsittelyyn. Normien määrittämiseen liittyvät seikat jätettiin pois, koska niihin on esitetty ratkaisuja juuri ilmestyneissä diplomitöissä. Pysäköinnin järjestämiseen liittyvien maankäyttö- ja tilaratkaisujen lisäksi selvitetään haastattelujen perusteella meneillään olevia tai lähiaikoina valmistuneita pysäköintihankkeita.

Tutkimuksen alkuluvuissa käsitellään aikaisempia aihepiiriin kuuluvia tutkimuksia ja selvityksiä sekä käytettyjä menetelmiä (luvut 2 ja 3). Seuraavaksi tutkitaan kyselyssä selostettuja kuntien pysäköintitarpeita ja niiden kehityssuuntia (luku 4). Luvuissa 5 ja 6 käsitellään kuntien tapaa käsitellä pysäköintinormeja sekä pysäköintiin liittyviä maankäyttö- ja tilaratkaisuja. Kahdessa viimeisessä luvussa (luvut 7 ja 8) analysoidaan pysäköintihankkeita haastattelujen avulla ja tehdään koko tutkimuksen keskeiset johtopäätökset ja kehittämissuhteudet. Liitteenä 1 on kunnille lähetetty kyselylomake ja liitteenä 2 yrityksille lähetetty kyselylomake.

2 Aikaisemmat pysäköintiä koskevat selvitykset

Autopaikkoihin ja pysäköintiin liittyviä selvityksiä on Suomessa tehty Ympäristöministeriön, Suomen Kuntaliiton, Suomen Kaupunkiliiton, Tielaitoksen, eri kaupunkien ja pysäköintiyhtiöiden sekä mm. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan toimesta. Lisäksi Aalto-yliopiston insinööritieteiden korkeakoulun yhdyskunta- ja ympäristötekniikan laitoksella on tehty vuonna 2011 kaksi aiheeseen liittyvää diplomityötä.

Lyhyt katsaus muutamiin selvityksiin

Suomen Kaupunkiliiton 3.12.1974 julkaisemassa Pysäköintimietinnössä todettiin, että koska autopaikkojen määrää, käyttöä ja sijoittamista ei hallita yhdyskunnan kannalta parhaalla mahdollisella tavalla, kaavoituksen ohjeeksi voitaisiin laatia kunnallinen pysäköintiselvitys, jossa olisi esitetty myös toteuttamisohjelma. Mietinnössä otettiin kantaa myös autopaikkakysynnän laskentaan, joka voitaisiin tehdä asumisväljyyden ja henkilöautotiheyden perusteella.

Kunnan vaikutusmahdollisuuksien todettiin lisääntyvän, jos se voi perustaa pysäköintiyhtiön (vrt. liikennelaitos), joka hoitaa suunnittelun, maanhankinnan ja määrittelee pysäköintimaksut. Vaikutusmahdollisuudet ovat luonnollisesti suurimmat, jos kunta ottaa koko pysäköintijärjestelmän vastuulleen perustamalla vastaavanlaisen yhtiön kuin esimerkiksi kunnallinen vesi- ja viemärilaitos on.

Mietinnön mukaan yhtenä päätavoitteena tulisi olla pysäköinnin keskittäminen yleisiin pysäköintilaitoksiin ja rakennuskortteleissa sijaitsevien autopaikkojen määrän saattaminen mahdollisimman vähäiseksi.

Liikenneministeriön vuonna 1999 julkaisemassa tutkimuksessa ”Maanalaiset pysäköintitilat kaupunkien keskustassa: vaikutusten arviointi” todetaan muun muassa, että rakentamiskustannuksiltaan edullisempi pysäköintitalo on yhdyskuntataloudellisesti huonompi ratkaisu kuin maanalainen pysäköinti, koska maanpäällisenä tilana se vie arvokasta maapinta-alaa pois esimerkiksi asumiselta tai liike- ja toimistotiloilta. Pysäköintitilat eivät tarvitse luonnonvaloa kuten asuminen ja työnteke.

Suomen Kuntaliitto on yhdessä Ympäristöministeriön ja Suunnittelukeskus Oy:n kanssa tehnyt vuonna 2001 julkaisun ”Kysely kaupunkien keskustojen pysäköinnistä 2001”. Kyselyn tarkoituksena oli saada koottua tietoa menettelytavoista eri kokoisissa kaupungeissa pysäköintipolitiikan määrittelemistä ja suunnittelua varten (Suomen Kuntaliitto ym. 2001, s. 2). Julkaisussa selvitettiin pysäköintiin liittyviä asioita Suomen 30 suurimman kaupungin liikennevastaaville ja Elävä Kaupunkikeskusta ry:n jäsenkaupungeille lähetetyn kyselylomakkeen avulla. Kyselyn tiedot koottiin keskeisten tulosten osalta kaupunkikohtaisina kortteina sekä kysymyksittäin taulukkotietona, mutta vastauksia ei analysoitu. Vastauksista oli voitu kuitenkin päätellä, että vertailutietojen saaminen eri kaupungeista on ollut erittäin vaikeata valmiiden tutkimusaineistojen osalta, koska eri kaupungeissa pääosa tiedoista on kerätty alueellisesti ja ajallisesti hyvin vaihtelevasti, eikä järjestettyä tiedonhallintaa ole useinkaan järjestetty. (Suomen Kuntaliitto ym. 2001, s.3.)

Kyselyyn vuonna 2001 vastanneista kaupungeista vuoden 2011 kyselyyn ovat vastanneet Helsinki, Imatra, Kokkola, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Pori, Rauma, Rovaniemi ja Vaasa.

Näiden kahden kyselyn kysymykset eivät ole samansisältöisiä. Vuoden 2001 kysymykset olivat enemmän tilastollista numerotietoa, kun taas vuoden 2011 kysymyksissä haluttiin tietää enemmän pysäköintinormien soveltamiseen liittyviä käytäntöjä. Tämä kysymysasettelu on saattanut aiheuttaa vielä vaikeamman vastauskynnyksen kuin vuoden 2001 kysymykset, jotka myös todettiin olleen vaikeaselkoisia. (Suomen Kuntaliitto ym. 2001, s. 3.)

HSL, Helsingin seudun liikenne on tehnyt liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) valmistelun yhteydessä huhtikuussa 2010 asiantuntijatyöpajan toimesta seudullista pysäköintipolitiikkaa käsittelevän osaselvityksen. Sen mukaan pysäköintipolitiikkaa toteutetaan pysäköintipaikkojen määrällä, hinnoittelulla ja sijainnilla ja pysäköintipolitiikassa ei ole siihen saakka ollut yhtenäisiä seudullisia linjauksia. Jokainen kunta on toiminut parhaaksi katsomallaan tavalla miniminormeja noudattaen.

Selvityksen mukaan toimitilapysäköintiä varten sijainniltaan ja palvelurakenteeltaan erilaisille alueille tulisi määritellä omat pysäköintinormit toiminnoittain, kunhan ensin selvitetään minkälaiset normit sopivat erityyppisille toiminnoille ja alueilla, polkupyöräpysäköintiäkään unohtamatta. Asuinaluepysäköinnin suunnitteluperiaatteena tulisi selvityksen mukaan olla, että kestävien kulkutapojen käytön edellytykset (etäisyydet, joukkoliikenneyhteydet ja palvelutarjonta) vaikuttavat asemakaavan autopaikkamääräyksiin. Selvityksessä on myös todettu, että useissa lähiöissä ns. veloittepaikkavelka voi olla täydennysrakentamisen esteenä, ja ratkaisuksi on esitetty pysäköintinormin alentamista sekä siirtymistä tarpeen mukaan alueelliseen pysäköintiratkaisuun.

Kirjoittajan mielestä asemakaavamääräyksen (-normin) alentaminen ei ole tarpeen, koska sillä ei poisteta todellista pysäköintipaikkavelkaa. Alueellinen pysäköintiratkaisu puolestaan antaisi kyllä mahdollisuuden vanhan velan poistamiseen ja tilaa täydennysrakentamisen vaatimille autopaikoillekin.

Autopaikan ja asunnon kustannukset pitää voida erottaa toisistaan, ja esimerkiksi hyvien joukkoliikennepalveluiden alueilla voisi kokeilla ratkaisumallia, jossa autopaikka ei sisälly ostohintaan, vaan se hankitaan alueellisesta pysäköintilaitoksesta. Joukkoliikenteen käyttöä lisäisi myös hyvin järjestetty liityntäpysäköinti, mutta sen kehittämistä vaikeuttaa epäselvä vastuunjako. (HLJ 2011)

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) on tutkinut v. 2002 pääkaupunkiseudun pysäköintipolitiikkaa julkaisussaan ”Pysäköintipoliittiset toimet ja niiden vaikutukset pääkaupunkiseudulla”. Tutkimus tehtiin tärkeimmältä osaltaan stated preference -menetelmällä (SP), jossa kullekin vastaajalle annettiin kahdeksan valintatilannetta kahden pysäköintivaihtoehdon välillä sekä kahdeksan valintatilannetta henkilöauton ja joukkoliikenteen välillä.

Tutkimuksen mukaan kävelymatka pysäköintipaikalta matkan kohteeseen on tärkeä pysäköintipaikan valintaperuste, ja se vaikuttaa myös kulkutavan valintaan. Pysäköintimaksujen korottaminen vaikuttaa tehokkaammin kulkutapaosuuksiin kuin joukkoliikenteen palvelutason parantaminen ja sen hintojen laskeminen. (YTV, 2002)

Oulun kaupunki teki vuonna 2006 tulevaa asuntorakentamista varten kahden eri tilastomateriaalin, asiantuntijahaastattelujen, pysäköintilaskentojen sekä Oulun kaupungin sisäisen asiantuntijaseminaarin avulla tutkimuksen ”Asuntorakentamisen pysäköintinormit”.

Tutkimuksessa todettiin, että tilastollisen tarkastelun ja ennustelaskelmien perusteella autoistumisaste ei merkittävästi muutu tulevaisuudessa kerrosalaa tai asuntoa kohti mitattuna.

Kaavoihin toivottiin myös väljyyttä autopaikkojen suhteen siten, että niitä on mahdollista toteuttaa enemmän kuin on vaatimuksena.

Tutkimuksen mukaan autopaikkannormia voitiin muuttaa, jos tontilla on ara-rahoitteisia yleishyödyllisiä vuokra-asuntoja tai erityisasumismuotoja. Lisäksi aluekeskuksessa tai sen lähistössä autopaikkavaatimus voi olla vähäisempi kuin muualla ko. alueella. (Oulu, 2006)

Helsingin kaupunginjohtajan vuonna 2008 nimeämä työryhmä, puheenjohtajana Oasmaa, tutki asuntorakentamisen autopaikkojen toteuttamiskustannuksia ja niiden kohdentamista nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille. Työryhmän raportti valmistui 31.1.2009 ja siinä todettiin, että työryhmä ei löytänyt yleispätevää mallia, jolla asemakaavan mukaisten autopaikkojen toteuttamiskustannukset olisi helposti ja ongelmitta erotettavissa vain autopaikkojen käyttäjien maksettavaksi.

Työryhmä esitteli neljä eri mallia; pysäköintiyhtiö toteuttaa yksityisiä ja velvoiteautopaikkoja, kaupungin omistama pysäköintilaitos, autopaikkojen toteuttamiskustannusten sitominen autopaikkaosakkeisiin ja autopaikkojen toteuttamiskustannusten sitominen asunto-osakkeisiin. Jokainen malli mahdollisti autopaikkojen toteuttamiskustannusten kohdentamisen osittain tai kokonaan autopaikan käyttäjille.

Kaikkiin esitettyihin ratkaisuihin sisältyy kuitenkin vaara, että asuntotonttien toteuttajat pääsevät kohtuuttomasti hyötymään perusteettomina lisäkatteina autopaikkojen toteuttamiskustannusten alentumisesta. Tämän maksaisivat kaikki asunto-osakkeiden ostajat. Vaara koskee lähinnä vapaarahoitteista asuntotuotantoa. Sen eliminointi edellyttäisi hyvää tiedottamista alueen asuntomarkkinoilla sekä mahdollisesti tonttienluovutussopimuksiin otettuja erityisehtoja. (Oasmaa ym., 2009, s. 22.)

Näiden kunnallisen ja valtiollisen organisaation, seudullisen järjestön, liikenneoperaattorin ja kaupungin tekemien selvitysten tulokset ovat eräiltä osin hyvin samansuuntaisia kuin tässä vuonna 2011 tehdyssä tutkimuksessa. Osa aikaisemmin esitetystä toiveista ja kehitysideoista on toteutunut, mutta kaikki ongelmat eivät ole suinkaan ratkenneet.

Mirva Kallion Aalto-yliopiston insinööritieteiden korkeakoulun yhdyskunta- ja ympäristötekniikan laitokselle tekemässä tutkimuksessa ”Asukaspysäköinnin tarve ja pysäköintinormien määrittäminen”, tutkittiin auton omistukseen vaikuttavia tekijöitä sekä asukaspysäköinnin järjestämistä optimaalisesti ja tehokkaasti. Samassa tutkimuksessa selvitettiin suomalaisten ja pääosin K. Martensin vuonna 2005 tekemän tutkimuksen perusteella myös ulkomaisten kaupunkien pysäköintinormeja ja niiden laatimisperusteita. Työtä oli täydennetty viiden eri organisaation asiantuntijan haastatteluilla ja Vantaan eri alueiden autonomistuksen tutkimisella. Tutkimuksessa keskityttiin vain asukaspysäköintiin, mutta työpaikka- ja asiakaspysäköinti tulivat myös esille vuoropysäköinnin tarkastelussa.

Tutkimuksen perusteella voidaan päätellä, että auton omistukseen vaikuttavat asunnon koko, asunnon sijainti, asunnon omistumuoto, kotitalouden tulot, työssäkäynti ja harrastuneisuus sekä asukkaiden määrä kotitaloudessa. Tilastoanalyysin perusteella asunnon etäisyys juna-asemasta ei kuitenkaan näyttänyt vaikuttavan auton omistukseen. Sen sijaan asuinalueen luonne ja asukkaiden sosioekonomiset tekijät vaikuttavat autonomistukseen. Maahanmuuttajat, alhainen työssäkäyntiaste, tulotaso sekä opiskelijat vähentävät auton omistusta, mutta alueen huonot joukkoliikenne yhteydet ja huono palvelutarjonta vastaavasti nostavat auton omistusta. (Kallio M, s. 2)

Velvoitepaikkoja koskevia tutkimuksia ja selvityksiä on tehty vähemmän kuin pysäköintiin liittyviä. M. Kallion diplomityössä laadittiin velvoitepaikkojen optimoimiseksi ensimmäinen suomalainen algoritmi kerrostaloasuinalueille tarvittavan autopaikkamäärän tai -normien laskemiseksi (Kallio M 2011, s. 116). Algoritmi antaa hyvän teoreettisen

.....

mahdollisuuden asian toteamiseksi, mutta on ehkä hieman vaikeaselkoinen jokapäiväiseen kaavoituskäyttöön.

Algoritmi ei kuitenkaan ole täysin luotettava, sillä kaikkien algoritmissa esitettävien tekijöiden riippuvuutta ei tutkittu. Myöskään algoritmin tekijöiden arvoja ei tutkittu tarkemmin, vaan ne on arvioitu työssä esitettyjen kirjallisuusosan sekä empiirisen osan tulosten perusteella. Koska algoritmin kertoimet eivät ole täysin luotettavia, on oleellista miettiä kertoimien suuruutta ja vaikutusta tapaus- ja aluekohtaisesti (Kallio M 2011, s. 116). Algoritmiä testattiin Vantaan eri alueiden auton omistuksien avulla.

Heikki Palomäen Aalto-yliopiston insinööritieteiden korkeakoulun yhdyskunta- ja ympäristötekniikan laitokselle tekemässä tutkimuksessa ”Asukkaiden pysäköintipaikkamäärien optimointi Helsingin esikaupunkialueilla”, tutkittiin paikkatietoaineistoon perustuen raideliikenneasemien vaikutusta autopaikkatarpeeseen sekä vuorottaispysäköinnin tarjoamia mahdollisuuksia ja sen vaatimia edellytyksiä. Lisäksi työssä käsiteltiin pysäköinnin järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia ja niiden kohdentamista autopaikkojen käyttäjille. (Palomäki 2011, s. 2)

Palomäen mukaan asukkaiden autopaikkatarve voidaan käsittää laskennallisena autopaikkatarpeena ja konkreettisena autopaikkatarpeena. Laskennallinen autopaikkatarve muodostuu laskettavista keskiarvoista: henkilöautotiheydestä ja asumisväljyydestä. Keskimääräisestä laskennallisesta autopaikkatarpeesta esiintyy myös runsaasti poikkeamia, joita varten autopaikkatarpeeseen tulee lisätä ”varmuuskerroin”. Konkreettinen autopaikkatarve muodostuu autonomistuksesta ja pysäköintijärjestelyjen tehokkuudesta. Merkittävimpiä autonomistukseen vaikuttavia tekijöitä ovat tulotaso, asuntotyyppi, asumismuoto ja asunnon sijainti. (Palomäki 2011, s. 2)

Kallio oli todennut lähes samat riippuvuudet. Hänkään ei ollut tutkinut kaikkien tulokista saatujen tekijöiden riippuvuutta toisiinsa, vaan tekijöiden vaikutusta autonomistukseen yksittäin. Ainoastaan asunnon koon ja etäisyyden juna-asemaan välistä riippuvuutta tutkittiin ja todettiin, ettei korrelaatiota ole (Kallio M 2011, s. 116). Vantaan eri alueiden vertailussa Kallio totesi myös, että autonomistus on alhaisempaa alueilla, ja joissa on paljon maahanmuuttajia, opiskelijoita sekä yksinasuvia ja asukkailla on alhainen työllisyys- ja koulutusaste. (Kallio M 2011, s. 115)

3 Tutkimusaineistot ja -menetelmät

Suomen Kuntaliiton maapoliittinen työryhmä päätti talvella 2011 tehdä selvityksen, jonka tavoitteena on koota ja analysoida keskusta-alueiden autopaikoituksen ja pysäköinnin järjestämiseen liittyvät hyvät käytännöt sekä käytäntöjen kehittämistarpeet.

Tutkimuksen lähtökohdaksi otettiin sähköisesti tehtävä kysely ja sitä täydentävät haastattelut. Ennen kysymysten laatimista haastateltiin Oulun kaupungin asuntotoimen päällikkö Jukka Kokkista sekä kehittämispäällikkö Harri Kauppista Helsingin kaupungilta. Molemmat ovat perehtyneet asian aihepiiriin hyvin laajasti ja heiltä saatiin useita keskeisiä kysymyksiä autopaikkojen ongelmista.

Selvitystyö käynnistettiin haastattelemalla eräiden yli sadan tuhannen asukkaan kaupunkien asiantuntijoita ja pohtimalla työryhmässä sopivia kysymyksiä sähköisellä kyselylomakkeella tehtävää valtakunnallista kyselyä varten. Kysely tehtiin sähköisenä Webropol-kyselynä. Lähetetexti ja kyselyn internet-osoite lähetettiin sähköpostina 90 suurimmalle kunnalle ja suurimmille Suomessa toimiville rakennusliikkeille sekä pysäköintiyhtiöille. Kunnissa kyselyn saivat maankäyttö- ja rakennusvalvontatehtävissä toimivat henkilöt. Kyselyssä pyydettiin, että kunnat lähettäisivät yhden vastauksen, mutta eräät kunnat lähettivät eri vastaukset jokaiselta toimialalta. Muutamasta suurestakaan kunnasta ei tullut yhtään vastausta ehkä juuri sen vuoksi, että ei ollut käytännön mahdollisuutta tehdä yhteistä, koottua mielipidettä laaja-alaisista kysymyksistä. Toisaalta isot kaupungit ovat tehneet useita omia selvityksiään ja osallistuneet eri toimijoiden selvityshankkeisiin, joten voimavarat ja mielenkiinto eivät ole riittäneet jokaiseen tutkimukseen osallistumiseen. Lopulta vastaus saatiin viidestäkymmenestä yhdestä kunnasta. Rakennusliikkeistä ja pysäköintiyhtiöistä saatiin neljä vastausta kummastakin eli n. 1/3 pyydytyistä.

Kyselyn vastauksista koottiin yhteenvedoja, jotka näkyvät tämän tutkimuksen luvuissa 4–6. Kyselyn alkuperäiset kirjalliset kysymykset ovat tutkimuksen liitteenä 1. Vastaukset sisältävät diagrammeja sekä selostuksia.

Haastattelut tehtiin pääosin kasvotusten hankkeeseen osallistuneiden henkilöiden kanssa siten, että he saivat haastattelukysymykset etukäteen. Kuopion haastattelut tehtiin puhelinhaastatteluina. Haastatteluista koottiin yhteenvedot lukuun 7.

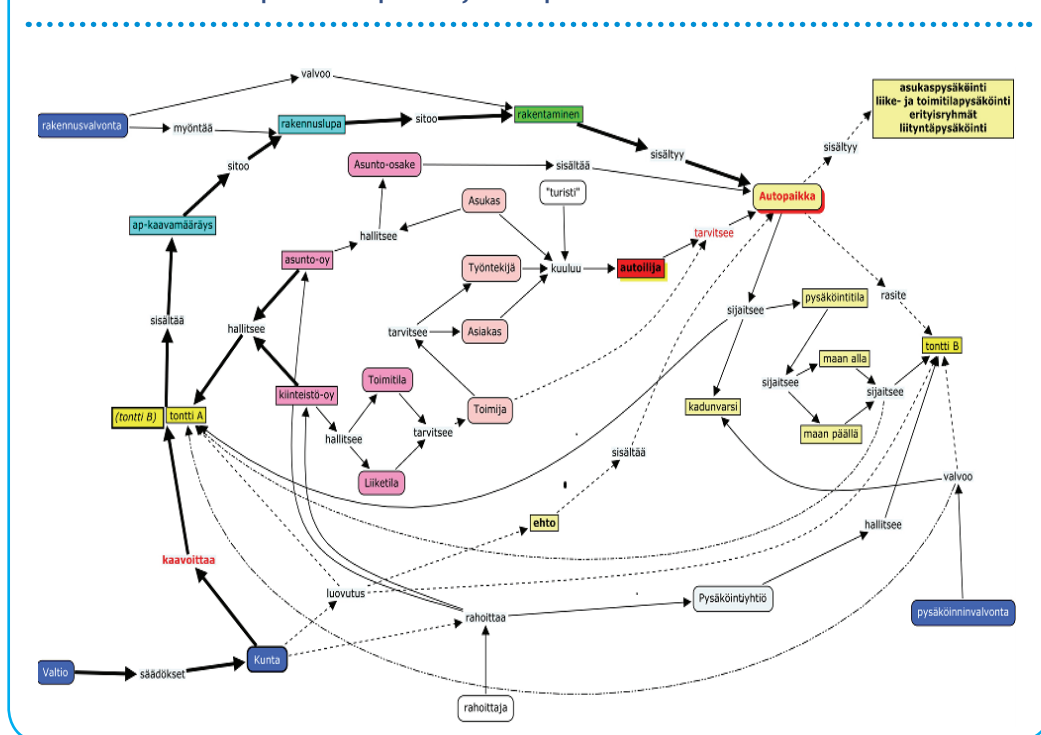
4 Pysäköintitarpeet ja niiden kehityssuunta

Pysäköintitarve syntyy asemakaava-alueella kaavassa osoitetun rakennusoikeuden tultua toteutetuksi ja jakaantuu käyttötarkoituksen nojalla pääkohdittain asunto-, liike- ja toimitilapysäköintiin, liityntäpysäköintiin ja erityisryhmien pysäköintiin. Tarpeet menevät osittain päällekkäin ja sama autoilija voi samalla ajokerralla kuulua kahteen tai kolmeenkin ryhmään.

Edellä lueteltujen lisäksi autopaikkoja tarvitsevat matkailijat, jotka etsivät yleisessä käytössä olevia pysäköintialueita tai -taloja. Tutkimuksissa on keskustan autoliikenteestä havaittu 15–20 prosentin olevan pysäköintipaikkaa etsivää liikennettä. (Suomen Kuntaliitto 1994, s. 46)

Asian havainnollistamiseksi laadittiin käsitekartta (kuva 1), jossa on esitetty autopaikan suhde rakentamiseen. Kuvasta on havaittavissa, että autopaikkaa tarvitsevat autoilijat, mutta kustannukset kohdistuvat joko asuntorakentamiselle tai yritystoiminnalle. Viime mainitun kautta kustannus voidaan siirtää helpommin varsinaisille käyttäjille, mutta asuntorakentamisen maksajat osallistuvat pääsääntöisesti autopaikkakustannuksiin, vaikka eivät omistaisikaan autoa. Tässä pelkistetyssä kaaviossa ei esitetä erillistä autopaikkaosaketta omana, vaan se on rinnastettavissa autopaikkaosakkeeseen.

Kuva 1. Kaavio autopaikan tarpeesta ja autopaikan toteuttamisesta



Tarpeen määrä on pyritty arvioimaan asemakaavan laadinnan yhteydessä ottaen huomioon mm. alueen mahdollinen autoistumisaste, asumistapa, asukkaiden tulotaso ja ikäjakauma ja sen perusteella määrätään autopaikkojen lukumäärä. (Oulu 2006, s. 6–8)

Asukaspysäköinnin lähtökohtana on aikaisempina vuosikymmeninä ollut, että autopaikka löytyy pihapiiristä avomaalta lämmitystolpalla tai ilman, autokatoksesta tai usein rakennuksen pohjakerrokseen sijoitetusta autotallista. Paikka on silloinkin perustunut asunto- tai autopaikkaosakkeeseen kuuluvaan hallintaoikeuteen.

Yritysten eräissä vastauksessa esitettiin, että pääkaupunkiseutua, Tamperetta ja Turkua tulisi kehittää edelleen niin, että Suomesta kehittyy Metropolivaltio. Metropolina olisi pääkaupunkiseutu, johon Tampere ja Turku liittyvät nopeilla raideyhteyksillä. Tällä alueella toteutettaisiin tiivistä rakentamista ja kysynnän mukaista autopaikkasäädöstä.

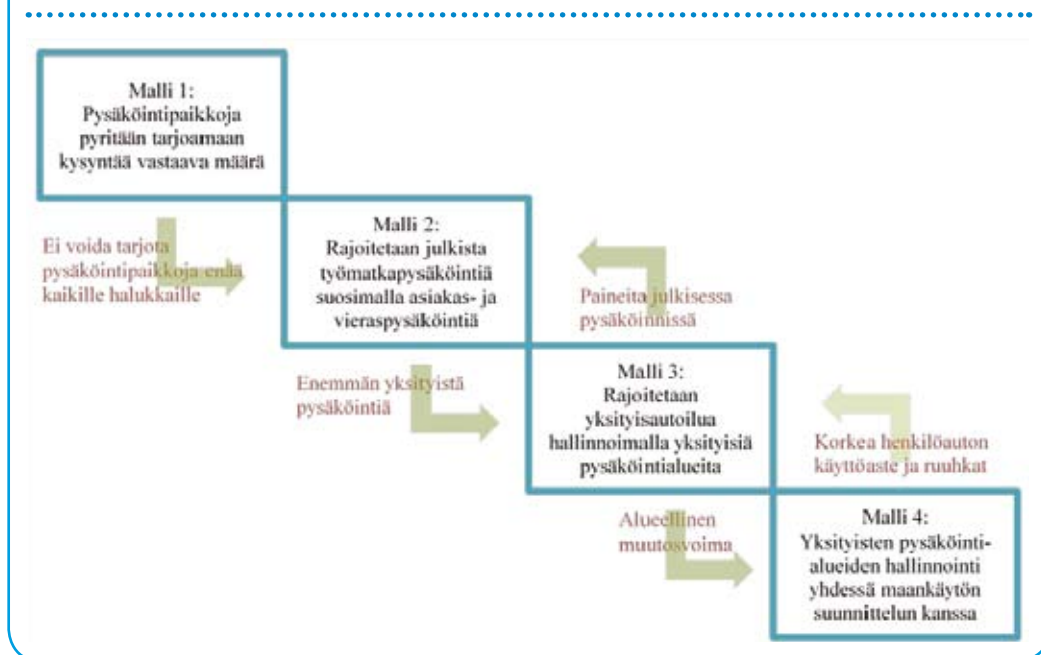
Vastausten perusteella voidaan todeta, että kehitystarpeina nousevat esiin autottomaksi kaavoitettavien kiinteistöjen käsittely, velvoitepaikkapolitiikan ja pysäköintipolitiikan omat suuntauksat selvitettävä, velvoitepaikkamenettelyn kehittäminen ja erityisesti autopaikkakustannusten erottaminen asuntokustannuksista. Lisäksi tulee kiinnittää huomiota autopaikkojen määrän suhteeseen rakennusten käyttötarpeisiin sekä mahdollisen 3D-kiinteistöjärjestelmän toteuttamiseen.

5 Pysäköintinormit ja niiden soveltaminen kunnissa

5.1 Pysäköinnin käsittely hallinnollisissa prosesseissa

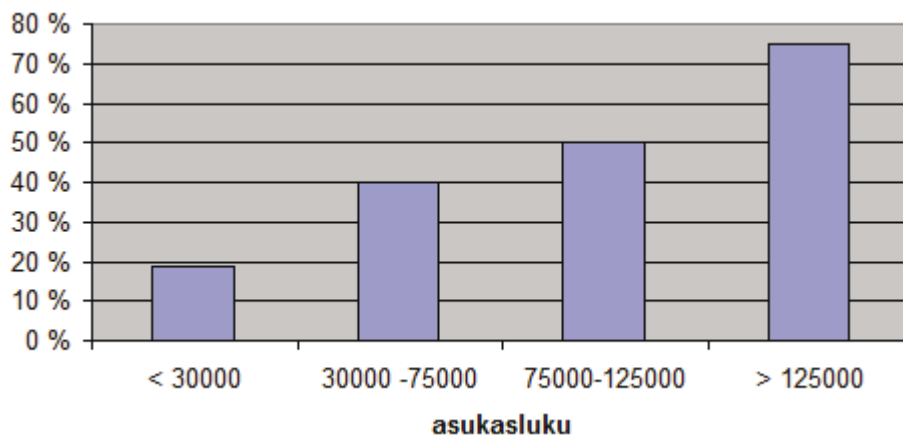
Pysäköintipolitiikkaan on niin Suomessa kuin Euroopassakin kehitelty erilaisia malleja. Mirva Kallio on omassa diplomityössään referoinut alun perin Martensin vuonna 2005 tekemää selostusta OECD/ECMT (Urban travel and sustainable transport, Paris 1995) -raportista, jossa identifioidaan neljä erilaista pysäköintipolitiikan mallia, joita käytetään OECD:n jäsenmaissa (M. Kallio, 2010, s. 33–35). Mallit eivät aina sovellu puhtaasti kaupungin pysäköintipolitiikkaan, ja niistä löytyy useita eri yhdistelmiä, mutta ne antavat hyvän yleiskuvan neljästä erilaisesta pysäköintipolitiikasta (Martens 2005). Kuvassa 2 on esitetty kaaviokuva Martensin neljästä pysäköintipolitiikan mallista.

Kuva 2. Martensin neljä mallia pysäköintipolitiikasta Kallion mukaan (Kallio, 2009, s. 35)



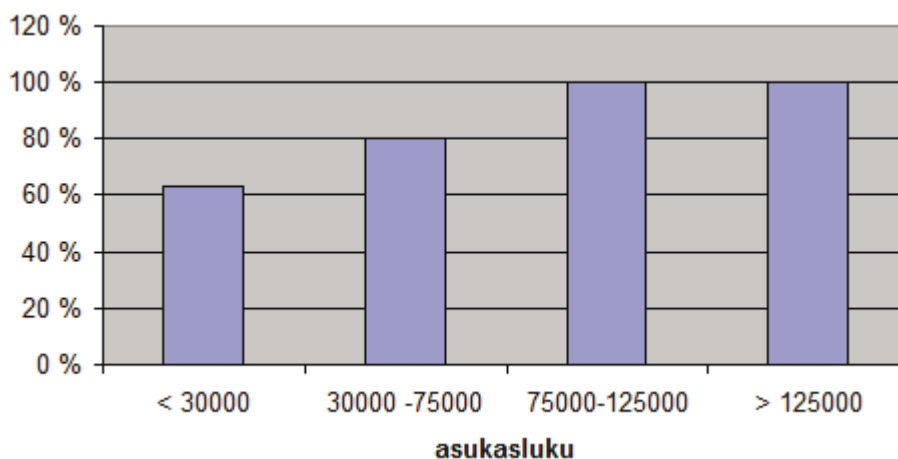
Autopaikkapolitiikan periaatteet (velvoitepaikkoja, muita pysäköintipaikkoja ja pysäköinnin järjestämistä koskevat periaatteet) oli kirjattu 31 prosentissa kyselyyn vastanneista kunnista, mutta autopaikkoihin liittyviä selvityksiä oli tehty 74 prosentissa vastanneista kunnista (kuva 3). Suuremmissa kaupungeissa oli periaatteiden kirjaaminen ollut yleisempää kuin pienemmissä.

Kuva 3. Kyselyyn vastanneissa kunnissa kirjatut autopaikkapolitiikan periaatteet asukasluvun mukaisesti



Autopaikkoihin liittyviä selvityksiä oli tehty kaikissa yli 75 000 asukkaan kunnissa ja 80 prosentissa 30 000–75 000 asukkaan kunnista (kuva 4). Pienimmissäkin kunnissa lähes kahdessa kolmasosassa selvitykset oli tehty.

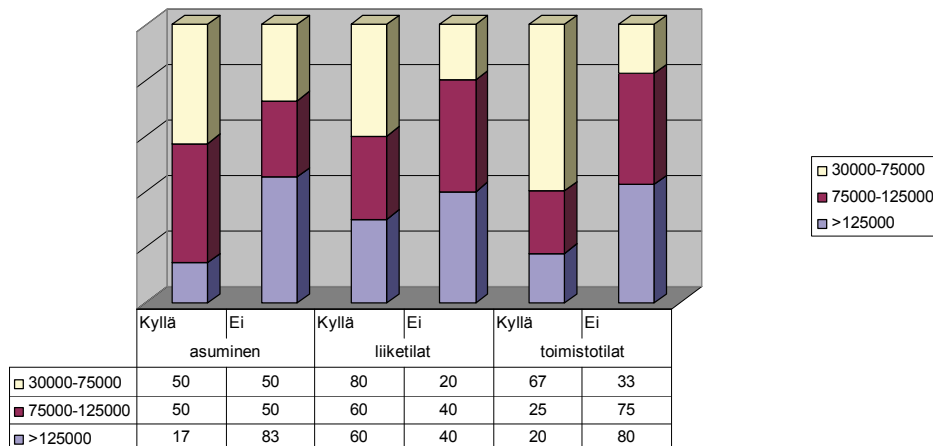
Kuva 4. Kyselyyn vastanneissa kunnissa tehdyt autopaikkoihin liittyvät selvitykset asukasluvun mukaisesti



Autopaikkojen riittävyys eri käyttötarkoituksiin näyttää kyselyn mukaan osoittavan, että pienissä kaupungeissa on keskimäärin parempi tilanne kuin isoissa (Kuva 5). Asumiseen tarvittavia autopaikkoja on riittävästi puolessa alle 125 000 asukkaan kunnista. Suurimmista kunnista niitä on riittävästi vain joka kuudennessa. Liiketiloissa tilanne on kauttaaltaan parempi, sillä alle 75 000 asukkaan kunnissa vain 1/5:ssä on liian vähän liiketilojen autopaik-

koja. Sitä isommissakin kunnissa vain 2/5:ssä on sama tilanne. Toimistotilojen parkkipaikkojen määrissä sen sijaan on suurimmat eroavaisuudet. Yli 125 000 asukkaan kunnista 4/5:lla on liian vähän parkkipaikkoja toimistoja varten ja 75 000 – 125 000 asukkaan kunnissa sama tilanne on ¾:lla. Alle 75 000 asukkaan kunnista vain 1/3:lla puuttuu toimistotilojen parkkipaikkoja.

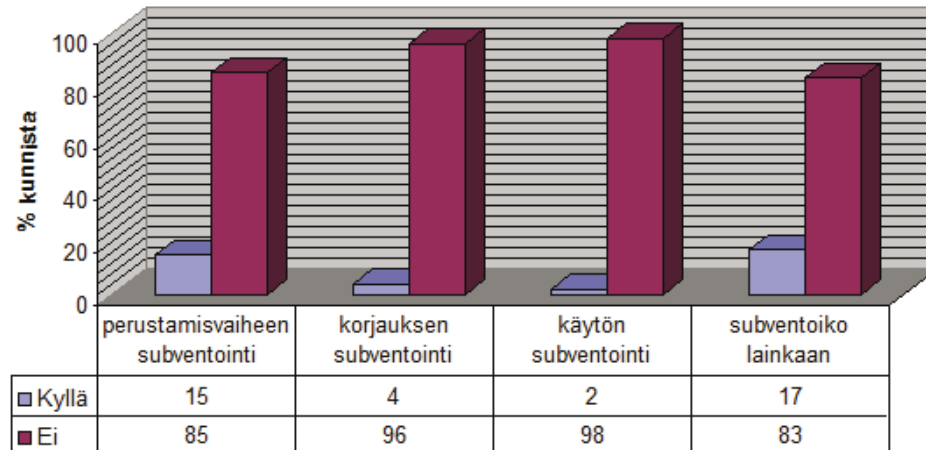
Kuva 5. Autopaikkojen riittävyys eri kokoisissa kunnissa



Kyselyn mukaan vain 15 prosenttia kunnista subventoi pysäköintilaitoksia perustamisvaiheessa. Subventointi tapahtuu erilaisilla menetelmillä. Jossakin tapauksessa se tapahtuu pankkilainalla ja kunnan sijoittamalla osakepääomalla tai/ja esim. maanvuokraan perustuvana apportina. Rahoitus voidaan myös kerätä alueen asuin- ja muilta yhtiöiltä liittymismaksuina. Yleinen menettelytapa rahoittamiseen on velvoiteautopaikkojen myynnistä saatavat rahat ja kunnan konsernipankin lainoitus. Pysäköintiyhtiö voi myös rahoittaa hankeinvestoinnin kunnan takaamalla lainalla. Rahoitukseen käytetään myös suoraan kunnan talousarvion investointirahoja. Joissakin tapauksissa kunta on myynyt ja jossakin tapauksessa kunta on ostanut koko pysäköintilaitoksen osakekannan laitoksen valmistuttua. Kunta voi kilpailuttamalla hankkia yksityisen operaattorin kunnan omistukseen jäävään pysäköintilaitokseen.

Pysäköintilaitoksen korjausinvestointeja subventoi vain 4 prosenttia vastanneista kunnista ja käytön subventointia ei juuri tapahdu. Kunnista 83 prosenttia on pidättäytynyt kokonaan subventoimasta pysäköintihankkeita (kuva 6).

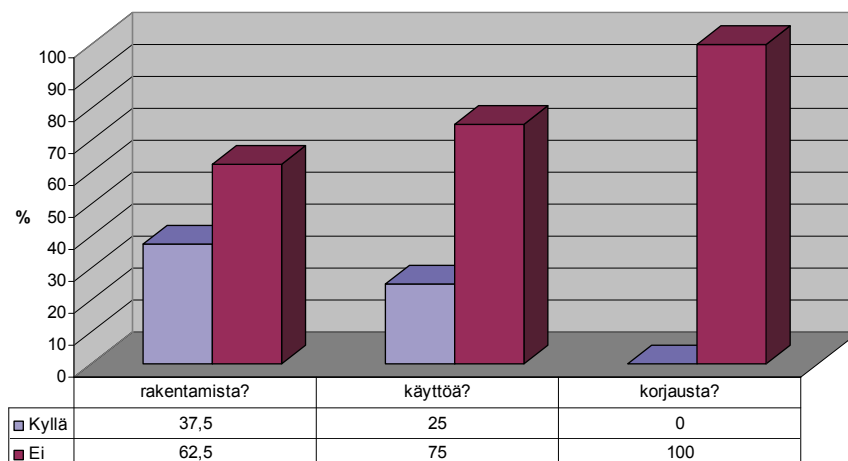
Kuva 6. Kunnan tarve subventoida pysäköintihankkeita



Yritysvastaajat toivoivat kunnan osallistuvan enemmän rakentamisen ja käytön subventointiin, kuin mitä oli kuntien tavoitteena. Pysäköintitilojen korjausrakentaminen sen sijaan pitäisi yritysten mielestä hoitaa kokonaan laitoksen omalla kustannuksella (kuva 7).

Kuva 7. Yritysvastaajien mielipide kunnan subventointitarpeeseen

23. Pitäisikö kuntien subventoida autopaikoituksen...



Jyväskylässä ei ole juuri lainkaan toteuttamattomia velvoitepaikkoja, koska niiden lykkäämistä ei sallita kuin hyvin harvoin ja lyhyeksi aikaa. Sen sijaan esimerkiksi Oulussa ja Kuopiossa niitä on useita satoja, mutta niistä saaduilla maksuilla toteutetaan meneillään olevat pysäköintitilahankkeet.

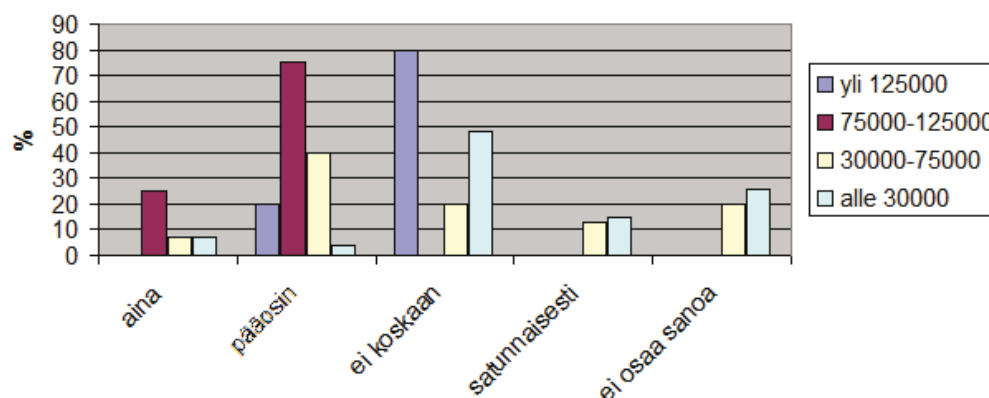
Velvoitepaikkojen käsittelyssä kaikissa kunnissa oli saman tapainen toiminta-ajatus. Asemakaavassa määrättyjen autopaikkojen toteuttaminen vaaditaan rakennusluvan yh-

teydessä ja toteuttamista valvotaan rakennusvalvonnan toimesta. Usein käytetään maankäyttö- ja rakennuslain 156 §:n mahdollistamaa vapaaksioston menettelyä, jolloin velvoitepaikoista vapautumisesta peritään valtuuston määrittelemä korvaus. Tämän korvauksen avulla kaupunki järjestää autopaikat. Vapaaksi ostettujen velvoitepaikkojen seuraamiseksi kunnan tulisi pitää niistä kirjaa eli muodostaa ns. velvoitepaikkarekisteri. Tämä helpottaisi tilanteen seuraamista, ja varsinkin täydennysrakentamisen yhteydessä olisi tiedossa ennestään toteuttamattomat autopaikat samoin kuin se, minkä verran kunnalla on vapaaksioston kautta tulleita velvollisuuksia. Eräissä kaupungeissa tämä rekisteri on jossakin muodossa käytössäkin.

Velvoitepaikkojen vapaaksioston osalta lainsäädäntöä pidetään jälkeenhajonneena ja epäselvänä. Etenkin velvoitepaikkojen pysyvyyttä tulisi säädellä tarkemmin ja ne tulisi kytkeä asunto-, toimisto- ja liikeosakkeisiin niin, ettei niitä voida myydä yhtiön ulkopuolelle. Velvoiteautopaikkojen toteuttamissopimuksiin rakennuslupavaihetta varten toivotaan menettelytapaohjetta ja velvoitepaikkarekisteriä niin, että paikat voisi osoittaa tarkasti kartalla.

Hieman yli puolet kuntavastaajista ilmoitti, että kunta ei koskaan toimi pysäköintioperaattorina. Vastausten mukaan 80 prosenttia yli 125 000 asukkaan kunnista ja noin 50 prosenttia alle 30 000 asukkaan kunnista kuuluu tähän ryhmään. Sen sijaan 75 000–125 000 asukkaan kunnista kaikki vastanneet toimivat ainakin pääosin pysäköintioperaattoreina (kuva 8).

Kuva 8. Kunnan toimiminen pysäköintioperaattorina



Vapaaksiosto

Maankäyttö- ja rakennuslain 156 §:n 2 momentti koskee niin sanottua vapaaksiosto-oikeutta. Kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat

kohtuulliselta etäisyydeltä. Tässä tapauksessa kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan.

Vapaaksiosto tulee erottaa siitä periaatteesta, että velvoitepaikat sidotaan aina asianomaisen kiinteistön tarpeisiin. Hallituksen esityksessä (HE 101/1998 s. 109) on nimenomaan korostettu, ettei autopaikkojen vapaa luovutus tai osoittaminen muuhun tarpeeseen kuin alun perin tarkoitettuun käy päinsä. Jos kiinteistön itsenäiset velvoitteet on myyty itsenäisinä osakkeina, tulee kiinteistön omistajan (haltijan) pystyä osoittamaan, että siitä riippumat-

ta, kuka autopaikkaosakkeet omistaa, on autopaikkoja osoitettu kyseisen kiinteistön käyttöön kaavassa ja luvassa edellytetty määrä. (Jääskeläinen & Syrjänen, 2010, s. 640.)

Kunnan vapaaksioston kautta saamat tulot on tärkeää korvamerkitä velvoitepaikkojen toteuttamiseksi. Eräänä keinona on niiden rahastoiminen.

5.1.1 Kaavoitus

Autopaikkoja säätelee maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL). Säädökset ovat kuitenkin hyvin yleisellä tasolla. Lain 54 §:ssä vaaditaan luomaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Asemakaavamääräyksiin viitataan 57 §:ssä.

Autopaikkojen määrääminen kuuluu maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 156 §:n mukaan asemakaavaan ja rakennuslupa. Samassa lainkohdassa annetaan myös vapaaksioston mahdollisuus.

Autopaikkojen lukumäärän yksikköinä käytetään ilmaisia 1 ap/00 m² tai 1 ap/as. (RT RakMK-21158)

Monet kaupungit, kuten esim. Espoo, Helsinki, Jyväskylä, Kuopio, Lahti ja Oulu, ovat laatineet omat laskentakavat asemakaavassa määrättävien autopaikkojen lukumäärälle.

M. Kallio on omassa tutkimuksessaan määrittänyt kaavan, joka laskee keskimääräisen autopaikkatarpeen asuntoa kohden:

$$Y = (x \cdot \beta_1 + \alpha_1 + \alpha_2 + \alpha_3) \cdot \beta_2$$

jossa

Y = ennustettu autojen määrä asuntoa kohden

x = autotiheys/autonomistusaste (henkilöauto/asunto)

β_1 = autonomistuksen muutoskerroin

α_1 = asunnon omistumuoto

α_2 = asunnon sijainti suhteessa joukkoliikennepalveluihin ja muihin palveluihin

α_3 = asunnon koko

β_2 = pysäköintipaikkojen nimeäminen

(Kallio 2011, s. 105.)

Algoritmia voidaan käyttää kerrostaloasuinalueen autopaikkamäärän tai auto-paikkamäärien laskemiseen. Algoritmi ei kuitenkaan ole täysin luotettava, sillä kaikkien algoritmien esitettävien tekijöiden riippuvuutta ei tutkittu. Myöskään algoritmien tekijöiden arvoja ei tutkittu tarkemmin, vaan ne on arvioitu työssä esitettyjen kirjallisuusosan sekä empiirisen osan tulosten perusteella. Koska algoritmien kertoimet eivät ole täysin luotettavia, on oleellista miettiä kertoimien suuruutta ja vaikutusta tapaus- ja aluekohtaisesti. (Kallio 2011, s. 116)

Kuntiin tehdyn kyselyn mukaan osa vastaajista on sitä mieltä, että erityistä ohjeistusta tai normitusta ei säädösten osalta tarvita. Eräiden mielestä nykyisin käytössä olevat säädökset ovat kunnossa ja niistä tulisi pitää kiinni. Osa toivoo tarkempia vaatimuksia autopaikkamääristä, niitä tulisi jopa tiukentaa. Toivotaan myös velvoitteista selkeyttä lainsäädäntöön ja olosuhteet huomioivia valtakunnallisia mitoitusohjeita.

Yrityksille tehtyyn kyselyyn vastanneista 75 prosentin mukaan asemakaavamääräykset ovat selviä, mutta vain lähes kolmasosan mielestä ne ovat riittävän joustavia. Samoissa vasta-

uksissa haluttiin yksiselitteinen kaavamääräys, jolla määräosa tontille kaavoitettavasta autopaikkamäärästä tulisi sijoittaa johonkin yleiseen pysäköintilaitokseen. Tehokkaalla käytöllä varmistettaisiin näin autopaikkojen riittävyys. Asuntorakentamisessa voisi tuotantomuodon (omistus-/vuokra- /eritysryhmäasunto) vaikutuksen huomioida autopaikkamääräyksissä. Ongelmaksi tällöin muodostuu hallintamuodon muutos talon elinkaaren aikana. Ylimääräisellä tarjonnalla kunta tasaa pitkäaikaista velvoitepaikkavelkaa.

Yrityskyselyyn mukaan paikoitusmääräysten kustannusvaikutus on liian suuri. Vastausten mukaan kaavoittaja pyrkii turhaan ohjaamaan kuluttajien käyttäytymistä parkkipaikkamääräyksillä. Toisaalta kun kaavoittaja määrittää paikoitusratkaisun, se määrittää samalla asunon lukumäärän ja sitä kautta nykytrendin mukaisesti aivan liian suuren asunon keskikokoon. Kaavoitus on jäänyt jälkeen ympäristö ja energiatehokkaan rakentamisen tavoitteista. Ydinkeskustoihin ja parhaiden julkisten liikenneyhteyksien varrelle kaavoitetaan aivan liian matalia kerrostaloja.

Erään yrityskyselyyn vastanneen mielestä pikkunäppärä kaavoittaminen johtaa toteutuksen kannalta pieniin, ympäristön ja toteutuskustannusten näkökulmasta, tehottomiin kellariparkkeihin. Ydinkeskustoissa voi vastaajan mielestä hyvin kaavoittaa ilman parkkipaikkoja, samoin metroasemien ja paikallisjuna-asemien yhteydessä.

Edellä mainitussa tilanteessa autopaikkojen järjestäminen olisi kunnan tehtävä. Käytännön toteuttaminen tulisi vaatimaan kunnalta investointeja tai hanke pitäisi tehdä yhteistyössä yksityisen toimijan kanssa.

Kaupunkien keskustat ovat yhden yritysvastauksen mielestä muuttuneet erittäin ruuhkaisiksi, mutta kaavamääräykset ovat säilyneet ennallaan. Tämä johtuu siitä, että kaavamääräyksiä harvoin muutetaan muuttuvia olosuhteita vastaaviksi.

Asemakaavamääräyksissä tulisi huomioida paremmin lähiseudun pysäköintilaitokset, joihin tulisi yhdessä operaattorin kanssa osoittaa enemmän veloituspysäköintipaikkoja. Tämä osaltaan helpottaisi tehokkaampaa maanpäällistä rakentamista sekä suurten ja keskitettyjen pysäköintilaitosten rakentamis- ja aloittamisinvestointeja.

Molemmissa vastausryhmissä tuotiin esiin keskitetyn yhteispysäköinnin edellytysten järjestäminen. Samoin esitettiin, että autopaikkojen rakentamisesta aiheutuvat kustannukset tulee irrottaa kokonaan asunon myyntihinnoista eli asumisessa pysäköinti täytyy nähdä ja kokea autoilun lisäkustannuksena, ei asumisen kustannuksena. Hyvänä tavoitteena olisi, että asunto- ja autopaikkamarkkinat olisivat erikseen.

Helsingin kaupungin autopaikkatyöryhmä on 31.1.2009 laatimassaan raportissa selvittänyt autopaikan toteuttamiskustannuksen ja autopaikkavaatimusten vaikutusta kerrosneliömetri- ($k-m^2$) ja huoneistoneliömetrihintoihin (htm^2) taulukon 1 mukaisesti. Kerros- ja huoneistoneliömetrien suhdelukuna on käytetty 1,18.

Kysyttäessä yrityksiltä, miten asemakaavassa tulisi osoittaa asuntorakentamisen autopaikkojen lukumäärä ja niiden mahdollinen käytön ohjaus, eräässä vastauksessa ohjaus katsottiin jopa kokonaan tarpeettomaksi. Toisissa vastauksissa tuli jälleen esille pysäköinnin osoittaminen kokonaan pysäköintilaitoksiin, jos niiden toteuttaminen on kaupallisesti kannattavaa. Toivottiin myös, että autopaikkoja voitaisiin hankkia tarpeen mukaan vaihteittain ja ohjausta tehtävän tapauskohtaisesti myös rakennusluvan yhteydessä selvästi ja velvoittavasti. Autopaikkojen pysyvyyttä toivottiin seurattavan tulevaisuudessakin. Liian pienet autopaikkamäärät aiheuttavat sen, että asunon myynti vaikeutuu ja kaupungille tulee jatkuvasti valituksia lähiseudun autopaikkojen riittämättömyydestä. Sama tilanne tulee vastaavasti kun rakennetaan esim. $10\,000\,k-m^2$ toimistotilaa ja asemakaavassa määrätään $1\,ap / 100\,k-m^2$.

Taulukko 1. Autopaikan kustannusvaikutus kerros- ja huoneistoneliometriä kohden eri autopaikkahinnoilla (Oasmaa et al. 2009, s. 8)

Autopaikka- kustannus	Autopaikkamääräys										
	1 ap / 90 kem²		1 ap / 100 kem²		1 ap / 115 kem²		1 ap / 125 kem²		1 ap / 150 kem²		
	€/ap	€/ kem²	€/ htm²	€/ kem²	€/ htm²	€/ kem²	€/ htm²	€/ kem²	€/ htm²	€/ kem²	€/ htm²
5 000		56	66	50	59	43	51	40	47	33	39
10 000		111	131	100	118	87	103	80	94	67	79
15 000		167	197	150	177	130	154	120	142	100	118
20 000		222	262	200	236	174	205	160	189	133	157
25 000		278	328	250	285	217	257	200	238	167	197
30 000		333	393	300	354	261	308	240	283	200	236
35 000		389	459	350	413	304	359	280	330	233	275
40 000		444	524	400	472	348	410	320	378	267	315
45 000		500	590	450	531	391	462	360	425	300	354
50 000		556	656	500	590	435	513	400	472	333	393
55 000		611	721	550	649	478	564	440	519	367	433
60 000		667	787	600	708	522	616	480	566	400	472

Silloin määräyksen mukaisesti kiinteistöön tulee 100 autopaikkaa, ja kun kiinteistöön tulee 500 työntekijää, syntyy ongelma.

Oulun kaupunki on tehnyt vuonna 2006 autopaikkamitoitusta koskevan tutkimuksen, jossa on käytetty kahta eri tilastomateriaalia, tehty asiantuntijahaastatteluja ja pysäköintilaskentoja sekä järjestetty Oulun kaupungin sisäinen asiantuntijaseminaari. Tutkimuksen tuloksena on julkaistu asuntopaikoituksen pysäköintinormit kerrostaloille, rivitaloille ja erillispientaloille (kuva 9). Erityisasuminen käsitellään Oulussa aina tapauskohtaisesti.

Kuva 9. Asuntorakentamisen pysäköintinormit Oulussa (Oulun kaupunki, 2006)

		Uusi normi	Huom.
Kerrostalot (AK)	alle 1 km	1ap/100 as-m ²	ks. poikkeukset
	1-4 km	1ap/80 as-m ² (suositus kuitenkin väh. 1 ap/as) ja lisäksi 1 vieraspaikka/1000 kem ² ¹⁾	ks. poikkeukset
	yli 4 km	1ap/75 as-m ² (suositus kuitenkin väh. 1 ap/as) ja lisäksi 1 vieraspaikka/1000 kem ² ¹⁾	ks. poikkeukset
Rivitalot (AR, AP)		1,3 ap/as ja lisäksi 1 vieraspaikka/1000 kem ² ¹⁾	
Erillispientalot (AP, AO)		2 ap/as	
Erityisasuminen (opiskelijat, hoitolaitokset, ryhmäkotiit yms.)		tapauskohtaisesti	

1) Vieraspaikotusmahdollisuus tarkistetaan siten, että korttelia kohden on oltava yksi vieraspaikka alkavaa 1000 kerrosalaneliometriä kohti. Laskelmassa voidaan hyödyntää myös katualueilla olevat autopaikat.

Poikkeukset:

Normia voidaan muuttaa seuraavissa tapauksissa:

- Jos tontilla on Ara-rahoitteisia yleishyödyllisiä vuokra-asuntoja, voidaan autopaikkojen määrää vähentää niiden osalta 15 %:lla
- Jos tontilla on erityisasumismuotoja, voidaan autopaikkojen määrää vähentää asuntojen määrän, sijainnin ja/tai laadun suhteessa
- Aluekeskuksessa tai sen lähistössä autopaikkavaatimus voi olla vähäisempi kuin muualla ko. alueella

Pysäköintipaikkojen tilavaatimukset

Avopaikan ja rakenteellisen pysäköintipaikan nettoruutukoko on 2,5x5,0 metriä (rakenteet eivät saa pienentää vapaata pysäköintiruudun alaa). Tämän lisäksi vapaata tilaa ajoväylällä tarvitaan 7,0 metriä. Talleissa ja halleissa suositus vapaaksi korkeudeksi on vähintään 2,4 metriä.

Inva-paikat

Invapaikkojen määrä tulee olla kaksi invapaikkaa 50 autopaikkaa kohti, ja sen jälkeen yksi invapaikka kutakin alkavaa 50 autopaikkaa kohti. Invapaikan leveys tulee olla vähintään 3,6 m tai vähintään 2,4 m, jos vieressä on vapaa kulkuväylä ja vapaa tila on yhteensä 3,6 m. Tällöin pysäköintipaikan ja kulkuväylän välinen reunakivikorkeus saa olla korkeintaan 4 cm.

Invapaikat merkitään kansainvälisellä liikkumisesteisen ISA-tunnuskuvalla kiinteällä pystyopasteella sekä maalauksella. Liikkumisesteisten autopaikat sijoitetaan sisäänkäyntien ja asiointikohteiden lähelle siten, että etäisyys autopaikalta kohteeseen on lyhyt ja helppokulkuinen. Jos liikkumisesteisen autopaikka suunnitellaan katoksen alle, on katetun tilan vapaan korkeuden oltava vähintään pikkubussin ja invataksin tarvitsema 2,8 m. (Oulun kaupunki, 2006)

Velvoitepaikkohin kuuluvien asukaspysäköinnin vieraspaikkojen sijoittaminen katualueelle ei ole suositeltavaa, koska niiden on oltava pysyviä paikkoja. Kadunvarret soveltuvat muuhun lyhytaikaiseen pysäköintiin.

5.1.2 Tontin luovutus

Velvoitepaikkojen toteuttamiseksi kunnat luovuttavat kuvan 10 mukaan maata pääsääntöisesti LP- ja LPA-alueilta. Noin kolmasosassa kuntia velvoitepaikat osoitetaan suurimmalta osalta kadunvarsilta ja reilu kymmenesosa käyttää siihen yleisiä alueita ja kunnan omistamia muita tontteja. Kadunvarsien osoittaminen velvoitepaikkohin kuuluvien autopaikkojen sijoittamiseen ei ole suositeltavaa, koska velvoitepaikkojen on oltava pysyviä paikkoja. Toiminnasta aiheutuu hankaluuksia määräaikaiseen sopimukseenkin liittyvässä pysäköinnissä mm. kunnossapidon ja valvonnan osalta. Pysyvä velvoitepaikka kadunvarressa velvoittaa lisäksi kaupunkia järjestämään kustannuksellaan vastaavat paikat muualta, mikäli asiaa ei ole sopimuksessa otettu etukäteen huomioon.

Mikäli kunnalla on riittävän lähellä oma pysäköintilaitos, niin luonnollisesti pysäköintiä ohjataan sinne, mutta myös yksityisiin pysäköintilaitoksiin. Joskus on mahdollista käyttää hyväksi naapurikiinteistön vapaina olevia velvoitepaikkoja.

Kunnan luovuttaessa tontin pysäköintilaitosta varten luovutusehtoihin tulee aina sisältyä vaatimus tontin käyttämisestä asemakaavassa määrättyjen autopaikkojen sijoittamiseksi

tontille.

Annika Birell on diplomityössään ”Keskisuurten kaupunkien tontinluovutuspolitiikka” (2010) tutkinut mm. kaupunkien tontinluovutusmuotoja. Tutkimuksessaan hän toteaa, että luovutusmuotoa tulisi tarkastella myös muista kuin puhtaasti taloudellisista näkökulmista. On otettava huomioon myös erilaiset välilliset edut ja arvot, joita ei aina voida mitata rahassa. Esimerkiksi asiakkaan valinnanmahdollisuus on arvo sinänsä, jolla on samalla myös markkina-arvoa, kuten Kilkku (2010) toteaa. Kaupungin ei muutoinkaan aina pitäisi pyrkiä maksimoimaan tontinluovutuksen rahallista tuottoa, vaan on otettava huomioon myös muut maapoliittiset tavoitteet, esimerkiksi asumiskustannusten pitäminen kohtuullisella tasolla (Birell, 2010, s.27). Kunnan tulee muistaa yksityisoikeudelliseen rooliin liittyvä julkisyhteisön rooli yhteisen hyvinvoinnin luoja.

Asumiskustannusten kohtuullisena pitämiseen vaikuttaa myös autopaikan hinta. Tässä tilanteessa kunnilla on mahdollisuus vaikuttaa luovutusehtoihin harkitsemalla tontin ulkopuolelle sijoitettavien velvoiteautopaikkojen sijaintia. Mikäli mahdollista, ei tulisi velvoittaa sijoittamaan lähimpänä oleviin ehkä kalliisiin pysäköintitiloihin, vaan velvoitepaikkamahdollisuudet tulisi tarkastella muutaman sadan metrin säteellä. Alla olevassa taulukossa 2 näkyy eräiden keskisuurten kaupunkien tontinluovutustavat.

Taulukko 2. Yhteenvedo luovutustavoista tutkituissa kaupungeissa (Birell, 2010)

	Vain myynti	Vain vuokraus	Tontinsaaja saa valita
Jyväskylä:	AO: Vähintään 50 % vain myynti. AK, Yritystontit.	AK: Tuettuun tuotantoon mahdollisesti.	AO-tontit: eniten 50 %.
Kuopio:	AO: Erityisarvotontit myydään hintakilpailussa.	AO, AR, AK: rakentamattomana.	AO, AR, AK: rakennettuna. Yritystontit.
Lahti:	AO: Erityisarvotontit hintakilpailussa.	AO: rakentamattomana. Yritystontit: poikkeustapauksissa.	AO: rakennettuna. AR, AK, yritystontit.
Lappeenranta:	AO: Parhaimmat tontit hintakilpailussa. AR, AK.		AO, yritystontit.
Oulu:	AO: 1/3. AR, AK, yritystontit: erityisestä syystä.	AO: 2/3. AR, AK, yritystontit.	
Pori:	AO: voidaan myydä hintakilpailussa. AR: myydään.	Yritystontit: rakentamattomana.	AO. Yritystontit rakennettuna.
Selänselä:	AO, AR, T.	AR, AK: Palvelutoimintaan vuokrataan.	AO: Tietyillä alueilla.
Vaasa:	AO, AR, AK yritystontit: Voidaan myydä hintakilpailussa.	Erityistapaukset.	AO, AR, AK, yritystontit.

5.1.3 Rakennusvalvonta

Tontille tapahtuvan rakentamisen edellytyksenä on rakennuslupa, jonka myöntää kunnan rakennusvalvontaviranomainen. Käytännössä rakennusvalvontaviranomaisen tehtävää näiltä osin tekevät rakennusvalvojat, joista myöhemmin tässä tutkimuksessa käytetään nimitystä

.....

rakennusvalvonta. Rakennusvalvonta toimii itsenäisenä viranomaisena lupia myöntäessään ja se käsittelee myös kunnan omat rakennusluvat samoilla perusteilla kuin kaikkien toistenkin rakentajien luvat.

Rakennuslupan myöntämisen yhteydessä rakennusvalvonta tarkastaa asemakaavamääräyksen mukaisten autopaikkojen toteutumisen. Mikäli rakentaja ei pysty toteuttamaan autopaikkoja kiinteistön omalle tontille tai asemakaavassa on jo määräys, että autopaikat on toteutettava esimerkiksi yleiseen pysäköintilaitokseen, asiasta tulee olla selvitys rakennuslu-pahakemuksessa. Joissakin tapauksissa kunnat myöntävät tilapäistä lykkäystä osan autopaik-kojen toteuttamiseen, mutta silloinkin rakentajalla täytyy olla suunnitelma aikatauluineen niiden toteuttamisesta. Autopaikoista on voitu tehdä myös sopimus kunnan kanssa siten, että kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Kunnan osoittamat autopaikat voivat sijaita kunnan omistamalla tontilla, LPA-tontilla tai pysäköintilaitoksissa (maan alla tai päällä). Velvoitepaikkojen käsittelymenetel-miin rakennuslupien yhteydessä toivottiin useissa vastauksissa menettelytapaohjetta.

5.1.4 Pysäköinnin valvonta

Pysäköintilain (727/2011) 10 §:n mukaan pysäköinninvalvonnan tehtävänä on valvoa pysäköimisen lisäksi pysäyttämistä sekä joutokäyntiä koskevien kieltojen ja rajoitusten noudattamisen valvonnasta sekä pysäköintivirhemaksujen ja muiden tässä laissa säädettyjen seuraamusten määräämisestä koskevien kieltojen määräysten noudattamista. Aluehallintovi-rasto voi kunnanvaltuuston esityksestä tai sen suostumuksella ja saatuaan asianomaisen po-liisilaitoksen päällikön lausunnon antaa pysäköintilain 11 §:ssä tarkoitetun luvan siihen, että kunta alueellaan tai sen tietyllä osalla poliisin ohella huolehtii edellä mainituista tehtävistä. Kunnallisessa valvonnassa olevalla alueella tehdyistä pysäköintivirheistä ja joutokäyntirikko-muksista perittävät maksut saa asianomainen kunta riippumatta siitä, onko pysäköintivirhe-maksun määrännyt poliisi vai kunnallinen pysäköinninvalvoja tai pysäköinnintarkastaja.

Kaupunkien keskustoissa pääosa pysäköinninvalvonnasta on kunnallista toimintaa. Pysäköinnin valvontaa tekevät myös poliisi, pysäköintiyhtiöt ja yksityiset pysäköinninval-vontayhtiöt.

Käytännössä kaupungit useimmiten tekevät pysäköinnin valvontaa omana toimenaan, jolloin käytössä ovat liikennemerkein osoitetut rajoitukset tai maksuautomaatit, joiden noudattamista valvovat pysäköinnintarkastajat. Yksityisestä pysäköinninvalvonnasta ei ole lainsäädäntöä. Yksityiset pysäköinninvalvojat toimivatkin pääsääntöisesti yksityisillä alueilla, missä heillä on Korkeimman oikeuden 21.6.2011 antaman päätöksen perusteella oikeus periä pysäköintivirhemaksuja (KKO, H2011/50, 21.6.2011).

Espoossa on siirrytty maksullisista ulkopysäköintipaikoista lähes kokonaan pysäköinti-kiekolliseen pysäköintiin, jonka on todettu olevan kunnalle edullisempaa (Antinoja, Lehi-koinen, Vuola, 2011).

Jyväskylässä pysäköinninvalvonnasta huolehtii kaupungin omistama pysäköintiyhtiö Jyvä-Parkki Oy, joka maksaa kaupungille vuokraa hallussaan olevista pysäköintipai-koista, myös kadunvarsipysäköinnistä, mutta saa pysäköintiin liittyvät maksut itselleen (Muhonen, 2011). Pysäköinnin valvonnasta katualueilla huolehtii Jyväskylän kaupunki.

5.2 Pysäköinnin asiakastarpeet

5.2.1 Asukaspysäköinti

Asukaspysäköinnillä tarkoitetaan asukkaiden pysäköintiä omalla asuinalueellaan tai sen lähiympäristössä. Omalla asuinalueella pysäköinti tarkoittaa useimmiten asuintontilla olevaa autopaikkaa, joka voi olla avopihalla, autotallissa, autokatoksessa, kellarikerroksessa tai pysäköintikannella. Paikka voi olla nimetty tai nimeämätön.

Asukaspysäköintipaikkojen riittävyys oli kyselyn mukaan hyvä 74,1 prosentilla vastanneista kaupungeista. Isommissa, yli 75 000 asukkaan kaupungeissa tilanne oli hyvä 55,5 prosentilla.

Autopaikka voi sijaita myös viereisellä tontilla kirjattavalla maanvuokraoikeudella/hallinnanjakosopimuksella toistaiseksi tai 100 vuodeksi uudelleen vuokrauksen etuoikeusehdolla tai rasitesopimuksen perusteella kiinteistönmuodostamislain (KML) 154 §:n tai MRL:n 158 §:n ja 159 §:n mukaisina kirjattavina autopaikkarasitteina. Autopaikka voidaan sijoittaa myös kirjattavalla MRL 164 §:n yhteisjärjestelysopimuksella ja -päätöksellä (Kokkinen, 2008). Rasitesopimus on pysyvyyden ja julkisen näkyvyyden vuoksi suositeltava vaihtoehto.

Asunto-osakeyhtiö on voinut rakennusluvan yhteydessä sitoutua toteuttamaan autopaikat lähistön pysäköintilaitoksessa. Tällöin asunto-osakeyhtiön osakkeenomistajilla on joko asunto-osakkeeseen tai erilliseen autopaikkaosakkeeseen perustuva oikeus autopaikkaan. Yleisimmin suositetaan nimeämättömiä autopaikkoja, mutta joissakin tapauksissa käytetään nimettyjä paikkoja. Pysäköinti voi tapahtua myös vuorottaispysäköintinä, jolloin autopaikat ovat päivisin toimisto- tai asukaspysäköinnin käytössä.

Asukaspysäköintilupa kadunvarressa on myös käytössä useassa kaupungissa. Tällöin asukas lunastaa kaupungilta määräaikaisen pysäköintiluvan kadunvarteen yleensä kuukausi- tai vuosikorttina. Kaupungilla on oikeus rajata asukaspysäköintijärjestelmässä eri ajoneuvoluokat. (30.12.1983/5839 KHO:1983-A-II-36)

Asukaspysäköinnissä on kyselyn mukaan ilmennyt ongelmia siitä, kun saman asunnon asukkaat saattavat omistaa useampia ajoneuvoja ja ajoneuvolajeja. Näistä osa vaatii normaalia suurempaa paikkaa (mm. asuntoautot) tai normaalia pienempää paikka (esim. moottoripyörät, mopot ja mopoautot). Lisäksi asukkailla voi olla työvälineinä raskasta maantiekalustoa, joka halutaan tuoda yöksi ja viikonloppujen ajaksi asunnon lähelle.

Kunnan kannalta ongelmia syntyy sen vuoksi, että asukas voi myydä tai vuokrata autopaikkaansa edelleen saman kiinteistön ulkopuolisille autoilijoille, jolloin kiinteistöllä ei ole enää asemakaavamääräyksen mukaisesti velvoiteautopaikkoja. Tämä lisää vaatimuksia kuntaa kohtaan lisäpaikkojen järjestämiseksi.

Muutaman kunnan vastauksessa ehdotetaan, että kadunvarsipaikat tulisi osoittaa vain tilapäiskäyttöön, kuten esimerkiksi vieraspaikoiksi. Tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, jos kyseessä on velvoitepaikkoihin kuuluvat vieraspaikat, sillä niille on osoitettava paikat omalta tontilta tai sopimukseen perustuen toiselta tontilta. Usein vieraspaikkaa saatetaan käyttää jonkun asukkaan kakkosauton pysäköintiin. Taloyhtiöt ovat yleensä laatineet sisäiset ohjeensa autopaikkojen käytöstä ja valvovat itse niiden toteuttamista.

Pelkästään autopaikkojen nimeämättömyys vähentää autopaikkojen tarvetta asuinalueella. Kun asukkaille ei myydä vakioautopaikkaa vaan ainoastaan käyttöoikeus niihin, saadaan autopaikkoja vähennettyä 10–20 prosenttia. Tähän vaikuttaa myös pysäköintilaitosten koko. Mitä suurempi pysäköintilaitos, sitä varmemmin voidaan autopaikkojen määrää vähentää. (Kallio, 2011, s. 61.)

.....

Jos taloyhtiölle otetaan käyttöön yhteiskäyttöautoja, voidaan autopaikkoja vähentää. Tässä työssä ei kuitenkaan tutkittu yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuutta ja niiden vaikutuksia autonomistukseen, joten ei voida sanoa miten paljon yhteiskäyttöautojen käyttöönotto todella vähentäisi autonomistusta. (Kallio, 2011, s. 117.)

5.2.2 Liike-/toimitilapysäköinti

Kyselyssä 67,3 prosenttia kuntien edustajista kertoi liiketilojen olevan riittävästi. Yli 75 000 asukkaan kaupungeista vastaava luku oli 55,5 prosenttia, eli suuremmissa kaupungeissa on hieman enemmän ongelmia liiketilojen autopaikoissa.

Liike- ja toimitilapysäköinnissä suositetaan vuorottaiskäyttöä vieraspysäköinnin kanssa 60 prosentissa kuntavastauksista. Vuorottaiskäyttöä on mahdollista soveltaa myös asukas-pysäköinnin kanssa, mutta se edellyttää selviä sopimuksia toimintatavoista kiinteistöyhtiöiden ja autopaikan vuokranneiden kesken (KHO 3.6.1983/2096). Lumitöiden vaikeutuminen haittaa vuorottaispysäköintiä avonaisella autopaikalla.

5.2.3 Erityisryhmät

Erityisryhmien autopaikat on tarkoitettu liikkumis- ja toimimiseiselle henkilöille, joille poliisi on myöntänyt tieliikennelain 28 b §:n mukaisen pysäköintiluvan, sekä muille sellaisen henkilöiden ajoneuvoille, jotka eivät pysty käyttämään tai eivät tarvitse normaalimitoituksen mukaisia autopaikkoja.

Kyselyn eräissä vastauksissa todettiin, että vaikka liikkumis- ja toimimiseiselle rakennetut paikat ovat tarpeellisia, niin näiden paikkojen toteuttaminen on vaikeampaa ja taloudellisesti kallista, koska ne vievät enemmän tilaa ja vaativat paremmat kulkuyhteydet rakennuksiin.

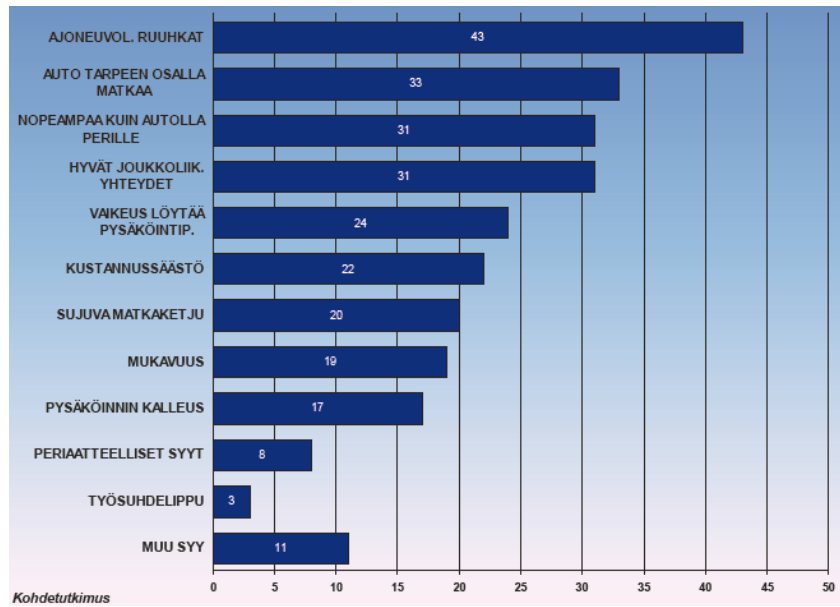
5.2.4 Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin avulla pyritään ohjaamaan pysäköinti keskustojen ulkopuolelle, mikä helpottaisi erityisesti toimitilapysäköinnin autopaikkatarvetta sekä keskusta alueen liikenne-ruuhkia. Liityntäpysäköintipaikan jälkeisten ja keskustan alueella olevien pysäkkien läheisyydessä se helpottaa myös lyhytaikaista pysäköintiä, koska asiakkaat voivat tulla julkisilla kulkuneuvoilla. Liityntäpysäköintiä ei Suomessa ole käytössä juuri muualla kuin pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä. Suurin osa liityntäpysäköinneistä (autolla 88 % ja polkupyörällä 93 %) tehdään rautatieasemille ja loput linja-autoasemien tai pysäkkien yhteyteen. (Uudenmaan liitto, 2009, s. 13.)

Liityntäpysäköinnin autopaikat järjestetään keskusta-alueen ulkopuolelle bussi- tai juna-pysäkkien viereen.

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan vuonna 2008 tekemässä Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintitutkimuksen mukaan (Varmola, 2008) liityntäpysäköinnin käyttöön suurimpana syynä on ollut ajoneuvoliikenteen ruuhkat, toisena se, että auto on tarpeen osalla matkasta. Kuvan 10 mukaan kolmanneksi merkittävimpänä syynä on ajansäästö.

Kuva 10. Autoilijoiden syyt käyttää liityntäpysäköintiä (Varmola, 2008)



6 Pysäköinnin järjestämisen maankäyttö- ja tilaratkaisut kunnissa

Tämän kyselytutkimuksen mukaan 74 prosenttia kunnista on tehnyt autopaikkoihin liittyviä selvityksiä, mutta vain 32 prosenttia on kirjannut autopaikkapolitiikkansa periaatteet.

Yrityskyselyn mukaan yleisiä pysäköintipaikkoja ei tehdä riittävästi. Vastauksissa todetaan myös, että kategoriset määräykset, esim. 2 autopaikkaa/asunto, ovat usein mahdottomia toteuttaa tonteille. Tonttien kokoa voisi suurentaa keskustojen ulkopuolella niin, että tonteille voitaisiin sijoittaa hyvin pihat ja autopaikat.

Yritysten vastauksissa todettiin, että asiakaspaikkoja on liian vähän. Etenkin keskitehtyn rekisterin pitäminen helpottaisi kaavoitusta ja velvoitepaikkojen suunnittelua. Näillä ajantasaisilla tiedoilla kaavoittaja ja rakennuslupaviranomainen pystyisivät entistä paremmin keskittämään velvoitepaikkojen rakentamisen isompiin pysäköintilaitosyksiköihin, jotka osaltaan pystyisivät palvelemaan myös muuta, todellista pysäköintitarvetta. Pelkillä velvoitepaikoilla ei pystytä hoitamaan esim. toimisto- tai liikerakennusten todellista pysäköintitarvetta.

Asemakaavamääräysten paikkamääränormit (ap / k-m²) ovat välillä hieman liian väljät.

Kuntien pyrkimys asumisympäristön laadun parantamiseen (autopaikoitus maanpinnalta maan alle tai pihakannen alle) hidastaa merkittävästi joidenkin kaava-alueiden toteuttamista. Keskustan alueella asia toimii, mutta ei lähiöissä. Autopaikkamäärä ei ota riittävästi huomioon asunnon sijaintia. Keskustan alueilla, hyvien palveluiden ja liikenneyhteyksien yhteydessä autollisten kotitalouksien määrä on pienentymässä.

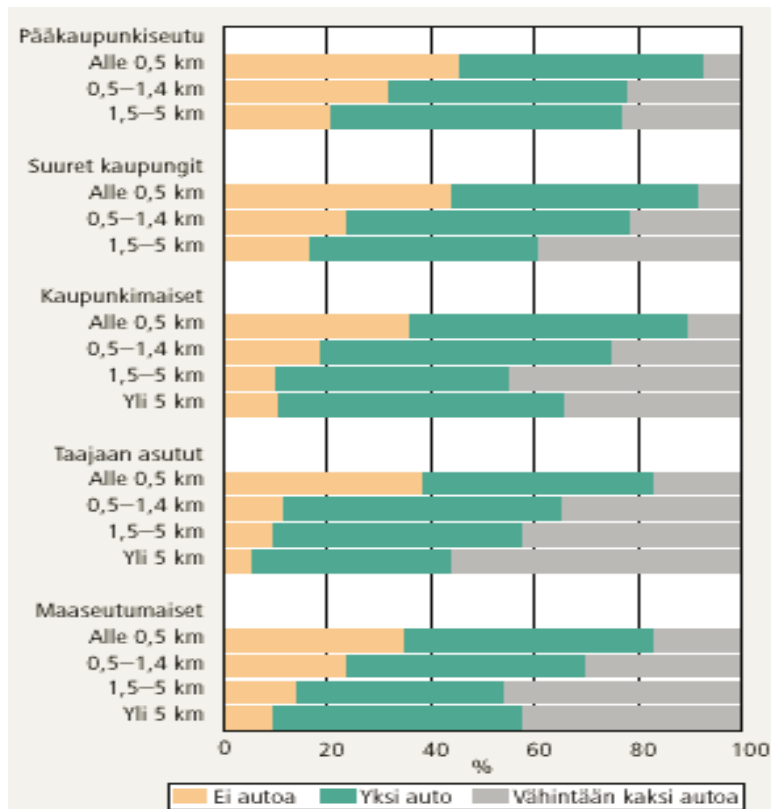
Tilastokeskuksen Hyvinvointikatsauksessa 4/2008 on todettu, että pääkaupunkiseudulla yli 40 prosenttia talouksista on autottomia (Tilastokeskus, 2008). Tiiviin keskustan alueella luku voi olla vielä suurempi.

Yrityksille suunnatussa kyselyssä kysyttiin keinoja, joilla keskustan velvoiteautopaikoista käyttäjille aiheutuvia kustannuksien voitaisiin alentaa. Vastauksissa esitettiin, että velvoiteautopaikkoja ei määrättäisi ollenkaan tai niitä ei pitäisi miltei osin laskea rakennusoikeuteen. Todettiin myös, että liittymismaksut tulisi jättää pois. Arvonlisäverotukseen kaivattiin selkeyttä eli alv:n vähennysoikeus ja tilitys tehtäisiin vasta käytön myötä. Erään vastaajan mielestä yhteiskäytöllä ja reaalihintaisilla käyttömaksuilla voidaan kohdentaa kulut oikein ja itse asiassa myös alentaa kuluja. Yksi ratkaisu kysymykseen on myös se, että velvoitepaikat osoitetaan erillisistä pysäköintilaitoksista. Tällöin velvoitepaikan lunastamisella osallistutaan osittain pysäköintilaitoksen rakentamiskustannuksiin, mutta tällöin ei välttämättä tarvitse kiinteistölle antaa nimettyä paikkaa. Tällöin pysäköintipaikkoja on rakennettu kaavamääräysten edellyttämä määrä (sekä helposti hieman lisää), mutta tehokkaalla operoinnilla paikat voivat olla vuorottaispysäköintikäytössä, jolloin kustannuksia on jakamassa useampi taho. Tästä on hyvänä esimerkkinä Finnpark Oy:n Tampereella omistamat pysäköintilaitokset, joissa kuukausiasiakkaiden ohella laitos voidaan tehokkaalla operoinnilla täyttää myös lyhytaika-asiakkailla. Näin laitos on koko ajan mahdollisimman tehokkaassa käytössä. Rovaniemen kaupungin tutkimuksessa (2010, s. 10) on havaittu, että 10 vuoden aikana ka-

dunvarsipysäköinti on vähentynyt 10 prosenttia, kun samalla aikavälillä yleisten pysäköintipaikkojen käyttö on lisääntynyt saman verran. Tontilla pysäköinti on säilynyt ennallaan kyseisenä ajanjaksona.

Tilastokeskuksen Hyvinvointikatsauksessa 4/2008 todetaan, että autottomat kotitaloudet vähenevät ja kahden auton kotitaloudet lisääntyvät, mitä etäämmällä palvelut ovat (kuva 11).

Kuva 11. Autojen lukumäärä kotitalouksissa kuntatyyppin ja lähikaupan etäisyyden mukaan vuonna 2006 (Tilastokeskus, 2006)



Hieman vajaa 1/5 kunnista tekee pysäköintiin liittyviä ostosopimuksia. Myyntisopimuksia tekee noin 2/5 kunnista. Sopimusten sisältö ei selvinnyt kyselyssä.

Pysäköintilaitosten rakennuskustannuksiin ja pysäköintitoimintaan liittyvät arvonlisäveroasiat ovat vastausten mukaan jo kunnilla hyvin hallinnassa.

Julkisten pysäköintipaikkojen käyttöä valvoo yleensä kunnallinen pysäköintivalvonta tai poliisi. Yksityisillä alueilla pysäköintiä voi valvoa yksityiset yhtiöt.

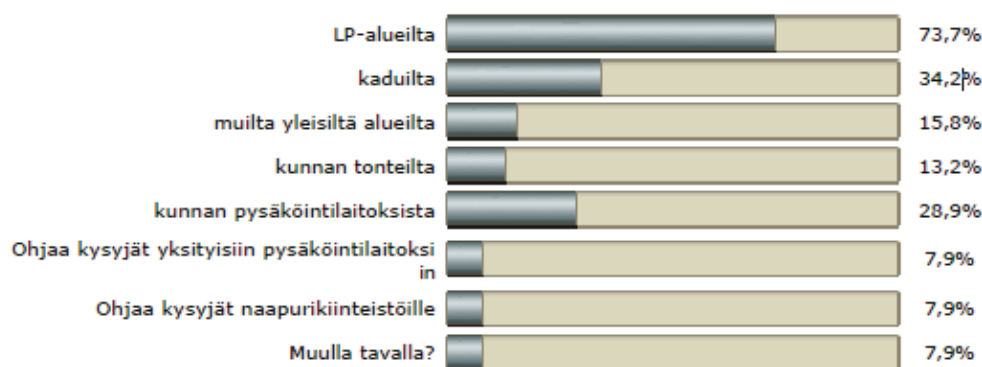
6.1 Tontit

Korttelin tai kortteleiden autopaikat voidaan osoittaa LPA-tontille. Kunnat luovuttavat tontteja joko vuokraamalla tai myymällä. Luovutusehtoina käytetään mm. autopaikkojen

sijoittamista.

Kyselyn vastauksien mukaan kunnat luovuttavat yleisimmin autopaikkoja LP-alueilta (kuva 12). Tähän yllättävältä tuntuvaan vastaukseen voi olla syynä huono kysymyksen asettelu. LPA-tontti olisi ehkä pitänyt laittaa omaksi vaihtoehdoksi muiden tonttien rinnalle, että sitä ei olisi kukaan epähuomiossa yhdistänyt LP-alueeseen, joka kiinteistönä on yleinen alue. Toiseksi eniten autopaikkoja luovutetaan kadunvarsilta. Kunnan omistamista pysäköintilaitoksista tapahtuva autopaikkojen luovuttaminen on kolmanneksi suosituinta.

Kuva 12. Kuntien luovuttamat autopaikat



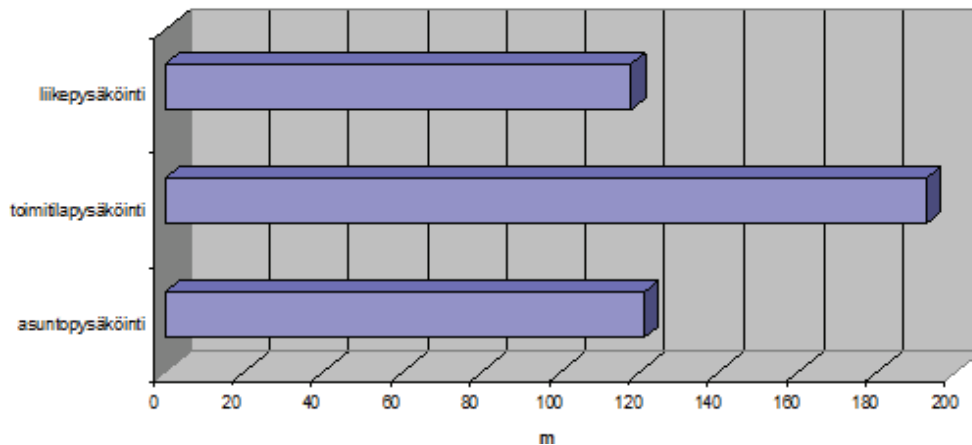
LP-alueella tulee ongelmia, mikäli alue on annettu yksityisiksi autopaikoiksi. Edellä mainitulta alueelta ei voi periä pysäköintimaksua eikä autopaikan vuokranneiden tarvitse ostaa maksullista autopaikkatunnusta, mikäli asiaa ei ole sovittu vuokrasopimuksessa (Rovaniemen HAO, 8.11.2011, päätösnumero 11/0521/1). Käytännössä on mahdotonta valvoa, käyttävätkö pysäköidyn ajoneuvon matkustajat juuri sen liikkeen palveluja, jota varten autopaikka on osoitettu, eli paikasta muodostuu kaikille asiakkaille maksuton autopaikka. Kaduilta ei myöskään tule luovuttaa velvoitepaikkoja.

6.2 Yleiset pysäköintitilat

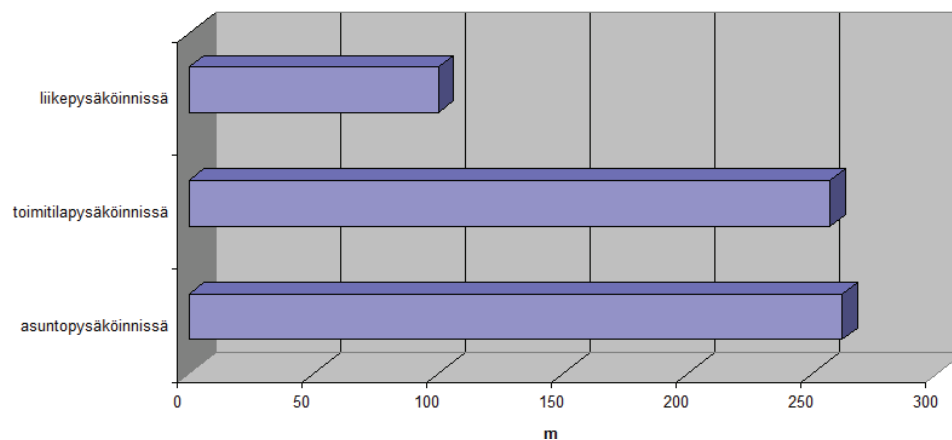
Yleisiin pysäköintitiloihin voidaan katsoa kuuluvaksi sellaiset autopaikat, joihin kaikilla on mahdollista päästä ilman erikseen hankittavaa lupaa. Pääsy tapahtuu joko vapaasti ajamalla tai sisäänkirjautumisella, joka yleensä tapahtuu sisäänajoväylän yhteydessä olevalla automaatilla. Sisäänpääsy voi olla ilmainen tai siitä peritään pysäköinnin lopussa maksu, jonka suuruus riippuu pysäköintiajasta.

Yleisiä pysäköintitiloja käytetään usein asiakaspysäköintiin, mutta niihin on usein kytetty myös asukkaiden ja henkilökunnan pitkäaikaista pysäköintiä.

Kuva 13. Kuntakyselyn vastauksissa esitetyt keskimääräiset pysäköintipaikkojen maksimietäisyydet eri pysäköintilajeille



Kuva 14. Yrityskyselyn vastauksissa esitetyt keskimääräiset pysäköintipaikkojen maksimietäisyydet eri pysäköintilajeille



Kuvissa 13 ja 14 liiketypysäköinti sisältää asiakasypysäköinnin, toimitilapysäköinti henkilöstöypysäköinnin ja asuntotypysäköinti asukasypysäköinnin.

Asiakasypysäköinnin mahdollisuus lähellä liikkeitä on yhteistä molemmissa vastausryhmissä, mutta luonnollisesti yritykset toivovat mahdollisimman lyhyttä siirtymismatkaa. Kuntien vastauksissa henkilöstön autopaikkojen maksimietäisyys on hieman lyhyempi kuin yritysten vastauksissa, mutta asukasypysäköinnissä yritykset sallisivat kaksinkertaisen etäisyyden verrattuna kuntien toiveisiin. Tähän on ehkä perusteena se, että näin olisi mahdollista etsiä velvoitepaikat hieman kauempaa, mikäli niitä ei saada sijoitettua omalle tontille. Lisäksi alueellinen pysäköintilaitos olisi kannattavampi, mikäli asiakkaita saisi laajemmalta

alueelta.

Joissakin tapauksissa kohtuullinen pysäköintipaikan etäisyys voi olla jopa 1000 m (urheilu- ja tapahtumahalli). (28.2.1996/556 KHO:1996-A-12)

Jyväskylässä ja Lahdessa noudatetaan yleisperiaatteena, että vähintään 50 prosenttia uuden liike- ja toimistorakennusoikeuden edellyttämistä autopaikoista osoitetaan lähialueen pysäköintilaitoksista. Lahdessa lisäksi vähintään 30 prosenttia uuden asuntorakennusoikeuden edellyttämistä autopaikoista osoitetaan pysäköintilaitoksesta. Molemmissa kaupungeissa rakennusluvan yhteydessä pysäköintilaitokseen osoitettavien autopaikkojen osalta asemakaavapaikkojen kokonaismäärävelvoitteesta voidaan vähentää sovittu %-osuus. Lahdessa se on 25 prosenttia ja Jyväskylässä 30 prosenttia. Vähennystä perustellaan sillä, että pysäköintilaitokseen osoitettavat paikat ovat yhteiskäyttöisiä.

Maanalainen pysäköinti

Oasmaan ym. (2009, s. 7) mukaan maanalainen pysäköinti on kallein autopaikkaratkaisu. Autopaikat saadaan tiivistikin rakennetulla alueella kohtalaisen lähelle toiminnan kohdetta. Pysäköintipaikalle ajaminen voi olla pitkäkö, mutta autopaikoilta siirtyminen asuntoon tai liike- ja toimistotiloihin on usein järjestetty helpoksi hissien ja portaiden avulla. Useissa kaupungeissa suosittuna maanalaisen pysäköinnin paikkana ovat ns. toriparkit. Ne voidaan rakentaa maaperästä riippuen joko betonikannen alle tai maanalaisen louhinnan avulla. Viime mainittu tulee rakennuskustannukseltaan kalliimmaksi, mutta käyttöikä on huomattavasti pitempi.

Kunnista 14 prosenttia sallii väestösuojien käyttämisen autopaikoitukseen. Pelastuslain (379/2011) mukaan väestösuojat on kuitenkin pystyttävä ottamaan alkuperäiseen käyttöön 72 tunnin sisällä, eli tämä voi rajoittaa autopaikaksi käyttämisen vain väliaikaiseen tarpeeseen.

Maanpäällinen pysäköinti

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten maanpäälliset velvoitepaikat on järjestetty asemakaavan mukaisesti joko omalle tontille tai erillisille LPA-tonteille. Velvoiteautopaikat on mahdollista hankkia myös toisilta kiinteistöiltä. Näillä alueilla kiinteistöt vastaavat itse autopaikkojen maksuista ja kunnossapidosta.

Kaupungit järjestävät itse yleisiä maanpäällisiä pysäköintialueita asemakaavan mukaisille LP-alueille.

Pysäköintitalot

Pysäköintitalot sijaitsevat yleensä niin, että sinne on mahdollista sijoittaa ainakin osa yhden korttelin velvoitepaikoistakin, mutta isommissa laitoksissa voi sijaita useammankin korttelin velvoitepaikkoja. Autopaikat sijaitsevat useassa kerroksessa ja maksu riippuu pysäköintiajasta.

Kadunvarsipysäköinti

Kunnat luovuttavat maanvuokralain (1966/258) 5. luvun mukaisena muun maanvuokra-alueena kadunvarsipaikkoja asunto-osakeyhtiöille osaksi velvoiteautopaikkoja, mikäli ne eivät sovi yhtiön omalle tontille ja lähistöllä ei ole pysäköintilaitosta. Kyselyn mukaan kadunvarsipaikat tulisi ainakin osittain varata vieraspaikoiksi.

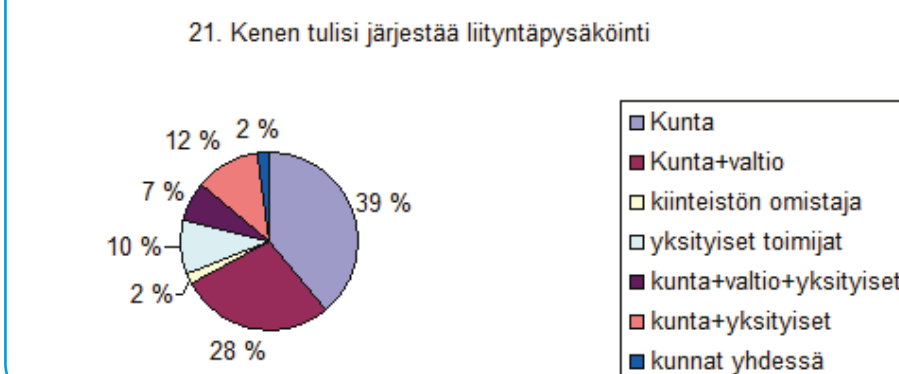
Aikaisemmin kerrotulla perusteella velvoitepaikkojen osoittaminen katujen varsilta ei ole

suositeltavaa. Useissa kaupungeissa on kuitenkin vanhoja sopimuksia kadunvarsipysäköintiin. Silloin velvoitepaikat on kuitenkin osoitettava liikennemerkillä ja niihin on lunastettava kunnasta erillinen lupakortti. Asukaspysäköintilupa voi olla asukaskohtainen, tai asunto-osakeyhtiö voi lunastaa kunnasta koko alueen luvat ja vuokrata ne edelleen asukkailleen. Sama koskee muita kiinteistöyhtiöitä, jotka voivat luovuttaa niitä yhtiössä toimiville yrityksille ja ne edelleen työntekijöidensä käyttöön. Jyväskylän kaupunki on vuokrannut kadunvarsipysäköinnin paikat Jyvä-Parkki Oy:lle, joka vuokraa niitä eteenpäin.

6.3 Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin järjestämiseksi on tehty paljon yhteistyötä pääkaupunkiseudulla ja Uudenmaan liiton alueella. Kyselyjen perusteella liityntäpysäköinti on erittäin tarpeellista ja kestävän kehityksen mukaista toimintaa. Eräänä ongelmana on kuitenkin rahoituksen järjestäminen. Voidaanko rahoitus hoitaa kaikkien toimijoiden kesken hyödyn suhteessa vai tapahtuuko se pelkästään julkisella rahoituksella? Tässä tutkimuksessa kuntavastaajista 39 prosenttia oli sitä mieltä, että järjestäjänä tulisi olla pysäkkipaikkakunnan kunta. Valtio ja kunta olisivat 28 prosentin mukaan velvollisia järjestämään sen yhdessä tai niin, että valtio vastaa junayhteyksien liityntäpysäköinnistä ja kunta bussiliikenteen (kuva 15). Yksityisiä toimijoita (liikenneyrittäjät, Matkahuolto, viereiset liikeyritykset) olisi 10 prosenttia vastaajista ottamassa mukaan kustannusten jakamiseen. Yksityisistä toimijoista liikenneyrittäjien osuuden maksajasta sopiminen bussiliikenteessä voisi olla ongelmallista, koska yrittäjät voivat vaihtua hyvinkin usein.

Kuva 15. Kuntavastaajien mielipide liityntäpysäköinnin järjestäjistä



Pääkaupunkiseudulla on liityntäpysäköintiin tarkoitettuja autopaikkoja on noin 5 800 ja pyöräpaikkoja hiukan yli 6 000. (Uudenmaan liitto 2009, s. 19)

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella sijaitseville liityntäpysäköintialueille tehdyistä auto- matkoista 84 prosenttia ja pyörämatkoista 66 prosenttia suuntautuu Helsinkiin. Merkittä- vimvät autoliityntämatkojen lähtöpaikkakunnat ovat Kirkkonummi (13 %), Kerava (12 %), Tuusula (12 %), Hyvinkää (10 %) ja Mäntsälä (8 %). Pyöräliityntämatkoja alkaa eniten Keravalta (29 %), Hyvinkäältä (16 %), Järvenpäästä (14 %), Riihimäeltä (13 %) sekä Tuu- sulasta (9 %) (Uudenmaan liitto 2009, s.13). Edellä mainitulla alueella inventoiduissa 65 kohteessa on yhteensä noin 3 450 autopaikkaa ja 5 100 pyöräpaikkaa. (Uudenmaan liitto 2009, s. 19.)

7 Kuntien pysäköintihankkeet ja niiden analysointi

7.1 Jyväskylä

Jyväskylän kaupungin yleistilanne kaupungingeodeetti Erja Saarivaaran Helsingissä 17.1.2012 ”Pysäköinti kaupungin kehittämisessä” -tilaisuudessa pitämän esityksen pohjalta:

Jyväskylän keskustan tiiviillä liike- ja toimistokortteleiden alueella on yksittäisillä tonteilla omaa pysäköintiä, mutta on myös usean kiinteistön yhdistettyä eli keskitettyä mallia

Jokaisen korttelin hoitaessa itse pysäköintinsä on haitoiksi todettu mm. pysäköintipaikkojen etsimisestä syntyvä turha ajelu, korttelissa voi olla useita sisäänajoja ja se aiheuttaa tarpeetonta risteävää ajamista jalkakäytävien yli. Tilan käyttö on myös tehotonta ja tilaa tarvitaan moninkertaiset määrät. Hyötynä on yksinkertainen malli, joka on helppo toteuttaa rakennuslupavaiheessa ilman rasitteita. Hallinto ja huolto ovat jokaisen kiinteistöyhtiön omalla vastuulla.

Jyväskylän keskustan ruutukaava-alueella on otettu jo 80-luvulla käyttöön asemakaavamääräys, jossa liike- ja toimistotilojen pysäköinnistä tulee vähintään 50 prosenttia osoittaa 1. kaupunginosan yleisiin pysäköintitaloihin. Tästä pysäköintilaitoksiin sijoitettavien autopaikkojen määrästä saa vähentää 30 prosenttia. Jos rakennushanke on esim. 7000 k-m², niin minimitalauksessa autopaikkojen määrä normaalilla mitoituksella 1 ap/70 k-m² tarvitsee rakentaa 50 + 0,7 x 50 autopaikkaa eli 85 autopaikkaa 100:n sijasta. Tämä hyödyttää rakentajaa taloudellisesti.

Määräyksestä on todettu olevan sekä liikennepoliittista että kaupunkikuvallista hyötyä siten, että tilankäyttö on tehokasta, turhat ajot vähenevät ja sisäänajot keskittyvät, joten viihtyisyys jalankulkuympäristössäkin paranee. Menetelmä mahdollistaa tehokkaan taloudellisen operoinnin sekä suuremman tilan tehokkaamman mitoituksen, jolloin hajapaikatkin vähenevät.

Pääasiallisena toimijana on Jyvä-Parkki Oy, joka on kaupungin kokonaan omistama pysäköintiyhtiö. Yhtiö omistaa ja operoi yleisiä pysäköintilaitoksia sekä on vuokrannut katupysäköintialueet kaupungilta. Pysäköinninvalvonnan hoitaa normaaliin tapaan Jyväskylän kaupungin pysäköinninvalvontayksikkö.

Sopiminen liike- ja toimistopysäköinnistä Jyväskylässä hoidetaan siten, että rakennuslupahakemuksen yhteydessä rakennusvalvonta laskee tarvittavat autopaikat ja edellyttää sopimusta Jyvä-Parkin kanssa. Rakennusvalvonta valvoo velvoitepaikkojen toteutumista.

Sopimuksessa Jyvä-Parkki Oy:n kanssa sovitaan mm. seuraavaa:

1. xxx Oy varaa Jyväskylän kaupungin 3. kaupunginosan 63. korttelin tontille n:o 3 rakennetusta pysäköintitalosta xx autopaikkaa ja maksaa niistä liittymiskorvauksen.
2. Hinta: rakentamiskustannus/autopaikka indeksikorotuksella. Ei sisälly ALV, koska kyseessä on aineeton oikeus.
3. xxx Oy ei tällä sopimuksella saa oikeutta tietyn autopaikan käyttöön, vaan pysä-

köintiyhtiöllä on oikeus järjestää pysäköinti parhaaksi katsomallaan tavalla. Pysäköintiyhtiöllä on oikeus periä pysäköintimaksut myös tämän sopimuksen autopaikkojen osalta.

4. xxx Oy ei ole velvollinen erikseen osallistumaan pysäköintilaitoksen käyttö- ja peruskorjauskustannuksiin.”

Käyttö- ja huoltokustannukset maksetaan pysäköintiyhtiölle pysäköintilippumaksuina. Järjestelmän kitkaton ja luotettava toiminta edellyttää kaupungilta etupainotteisuutta investoinneissa sekä erityisesti tinkimätöntä toimintalinjassa pysymistä.

Toimintalinjassa pysyminen on helpompaa lähdettäessä tyhjältä tontilta kuin täydennysrakentamisen yhteydessä.

Asukas-pysäköinnissä käytetään tonttikohtaisesti joko nimettyjä tai nimeämättömiä autopaikkoja taloyhtiöiden omien päätösten ja sopimusten pohjalta. Esimerkiksi Lutakon kaupunginosassa alkuvaiheen autopaikat ovat nimettyjä ja siellä on pulaa paikoista, kun taas loppuvaiheessa käyttöön otetulla nimeämättömien autopaikkojen alueella on aina tilaa.

Asuintontin ulkopuolelle voidaan pysäköidä joko kaupungin tai yksityisen omistamille LPA-tonteille. Kaupunki rakentaa ja kunnossapitää omat LPA-tontit kertakorvausta vastaan, mutta tonteille annetaan sopimuksessa käyttöoikeus korvauksetta määräämättömäksi ajaksi. Sopimukset on sidottu osittain rakennuspaikan käyttötarkoitukseen. Kortepohjan alueella on kaupungin omistamalle LPA-alueelle osoitettu asuintonttien, seurakunnan ja ylioppilaskylän velvoitepaikkoja.

Yksityiselle, asunto-osakeyhtiön omistuksessa olevalle LPA-tontille vaaditaan rakennusluvan yhteydessä yhteisjärjestelysopimus. (Saarivaara, 2012.)

Jyväskylän keskustassa on noussut tarve järjestää myös polkupyöräpysäköintiä. Vuonna 2010 tehdyn kartoituksen mukaan alueen pyöräpaikoilla on noin 1 600 polkupyörää, mutta pyöräpaikkoja on vain noin 1300. Kaupungin mielestä pyöräilyn edistämiseksi olisi tarjottava telinepaikka jokaiselle pyörällä keskustaan tulevalle henkilölle. Pyöräilyn on toivottu vielä kasvavan siten, että vuoteen 2025 mennessä polkupyöriä olisi 2700. Tämä merkitsee, että uusia telinepaikkoja tulisi rakentaa yhteensä 1400 vuoteen 2025 mennessä, eli vuosittain noin 100 uutta pyöräpaikkaa. Polkupyöräpysäköinnin järjestämisen vastuuta jaetaan kiinteistöille, kaupungille ja muille liike-elämäntoimijoille.

Uutta rakennusoikeutta koskevissa asemakaavamääräyksissä päätetään polkupyöräpysäköinnin mitoitus liike- ja toimistotiloille ydinkeskustassa. Jyväskylän tiivis keskustarakenne ei mahdollista polkupyöräpysäköinnin sijoittamista tonteilla maantasoon ja kellari- yms. tilojen käyttäminen polkupyöräpysäköinnille on kallista, hankalaa ja tilankäytöllisesti tehotonta, joten ne pyritään sijoittamaan yleisille pysäköintialueille tai pysäköintilaitosten yhteyteen. Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 21.2.2011 periaatteellisen asemakaavamääräyksen, jonka mukaan sijoitetaan 1 polkupyörän pysäköintipaikka liike- ja toimistotilojen 200 k-m²:ä kohti. Liike- ja toimistotilojen polkupyöräpaikoista tulee vähintään 50 prosenttia sijoittaa keskustan yleisiin pysäköintilaitoksiin tai yleisille polkupyörien pysäköintialueille. Näille alueille sijoitettavien polkupyöräpaikkojen määrästä saa vähentää 30 prosenttia, eli kyseessä on sama määräys kuin autopaikoissakin. Rakentamiskorvauksena päätettiin vuonna 2011 1000 euroa/paikka. (Sandel, 2011.)

Yhteistyö kaupungin ja sen kokonaan omistaman pysäköintiyhtiön kanssa toimii ilmeisesti niin hyvin ja kiinteistöjen omistajillekin edullisesti, että kilpailua muiden pysäköintiyhtiöiden kanssa ei ole syntynyt. Toisaalta voidaan kysyä, miten kunta käyttää julkisoikeudellista valtaansa ja miten se toimii yksityisoikeudellisessa roolissaan?

7.1.1 Jyväskylä Kankaan alue

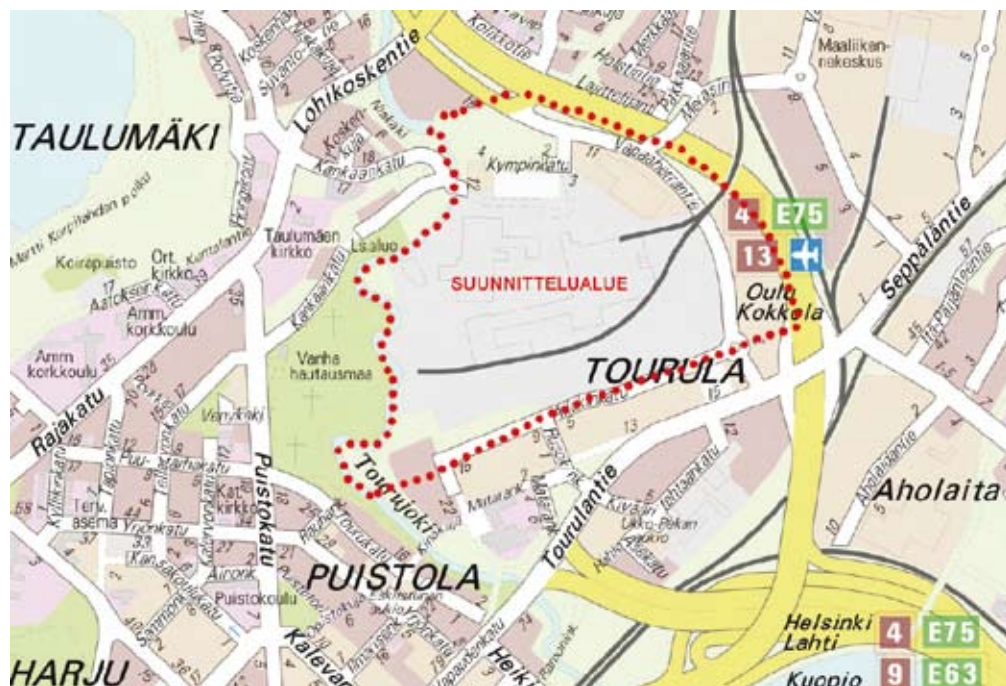
Alue sijaitsee noin 1 kilometrin etäisyydellä keskustasta ja sen keskeisenä ideana tulee olemaan kestävä kehityksen mukainen vihreä linja (kuva 16).

Rakennusoikeutta tulee 4 000 asukasta ja 1 500 työpaikkaa varten noin 40 000 k-m² ja pysäköinti on tarkoitus toteuttaa absoluuttisesti vuorottaispysäköintimenetelmällä, jolloin alueelle saadaan noin 1 000 velvoiteautopaikkaa enemmän kuin normaalilla pysäköintinormituksella eli päästään noin 4 000 autopaikkaan. Autopaikat pyritään järjestämään keskitetysti siten, että ne eivät ole rikkomassa alueen viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Asunto- tai kiinteistöyhtiöllä tulee olemaan rakennusluvan ehtona lunastetut autopaikat, jotka sijaitsevat alueelle toteutettavissa pysäköintilaitoksissa

Jyväskylässä on ollut jo kauan käytössä kaavamääräys, joka velvoittaa sijoittamaan puolet keskustan autopaikoista julkisiin pysäköintilaitoksiin. Korvauksena em. pakosta autopaikkoja tarvitsee tehdä tämän puoliskon osalta 30 prosenttia vähemmän kuin muuten määräyksen mukaan tulisi tehdä. Menetelmä on toiminut hyvin ja kiinteistöyhtiöt ovat lunastaneet autopaikat pysäköintiyhtiöltä. Tämä menetelmä jatkuu myös Kankaan alueella (Sandell, 2011).

Kuva 16. Jyväskylä, entinen Kankaan tehdasalue

(http://hubjkl.files.wordpress.com/2011/02/kangas_suunnalue_rajaus.pdf)



7.2 Kotka

Kotkan Toriparkkia koskeva selostus pohjautuu esitykseen, jonka Hannele Tolonen piti Helsingissä 17.1.2012 Pysäköinti kaupungin kehittämisessä -tilaisuudessa. Tilaisuus oli FCG:n järjestämä.

Kotkassa toriparkin hanke lähti liikkeelle siten, että OKA Oy kokosi liikekeskuskorttelin tontinomistajat ja laati suunnitelman korttelin laajentamisesta ja tarvittavista pysäköintitiloista. Hankkeen toteutuminen edellytti kuitenkin kaupungin rahoitusta pysäköintilaitokselle. Kotkan kaupunginvaltuusto teki 13.6.2001 ehdollisen periaatepäätöksen mennessään kauppatorin pysäköintilaitoksen rahoitukseen, mikäli kiinteistöt puolestaan toteuttavat asemakaavaluonnoksen mukaiset liiketilat ja kaupunki kävelykadun. Lopullinen rakentamispäätös tehtäisiin valtuustossa kaavan toteuttamissopimuksen yhteydessä. Samanaikaisesti eteni 30.6.2000 jätetyssä hakemuksesta asemakaavamuutos, jonka käsittely kuitenkin keskeytettiin liikekeskuksen suunnitelmamuutosten vuoksi.

Hankkeelle laadittiin toteutusehdotus, jossa 6 tontinomistajaa saisi 11 000 k-m² liiketilaa, johon tulisi 100 työpaikkaa, sekä 120–130 pysäköintipaikkaa ja huoltotilat liikekeskuksen kellarissa toriparkin yhteydessä noin 200 Mmk:n kustannuksella. Kotkan kaupunki saisi noin 42 Mmk:n kustannuksella torin alle 384 pysäköintipaikkaa, joista 52 tulisi kaupungintalon käyttöön ja loput 332 paikkaa yleiseen käyttöön.

Kaupunginhallitus ehdotti 17.2.2003 valtuustolle sopimuksen tekemisestä Osuuskauppa Ympyrän ja Oka Oy:n kanssa liikekeskushankkeen toteutuksesta. Ennen valtuustokäsittelyä tekniselle toimelle annettiin velvoite laatia toteutussopimus sekä riskikartoitus kaupungin investoinnista ja kehoitus jatkaa liikekeskushankkeen kaavoitusta. Kaupunginhallitus käsiteli riskikartoituksen 18.8.2003 ja esitti valtuustolle toteuttamissopimuksen hyväksymistä tarkistettuna 500-paikkaiseksi laitokseksi (perusteluna se, että myöhempi laajentaminen on kallista ja työlästä). Samoin kaupunginhallitus lähetti uudelleen valmistellun asemakaavaehdotuksen hyväksyttäväksi.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi asemakaavan ja toteuttamissopimuksen 27.8.2003. Toteuttamissopimuksesta valitettiin Kouvolan hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Valittajilta meni kirje myös Kauppa- ja teollisuusministeriölle. Kaupunginhallitus pani em. valtuuston päätöksen täytäntöön 13.12.2004 siten, että sopimuksessa on huomioitu mahdolliset KHO:n edellyttämät muutokset.

Tämän jälkeen laadittiin toteuttamissopimus, jossa sovittiin, että Oka Oy toteuttaa liikekeskuksen lisärakentamisen asemakaavan mukaisesti eli rakentaa liiketilaa vähintään 12 000 k-m² sekä 130 autopaikkaa. Yhtiö ostaa myös kaupungilta 150 000 eurolla 23 autopaikkaa lähikorttelista ja perustaa Toriparkki Oy:n, jolle se rakentaa n. 500-paikkaisen pysäköintilaitoksen ja jonka osakkeet yhtiö luovuttaa kaupungille 8 670 000 euron hinnalla.

Toteuttamissopimuksen mukaisesti kaupunki hyväksyy asemakaavan ja muuttaa tarvittaessa liikekeskuskorttelin tonttijakoa sekä ostaa Toriparkki Oy:n osakkeet kuukauden kuluessa sen valmistumisesta edellyttäen, että pääosa 12 000 k-m²:stä on luovutettu käyttäjille. Kaupunki vuokraa myös Toriparkki Oy:n edellyttämän alueen nimellisellä 1 €:n vuosivuokralla ja toteuttaa katuverkon liikennejärjestelyt sekä torin rakenteet yms. toriparkin rakentamiseen yhteensopivasti. Torin vanhan kiveyksen purkaa Oka Oy, mutta kaupunki palauttaa sen ennalleen.

Toteuttamissopimukseen tuli lisäehtoina indeksiehto, joka liittyy rakentamisen aloittamiseen, ja ehto että liittymismaksut sisältyvät hintaan. Samoin lisäehtona urakkarajaksi sovittiin, että pysäköintihallin yläpohjan suojabetonikerroksen yläpinta ja kaivumassat (lou-

heet, savet...) tuli viedä kaupungin osoittamaan paikkaan. Porrashuoneiden sekä ilmastointilaitteiden sijoittelu tuli tehdä kaupungin hyväksymällä tavalla. Pysäköintilaitokseen tuli rakentaa vähintään yksi hissi.

Lisäehtojen mukaan toteutus täytyi tehdä keskustaympäristöön soveltuvaksi ja riittävän korkeatasoisena. Oka Oy vastasi myös maanalaisten johtojen siirroista ja uusimisesta.

Rakentamisaikajalla, jonka toteutus kesti yhtäjaksoisesti 18 kk, kaupunki ei perinyt toriparkilta kiinteistöveroä. Lisäehdoissa sovittiin myös kauppakeskuksen aukioloajat yhteneväisiksi.

Toriparkin rakentaminen käynnistyi 2.5.2005. Oka Oy perusti Toriparkki Oy:n, johon Kotkan kaupungille tuli hallituspaikka. Kaupungin kuntateknikka antoi lausuntoja rakennuslupahakemuksesta ja asetti työnaikaisen valvojan.

Työmaata hidasti jonkin verran yllättäen eteen tulleet arkeologisten kaivausten tarve ja pieni öljyyntynyt maa-alue. Lopulta 500-paikkainen toriparkki avattiin samanaikaisesti kauppakeskus Pasaatin kanssa 16.11.2006.

Torin yleissuunnitelma ja liikennejärjestelyjen yleissuunnitelma toteutettiin samanaikaisesti asemakaavan laatimisen kanssa. Näiden jälkeen tehtiin torin rakennussuunnitelma, valaistussuunnitelma, istutussuunnitelmat ja suunnitelmat erikoisrakenteista. Katusuunnitelmia tehtiin Kauppakadulle (kävelykatu), Kustaankadulle, Keskuskadulle, Kirkkokadulle ja Ruotsinsalmenkadulle. Katulämmityksen toteutuksesta kävelykadulle ei päästy sopimukseen liikeyritysten kanssa, joten se jäi toteutumatta.

Kotkan Toriparkki Oy omistajapolitiittiset linjaukset Kotka-konsernin mukaisesti ovat seuraavat:

- Kaupunki omistaa osakepääoman 100 %:sesti, omistuspohjaan ei ole laajentamista-voitetta lähivuosina.
- Valtuuston periaatepäätöksen mukaan toriparkin ensisijainen tarkoitus on vahvistaa kaupallisen keskustan toimintaedellytyksiä tarjoamalla kohtuuhintaista pysäköintitilaa (hinnoittelu halvempi kuin kadunvarsipaikkojen).
- Paikkojen kuukausi- ja vuosivuokraus mahdollista (55 ja 65 €/kk + alv).
- Aukioloajat liikkeiden ja erikoistapahtumien mukaan.
- Hoitopalvelut ostetaan kauppakeskus Pasaatin toimijoilta.
- Yhtiö antaa kaupungin kulttuuritoimijoille korvauksetta seinäilmoitustilaa Pasaatiin johtavalta käytävältä.
- Pysäköintilaitos on ilmainen invalideille ja veteraaneille.
- Alatasolla toimii vuokralaisena autojen käsinpesuyritys.
- Toriparkki Oy omistaa torilla sijaitsevan kiinteän kahvilarakennuksen ja esiintymislavan, jotka on vuokrattu kahvilanpitäjälle. Lava saadaan tarvittaessa kaupungin tilaisuuksien käyttöön.

Toriparkki Oy:n talous perustamisvaiheessa:

- Liikevaihto 326 000 € ja tase 8,9 M€
- Kaupungin sijoituksena on 2 M€:n omapääoma ja pääomalainaa 4,5 M€ , josta maksetaan korkoa vasta 16 vuoden pankkilainan tultua maksetuksi)
- Toriparkki Oy maksaa kaupungille kiinteistöveroä noin 52 000 €/vuosi ja hoitaa laitoksen käyttökulut sekä kaupungin takaaman 15 vuoden pituisen 2,9 M€:n pankkilainan lyhennykset ja korot.

Tulosennusteen mukaan yhtiölle toteutunee poistojen suuruinen tappio 3–5 vuoden ajalta. Seuraavat noin 12 vuotta 0-tuotolla ja pankkilainan jälkeen tuottoa pääomasijoitukselle.

Taulukossa 3 on esitetty Toriparkki Oy:n tuloslaskelma vuosilta 2009 ja 2010, jonka mukaan tappio oli noin puolet poistoista.

Taulukko 3

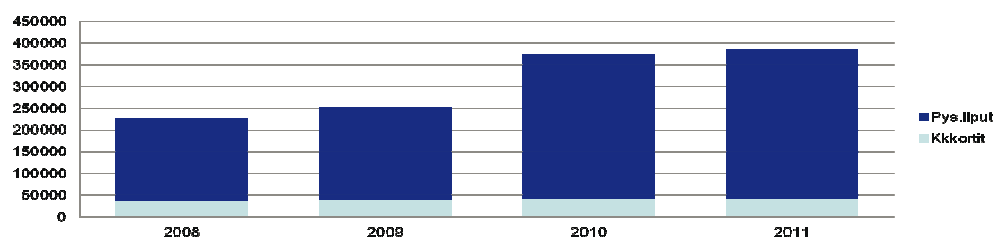
TULOSLASKELMA	01.01. - 31.12.2010	01.01.-31.12.2009
LIKEVAIHTO	402 782,25	397 301,50
Materiaalit ja palvelut	3 914,99	5 904,48
Henkilöstökulut	2 040,00	2 040,00
Poistot ja arvonalentumiset	210 359,27	210 359,27
Liiketoiminnan muut kulut	195 447,94	172 592,01
LIKEVOITTO (TAPPIO)	-8 979,95	6 405,74
Rahoitustuotot ja -kulut	109 464,44	115 918,23
VOITTO (TAPPIO) ENNEN TILINPÄÄTÖS-SIIRTOJA JA VEROJA	-118 444,39	-109 512,49
Tuloverot		0,00
TILIKAUDEN VOITTO/TAPPIO	-118 444,39	-109 512,49

Toriparkki Oy:llä oli aluksi sopimus Osuuskauppa Ympyrän kanssa ns. vihreän kortin alennuksesta asiakkaille, josta Ympyrä korvasi osan suoraan yhtiölle.

Uusi sopimus laadittiin 11/2009 Ympyrän, Pasaatin yrittäjäyhdistyksen ja Kauppakeskuskiinteistöt Fea Oy:n kanssa ensimmäisen pysäköintitunnin ilmaisuudesta, josta he maksavat yhtiölle. Nykyisen taksan mukaan 1. tunti on ilmainen, jonka jälkeen jokainen alkava tunti 1,50 €.

Kuvassa 17 on esitetty pysäköintimäärien kehitystä. Siitä on selvästi havaittavissa ilmaisen tunnin vaikutus vuodesta 2010 lähtien.

Kuva 17. Pysäköintimäärien kehitys Kotkan Toriparkissa (Halonen, 2011)



Kotkan toriparkin ympärillä on runsaasti myös asuntokortteleita, mutta edellä olevan selvityksen mukaan toriparkin ensisijainen tarkoitus on vahvistaa kaupallisen keskustan toimintaedellytyksiä. Tästä ehkä johtuu se, että hankkeeseen ei otettu mukaan asunto-osa-
keyhtiöitä, eivätkä ne voineet sijoittaa toriparkkiin omia velvoiteautopaikkojaan. Kaupalliset toimijat ovat nähneet hankkeen niin kannattavaksi, että ovat sitoutuneet maksamaan 1. tunnin ilmaisesta pysäköinnistä pysäköintiyhtiölle. Tämä on aivan toisenlainen näkemys kuin eräässä toisessa kaupungissa, jossa kauppiasyhdistys vaati pysäköintihallista kaikki autopaikat vuokranneen kaupungin pitämään ne korvauksetta maksuttomina kaksi tuntia (Rovaniemen HAO, 8.11.2011, päätösnumero 11/0521/1). Sen asian käsittely jatkuu Korkeimmassa oikeudessa.

7.3 Kuopion Alatori

Ensimmäinen vaihe Kuopion toripysäköinnin uudistamisessa valmistui 1991. Torin alle rakennettiin alle kahdessa vuodessa 700 autopaikkaa kahteen kerrokseen. Aikanaan torin alusparkki oli eräs maamme suurimmista pysäköintilaitoksista. Rakennusprojektin kokonaisbudjetti oli 62 miljoonaa markkaa. Jokainen autopaikka maksoi siis 90 000 markkaa. Hanke rahoitettiin asemakaavan mukaisilla autopaikkavelvoitteilla, joita keskusta-alueen kiinteistöillä on. Kadunvarsipysäköinti muuttui samassa yhteydessä maksulliseksi. Muiden pysäköintitalojen rakennushankkeet keskustan alueella saivat jäädä odottamaan kaupungin taloudellisen tilanteen paranemista. Toripysäköinnin kävijämäärät 2000–2010 ovat vaihdelleet alimmalta vuoden 2002 tasolta 363 618 huippuvuoteen 2007, jolloin kävijöitä oli 733 172. Yhteistyö PeeÄssän kanssa aloitettiin vuonna 2003, mikä heti alkoi näkyä kävijämäärissä. Käyttöastetiedot johtivat vuonna 2010 käynnistettyyn toriremonttiin. (<http://www.kuopio.fi/web/kavelykeskusta/alatori-hanke>)

Alatori-hankkeen rakennuslupahakemus on jätetty elokuussa 2009. Maanrakennustyöt on aloitettu toukokuussa 2010. Puolitoista vuotta jatkuneen, Kalahallin purkamiseen liittyvän valituskierteen vuoksi valmistuminen on hieman viivästynyt, mutta valmistuu keväällä 2013. Sen myötä torin alle tulee uusia autopaikkoja yhteensä 731 ja koko toripysäköinnin laajuus on silloin 1350 autopaikkaa. Pysäköintitilan lisäksi hankkeessa toteutetaan mm. taksi- ja bussinkuljettajien taukotilat, yleisö-WC:t, sosiaali- ja varastotiloja Kauppahallin tarpeisiin, väestönsuoja- ja käytävätiloja sekä runsaasti teknisiä tiloja. Kuvassa 18 näkyy poikkileikkausta tulevan Paviljongin kohdalta.

Hankkeen tilaajana on Kuopion Pysäköinti Oy ja käytännön toteutuksesta vastaa Kuopion kaupungin Tilakeskus. Kuopion Pysäköinti Oy on Kuopion kaupungin 100 prosenttisesti omistama, pysäköintitoimintaa varten hankkima kiinteistöyhtiö. Pääurakoitsijana on Skanska talonrakennus Oy. Toteutukseen osallistuu myös Kaupun-

Kuva 18. Havainnekuva Alatorista
Havainnekuva Leo Kosonen.



kiympäristön palvelualue, suunnittelupalvelut ja pysäköintipalvelut sekä keskustan kiinteistöt ja useat yritykset.

Hankkeen etenemisen päävaiheet:

- 4/2006: Kaupunginhallitus päätti Alatori-hankkeen toteutusmuodosta → valmistelua jatketaan.
- 5/2006: Tekninen lautakunta käsitteli asemakaavaehdotuksen ja kalahalli osoitettiin suojelukohteeksi.
- 6/2006: Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaavaehdotuksen ja sen, että kalahalli voidaan korvata uudisrakennuksella.
- 7/2006: Kaupunginvaltuuston päätöksestä valitettiin asemakaava ei lainvoimainen
- 10/2006: Alatorin projektisuunnitelma valmistui.
- 1/2007: Kuopion Pysäköinti Oy hankkeen omistajaksi.
- 1/2007: Kuopion hallinto-oikeus hylkäsi asemakaavasta tehdyt valitukset.
- 2/2008: Korkein hallinto-oikeus hylkäsi hallinto-oikeuden päätökseen tehdyn valituksen.
- 6/2008: Luonnos kalahallin korvaavasta paviljongista.
- 1/2009: MRL muutos mahdollisti ratkaista kalahallin purkamisen rakennusluvan yhteydessä.
- 6/2009: Kaupunginhallitus hyväksyi omistus- ja rahoitusjärjestelyt, autopaikkasopimusten kustannusjaon, suunnitteluratkaisun ja oikeutti tilakeskuksen hakemaan rakennusluvan.
- 8/2009: Kaupunginvaltuusto myönsi Kuopion Pysäköinti Oy:lle lainan ja hyväksyi lisärahoituksen.
- 12/2009: Rakennuslupa, jolla ei hyväksytty kalahallin purkamista eikä korvaavaa uudisrakentamista.
- 4/2010: Kaupunginhallitus hyväksyi autopaikkasopimusten keskeiset periaatteet.
- 4/2010: Skanska valittiin Alatorihankkeen pääurakoitsijaksi.
- 5/2010: Alatorin rakennustyöt käynnistyivät.
- 6/2010: Rakennustarkastajan päätös, jolla rakennusluvan muutoksella mahdollistettiin paviljongin toteuttaminen → oikaisuvaatimus.
- 7/2010: Rakennuslautakunnan päätöksestä valitettiin.
- 8/2010: Tilahallinnon johtokunta ja rakennuslautakunta jätti oikaisuvaatimuksen tutkimatta.
- 12/2011: Korkein hallinto-oikeus päätti, että rakennuslupa on saatettava voimaan.

Hankkeen kustannuksia:

Pysäköintilaitoksen laajentaminen tulee maksamaan noin 28 M€ ja kalahallin ylimääräisistä tukemistoimista sekä viivästymisestä tulee lisähintaa noin 5M€. Rahoitus hoidetaan alla näkyvän suunnitelman mukaisella lainoituksilla sekä velvoitepaikoista saatavilla maksuilla (26 000 €/ap). (Väättäinen, 2012)

Hankkeen toteuttamiseksi tarvittavat omistus- ja rahoitusjärjestelyt

1. Kuopion Pysäköinti Oy:n tulee päättää suunnatusta osakeannista Kuopion kaupungille ja kaupunki päättää merkitä osakeannin ja suorittaa maksun siirtämällä pysäköintilaitosrakennukset apporttina yhtiöön arviokirjan mukaisesta arvosta (6 500 000 euroa). Summasta sijoitetaan osakepääomaan 3 000 000 euroa ja vapaaseen omaan pääomaan 3 500 000 euroa.

2. Kuopion kaupunki vuokraa pysäköintirakennusten tarvitsemat maa-alueet 50 vuodeksi. Vuosivuokra on 55 euroa/autopaikka eli perusvuokraksi muodostuu 75 680 euroa.
3. Kuopion kaupunki myy laajennussuunnitelmat Kuopion Pysäköinti Oy:lle (arviolta 650 000 euroa) ja siirtää suunnittelusopimukset Kuopion Pysäköinti Oy:n nimiin.
4. Kuopion kaupunki myöntää Kuopion Pysäköinti Oy:lle lyhytaikaisen kertalyhenteisen lainan 3 prosentin korolla toiminnan käynnistämistä varten.
5. Kuopion kaupunki vuokraa pysäköintilaitosrakennukset Kuopion Pysäköinti Oy:ltä siihen saakka, kunnes pysäköintitoimintaa operoiva yritys aloittaa pysäköintitoiminnan harjoittamisen.
6. Kuopion kaupunki tekee autopaikkasopimukset tontinomistajien kanssa pysäköintipaikkojen toteuttamisesta ja kustannuksista.
7. Kuopion kaupunki myöntää Kuopion Pysäköinti Oy:lle omavelkaisen takauksen ilman vastavakuutta enintään 10 miljoonan euron lainaan enintään 20 vuodeksi pysäköintilaitoksen laajennuksen toteuttamiseksi.
8. Kuopion kaupunki sitoutuu sijoittamaan vuosien 2011–2012 aikana yhtiöön lisäpääomaa 10 miljoonaa euroa oman pääoman ehtoista ja vieraan pääoman ehtoista 10 miljoonaa euroa. (<http://www.kuopio.fi/web/kavelykeskusta/omistus-ja-rahoitusjarjestelyt>)

Toripysäköinnin laajennuksen kustannusjako

Valmistelussa on lähdetty seuraavasta kustannusjakoa koskevasta lähtöoletuksesta:

Kuopion kaupunki ottaa vastatakseen

- ennen rakentamista tarvittavat liikennejärjestelmän muutokset noin 200 000 euroa (2009)
- torin ja ympäröivien katujen pintojen, valaistuksen ja istutusten (ml. Siskotyttö- ja Veljmies-patsaan puistot altaineen) uusimisen noin 5 miljoonaa euroa (2011)
- torikaupan ja kauppahallin tarvitsemien jätekonttien hankinnan ja asennuksen noin 200 000 euroa (2011)
- kauppahallin peruskorjauksen omana hankkeenaan vuonna 2012
- kauppahalliin kuuluvan uuden paviljongin rakentamisen kulut noin 700 000 euroa.

Muut hankkeen kulut maksaa Kuopion Pysäköinti Oy. (<http://kuopio.fi/web/kavelykeskusta/omistus-jarahoitusjarjestelyt>)

Kuopion hanke poikkeaa Kotkan hankkeesta ainakin siten, että Kuopion kaupunki käyttää hankkeeseen vapaaksiostojen kautta tullutta rahoitusta ja sijoittaa niiden edellyttämät velvoiteautopaikat Alatoriin. Molempien kaupunkien hankkeissa ovat mukana ympäristön liikeyritykset ja kaupungit hoitavat tarvittavat liikennejärjestelyt. Kuopiossa hanke etenee määrätietoisesti kaupungin oman organisaation vetämänä, sillä hankkeen omistajaksi asetettun Kuopion Pysäköinti Oy:n organisointi on niiltä osin vielä kesken. Epäselvyys kalahallin purkamisesta ja korvaamisesta uudella paviljongilla viivästytti hanketta sekä aiheutti huomattavia lisäkustannuksia.

7.4 Lahden Toriparkki

Toriparkin ensimmäinen yleissuunnitelma valmistui 2006 ja parhaillaan on tekeillä suunnitelman päivitys. Lahden kaupunginvaltuusto on päättänyt kesäkuussa 2011 keskustan kehittämisen periaatteista, jotka sisältävät myös Toriparkin rakentamisen. Toriparkin asemakaava on vahvistunut ja kaupunginvaltuusto on päättänyt 5.3.2012 Toriparkin 23 miljoonan euron rahoituksesta. Operaattorina on tarkoitus olla Lahden kaupungin 100 prosenttisesti omistama Lahden Pysäköinti Oy, jonka hallituksen jäsenet valitsee Lahden kaupunginvaltuusto. Tavoitteena on noin 600 autopaikkaa ja autopaikan hinta noin 40 000 euroa.

Lahden kaupunki ei subventoi suoranaisesti Toriparkkia, mutta esim. yleissuunnittelu hoidetaan kaupungin kunnallistekniikan toimesta. Pysäköintiyhtiö tulee pyörittämään toimintaa asiakkailta saatavien tulojen avulla ja käyttää mahdollisen ylijäämän oman toimintansa kehittämiseen.

Pysäköintilaitoksen rahoitus pyritään hoitamaan velvoiteautopaikkojen myynnillä. Keskusta-alueen tulevissa asemakaavoissa vaaditaan sijoitettavaksi osa kiinteistöyhtiöiden (liike- ja toimistorakennukset) autopaikoista julkisiin pysäköintilaitoksiin. Tästä määrästä huomattava osa sijoittuu Toriparkkiin. Toiveita on myös sairaalan laajennuksen ja messuhallin velvoiteautopaikkojen ohjautumisesta Toriparkkiin.

Toriparkin alue sijaitsee kaupunkimaisemallisesti tärkeällä Ristin kirkon ja kaupungintalon välisellä alueella, joten se antaa haastetta suunnittelulle ja toteutukselle.

Pysäköintitilan sisäänkäynnit sijoittunevat torin länsipuolelle, jolloin ne eivät riko eteläpohjoissuunnan näkymää. Torille tulevat hissikuilut tulee myös sijoittaa niin, että ne eivät riko näkymää arvokkaisiin rakennuksiin.

Viereisten katujen alla kulkevat runkoviemärit yms. rajoittavat maanalaista rakentamista, johon tuo vaikeutta myös lähellä oleva pohjavesi ja pilaantuneet maa-ainekset. (Hoikkanen, 2011.)

Kaupunginvaltuuston linjauksen mukaisesti on keskustan alueen kortteleiden asemakaavan muutoksissa on jatkossa tarkoitus noudattaa yleisperiaatteena, että vähintään puolet uuden liike- ja toimistorakennusoikeuden (1 ap/80 km²) ja vähintään 30 prosenttia uuden asuntorakennusoikeuden (1 ap/80 k-m²) edellyttämistä autopaikoista osoitetaan toriparkista (tai Siltapuistosta tai Hansaparkista). Rakennusluvan yhteydessä pysäköintilaitokseen osoitettavien autopaikkojen osalta asemakaavapaikkojen kokonaismäärävelvoitteesta voidaan vähentää 25 prosenttia. Tätä perustellaan sillä, että pysäköintilaitokseen osoitettavat paikat ovat yhteiskäyttöisiä. Paikkojen osoittamisesta sovitaan asemakaavoihin liittyvissä maankäytösopimuksissa ja kiinteistöjen on järjestettävä autopaikat rakentamisen yhteydessä. Kiinteistöt ostavat kaavojen edellyttämät ja muutoin tarvitsemansa autopaikat suoraan LPY:ltä, ellei muutoin sovita. (Lahden kaupunki, 2012.)

7.5 Oulun Kivisydän

Oulun kaupunginhallitus on päättänyt 29.8.2011 sijoittaa Oulun Pysäköinti Oy:n vapaaseen omaan pääomaan 600 000 euroa. Oulun Pysäköinti Oy käyttää saamansa 600 000 euroa Kivisydämeiksi nimetyn kallioparkin jatkosuunnitteluun. Kaupunginvaltuuston 8.11.2010 hyväksymän, kalliopysäköinnin mahdollistaman asemakaavan ja samassa kokouksessa tekemän päätöksen mukaisesti myös kiinteistönomistajilta kerätyt ja myöhemmin kerättävät velvoiteautopaikkamaksut siirretään pysäköintiyhtiön omaksi pääomaksi.

Kivisydän on 900 autopaikkaa käsittävä moderni, avara ja esteetön pysäköintilaitos, jota

on asemakaavan mukaan mahdollista laajentaa jopa 1 500 autopaikkaan. Laitokseen tulee kaksi kaksisuuntaista ajoyhteyttä Hallituskadulle ja Torinrantaan Autosaaren pysäköintialueelle. Pysäköintitilat rakennetaan pääosin lyhytaikaisen asiointipysäköinnin tarpeeseen, mutta niissä sallitaan rajallisesti myös työmatka- ja asukaspysäköintiä pitkäaikaispysäköintinä.

Urakoitsija valitaan vuoden 2012 alussa ja ajoramppien rakentamistyöt alkavat kesällä 2012 Uudenkadun ja Hallituskadun risteysalueen läheisyydessä sekä Autotorilla Radisson Blu-hotellin edessä. Tunnelien louhinta alkaa talvella 2013 ja alustavan suunnitelman mukaan Kivisydän valmistuu käyttökuntoon vuoden 2014 loppuun mennessä.

Pysäköintitilat, normaalioloissa pysäköintitiloina toimiva väestönsuoja sekä huoltokatu tulevat Oulun Pysäköinti Oy:n omistukseen ja hallintaan. Huoltotilat rakennetaan palvelemaan yläpuolisten liikekiinteistöjen logistisia tarpeita, ja ne tulevat kiinteistönomistajien omistukseen ja hallintaan. Kuvassa 19 on yleiskuva kallioparkin sijoittumisesta kaupungin keskustassa.

Kuva 19. Kivisydämen sijoittuminen Oulun keskustaan



Hankkeen tämän hetken hinta-arvio on n. 73,5 miljoonaa euroa.

Rakentamisen rahoitus

Kaupunginvaltuuston rakennuttamispäätös pitää sisällään ajatuksen, että Kivisydämen rakentamiseen ei käytetä verovaroja, vaan Oulun Pysäköinti Oy kattaa sille jäävät rakentamiskustannukset pysäköintipalveluiden käyttäjiltä myöhemmin perittävillä pysäköintituotoilla.

Kivisydämen rakennusvaihe rahoitetaan siten, että kaupunki sijoittaa Oulun Pysäköinti Oy:öön osakepääomana 44,6 miljoonaa euroa. Summa koostuu pääosin kiinteistönomistajilta vuosien varrella perityistä autopaikkamaksuista. Kaupunkikonsernin rahoitusosuus on 28,8 miljoonaa euroa, johon sisältyy Oulun Pysäköinti Oy:lle taattava 28,2 miljoonan euron laina. Oulun kaupungin suoran sijoituksen määräksi jää 0,6 miljoonaa euroa, jonka yhtiö käyttää hankkeen suunnitteluun ja valmisteluun.

Hankkeen käyttötalous

Kivisydämen käyttötalouden laskentaperusteen pohjana on käytetty Inspira Oy:n vuonna 2009 laatimaa laskentamallia, sillä erotuksella, että mallin tarkastelujakso on laajennettu 12 vuodesta 40 vuoteen. Käyttötalouden laskelmat on tehty pysäköintitaksalla, joka vastaa Oulun keskustan tämänhetkisiä pysäköintitaksia inflaatiokorotukset huomioiden.

Laskelmien mukaan Oulun Pysäköinti Oy nousee voitolliseksi Kivisydämen 13. toimintavuotena ja toiminta pysyy sen jälkeen selvästi voitollisena koko tarkastelujakson ajan. Tarkastelujakson tuloksen diskonttaamaton kokonaiskertymä on plus 5,7 miljoonaa euroa. Kivisydämen rakennusaika ja sen 12 ensimmäistä toimintavuotta ovat yhtiölle tappiollisia.

Oulun Pysäköinti pystyy hoitamaan rahoitussuunnitelmassa esitettyjen rakentamislainojen rahoituskulut pysäköintituotoillaan siten, että lainat tulevat takaisin maksetuiksi Kivisydämen 27. toimintavuotena. Yhtiön nettolainoitustarve on 33,5 miljoonaa euroa. Pysäköinti-yhtiön kassavarat riittävät kattamaan alun tappiollisen jakson, kun kaupunki toteuttaa pääomasijoituksensa suunnitelman mukaan. Kaupungin käyttölainoituksen tarve on 3 miljoonaa euroa.

Vuoteen 2015 ulottuvissa käyttöastelaskelmissa pysäköinnin hinnaksi on arvioitu 2,50 euroa/tunti, jota voidaan pitää varsin realistisena, kun ottaa huomioon, että Oulun ydinkeskustassa pysäköimisestä peritään tällä hetkellä 2,00 euroa/tunti. (<http://www.kivisydan.fi>, 14.3.2012)

Hankkeen eteneminen on sujunut pääosin hyvin laajan ja perusteellisen käsittelyn vuoksi. Poliittiset päättäjät, yrittäjät ja valmistelevat virkamiehet ovat olleet yksimielisesti hankkeen takana. Joitakin yksittäisiä vastustajia on ollut, mutta asia on kuitenkin edennyt hyvin kunnallisen demokratian mukaisesti. (Manninen, 2011.)

7.6 Hankkeiden vertailua

Jyväskylän Kankaan alueen hanke on vasta suunnitteluvaiheessa, mutta toiset hankkeet ovat jo toteutuneet tai niiden toteuttamisesta on tehty päätökset. Suunnittelu on Jyväskylässä lähtenyt liikkeelle erittäin hyvän vuorovaikutuskäytännön mukaisesti, koska kaikilla asukkailla on ollut mahdollisuus osallistua omien visioidensa luomiseen jo varhaisessa vaiheessa osayleiskaavan pohjaksi käydyä ideakilpailun myötä. Kuopiossa, Lahdessa ja Oulussa lähtökohtina olivat selvästi keskustan asumisen ja liiketoiminnan sekä niiden vaatiman autopaikoituksen kehittäminen. Kotkassa osallisena ovat vain liikeyritykset ja kaupunki, eikä toriparkkiin tule asukaspysäköinnin velvoitepaikkoja lainkaan, minkä vuoksi se poikkeaa muista hankkeista. Jyväskylän hanke tulee noin 1 km keskustan ulkopuolelle. Kaupungit ovat luonnollisesti hankkeissa mukana asemakaavoituksen kautta, mutta myös keskusta-alueen, tai kuten Jyväskylässä, vanhan teollisuusalueen kehittämisen näkökulmasta. Asemakaavoituksen yhteydessä kaikilla asukkailla on mahdollisuus osallistua hankkeisiin ainakin lakisääteisen kuulemismenettelyn kautta. Lahden ja Kuopion toriparkkien ja Oulun kallio-parkin käynnistyminen on vaatinut kaupungeissa useamman vuoden kunnallispoliittisen valmistelun ja lopullinen päätös on syntynyt pienellä enemmistöllä. Oulussa ja Lahdessa rahoituspäätökset ovat tämän selvityksen valmistumisen ajankohtana niin uusia, että valitusmenettelyä ei ole tiedossa. Kuopiossa hankkeen toteutumista hidasti mm. Kalahallin purkamispäätöksestä tehty valitus. Kotkassa kaupunginvaltuuston toteuttamissopimusta koskevasta hyväksymispäätöksestä valitettiin KHO:een asti.

Hankkeen kesto aika Kotkassa oli 5,5 vuotta, mutta valtuuston toteuttamissopimuksen päätöksestä toriparkin valmistumiseen oli vain noin 3 vuotta. Kuopiossa Ala-Tori -hankkeen

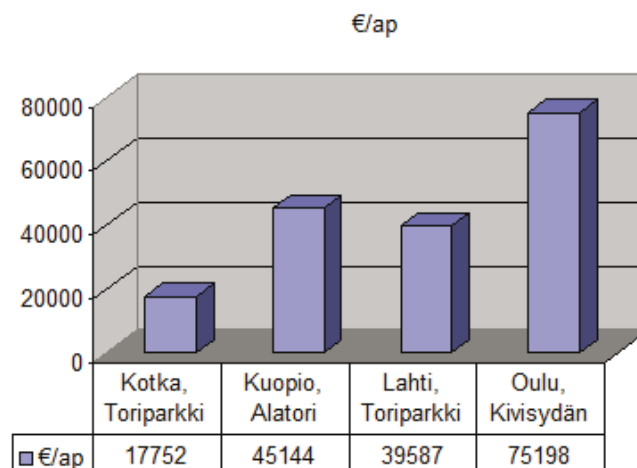
kesto aika kaavaehdotuksen valtuustopäätöksestä arvioituun valmistumisaikaan vuonna 2013 tulee olemaan noin 7 vuotta. Oulussa Kivisydämeiksi nimetyn kallioparkin valmistuminen kaupunginvaltuuston vuonna 2010 tekemän kaavoituspäätöksen jälkeen vienee noin 4 vuotta. Kaikkiaan hankkeen toteutumiseen vuonna 2003 tehdyn suunnittelupäätöksen jälkeen Oulussa kuluu aikaa noin 12 vuotta.

Kaupungit rakentavat hankkeisiin kuuluvat ulkoiset liikenneyhteydet ja huolehtivat toriparkeissa maanpäällisen osan toimenpiteistä. Varsinaisten hankkeiden käytännön toteuttajina ovat kaupunkien täysin omistamat pysäköintiyhtiöt, paitsi Kotkassa, missä Kotkan Toriparkki Oy:n perusti yksityinen yhtiö, mutta kaupunki sai paikan yhtiön hallitukseen. Toteuttamissopimuksen mukaan Kotkan kaupunki osti Kotkan Toriparkki Oy:n osakkeet kuukauden kuluessa toriparkin valmistumisesta. Kuopiossa ainakin hankkeen alkuvaiheessa käytännön toimeenpanijana on kaupungin Tilapalvelut.

Oulussa ja Kuopiossa kaupunkien mukanaolo hankkeiden rahoituksessa johtuu osittain kaupungeille velvoiteautopaikkojen vapaaksiostosta syntyneiden velvoitteiden hoitamisesta. Molemmilla kaupungeilla on useita satoja velvoiteautopaikkoja vastattavana. Lahdessa osa 23 miljoonan euron rahoituksesta pyritään järjestämään lähialueen rakentamisiin liittyvien velvoiteautopaikkojen myynnillä. Kaupungit sijoittavat hankkeeseen pääomaa ja -lainaa sekä antavat pysäköintiyhtiölle lainan takauksia. Kuopiossa käytetään myös apporttia ja sitoutumista lisäpääoman sijoittamiseen.

Kuvassa 20 näkyy Kotkan osalta toteutuneet kustannukset vuonna 2006. Muiden kaupunkien osalta kyseessä ovat arvioidut kustannukset.

Kuva 20. Kustannukset autopaikkaa kohden



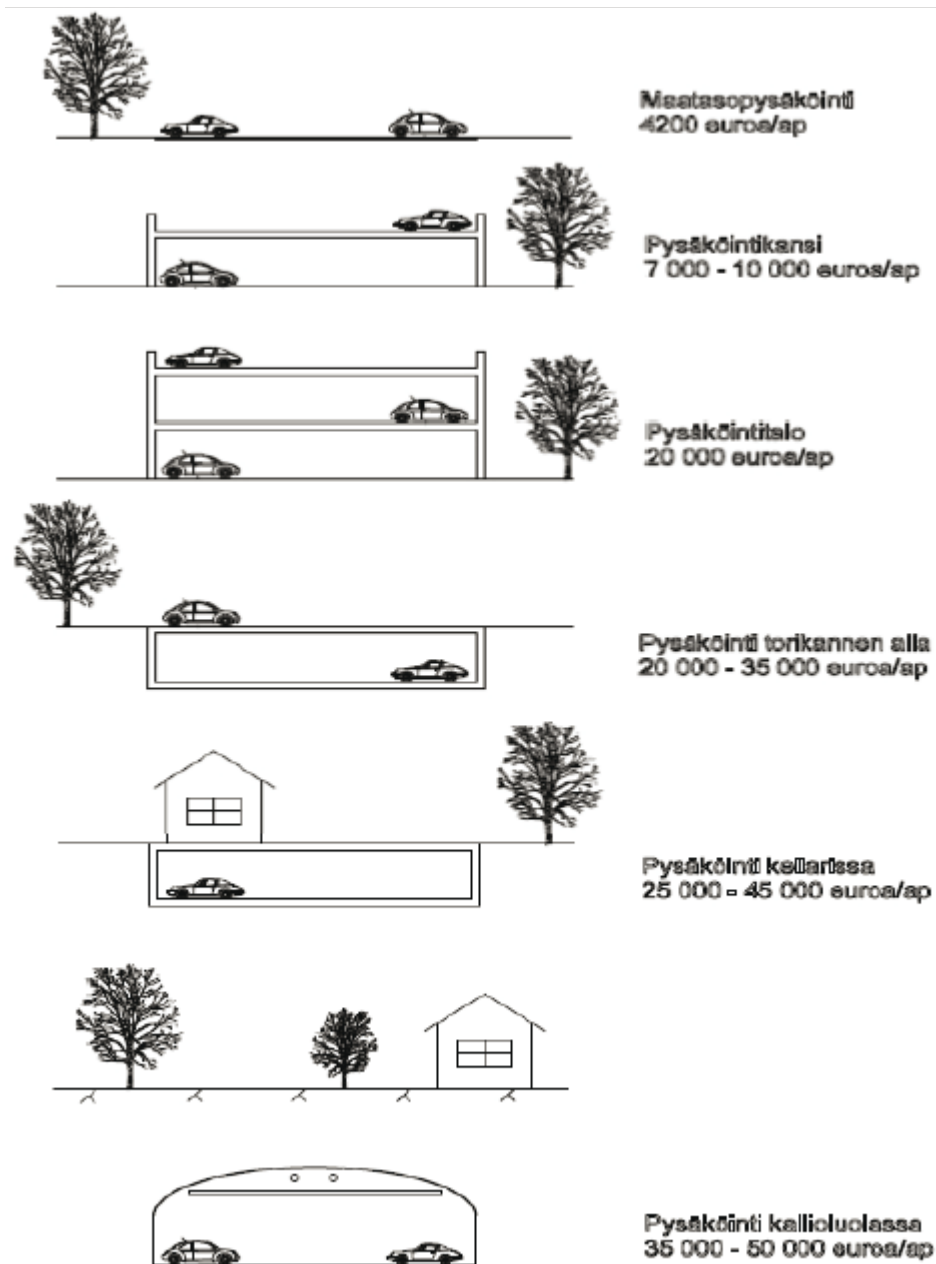
Kotkassa autopaikan hinta on hieman alle Oasmaan ym. tekemässä selvityksessä (kuva 21) esitettyä torikannen alle rakennetun pysäköintitilan suuntaa antavaa hintaa. Elinkustannusindeksillä korjattuna Kotkan Toriparkin hinta on vuoden 2011 tasossa 19 832 euroa.

Kuopiossa Alatorin hintaa nosti Kalahallin tukemisesta ja valituksista aiheutuneen kustannukset. Ilman lisäkustannuksia autopaikan hinnaksi Kuopiossa tulisi noin 38 300 euroa. Lahden Toriparkin hinta-arvio on hieman suurempi taulukossa esitettyä, johtuen ainakin

pohjaveden ja kunnallistekniikan aiheuttamista lisäkustannuksista.

Oulun Kivisydämen muita korkeammat kustannukset autopaikkaa kohden johtuvat kallioon louhittavasta tilasta, joka on kalliimpaa kuin avokaivantoon rakentaminen, ja syvemmälle mentäessä myös kulkutunnelit vaativat huomattavasti pitemmät reitit. Hinta on huomattavasti korkeampi kuin kuvan 21 esimerkin suuntaa antavissa hinnoissa.

Kuva 21. Suuntaa antavat autopaikkojen toteuttamiskustannukset Oasmaa ym. mukaan (Oasmaa ym. 2009, s. 7.)



8 Keskeiset johtopäätökset ja kehittämisehdotukset

Asumnon ja autopaikan kustannusten erottaminen

Merkittävänä haasteena tulee olemaan sellaisen järjestelmän luominen, jossa autopaikan kustannukset pystytään erottamaan asunnon hinnasta niin, että pelkän asunto-osakkeen omistaja ei joudu missään vaiheessa subventoimaan samaan asunto-osakeyhtiöön kuuluvaa autopaikkaa.

Toisaalta autopaikkojen kustannuksien irrottamista asuinkiinteistön hinnasta voidaan verrata asunnon hissiin, satelliittiantenniin, lasten leikkipaikkaan, pesutupaan tai kerhotoilaan. Kaikki kiinteistön asukkaat eivät käytä kiinteistön kaikkia tarjoamia palveluita ja ominaisuuksia, mutta maksavat niistä silti asunnon hinnassa. Lisäksi myös autottomat tarvitsevat vieraita varten autopaikan. Jos autopaikka otettaisiin vuokra-asunnoissa kokonaan vuokrasta pois, nousisi autopaikan kuukausihinta usealla kymmenellä eurolla. Autoliset asukkaat tuskin ovat tähän suostuvaisia. Tämä tarkoittaisi, että autopaikkoja ei saataisi myytyä ja niitä jäisi paljon tyhjilleen. (Kallio, 2011, 57.)

Kallio on myös todennut selvityksessään haastattelujen perusteella, että asukaspysäköinnin määrää ei tulisi rajoittaa. Autopaikkojen rajoittamisen sijasta tulisi panostaa kattavaan ja hyvään joukkoliikenteeseen. (Kallio, 2011, 57.)

Oasmaa ym. ovat raporttinsa luvussa 3 ”Autopaikkojen toteuttamiskustannusten kohdentaminen nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille” käsitelleet ongelmaa neljän eri vaihtoehdon kautta. Työryhmä ei löytänyt yleispätevää mallia, jolla asemakaavan mukaisten autopaikkojen toteuttamiskustannukset olisi helposti ja ongelmitta erotettavissa vain autopaikkojen käyttäjien maksettavaksi. Kaikki raportissa esitetyt mallit mahdollistavat autopaikkojen toteuttamiskustannusten kohdentamisen osittain tai kokonaan autopaikan käyttäjille. Kaikkiin esitettyihin ratkaisuihin sisältyy kuitenkin vaara, että asuntotonttien toteuttajat pääsevät kohtuuttomasti hyötymään perusteettomina lisäkatteina autopaikkojen toteuttamiskustannusten alentumisesta.

Tämän maksaisivat kaikki asunto-osakkeiden ostajat. Vaara koskee lähinnä vapaarahoitteista asuntotuotantoa. Sen eliminoiminen edellyttäisi hyvää tiedottamista alueen asuntomarkkinoilla sekä mahdollisesti tonttien luovutussopimuksiin otettuja erityisehtoja. (Oasmaa ym. 2009, s. 22)

Eräänä mahdollisuutena olisi autopaikoista aiheutuvien rakentamiskustannusten erottaminen koko kiinteistön rakentamiskustannuksista ja autopaikan hinnan määrittäminen sitä kautta Oasmaa ym. esittämällä tavalla. Mikäli autopaikat tulevat asunto-osakeyhtiön omistukseen, niin yhtiöllä olisi yksityistä osakkeenomistajaa parempi mahdollisuus valvoa autopaikkojen toteuttamiskustannuksia ja siten sillä olisi helpommat autopaikkojen vuokrausmahdollisuudet asukkaille. Toisena vaihtoehtona on sijoittaa kaikki autopaikat pysäköintilaitoksiin, josta asunto-osakeyhtiöt lunastavat/vuokraavat autopaikat ja vuokraavat ne edelleen asukkailleen. Oleellista on se, että velvoiteautopaikat pysyvät rakennusluvassa määrätyn kiinteistön käytössä maankäyttö- ja rakennuslain valmisteluperiaatteen mukaisesti.

Autopaikkarekisteri

Eräänä keskeisenä toiveena oli sekä kunnista että yrityksistä tulleissa vastauksissa autopaikkarekisterin luominen. Rekisterissä tulisi olla sekä velvoitepaikat että muut autopaikat. Osassa kaupunkeja ainakin velvoitepaikat on jo rekisteröity jollakin menetelmällä ja tietoja voidaan hyödyntää rakennuslupien käsittelyssä. Laajemman autopaikkarekisterin perustamisen etuina olisi sekä velvoite- että muiden autopaikkojen kokonaisuuden hallinta. Tällöin rakentajat saisivat etukäteen tietoonsa vapaana olevat velvoitepaikoiksi soveltuvat autopaikat ja voisivat sopia niiden hyödyntämisestä autopaikkojen omistajien kanssa eikä uusia autopaikkoja ehkä tarvitsisi rakentaa koko velvoitemäärää. Samoin rekisterillä olisi mahdollisuus tukea maankäyttö- ja rakennuslain ajatusta hallituksen esityksen (HE 101/1998) mukaisesti, eli ettei autopaikkojen vapaa luovutus tai osoittaminen muuhun tarpeeseen kuin alun perin tarkoitettuun käy päinsä.

Rekisteri voitaisiin ottaa kunnissa käyttöön alueittain. Rekisterin perustaminen vaatisi kuitenkin aika suuritöistä perusaineiston kokoamista. Perusaineistoon tulisi koota tiedot voimassa olevien asemakaavojen edellyttämistä autopaikoista tonttikohtaisesti sekä selvitys siitä, miten ne on siihen mennessä toteutettu. Sen lisäksi tulee selvittää ja tallentaa kaikki muutkin olemassa olevat autopaikat. Yhdistämällä nämä tiedot paikkatietoaineistoon saadaan todennäköisesti hyvä työväline autopaikkojen hallintaan. Tiukimmissa vaihtoehdossa autopaikkarekisteri toimisi kuten kiinteistö- ja lainhuutorekisteri. Kaikki autopaikkojen omistus- ja haltijasuhteet tulisi silloin rekisteröidä eikä uusia autopaikkoja voitaisi ottaa käyttöön, ennen kuin ne olisivat rekisterissä. Autopaikkarekisterin alueella omistus-/haltijamuutokset tulisi kirjata ennen kuin ne tulisivat voimaan.

Järjestelmän rakentaminen vaatisi aikaa ja kustannuksia, mutta autopaikkarekisteri ehkä korjaisi kyselyn vastauksissa esiintyneen käyttötarkoituksen valvonnan puutteen estämällä velvoitepaikkojen ulosmyynnin tai vuokrauksen, vaikeuttaisi autopaikan käyttötarkoituksen väärinkäyttämistä ja jopa vähentäisi uusien autopaikkojen määrää. Kunta voisi ottaa järjestelmän käyttöön aluksi pienellä alueella ja laajentaa sitä tarpeen mukaan. Autopaikkarekisteri tulisi kunnan tehtäväksi, ja sen alue tulisi hyväksyä samalla periaatteella, kuin kunta hyväksyy esim. vesihuoltolain(119/2001) mukaisen vesihuoltolaitoksen toiminta-alueen. Alueesta tulisi olla maininta asemakaavassa. Vanhojen asemakaavojen mukaisten velvoiteautopaikkojen toteutumistilanne otettaisiin käyttöön rekisterin käyttöönottohetkellä perustamisvaiheessa tehdyn inventoinnin mukaisena. Perusselvityksiin ja tietojärjestelmän luomiseen sijoitettu pääoma olisi mahdollista saada pois sen hyödyn kautta, mikä saavutetaan vähemmällä autopaikkojen rakentamisella (5 000–50 000 euroa/autopaikka) ja valvotun järjestelmän mahdollistamalla tehokkaalla käytöllä. Käyttöönottamisen jälkeen järjestelmän tulisi nopeuttaa ja helpottaa rakennuslupavaihetta sekä selkeyttää autopaikkojen saamista sekä niiden hallinnointia.

Kuvan 22 kaaviossa on esitetty, että kiinteistön velvoitepaikkaan kuuluvat autopaikkaosakkeet ovat asukas-/kiinteistöyhtiön omistuksessa. Nimeämättömän autopaikan haltijana voi olla luonnollinen tai juridinen henkilö. Tällä menetelmällä voisi uusissa kohteissa varmistaa, että autopaikat yhtiön sisällä pysyvät kohtuuhintaisina ja ovat helpommin siirrettävissä todellisille tarvitsijoille. Vanhojen kohteiden osalta tulisi käyttää yksityisten omistamien autopaikkojen kohdalla samaa menettelyä kuin uusien yhtiöiden kohdalla, eli myynti ja vuokraus olisi luvanvaraista. Autopaikkaosakkeiden lunastamista niiden alkuperäisten kohdekiinteistöjen hallintaan tulisi harkita.

Kokonaisuudessaan autopaikkarekisterin tarkoituksenmukaisuuden ja toiminnallisuuden tarkastelu vaativat oman tutkimuksensa. Tämän selvitystyön yhteydessä siihen ei ole mahdollisuutta.

Autopaikkojen mitoitus

Kyselyn vastauksissa todettiin sekä kuntien että yritysten vastauksissa tarvetta mitoitusmääräysten (-normien) kehittämiseen. Samoin toivottiin rakennuksen käyttötarkoituksen paremmin huomioivia määräyksiä sekä huomiota ajoneuvolajeihin, sillä samassa osakkeessa asuvillakin voi olla useita ja useanlaisia ajoneuvoja.

Autottomat asukkaat

Puolet kyselyn vastaajista toivoi autottomien huomioimista asemakaavamääräyksissä. Useissa kunnissa asia on jo huomioitu sellaista asumista palvelevissa kohteissa, joissa tulevilla käyttäjillä ei itsellään juuri ole ajoneuvoja, kuten esim. vanhustentaloissa ja nuorisoasunnoissa. Kaupunkikeskustoihin kaavoitettavat kokonaan autottomat korttelit tai ainakin yksittäiset tontit vaativat kuitenkin joitakin perusedellytyksiä. Kohteen tulee sijaita lähellä julkisen liikenteen reittiä ja ehkä sen läheisyydessä tulisi olla jonkin verran vapaita pysäköintipaikkoja. Pahimmillaan tilanne voisi kärjistyä niin, että autottomassa korttelissa asuva joutuu hankkimaan ensiksi autopaikan ja saa vasta sen jälkeen luvan auton hankkimiseen. Tämä on jo yleinen käytäntö ainakin Japanin suurkaupungeissa, mutta Suomessa lienee hyvin vähän alueita, missä tällaiseen toimintatapaan voitaisiin siirtyä. Tiedot vapaista myytävistä tai vuokrattavista autopaikoista voisi saada edellä esitetystä autopaikkarekisteristä. Autoton kiinteistö tulisi ehkä palvelemaan paremmin vuokra- kuin omistusasumista, koska vuokra-asunnon vaihtaminen autotarpeen vuoksi olisi helpompaa.

Lainmuutokset

Vastauksissa ja haastatteluissa toivottiin joustavuutta mm. maankäyttö- ja rakennusasetuksen 37 §:ään niiltä osin, että mahdollistettaisiin kulkuyhteyden järjestäminen LPA-tontin kautta useammalle kuin kahdelle tontille. Tästä määräyksestä on jo myönnetty poikkeuksia mm. Jyväskylässä. Asia vaatisi muutoksen asetukseen.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti on tällä hetkellä toteutunut merkittävässä määrin vain pääkaupunkiseudulla ja sinne suuntautuvassa liikenteessä. Pysäköinnin järjestämisestä aiheutuvien kustannusten jakamisessa tulisi olla mukana kaikki asiasta hyötyvät tahot. Hyödyn määrittelyssä mahdollisina osapuolina ovat matkan kohteen kunta ja sen toimipaikat sekä liikelaitokset, liityntäpysäkin kunta ja siellä liityntäpysäkin lähellä sijaitsevat liikelaitokset sekä liityntäliikennettä hoitavat liikenneoperaattorit. Matkan kohteena oleva kunta saa verotuloja toimipaikoista ja toimipaikat saavat helpommin työntekijöitä ja liikelaitokset asiakkaita. Liityntäpysäkin sijaintikunta saa veronmaksajia sekä liityntäpysäkin lähellä sijaitsevat liikelaitokset asiakkaita. Liikenneoperaattorit saavat maksavia asiakkaita.

Uudenmaan liiton tutkimuksessa on esitetty, että työnantajalle kaupungin laidan liityntäpysäköintialueelta hankittu ja työntekijälle nimetty pysäköintipaikka tulee edullisemmaksi kuin pysäköinnin järjestäminen työpaikan yhteydessä, etenkin ydinkeskustassa. (Uudenmaanliitto 2009, s. 107)

Aikaisemmin on todettu tämän selvityksen yhteydessä tehdyn kyselyn vastauksissa, että

.....

autopaikoitus on tehokkaampaa nimeämättömillä autopaikoilla. Saman toteaa M. Kallio omassa tutkimuksessaan. (Kallio 2011, s. 61)

Ongelmaksi tulee ehkä se, että liityntäpysäköintiin tarkoitettuja, vaikkakaan ei aina selkeästi osoitettuja, alueita käytetään myös muuhun pysäköintiin, etenkin kun lähellä on työpaikka-alueita. Eräänä keinoina väärinkäytösten vähentämisessä on valvonnan lisäksi pysäköinnin muuttaminen maksulliseksi ja maksun sisällyttäminen joukkoliikennematkaan. Tällöin pysäköinti tietyillä alueilla voidaan osoittaa vain joukkoliikenteen matkustajille. Joukkoliikenteen operaattorit hyötyvät liityntäpysäköinnin edistämässä suuremmista matkustajamääristä. Operaattoreiden olisikin perusteltua osallistua etenkin liityntäpysäköinnin markkinoinnin kustannuksiin. (Uudenmaanliitto 2009, s. 107)

Liityntäpysäköinnin edistämistä koordinoiva viranomainen vastaa liityntäpysäköinnin kehittämisen strategisesta suunnittelusta sekä paikkatarjonnan, käyttöasteiden seurannan että asiakasinformaation kehittämistä. Yhteistyöryhmässä tulee olla edustettuna sekä kuntien, väyläviranomaisten että joukkoliikenteen suunnittelusta ja operoinnista vastaavia tahoja, joilla on jatkossakin vastuu käytännön toimenpiteiden toteuttamisesta. Yhteistyötä on kehitettävä niin julkisten kuin yksityistenkin toimijoiden kesken. Yhteistyöryhmän yhteistä tahtotilaa tarvitaan myös valtion suuntaan, jonka toivotaan jatkossa olevan vahvemmin mukana liityntäpysäköinnin rahoittamisessa.

Kunnilla on tärkeä rooli liityntäpysäköinnin toteuttajana. Yhteistyön ohella kuntien tulee oma-aloitteisesti kehittää liityntäpysäköintiä alueellaan. Kuntien vastuulla on osoittaa riittävät aluevaraukset liityntäpysäköinnille jo yleiskaavoissa ja varmistaa liityntäpysäköinnin toimivuus asemakaavoissa. (Uudenmaanliitto 2009, s. 106)

Liityntäpysäköintipaikkoja, etenkin pyöräpaikkoja, tarvitaan aina keskustojen linja-autoasemilla. Tosin linja-autoliikenteen tarjonta voi olla keskustan linja-autoasemaa parempaa pääteiden varrella, joissa pika- ja vakiovuororeittien pysäkit ovat samat. Tällaiset kohteet ovat hyviä liityntäpysäköintiin, koska keskusta-ajoa voidaan välttää ja ajoreitti on usein nopeampi kuin keskustaan. Alueilla, joissa väestömäärä ei luo edellytyksiä korkealaatuiselle joukkoliikennetarjonnalle, voidaan liityntäpysäköinnillä omakotitaloalueidenkin asukkaat saada käyttämään joukkoliikennettä. Yhdyskuntarakenteen kehittämisen pitää kuitenkin jatkossakin kehittyä riittävän tiiviiden alueiden rakentamiseen, jolloin autoa ei tarvita edes liityntäpysäköintimatalle. (Uudenmaanliitto 2009, s. 108)

Toimintamallit

Maankäyttö- ja rakennuslain 156 §:n mukaista vapaaksiostomenettelyä toivottaisiin selvemmäksi ja siihen liittyvään sopimusmenettelyyn toimintaesimerkkejä.

Vastauksissa pyydettiin toimintamalleja velvoitepaikkojen toteuttamissopimuksille rakennuslupavaihetta varten.

Nämä asiat voisi liittää esimerkiksi edellä esitetyn autopaikkarekisterin yhteyteen.

3D-kiinteistöt

Maanalaisen pysäköinnin järjestämisessä tulee usein sopimuskiistoja ja siitä johtuvaa rakentamisen viivästymistä tai kokonaan estymistä. Ratkaisuna voisi olla 3D-kiinteistöjärjestelmän luominen, jolloin omistus voitaisiin määritellä päällekkäinkin ja autopaikkojen rakentamiseen sekä käyttämiseen tarvittavat sopimukset voisivat vähentyä.

Maa- ja metsätalousministeriön vuonan 2006 asettama 3D-kiinteistöjärjestelmätyöryhmä esittää, että lainsäädäntöä ja järjestelmiä kehitetään tukemaan kolmiulotteisten kiinteis-

töjen muodostamista ja rekisteröintiä. Tällöin vaadittavien edellytysten täytyessä 3D-kiinteistöjen muodostaminen ja rekisteröinti tulee juridisesti ja teknisesti mahdolliseksi. Näin voidaan osaltaan selkeyttää nykyisiä maanpinnan ylä- ja alapuolisten tilojen omistamiseen, hallintaan, kiinnittämiseen ja rakentamiseen liittyviä osin sekavia menettelyjä. (Halme ym, 2008.)

3D-kiinteistöjen jatkokehityksessä tulisi huomioida kuitenkin mahdollisuus useampaan kuin kolmeen päällekkäiseen kiinteistöön, ja jopa yhdelle kiinteistölle useampaan palstaan. Tämä helpottaisi kiinteistöjen omistusten erottamista peruskiinteistöstä erillään olevissa pysäköintitiloissa.

Lähdeluettelo

- Birell A. (2010). Keskisuurten kaupunkien tontinluovutuspolitiikka. Diplomityö. Aalto yliopisto Insinööritieteiden ja arkkitehtuurin tiedekunta, Maanmittaustieteiden laitos. Espoo. 65 s. [Verkkodokumentti]. [Viitattu 1.11.2011]. Saatavissa: http://www.kunnat.net/fi/asiantuntijapalvelut/tyt/verkko-opaat/maapolitiikan_opas/Documents/Keskisuurten_kaupunkien_tontinluovutuspolitiikka,_DI-ty%C3%B6.pdf
- Ekroos A, Majamaa V, (2005). Maankäyttö- ja rakennuslaki 2. uudistettu painos. Edita Publishing Oy, Helsinki. 964 s. ISBN 951-37-3913-0.
- Halme ym., MMM 2008:1 Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä - tarpeet ja kehittämisehdotukset. Työryhmämuistio, Helsinki 2008. [Verkkodokumentti]. [Viitattu 1.11.2011]. Saatavissa: http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5vmh9ch2K/1_2008_Kolmiulotteinen_3D_kiinteistojarjestelma__tarpeet_ja_kehittamisehdotukset.pdf ISBN 978-952-453-361-4 (PDF), ISSN 1797-4011 (PDF)
- HLJ katsaus 7/2010. (2010) Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma .
- Jääskeläinen Lauri, Syrjänen Olavi, (2010). Maankäyttö- ja rakennuslaki selityksineen. Käytännön käsikirja. Rakennustieto Oy. 927s. ISBN 978-951-682-946-6
- Kallio M. (2011). Asukaspysäköinnin tarve ja pysäköintinormien määrittäminen. Diplomityö. Aalto yliopisto insinööritieteiden korkeakoulu, Yhdyskunta- ja ympäristötekniikka. Espoo. 136 s. [Verkkodokumentti]. [Viitattu 1.11.2011]. Saatavissa: http://civil.aalto.fi/fi/tutkimus/liikennetekniikka/opinnaytteet/diplomityo_kallio_2011.pdf.
- Kokkinen, Jukka. (2003). Oulun kaupunki, Kunnan ja tontinomistajan väliset autopaikkasopimukset. Oulu.
- Kokkinen, Jukka. (2008). Oulun kaupunki, Kunnan autopaikkapolitiikka. Oulu.
- Rönkä K. (1999). Maanlaiset pysäköintitilat kaupunkien keskustoissa: vaikutusten arviointi et al.], Helsinki: Liikenneministeriö, 1999. - 121, [13] s. ISBN 951-723-345-0
- Martens K. (2005). The Effects of Restrictive Parking Policy on the Development of City Centers. Report for the Ministry of Transport. [Verkkodokumentti]. [Viitattu 2.11.2011]. Saatavissa: <http://www.s-t.org.il/files/documents/Martens-2005---Effects-of-restrictive-parking-policy.pdf>.
- Oasmaa, K. & Kaijansinkko, M. & Lehtiö, P. & Mylläri, J. & Puumalainen, N. & Ruuska, P. & Vastamäki, Ville. 2009. Autopaikkojen toteuttamiskustannukset ja niiden kohdistaminen nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjälle. Helsingin Kaupunki. Autopaikkatyöryhmä 31.1.2009. 24s. [Verkkodokumentti]. [Viitattu 29.12.2011]. Saatavissa: http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2010/Ksv_2010-09-09_Kslk_25_El/9C50537B-1-C35-425E-8599-483A17118F50/Autopaikkatyoryhman_loppuraportti.pdf.
- Oulun kaupunki, Tekninen keskus. (2006). Asuntorakentamisen pysäköintinormit
- Lahden kaupunki. Tekninen ja ympäristötoimiala, (2012). Taustatietoa torin maanalaisen pysäköintilaitoksen – toriparkin toteuttamisesta.
- Palomäki H. (2011). Asukkaiden pysäköintipaikkamäärien optimointi Helsingin esikaupunkialueilla. Diplomityö. Aalto yliopisto insinööritieteiden korkeakoulu, Yhdyskunta- ja ympäristötekniikan laitos. Espoo. 104 s. [Verkkodokumentti]. [Viitattu 2.11.2011]. Saatavissa: <http://lib.tkk.fi/Dipl/2011/urn100480.pdf>.
- Rovaniemen kaupunki & Lapin ELY-keskus. Insinööritoimisto Liidea Oy & Sito. (2010). Rovaniemen pysäköintitutkimus. Rovaniemi.

Suomen Kuntaliitto. (1994) Kaupunkien liikennesuunnittelu. Helsinki: Suomen kuntaliitto,. - 65 s. ISBN 951-598-105-0

Suomen Kuntaliitto ja Ympäristöministeriö, Suunnittelukeskus Oy (2001) Kysely kaupunkien keskustojen pysäköinnistä. Suunnittelukeskus Oy/Työ 1240-C1904

Tilastokeskus. 2008. Hyvinvointikatsaus 4/2008. [Verkkodokumentti]. [Viitattu 15.12.2011]. Saatavissa: http://www.stat.fi/artikkelit/2008/art_2008-12-15_001.html?s=4.

Tilastokeskus.2006. Kulutustutkimus 2006. [Verkkodokumentti]. [Viitattu 15.12.2011]. Saatavissa: http://www.stat.fi/tup/hyvinvointikatsaus/hyka_2008_04.html

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV, Pysäköintipoliittiset toimet ja niiden vaikutukset pääkaupunkiseudulla, Pääkaupunkiseudun julkaisusarja. C 2002:18

Uudenmaan liitto Helsinki: Uudenmaan liitto, 2009. - 120 s. : kuv. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma. Uudenmaan liiton julkaisuja. C, ISSN 1236-388X; 65, ISBN 978-952-448-271-4 . [Verkkodokumentti]. [Viitattu 29.12.2011]. Saatavissa: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1970/P_kaupunkiseudun_ty_ss_k_yntialueen_liitynt_pys_k_innin_kehittamisohjelma_Uudenmaan_liiton_julkaisuja_C_65_-_2009.pdf

Varmola Risto (2008). Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV). Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintitutkimus. YTV:n julkaisuja 25/2008. ISSN 1796-6965 , ISBN 978-951-798-715-8 (pdf). [Verkkodokumentti]. [Viitattu 29.12.2011]. Saatavissa: http://www.hsl.fi/FI/mikaonhsl/julkaisut/Documents/2008/PKS_tyossakayntialueen_liityntapysakointitutkimus2008.pdf.

Lait ja hallituksen esitykset:

Arvonlisäverolaki (30.12.1993/1501)

Asunto-osakeyhtiölaki (22.12.2009/1599)

Kiinteistöverolaki (20.7.1992/654)

Laki pysäköinninvalvonnasta (17.6.2011/727)

Maankäyttö- ja rakennuslaki (5.2.1999/132)

Maankäyttö- ja rakennusasetus (10.9.1999/895)

Maanvuokralaki (24.9.1966/258)

Tieliikennelaki (3.4.1981/267)

HE 101/1998. Hallituksen esitys Eduskunnalle rakennuslainsäädännön uudistamiseksi.

Haastattelut:

Antinoja M. 2011. Liikennesuunnittelupäällikkö. Espoon kaupunki. Haastattelu 21.12.2012.

Hoikkanen M. 2011. Liikenneinsinööri, Lahden kaupunki. Haastattelu 20.12.2012.

Isoherranen J. 2011. Projektipäällikkö, Oulu kaupunki . Haastattelu 12.12.2012.

Kauppinen H. 2011. Kiinteistöjen kehittämisspäällikkö, Helsingin kaupunki. Haastattelu 22.3.2011

Kokkinen J .2011. Asuntotoimenpäällikkö, Oulun kaupunki. Haastattelu 17.3.2011

Lehikoinen J. 2011. Erikoissuunnittelija, Espoon kaupunki. Haastattelu 21.12.2012.

Manninen M. 2011. Toimitusjohtaja, Oulun Pysäköinti Oy. Oulu. Haastattelu 12.12.2012.

Muhonen S. 2011. Toimitusjohtaja, Jyvä-Parkki Oy, Jyväskylä. Haastattelu 22.12.2012.

Paananen V-M. 2012. Tilapalvelupäällikkö, Kuopion kaupunki. Haastattelu 5.1.2012.
Saarivaara E. 2012. Kaupungingeodeetti, Jyväskylän kaupunki, Haastattelu 14.2.2012.
Sandelin A. 2011. Hankejohtaja, Jyväskylän kaupunki, Haastattelu 22.12.2012.
Väätäinen H. 2012. Projektipäällikkö, Kuopion kaupunki, Haastattelu 2.1.2012.
Vuola J. 2011. Liikenteenhallintapäällikkö, Espoon kaupunki. Haastattelu 21.12.2012.

Liite 1. Kysymykset kunnille

SELVITYSHANKE PAIKOITUS- JA PYSÄKÖINTIRATKAISUISTA KUNTIEN KESKUSTOISSA

- 1) Kunta:
- 2) Vastaajan nimi:
- 3) Virka/toimi:
- 4) Osoite:
- 5) Puhelinnumero:
- 6) Sähköposti:

AUTOPAIKOITUSPOLITIikka

- 7) Onko kunnassanne kirjattu autopaikkapolitiikan periaatteita? (velvoitepaikkoja, muita pysäköintipaikkoja ja pysäköinninjärjestämistä koskevat periaatteet)
Kyllä/ Ei
- 8) Onko kunnassanne tehty autopaikkoihin liittyviä selvityksiä?
Kyllä/ Ei
- 9) Montako autopaikkaa kunnassanne on keskimäärin omia työntekijöitä kohden?
- 10) Onko keskustassa riittävästi autopaikkoja asumiselle?
Kyllä/ Ei
- 11) Onko keskustassa riittävästi autopaikkoja liiketiloille?
Kyllä/ Ei
- 12) Onko keskustassa riittävästi autopaikkoja toimitiloille?
Kyllä/ Ei
- 13) Subventoiko kuntanne autopaikotusta järjestettäessä perustamisvaiheen kustannuksia?
Kyllä/ Ei
- 14) Subventoiko kuntanne autopaikotusta järjestettäessä korjausinvestointeja?
Kyllä/ Ei
- 15) Subventoiko kuntanne autopaikotusta järjestettäessä käyttöä?
Kyllä/ Ei
- 16) Subventoiko kuntanne autopaikotusta järjestettäessä lainkaan?
Kyllä/ Ei
- 17) Käytetäänkö asemakaavan mukaisia väestösuojia autopaikotukseen?
Kyllä/ Ei
- 18) Jos käytetään, niin kuinka pitkällä sopimuksilla (kk)?
- 19) Minkä pituisella tyhjennysaikataululla?
- 20) Mikä tulisi olla pysäköintipaikan maksimietäisyys (m)
 - asutopysäköinnissä?
 - toimitilapysäköinnissä?
 - liikepysäköinnissä?
- 21) Kenen toimesta tulisi järjestää julkisen liikenteen liityntäpysäköinti?
- 22) Muut ajatuksesi nykyisistä autopaikkoja koskevista säädöksistä ja niiden kehitystarpeista?
- 23) Mitä autopaikkapolitiikkaan liittyviä ongelmia on ilmennyt?

VELVOITEPAIKAT (Velvoitepaikoilla tarkoitetaan asemakaavassa edellytettyjä autopaikkoja)

- 24) Miten kuntanne säätelee asemakaavan mukaisten velvoitepaikkojen toteuttamista?
- 25) Miten kuntanne säätelee asemakaavan mukaisten velvoitepaikkojen käyttöä?
- 26) Missä rooleissa kuntanne toimii velvoitepaikkoja toteuttaessa?
- Kunta luovuttaa tontin tai maanalaisen tilan autopaikkojen rakentamiseksi
 - Kunta rakennuttaa ja luovuttaa autopaikkoja
 - Kunta käyttää muita keinoja, mitä?
 - Kunta ei osallistu mitenkään
- 27) Mitkä ovat kuntanne tavoitteet velvoiteautopaikkojen käyttämisessä?
- Nimetyt velvoiteautopaikat
 - Nimeämättömät velvoiteautopaikat
 - Sallitaan vuorottaiskäyttö
 - Edellytetään vuorottaiskäyttöä
- 28) Tulisiko vieraspysäköintiin järjestää vuorottaiskäyttönä tietty osuus lii-/toimipaikkojen velvoitepysäköinnin kokonaismäärästä?
Kyllä/ Ei
- 29) Onko autopaikkarasitteita perustettaessa erotettu velvoitepaikat ja niiden määrän ylittävät ”ylimääräiset” autopaikat toisistaan?
Kyllä/ Ei
- 30) Mitä velvoiteautopaikkojen käyttämiseen liittyviä ongelmia on kunnassanne ilmennyt?
- toimistopysäköinnin osalta?
- 31) Mitä velvoiteautopaikkojen käyttämiseen liittyviä ongelmia on kunnassanne ilmennyt?
- liiketilojen pysäköinnin osalta?
- 32) Mitä velvoiteautopaikkojen käyttämiseen liittyviä muita ongelmia on kunnassanne ilmennyt?
- 33) Mitä velvoiteautopaikkojen käyttämiseen liittyviä ongelmia on kunnassanne ilmennyt?
- asukaspysäköinnin osalta?
- 34) Miten kaupunki on lähtenyt ratkaisemaan edellä mainittuja ongelmia?
- 35) Mitkä tahot kunnassanne valvovat em. velvoitepaikkojen toteuttamista?
- 36) Mitkä tahot kunnassanne valvovat velvoitepaikkojen käyttämistä?
Miten kaupunki osallistuu yksityisten toimijoiden velvoitepysäköintiin?
- 37) Luovuttaa alueita/tilaa velvoitepaikkojen toteuttamiseksi
- LP-alueilta
 - kaduilta
 - muilta yleisiltä alueilta
 - kunnan tonteilta
 - kunnan pysäköintilaitoksista
 - Ohjaa kysyjät yksityisiin pysäköintilaitoksiin
 - Ohjaa kysyjät naapurikiinteistöille
 - Muulla tavalla?
- 38) Selosta edellisen kysymyksen vaihtoehtoa ”Muulla tavalla”:
- 39) Salliiko kuntanne autopaikkavelvoitteen toteuttamisen lykkäämisen?

Kyllä/ Ei

- 40) Jos vastasit edelliseen ”Kyllä”, niin millä perusteilla lykkääminen sallitaan?
41) ... ja millä periaatteella (aikataulu, korvaavat tilapäispaikat jne.)

MUUT AUTOPAIKAT (muut kuin velvoiteautopaikat)

- 42) Muiden autopaikkojen määrä verrattuna velvoiteautopaikkojen määrään?
0 - 20 %/ 20- 40 %/ 40- 60 %/ 60- 80 %/ yli 80 %
43) Kunnan määräysvallassa olevien autopaikkojen osuus muista autopaikoista?
0 - 20 %/ 20- 40 %/ 40- 60 %/ 60- 80 %/ yli 80 %

PYSÄKÖINTI

PYSÄKÖINTIIN LIITTYVÄT SOPIMUKSET

(autopaikkojen käyttöön liittyvät sopimukset)

- 44) Tekeekö kunta pysäköintiä koskevia ostosopimuksia? Kyllä/ Ei
45) Jos tekee, niin mikä on sopimuskauden pituus?
46) Tekeekö kunta pysäköintiä koskevia myyntisopimuksia? Kyllä/ Ei
47) Jos tekee, niin mikä on sopimuskauden pituus?
48) Onko ollut ongelmia alv:n kanssa (rakennuskustannusten alv:n hyödyntäminen tai pysäköintitoiminnan alverovelvollisuuden määrittämisessä)? Kyllä/ Ei
49) Jos vastasit kyllä, niin minkälaisia ongelmia?

PYSÄKÖINTIYHTIÖT

- 50) Kunnan määräysvalta yhtiössä?
• enemmistö
• vähemmistö
• kunnan määräysvalta vaihtelee yhtiöittäin
• ei osakkuutta missään yhtiössä
51) Miten investointirahoitus on järjestetty, jos kunta on osakkaana?

PYSÄKÖINNIN OPEROINTI

- 52) Toimiiko kunta keskustassa pysäköintioperaattorina ?
• aina
• ei koskaan
• pääosin
• satunnaisesti
53) Minkälaisia kokemuksia on operaattorina toimimisen eduista?
54) Minkälaisia kokemuksia on operaattorina toimimisen haitoista?
55) Joutuuko kunta subventoimaan operointia ja jos joutuu, niin miten?
56) Jos kaupunki subventoi pysäköinti-yhtiöihin, niin miten?

AUTOTTOMUUS

- 57) Tuleeko autoton asukas huomioida keskusta-alueen kaavamääräyksissä? Kyllä/ Ei
58) Jos vastasit kyllä, niin mitä positiivisia vaikutuksia em. huomioimisesta olisi?
59) Jos vastasit kyllä, niin mitä negatiivisia vaikutuksia em. huomioimisesta olisi?

VIIMEINEN KYSYMYS!

- 60) Voinko pyytää teiltä mahdollisia lisätietoja tai tulla tarvittaessa paikan päälle haastattelemaan ja hankkimaan lisämateriaalia?

Ystävällisin yhteistyöterveisin Heikki Kaikkonen heikki.kaikkonen@tornio.fi 040 7316293

KIITOS OSALLISTUMISESTA!

Liite 2. Kysymykset yrityksille

Autopaikkakysely_yritykset

KUNTALIITON AUTOPAIKOITUSTA JA PYSÄKÖINTIÄ KOSKEVA KYSELY 2011

- 1) Vastaajan organisaatio:
- 2) Vastaajan nimi:
- 3) Yhteystiedot
- 4) Ovatko paikoitusta koskevat asemakaavamääräykset riittävän selviä?
Kyllä/ Ei
- 5) Jos vastasit edelliseen EI, niin mitä tulisi parantaa?
- 6) Ovatko paikoitusta koskevat asemakaavamääräykset riittävän joustavia?
Kyllä/ Ei
- 7) Jos vastasit edelliseen EI, niin mitä tulisi parantaa?
- 8) Millä välineellä velvoitepaikkojen määrää ja toteuttamista tulisi ohjata?
(Velvoitepaikoilla tarkoitetaan asemakaavassa edellytettyjä autopaikkoja)
 - asemakaavalla
 - maankäyttösopimuksella
 - rakennusluvalla
 - erillisillä hankekohtaisilla päätöksillä
- 9) Muut ajatuksenne nykyisistä autopaikoista koskevista säädöksistä ja niiden kehitystarpeista?
- 10) Mitä kuntien autopaikkapolitiikkaan liittyviä ongelmia on ilmennyt?
- 11) Miten asemakaavassa tulisi osoittaa asuntorakentamisen autopaikkojen lukumäärä ja niiden mahdollinen käytön ohjaus?
- 12) Miten asemakaavassa tulisi osoittaa toimistorakentamisen autopaikkojen lukumäärä ja niiden mahdollinen käytön ohjaus?
- 13) Miten asemakaavassa tulisi osoittaa liikepaikkarakentamisen autopaikkojen lukumäärä ja niiden mahdollinen käytön ohjaus?
- 14) Tulisiko eri ajoneuvolajit huomioida asemakaavamääräyksissä?
Kyllä/ Ei
- 15) Jos vastasit edelliseen ”Kyllä”, niin miten asia tulisi huomioida?
- 16) Tulisiko keskustan autopaikat sijoittaa
 - maanpinnalle tontilla?
 - maan alle?
 - pohjakerrokseen?
 - katolle?
 - erilliseen pysäköintirakennukseen?
- 17) Miten keskustan velvoiteautopaikoista käyttäjille aiheutuvia kustannuksia voitaisiin alentaa?
- 18) Onko yhtiössänne tehty autopaikkohin liittyviä selvityksiä tai onko yhtiönne osallistunut yhteisten selvitysten laatimiseen?
Kyllä/ Ei
- 19) Jos vastasit edelliseen ”Kyllä”, niin minkälaisia selvityksiä ja onko niitä saatavissa?
- 20) Onko kaupunkien keskustoissa riittävästi autopaikkoja asumiselle?

- Yli 125000 asukkaan keskusta. Kyllä/ Ei
 - 75000 - 1250000 asukkaan keskusta. Kyllä/ Ei
 - 30000-75000 asukkaan keskusta. Kyllä/ Ei
- 21) Onko kaupunkien keskustoissa riittävästi autopaikkoja liiketiloille?
- Yli 125000 asukkaan keskusta. Kyllä/ Ei
 - 75000 - 1250000 asukkaan keskusta. Kyllä/ Ei
 - 30000-75000 asukkaan keskusta. Kyllä/ Ei
- 22) Onko kaupunkien keskustoissa riittävästi autopaikkoja toimitiloille?
- Yli 125000 asukkaan keskusta. Kyllä/ Ei
 - 75000 - 1250000 asukkaan keskusta. Kyllä/ Ei
 - 30000-75000 asukkaan keskusta. Kyllä/ Ei
- 23) Pitäisikö kuntien subventoida autopaikoituksen
- rakentamista? Kyllä/ Ei
 - käyttöä? Kyllä/ Ei
 - korjausta? Kyllä/ Ei
- 24) Perustele kohdan 23. rakentamista koskeva vastauksesi (esim. jos vastasit ”Kyllä”, niin milloin?)
- 25) Perustele kohdan 23. käyttöä koskeva vastauksesi.
- 26) Perustele kohdan 23. korjausta koskeva vastauksesi (esim. jos vastasit ”Kyllä”, niin milloin?).
- 27) Pitäisikö väestönsuojia voida käyttää autopaikoitukseen?
Kyllä/ Ei
- 28) Mikä tulisi olla velvoiteautopaikan maksimietäisyys
asutuspysäköinnissä? 50 m /100 m/ 200 m /300 m /400 m/ 500 m
toimitilapysäköinnissä? 50 m /100 m/ 200 m /300 m /400 m/ 500 m
liikepysäköinnissä? 50 m /100 m/ 200 m /300 m /400 m/ 500 m
- 29) Tulisiko vieraspysäköintiin järjestää vuorottaiskäyttönä tietty osuus liike-/toimipaik-
kojen velvoitepysäköinnin kokonaismäärästä?
Kyllä/ Ei
- 30) Mitä velvoiteautopaikkojen käyttämiseen liittyviä ongelmia on ilmennyt?
- 31) Onko autopaikkojen toteuttamisessa ollut ongelmia alv:n kanssa (rakennuskustan-
nusten alv:n vähentäminen/pysäköintitoiminnan alv-verovelvollisuuden määrittä-
misessä?
Kyllä/ Ei
- 32) Minkälaisia etuja pysäköintioperaattori voi tarjota kunnalle verrattuna kunnan
omaan operointiin?
- 33) Tuleeko autoton asukas huomioida keskusta-alueen kaavamääräyksissä?
Kyllä/ Ei
- 34) Jos vastasit kohtaan 33. ”Kyllä”, niin miten se pitäisi huomioida ja mitä positiivisia
vaikutuksia siitä olisi?
- 35) Jos vastasit kohtaan 33. ”Kyllä”, niin mitä negatiivisia vaikutuksia siitä olisi?
- 36) Mitä keskustan toimintojen ja palveluiden erityisiä tarpeita haluatte tuoda esille yli
125 000 asukkaan keskustassa? Pyydän miettimään kysymystä sekä velvoiteauto-
paikkojen toteuttamisen että pysäköinnin järjestämisen kannalta.
- 37) Mitä keskustan toimintojen ja palveluiden erityisiä tarpeita haluatte tuoda esille
75 000–125 000 asukkaan keskustassa? Pyydän miettimään kysymystä sekä

- velvoiteautopaikkojen toteuttamisen että pysäköinnin järjestämisen kannalta.
- 38) Mitä keskustan toimintojen ja palveluiden erityisiä tarpeita haluatte tuoda esille 30 000–75 000 asukkaan keskustassa? Pyydän miettimään kysymystä sekä velvoiteautopaikkojen toteuttamisen että pysäköinnin järjestämisen kannalta.
- 39) Voinko pyytää Teiltä mahdollisia lisätietoja tai tulla tarvittaessa paikan päälle haastattelemaan ja hankkimaan lisämateriaalia?

Ystävällisin yhteistyöterveisin Heikki Kaikkonen, heikki.j.kaikkonen@aalto.fi, 040 5648816

Liite 3. Kyselyyn vastanneet kunnat ja yritykset

Kyselyyn vastanneet kaupungit:

nimi/asukasluku 12/2010

Akaa	14409
Espoo	247971
Eura	12520
Forssa	17909
Hamina	21401
Helsinki	588695
Hyvinkää	45497
Hämeenlinna	66844
Iisalmi	22095
Ilmajoki	11847
Imatra	28540
Jyväskylä	130822
Jämsä	22705
Kangasala	28635
Kankaanpää	12140
Kemi	22548
Kemijärvi	8422
Kerava	34274

Kokkola	46257
Kouvola	88089
Kuopio	93303
Kuusamo	16491
Lahti	101598
Lappeenranta	72003
Laukaa	18152
Loviisa	15600
Länsi-Turunmaa (Parainen)	15499
Mikkeli	48748
Mäntsälä	19983
Naantali	18604
Nivala	11026
Nokia	31659
Oulainen	7892
Pieksämäki	19879
Pietarsaari	19661

Pori	83054
Porvoo	48778
Rauma	39732
Rovaniemi	60083
Salo	55249
Sastamala	24509
Savonlinna	27686
Seinäjoki	57807
Sotkamo	10705
Tornio	22512
Turku	177417
Tuusula	37221
Vaasa	59582
Valkeakoski	20848
Vantaa	200093
Ylöjärvi	30502

Kyselyyn vastanneet yritykset:

Lujatalo Oy

rakennusliike X

Rakennusosakeyhtiö Suomen Perusrakennus

VVO-yhtymä Oyj

Hämeenlinnan Pysäköinti oy

Finnpark Oy

Jyvä-Parkki Oy

Oulun Pysäköinti Oy