

Helsingin pysäköintipolitiikka 2022

Tarjous



18.5.2020

Viite:

1. Helsingin pysäköintipolitiikka 2021 -, alustava työohjelma, Helsinki
2. Puitesopimus pysäköinnin kehittämisen asiantuntiapalveluista vuosina 2016-2017 + kahden vuoden optio, 1.6.2016 (Kslk 13/2016 19.4.2016 § 139)



ASIAKAS

Helsingin kaupunki

YHTEYSHENKIÖ

Juha Hietanen
juha.hietanen@hel.fi

TARJOUKSEN TEKIJÄ

WSP Finland Oy
Hevosenkentä 3
02600 Helsinki

Puh. 02 078 6411
Y-tunnus: 0875416-5
www.wsp.com

YHTEYSHENKIÖ

Juhani Bäckström
puh: 040 555 6970
juhani.backstrom@wsp.com

Kannen kuva: <https://autoparkki.fi/pysakointi/p-helsingin-jaahalli/>

SISÄLTÖ

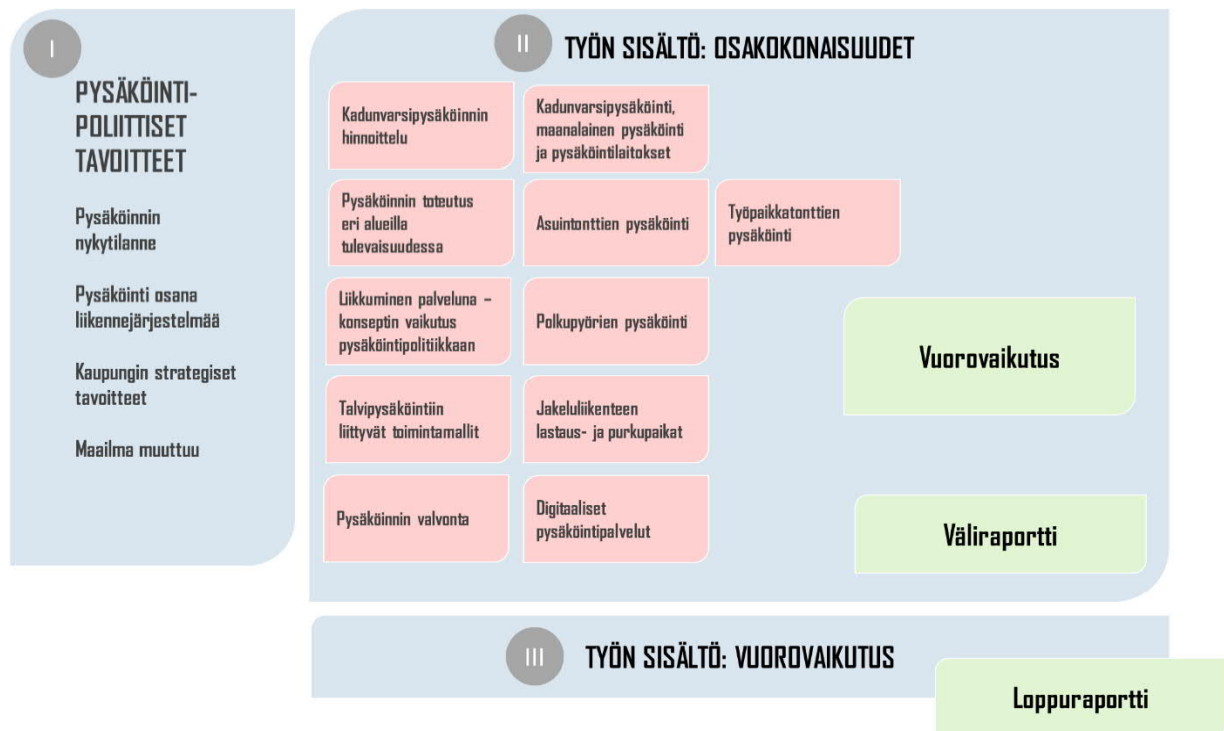
1.	Työn tausta.....	4
2.	Pysäköintipolitiikan tavoitteita.....	4
2.1.	Pysäköinnin nykytilan ja pysäköintipolitiikan historian kuvaus.....	5
2.2.	Pysäköintijärjestelmä osana liikennejärjestelmää	5
2.3.	Kaupungin strategisia tavoitteita.....	6
2.4.	Maailma muuttuu	7
3.	Työn sisältö: osakokonaisuudet	7
3.1.	Kadunvarsipysäköinnin hinnoittelu.....	8
3.2.	Kadunvarsipysäköinti, maanalainen pysäköinti ja pysäköintilaitokset.....	9
3.3.	Pysäköinnin toteutus eri alueilla tulevaisuudessa	10
3.4.	Asuintonttien pysäköinti.....	11
3.5.	Työpaikkatonttien pysäköinti	12
3.6.	Liikkuminen palveluna -konseptin vaikutus pysäköintipolitiikkaan	12
3.7.	Digitaaliset pysäköintipalvelut.....	13
3.8.	Pysäköinnin valvonta.....	13
3.9.	Talvipysäköintiin liittyvät toimintamallit.....	13
3.10.	Polkupyörien pysäköinti.....	14
3.11.	Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat.....	14
3.12.	Muut työssä esiin nousevat pysäköintipoliittiset asiat.....	15
4.	Työn sisältö: vuorovaikutus.....	15
5.	Työn organisointi ja tekijät.....	15
6.	Kustannukset.....	17
7.	Aikataulu.....	18
8.	Laskutus ja maksuehdot	18
9.	Sopimusehdot.....	18
10.	Voimassaolo, yhteystiedot ja allekirjoitus.....	19

1. TYÖN TAUSTA

Helsingin nykyinen pysäköintipolitiikka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 17.2.2014. Pysäköintipolitiikassa on esitetty Helsingin pysäköinnin nykytilanne ja kehittämistarpeet. Työssä laadittiin Helsingin pysäköinnin strategiset linjaukset ja kärkitoimenpiteet. Helsingin pysäköintiä on kehitetty strategisten linjausten mukaisesti ja lähes kaikki toteutettavissa olevat kärkitoimenpiteet on toteutettu.

Tässä työssä päivitetään Helsingin pysäköintipolitiikka vastaamaan kaupungin liikennepoliittisia ja muita tavoitteita sekä määritellään Helsingin pysäköinnin kehittämisen suuntaviivat tulevaisuuteen. Työssä huomioidaan yhteiskunnan ja liikkumisen tulevaisuuden trendit. Työ tehdään laajassa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kesken.

Työn kulku on esitetty alla olevassa kuvassa.



2. PYSÄKÖINTIPOLITIIKAN TAVOITTEITA

Helsingin pysäköintipolitiikan tavoite on arvioida kaupungin pysäköintipolitiikan eri osia ja niiden mahdollisia tarkistustarpeita, jotta kokonaisuus olisi liikennepolitiikan, kaupunkisuunnittelun sekä koko kaupungin toiminnan ja tavoitteiden näkökulmasta mahdollisimman tarkoituksenmukainen ja oikealla tavalla ohjaava. Työn tavoitteena on esittää kaupungin pysäköintipolitiikka mahdollisimman eheänä ja johdonmukaisena kokonaisuutena.

Pysäköintipolitiikkaan vaikuttaa merkittävästi aiemmat pysäköintiin liittyvät päätökset, pysäköinnin nykytilanne, pysäköinnin rooli liikennejärjestelmässä, kaupungin strategiset tavoitteet ja toimintaympäristön muutokset.

2.1. Pysäköinnin nykytilan ja pysäköintipolitiikan historian kuvaus

Helsingin nykyisessä pysäköintipolitiikassa on esitetty Helsingin pysäköinnin nykytilanne ja historian kuvaus. Tässä työssä nämä päivitetään nykytilanteeseen ja niitä käytetään samalla uuden pysäköintipolitiikan laatimisen lähtötietoina. Nykytilanteessa ja historian kuvauksessa esitetään merkittävimmät päätökset ja tapahtumat, jotka ovat olleet vaikuttamassa Helsingin nykyisen pysäköintipolitiikan muodostumiseen. Kuvataan myös pysäköintipoliittisilla toimilla saavutetut vaikutukset.

Tässä kohdassa vertaillaan Helsingin pysäköintipolitiikan tilannetta tärkeimpiin sekä kotimaisiin että ulkomaisiin verrokki-kaupunkeihin. Konsultti tekee työn alkuvaiheessa esityksen tarkasteluun valittavista kaupungeista.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Muodostetaan käsitys pysäköintiin liittyvistä keskeisistä päätöksistä ja niiden keskeisistä vaikutuksista.

2.2. Pysäköintijärjestelmä osana liikennejärjestelmää

Arvioidaan pysäköinnin kysynnän ja tarjonnan välistä suhdetta. Kysyntää luovat pysäköinnin eri käyttäjäryhmät, jotka ja joiden tarpeet kuvataan. Käyttäjäryhmiä ovat ainakin asukkaat, yritysten ja muiden työpaikkojen työntekijät, asiakkaat, vierailijat ja matkailijat.

Pysäköintipolitiikan päivitystyön yhteydessä uusitaan vuonna 2013 tehty kyselytutkimus pysäköintiin liittyen. Kysely ehdotetaan toteutettavan erillisenä toimeksiantona aiemmin kyselyn laatineen yrityksen toimesta. Konsultti yhdessä tilaajan kanssa määrittää kyselytutkimuksessa käytettävät kysymykset. Kyselyn tavoitteena on selvittää asukkaiden ja Helsingissä liikkuvien näkökulmia pysäköintiin liittyen sekä muutosta edellisen kyselyn tuloksiin. Kysely ehdotetaan ajoitettavan loka-marraskuulle, jolloin liikkuminen on mahdollisesti palautunut lähemmäs normaalia kevään ja kesän koronavirukseen liittyvien poikkeusjärjestelyjen jälkeen. Kyselyn tuloksia hyödynnetään pysäköintipolitiikan päivitystyössä.

Pysäköintitarjontaa on sekä yleisillä että yksityisillä tonteilla sekä yleisillä alueilla. Selvitetään, onko tutkittu pysäköintipaikkatarjonnan tai hinnoittelun muutosten vaikutuksia pysäköinnin kysyntään, liikennemääriin, kulkumuotojakaumaan tai liikenteen suuntautumiseen.

Huomioidaan, että pysäköinnin tarjonnan rajoittamisella voi olla vaikutusta eri toimintojen sijoittamiseen. Selvitetään, onko tästä tutkimustietoa. Pysäköintipaikkojen määrä ja hinnoittelu voi vaikuttaa matkojen suuntautumiseen.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Muodostetaan käsitys pysäköinnin merkityksestä liikennejärjestelmään.

2.3. Kaupungin strategisia tavoitteita

Pysäköintipolitiikan tulee toteuttaa kaupungin strategisia ja muita tavoitteita. Työssä huomioon otettavia kaupungin strategisia tavoitteita ovat ainakin

- **Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021.** Kaupunkistrategiassa nostetaan esiin markkinaehtoisien pysäköinnin käyttöönotto. Aiheesta on tehty oma kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytty selvitys, joka huomioidaan tässä työssä. Kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Liikennejärjestelmän vähäpäästöisyys etenee ja terveydelle haitalliset päästöt vähenevät selvästi. Helsinki pyrkii edistämään jakamistaloutta ja päästöjen vähentymistä. Kaupunki edistää kysyntäohjattuun liikennejärjestelmään siirtymistä ja toimii testialustana uusille älykkään liikkumien palveluille edistääkseen uusia teknologioita. Helsinki ottaa vastuunsa ilmastonmuutoksen torjunnassa vakavasti ja torjuu ilmastonmuutosta kunnianhimoisesti. Helsinki asettaa tavoitteeksi 60 prosentin päästövähennystavoitteen vuodelle 2030 ja aikaistaa hiilineutraalisuustavoitteen vuodesta 2050 vuoteen 2035.
- **Digitaalinen Helsinki -ohjelmassa** on viisi teemaa. Digitalisaation avulla kaupunki saa pysäköinnistä tietoa, jota se voi hyödyntää suunnittelussa ja päätöksenteossa. Pysäköinnin käyttäjälle voidaan digitalisaation avulla tarjota parempaa palvelutasoa ja enemmän ajankohdataista tietoa pysäköinnin tilasta. Digitalisaation kehittyminen ja sen tarjoamat mahdollisuudet huomioidaan pysäköintipolitiikassa.
- **Helsingin liikkumisen kehittämishjelma**, jonka tavoitteena on parantaa liikkumiseen kohdistettavien kaupungin resurssien vaikuttavuutta ja tuottavuutta sekä antaa suuntaviivat tarkempien toimenpiteiden suunnitteluun. Pysäköintipolitiikkaan vaikuttavia työn toimintalinjauksia ovat ainakin seuraavat. Tehostetaan liikennejärjestelmän käyttöä liikenteen ohjauksella ja tietopohjaisella ohjauksella. Edistetään liikkumisen tarjoamista palveluna. Ajoneuvoliikenteen määrä, nopeus ja pysäköinti mitoitetaan ympäröivän kaupungin mukaan niin, että keskustojen vetovoima kasvaa.
- **Helsinki hiilineutraaliksi -ohjelma**, jonka mukaan tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä 69 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi on keskeistä vähentää autolla kuljettuja kilometrejä ja valita vähäpäästöisiä kulkuvälineitä. Hiilineutraaliksi pääseminen edellyttää myös ajoneuvoteknologian kehitystä edelleen. Myös pysäköinnin hinnoittelulla vaikutetaan tavoitteen toteutumiseen. Ohjelma ja sen tavoitteet huomioidaan pysäköintipolitiikan laadinnassa.
- **Helsingin yleiskaava**
- **MAL-tavoitteet ja -suunnitelma**
- **Tuleva Helsingin kaupunkistrategia 2022–**
- **Citylogistiikan toimenpideohjelma (valmistumassa)**
- **Liikenteen tulevaisuuskuva (valmistumassa)**
- **Pyöräliikenteen kehittämishjelma 2020-2025**

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Muodostetaan käsitys kaupungin strategisten tavoitteiden ja muiden ohjelmien vaikutuksista pysäköintipolitiikkaan.

2.4. Maailma muuttuu

Pysäköintipolitiikkaa laadittaessa on hyvä tarkastella toimintaympäristön mahdollisia muutoksia tulevaisuudessa ja arvioida, miten eri trendit vaikuttavat pysäköintiin ja miten ne tulisi huomioida pysäköintipolitiikkaa laadittaessa. Tällaisia trendejä ovat muun muassa kaupungistuminen, digitaalisuus ja liikkumisen uudet toimintamallit sekä tuoreimpana esimerkkinä koronaepidemia ja sen mahdolliset pidempiaikaiset vaikutukset liikkumiseen, työntekoon ja asiointiin.

Tässä työvaiheessa huomioidaan myös Helsingin laatiman Liikenteen tulevaisuuskuva -työn tulokset.

Alla olevassa kuvassa on esitetty pysäköinti 2.0 -työssä tunnistettuja pysäköintiin vaikuttavia trendejä.



Työvaiheen keskeinen lopputulos: Muodostetaan käsitys eri trendien vaikutuksista pysäköintipolitiikkaan.

3. TYÖN SISÄLTÖ: OSAKOKONAISUUDET

Helsingin pysäköintipolitiikkaan sisältyy paljon erilaisia osakokonaisuuksia, johon työssä haetaan ratkaisuja. Alustavasti on tunnistettu 11 kappaletta. Työn aikana voi nousta esiin uusia osakokonaisuuksia, joihin pysäköintipolitiikassa tulee ottaa kantaa. Työssä suunnitellaan ennakkoluulottomasti kokeiluja uusien innovaatioiden löytämiseksi, kehittämiseksi ja toteuttamiseksi. Helsingissä on kokeilukulttuuri uusien asioiden oppimiseksi ja eteenpäinviemiseksi. Tätä kulttuuria hyödynnetään myös tässä työssä.

Työn hyödynnettävyyden, vaikuttavuuden ja eri osapuolten sitoutumisen kannalta on tärkeää, että työ tehdään eri osapuolten kanssa yhteistyössä kuitenkin kaupungin strategiset tavoitteet huomioiden. Yhteistyö pysäköintiin liittyvien kaupungin keskeisten hallinnonalojen, HSL:n, yhteiskäyttöautoyritysten, yksityisten pysäköintioperaattoreiden ja muiden merkittävien sidosryhmien kanssa on työtä tehtäessä tärkeää.

Työssä tulee käydä riittävä vuorovaikutus tarvittavien sidosryhmien kanssa. Näitä ovat ainakin asukkaat, yritykset ja muut tarvittavat sidosryhmät. Työn vuorovaikutus suunnitellaan yhteistyössä tilaajan kanssa.

Työn alussa määritetään kuhunkin osakokonaisuuteen osallistuvat tahot yhdessä tilaajan kanssa. Tilaaja avustaa konsulttia tämän jälkeen tahojen kontaktoimisessa. Mahdollisia osapuolia eri pienryhmiin ovat ainakin:

- liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, liikennejärjestelmäyksikkö
- liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, toiminnanohjausyksikkö
- liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, suunnitteluyksikkö
- asemakaavoitus
- maaomaisuuden kehittäminen ja tontit
- hallinto- ja tukipalvelut, viestintäpalvelut
- kaupunginkanslia, aluerakentaminen
- kaupunginkanslia, elinkeino-osasto

- maankäytön yleissuunnittelu
- rakennukset ja yleiset alueet ylläpito ja asuntotuotanto
- palvelut ja luvat pysäköinninvalvonta ja asiakaspalvelu
- Helsingin seudun liikenne sekä Espoon ja Vantaan kaupungit
- pysäköinnin yksityiset toimijat

3.1. Kadunvarsipysäköinnin hinnoittelu

Helsingin kadunvarsipysäköinti on jaoteltu kolmeen maksullisuusvyöhykkeeseen. Vyöhykkeet päätettiin kaupunginhallituksessa Pysäköinnin maksamisen kehittämisen yhteydessä 25.4.2016. Vuonna 2020 kadunvarsipysäköinnin hinta vyöhykkeellä 1 on 4 €/h, vyöhykkeellä 2 2 €/h ja vyöhykkeellä 3 1 €/h. Vyöhykkeellä 3 maksullisuutta ei ole otettu käyttöön, joten siellä pysäköinti on nykytilanteessa maksutonta. Kadunvarsipysäköinnin maksullisuus ei koske kaikkia viikonpäiviä tai vuorokaudenaikoja. Osassa ajankohtia pysäköinti on myös maksullisilla alueilla maksutonta. Tulevaisuuden hinnoittelussa otetaan huomioon ainakin kaupungin tavoitteet, pysäköinnistä saatavat maksutulot suhteutettuna pysäköinnistä aiheutuviin kustannuksiin sekä yleisen ja yksityisen pysäköinnin hinnat. Pysäköinnin hinnoittelussa selvitettäviä asioita ovat ainakin dynaaminen hinnoittelu, jossa pysäköinnin palvelutaso vaikuttaa hinnoitteluun esimerkiksi siten, että kuormitusasteen kasvaessa pysäköinnin yksikköhinta nousee. Lisäksi selvitetään, onko Helsingissä mahdollista ainakin joltain osin siirtyä pysäköinnin hinnoitteluun, missä pysäköinnin tarkoitus ei vaikuta pysäköinnin hintaan.

Helsingissä on käytössä asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä. Järjestelmä on käytössä alueilla, joissa ei alun perin ole rakennettu tonteille riittävästi pysäköintipaikkoja. Nämä ovat yleensä vanhempia ennen nykyistä autoistumista rakentuneita alueita. Uusilla alueilla järjestelmää ei ole otettu käyttöön. Helsingin nykyisessä pysäköintipolitiikassa on kärkitoimenpiteenä Asukaspysäköintijärjestelmän laajentaminen ja hinnoittelu. Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmää on pysäköintipolitiikan hyväksymisen jälkeen laajennettu Lauttasaareen, Munkkiniemeen, Munkkivuoreen, Niemenmäkeen, Etelä-Haagaan ja Kivihakaan. Asukaspysäköintijärjestelmää on suunniteltu laajennettavaksi edelleen. Nykyisessä pysäköintipolitiikassa linjataan, että hyvin pitkällä aikavälillä tulee arvioida asukaspysäköintijärjestelmän laajentamista kaikkialle, missä kadunvarsipysäköinti on asukkaille sallittua. Tässä

työssä esitetään, onko asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmää tarpeen muuttaa, laajentaa tai kehittää tulevaisuudessa ja miten se tehdään.

Asukaspysäköinnin hinnat päätettiin nykyisessä pysäköintipolitiikassa vuoden 2021 loppuun saakka. Tuolloin asukaspysäköinnin hinta on kuukausitasolla vanhemmilla alueilla 30 € ja uudemmilla alueilla 15 €. Asukaspysäköinnin hintaa on nykyisen pysäköintipolitiikan tultua voimaan nostettu reilusti vastaamaan paremmin siitä aiheutuneita kustannuksia. Asukaspysäköinnistä ja sen hinnoittelusta tulee kaupungille paljon palautetta. Eniten palautetta tulee paikkojen saatavuudesta ja hinnoittelusta. Alueelliset eroavuudet kysynnässä ovat suuria. Joillain alueilla tunnuksia on lunastettu paljon enemmän kuin on paikkoja ja joillain taas vähemmän. Asukas- ja yrityspysäköinnin lisäksi paikkoja käyttävät myös esimerkiksi asiointi- ja vieraspysäköijät. Tässä työssä suunnitellaan vaikutusarvioineen, miten asukas- ja yrityspysäköinnin hinnoittelua kehitetään tulevaisuudessa. Yhtenä vaihtoehtona on, että vyöhykkeen hintaan vaikuttaa kysynnän ja tarjonnan suhde, eli kuinka paljon tunnuksia on lunastettu suhteessa paikkojen määrään. Tässä vaihtoehdossa poliittisesti ei päätettäisi hinnasta vaan palvelutasosta.

Asukas- ja yrityspysäköintitunnusten ehdot hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 25.4.2016. Ehdoissa määritellään esimerkiksi kuka tunnuksen saa ja kuinka monta, mille ajoneuvolle ja mitä pysäköintioikeuksia se antaa. Nykyisistä ehdoista on tullut palautetta esimerkiksi ajoneuvon koosta, tunnuksen haltijan ajokortin omistamisesta, kimpapatunnuksen ehdoista sekä yrityspysäköintitunnuksen saamisen ehdoista työntekijän omaan ajoneuvoon. Tässä työssä selvitetään nykyisten asukas- ja yrityspysäköintitunnusten ehtojen päivitystarpeet sekä esitetään uudet ehdot päivitettävien kohtien osalta ja arvioidaan muutosten vaikutukset.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Perusteltu esitys asukas- ja yrityspysäköinnin hinnoittelun ja ehtojen kehittämiseksi sekä katujen ja yleisten alueiden pysäköinnin hinnoittelun kehittämiseksi. Edellisten osalta laaditaan myös vaikutusarviot.

3.2. Kadunvarsipysäköinti, maanalainen pysäköinti ja pysäköintilaitokset

Helsingissä on paljon keskusteltu maanalaisen pysäköinnin ja pysäköintilaitoksissa tapahtuvan pysäköinnin sekä kadunvarsipysäköinnin suhteesta. Kantakaupungin alueella on käytössä asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmä, joka mahdollistaa asukkaiden ja yritysten ajoneuvojen pysäköinnin katuverkolla edulliseen hintaan. Kadunvarsipysäköinnin lisäksi on tarjolla yksityistä laitospysäköintiä, joka ei kuitenkaan hinnaltaan pysty kilpailemaan subventoidun kadunvarsipysäköinnin kanssa. Esikaupunkialueilla vanhemmilla alueilla on usein osa pysäköinnistä tonteilla ja osa kadulla. Kadunvarsipysäköinti on usein rajoittamatonta. Esikaupunkien uudemmilla alueilla pysäköinti on suunniteltu tonteille. Kadunvarsipysäköinti on tarkoitettu vieras- ja asiointipysäköinniksi. Se on käytännössä aina aikarajoitettua lukuun ottamatta yöaikaa ja viikonloppua.

Tässä työssä linjataan maanalaisen pysäköinnin ja kadunvarsipysäköinnin rooleja osana tarjolla olevaa kokonaispysäköintipalvelua. Työssä huomioidaan kadunvarsipysäköintipaikan hinta suhteessa saman alueen pysäköintilaitospaikan hintaan. Hinnoittelussa huomioidaan maan arvo sekä rakentamis- ja ylläpitokustannukset. Maan arvon arvioiminen on vaikeaa, mutta sille asetetaan arvio mahdollisuuksien mukaan. Arvioidaan myös pysäköintilaitospaikan ja kadunvarsipaikan laadullisia eroavaisuuksia. Kartoitetaan ja arvioidaan kadunvarsipaikkojen vaihtoehtoisia hyödyntämismahdollisuuksia, jos ne eivät ole pysäköintikäytössä. Näitä voivat olla esimerkiksi pyöräkaista, joukkoliikennekaista, pyöräasema, jalkakäytävän levennys, kiinteistön terassi ja kivijalkakaupan kesälajennus.

Muita aiheeseen liittyviä arvoja voivat olla esimerkiksi vaikutukset asukaspysäköintiin, talvikunnossapitoon ja ympäristön viihtyisyyteen. Samalla arvioidaan pysäköintilaitoksen etäisyyttä kohteisiin, joiden läheltä kadunvarsipysäköintipaikkoja muutettaisiin muuhun käyttöön.

Helsingissä on varsinkin kantakaupungin alueella yksityisiä julkisia pysäköintilaitoksia. Kaupunki ei Helsingissä ole mukana niiden toiminnassa. Työssä selvitetään, olisiko kaupungilla perusteita olla pysäköintilaitosten toiminnassa mukana pysäköintipolitiikan kannalta ja mitä vaikutuksia sillä olisi kaupungille. Yksityisiä pysäköintilaitoksia on saanut rakentaa Helsinkiin varsin vapaasti. Pitäisikö kaupungin nykyistä voimakkaammin säädellä niiden rakentamista.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Perusteltu esitys siitä, onko kadunvarsipysäköintiä joillain alueilla tarkoituksenmukaista pyrkiä korvaamaan maanalaisella pysäköinnillä. Jos tämä katsotaan tarkoituksenmukaiseksi, esitetään millä alueilla ja missä määrin (esimerkiksi vain tietyillä kaduilla). Jos ratkaisuun päädytään, se tulee perustella hyötyjen ja haittojen analysoinnilla ja varmistettava, että kadunvarsipysäköinnille on alueella todellinen vaihtoehto. Vaikutusarvioinnissa hyödynnetään myös yritysvaikutusten arviointikehikkoa. Mahdollisesti valittavalle alueelle laaditaan pilottimainen tarkempi toteuttamissuunnitelma.

Lisäksi tehdään perusteltu esitys kaupungin mukanaolosta vaikutusarvioineen yksityisten pysäköintilaitosten toiminnassa sekä yksityisten pysäköintilaitosten rakentamisen sääntelystä.

3.3. Pysäköinnin toteutus eri alueilla tulevaisuudessa

Helsingin pysäköintipolitiikassa tulee huomioida, että asuntojen pysäköintipaikkojen rakentamisen problematiikka eroaa eri alueilla toisistaan. Uusilla alueilla pysäköinnin suunnitteluun ei vaikuta olemassa olevat pysäköintiratkaisut ja sidonnaisuudet aluekohtaisiin valmiisiin ratkaisuihin. Alueet voidaan suunnitella alusta alkaen pienemmillä reunaehdoilla. Täydennysrakennettavilla alueilla uudet asunnot rakennetaan jopa nykyisten asuntojen pysäköintipaikkojen paikalle, jolloin joudutaan tekemään uudet pysäköintipaikat sekä nykyisille että uusille asukkaille. Tämä on usein haaste käynnistyvien hankkeiden taloudelle varsinkin matalamman hintatason alueilla.

Työpaikka-alueiden pysäköinnissä tavoitteena on pitää liikennemäärät katuverkolla kohtuullisina varsinkin korkean kysynnän aikoina. Tämän vuoksi osalla alueita on työpaikkojen pysäköinnissä maksimimääräys ja paikkoja ei aina määrätä lainkaan rakennettavaksi. Väljemmin rakennetuilla alueilla on käytössä minimimääräys. Työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 28.2.2017.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Perusteltu esitys, miten ja minkälaisilla eroavaisuuksilla asukkaiden pysäköintiä ja pysäköintimääräyksiä tulee kehittää uusilla ja täydennysrakennettavilla alueilla. Tarkastelu siitä, onko kaupungin pysäköintikäytännöissä tai laskentaohjeessa päivittämisen tarvetta työpaikka-alueiden pysäköinnin osalta. Lisäksi tunnistetaan ne alueet, joissa on päivitystarve ja tehdään suositus päivittämisen toteutusmalliksi, aikatauluksi ja vastuutahoiksi.

3.4. Asuintonttien pysäköinti

Kaavoitettaessa uutta asuntotuotantoa noudatetaan lähtökohtaisesti kaupunkisuunnittelulautakunnassa 15.12.2015 hyväksyttyä asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjetta. Täydennysrakentamisen pysäköintipaikkojen lukumäärien määrittämiseen ohjeessa on oma kohtansa. Laskentaohjeesta voidaan poiketa erityisten perusteluiden avulla.

Asukkaiden pysäköintiä koskien on viime aikoina eniten keskustelua herättäneet pysäköintipaikkojen hinnan kohdistaminen paikkojen käyttäjille, paikkojen mahdollisimman tehokas käyttö sekä paikkojen hinta ja lukumäärä. Pysäköintipaikkojen hinnan kohdistamista paikkojen käyttäjille on yritetty pitkään, ja aiheesta on tehty lukuisia selvityksiä. Kokonaan hinnan kohdistamisessa käyttäjille ei ole onnistuttu, mutta osittain se toteutuu. Tässä työssä selvitetään, onko tätä aihetta vielä mahdollista kehittää. Todennäköistä on, että käyttäjän joutuessa maksamaan pysäköintipaikasta sen koko toteutuneet kustannukset, pysäköintipaikkoja asukkailla tarvitaan vähemmän ainakin pidemmän ajan kuluessa. Uusi maankäyttö on yleensä niin tehokasta, että pysäköintipaikat rakennetaan laitospaikoiksi, jolloin niiden hinta on korkea. Tämä voi joskus vaikeuttaa tai hidastaa hankkeiden käynnistymistä. Tässä työssä selvitetään mahdollisuudet paikkojen käytön tehostamiseen vielä nykyisestä.

Kaupunkisuunnitteluviraston johtoryhmä on 21.6.2016 hyväksynyt autopaikattomien kortteleiden periaatteet. Autopaikattomien kortteleiden pilottialue on asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen III vyöhyke alle 200 metrin etäisyydellä raskaan raideliikenteen (metro tai juna) asemasta. Vähintään seuraavien ehtojen tulee täyttyä

- Lähialueen joukkoliikenneverkoston ja palvelurakenteen tulee olla kattavia (myös joukkoliikenteen poikittaisyhteyksien tulee olla laadukkaita)
- Ympäröivä yhdyskuntarakenne ei saa olla keskeneräistä, koska keskeneräinen yhdyskuntarakenne antaa mahdollisuuden vuotopysäköinnille rakentamattomille tonteille sekä palvelut ja joukkoliikenneyhteydet ovat usein puutteelliset keskeneräisillä alueilla
- Hankkeen tulee täyttää erityisen hyvin kaupungin asuntopoliittisia tavoitteita kaupunkiympäristön korkean laadun tavoitteita sekä tiiviin yhdyskuntarakenteen edistämistä
- Etuna poikkeusluvan myöntämiselle on, että alueella on keskitettyä pysäköintipalvelutarjontaa

Kokeilu-aika on viisi vuotta, eli kokeilu päättyy 21.6.2021.

Markkinaehtoinen pysäköinnin periaatteet asuntorakentamisessa ja periaatteiden kokeilu tietyillä uusilla asuinalueilla hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 16.4.2019. Kokeilualueita ovat Nihdín, Hernesaaren ja Hakaniemenrannan asemakaava-alueet tai niiden osa-alueet asuntorakentamisessa. Alueilla kokeillaan pysäköintipaikkamääräyksestä luopumista sekä menetelmää markkinaehtoisesta pysäköinnistä asuntotuotantoprosessissa. Kaavamääräyksen kokeilu-aika on lähtökohtaisesti viisi vuotta.

Markkinaehtoista pysäköintiä on mahdollista laajentaa muuhun pysäköintiin kokeiluista saatavien riittävien kokemusten jälkeen. Tämän työn valmistumiseen mennessä ei välttämättä ehditä saamaan riittävästi kokemuksia valmiiden johtopäätösten tekemiseen markkinaehtoisen pysäköinnin jatkotoimenpiteistä. Tässä työssä huomioidaan markkinaehtoisen pysäköinnin piloteista siihen mennessä saatavilla olevat kokemukset.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Perusteltu esitys siitä, onko autopaikattomien kortteiden periaatteet syytä vakinaistaa pysyväksi käytännöksi. Lisäksi tehdään mahdollisuuksien mukaan esitys markkinaehtoisien pysäköinnin suuntaviivoiksi käynnissä olevien pilottikohteiden kokemusten perusteella.

3.5. Työpaikkatonttien pysäköinti

Työpaikka-alueiden autojen ja pyörien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 28.2.2017. Edelliset työpaikka-alueiden laskentaohjeet olivat vuodelta 1994, joten niiden uudistamiselle oli voimakas tarve. Autojen pysäköinnin osalta ohjeen tavoitteena on säännöstellä työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamääriä varsinkin alueilla, joiden katuverkko on altis ruuhkautumiselle sekä kestävän liikenteen yhteydet ovat hyviä. Työmatkojen autoliikenne ajoittuu useimmiten liikenneverkon suurimman kuormituksen ajankohtiin. Tällöin pienikin liikennemäärän kasvu korkeimman kysynnän ajankohtana on haitallista välityskyvyn ja ympäristövaikutusten kannalta.

Suunniteltaessa ja toteutettaessa uusia työpaikkakiinteistöjä hankkeet välillä haluavat toteuttaa enemmän pysäköintipaikkoja kuin laskentaohjeen enimmäisnormi sallisi. Tällä on haitallinen vaikutus liikenneverkon toimivuuteen ei välttämättä vielä yhden poikkeamisen tuloksena vaan tapausten kertautuessa. Kaupungin täytyy lähtökohtaisesti kohdella kaikkia hankkeisiin ryhtyviä tasapuolisesti, joten poikkeamiset pysäköintimääräyksistä helposti kertautuvat. Tässä työssä selvitetään, miten olisi mahdollista välttää ristiriitatilanteet eri osapuolten kesken työpaikka-alueiden pysäköintipaikkamäärien suunnittelussa. Työssä selvitetään, onko muualla maailmassa kehitetty tähän asiaan jotain ratkaisuja, joita Helsinki voisi käyttää esimerkkinä. Tutkitaan, millaisia innovatiivisia ratkaisuja uusien työpaikka-alueiden liikenteen ja pysäköinnin järjestämiseksi voidaan tehdä.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Perusteltu esitys siitä, miten erilaiset intressit pystytään mahdollisimman hyvin toteuttamaan ja ristiriidat välttämään työpaikkatonttien pysäköintijärjestelyissä esimerkiksi uusia innovatiivisia pysäköintipalveluita hyödyntämällä.

3.6. Liikkuminen palveluna -konseptin vaikutus pysäköintipolitiikkaan

Helsingissä on käytössä yksityisesti toteutettuna liikkuminen palveluna -konsepti, jonka tavoitteena on tarjota kuluttajalle jokaiseen liikkumistarpeeseen sopivin kulkuneuvo. Liikkuminen palveluna lähtökohtaisesti vähentää ajoneuvojen käyttämättömänä olevaa aikaa, joten sillä on vaikutusta myös pysäköintiin. Helsingissä on myös käytössä yhteiskäyttöautoyritysten pysäköintitunnus, joka tarjoaa merkittäviä pysäköintietuja yhteiskäyttöautoyritysten autoille. Yhteiskäyttöautopalvelut vähentävät auton omistamisen tarvetta varsinkin tiiviin kaupunkirakenteen alueilla, joten myös sillä on merkitystä pysäköintipaikkakysyntään. Tosin yhteiskäyttöautopalvelut ovat yleistyneet toivottua hitaammin Helsingissä.

Tässä työssä arvioidaan, miten liikkuminen palveluna -konseptin ja yhteiskäyttöautopalveluiden kehittyminen vaikuttavat Helsingin pysäköintipolitiikkaan. Arvioinnissa voidaan käyttää useampia skenaarioritua aiheesta. Näitä ovat ainakin palveluiden yleistyminen ja läpilyönti sekä hidas tai olematon kasvu palveluiden käyttäjämäärissä. Apuna voidaan käyttää myös kansainvälisiä kokemuksia.

Yhteiskäyttöautoyritysten pysäköintitunnuksen käyttöönotto ja ehdot on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 13.5.2014 ja käytettävissä olevien tunnusten määrien korotukset 13.1.2017. Tässä työssä päivitetään tarvittaessa yhteiskäyttöautoyritysten pysäköintitunnusten ehdot sekä otetaan kantaa myös tunnusten hinnoitteluun. Nykytilanteessa yhteiskäyttöautoyritysten pysäköintitunnuksen hinta on sidottu asukas-pysäköintitunnuksen hintaan. Tulevaisuudessa näin ei välttämättä tarvitse olla.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Perusteltu esitys siitä, millaisia vaikutuksia liikenteen palveluiden kehittymisellä on Helsingin liikenne- ja pysäköintipolitiikkaan erilaissa skenaarioissa. Lisäksi esitetään tarvittaessa perustellut muutosesitykset yhteiskäyttöautoyritysten pysäköintitunnusten ehtoihin ja hintoihin.

3.7. Digitaaliset pysäköintipalvelut

Digitaalisilla uusilla pysäköintipalveluilla käyttäjä löytää helposti vapaan pysäköintipaikan, joka vastaa parhaiten sen hetkistä tarvetta. Samalla pysäköintipaikka löytyy helpommin, liikennesuorituksen pienenemisen myötä päästöt pienenevät ja liikenneturvallisuus paranee. Tämä edellyttää kuitenkin sitä, että pysäköintitiedot ovat mahdollisimman kattavasti, avoimesti, ajantasaisesti ja digitaalisesti saatavilla.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Perusteltu esitys siitä, millaisia toimenpiteitä tulee tehdä digitaalisten pysäköintipalveluiden mahdollistamiseksi ja kehittämiseksi.

3.8. Pysäköinnin valvonta

Väärinpysäköidyt autot voivat aiheuttaa vakavia vaaratilanteita. Näkyvä valvonta yhdistettynä uuteen valvontatekniikkaan tehostaa valvontaa ja parantaa siten pysäköintipaikkojen saatavuutta ja liikenneturvallisuutta. Lisäksi tehokkaalla pysäköinninvalvonnalla mahdollistetaan se, että muista toimenpiteistä saadaan mahdollisimman suuri hyöty, kun ne toimivat suunnitellun mukaisesti.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Perusteltu esitys siitä, millaisia toimenpiteitä tulee tehdä pysäköinninvalvonnan kehittämiseksi.

3.9. Talvipysäköintiin liittyvät toimintamallit

Lumisina talvina kadunvarsipysäköinti aiheuttaa haasteita katujen kunnossapidolle ja joukkoliikenteelle, esimerkiksi raitiotieliikenteen vaikeutumisenä, hidastumisena ja jopa estymisenä. Kadunvarsipysäköinnin laatu on lumiseen aikaan myös olennaisesti kesäkelejä heikompi, esimerkiksi lisääntynyt vaikeus löytää paikka, lumivallit estävät ajoa, auto hautautuu kinokseen, kolhiintuu jne.

Helsingissä on ollut käytössä erilaisia pysäköinnin erityisjärjestelyjä talvikunnossapitoa helpottamaan. Näitä ovat esimerkiksi talviajan pysyvät pysäköintikiellot, väliaikaiset pysäköintikiellot siirtokehotusmerkkien avulla sekä vuoropysäköinti kadun eri puolilla. Helsingin nykyisessä pysäköintipolitiikassa on kärkitoimenpiteenä Autojen talvipysäköintiratkaisut, jossa talvikunnossapidon ja kadunvarsipysäköinnin välistä problematiikkaa on käsitelty.

Tässä työssä käsitellään Helsingin nykyisin käytössä olevat talvipysäköintiratkaisut talvikunnossapidon ja muun kaupunkielämän helpottamiseksi. Selvitetään myös, onko muualla maailmassa kehitetty jotain talvipysäköintiin liittyen, mitä Helsinki voi hyödyntää.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Perusteltu esitys mahdolliseksi kehittämistoimenpiteiksi Helsingin talvipysäköinnin laadun ja toimivuuden parantamiseksi.

3.10. Polkupyörien pysäköinti

Helsingissä on käytössä sekä asuntojen että työpaikka-alueiden polkupyörien pysäköintipaikkojen laskentaohjeet. Muutenkin polkupyörien pysäköintiä on kehitetty Helsingissä voimakkaasti. Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020-2025 hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 5.5.2020. Kehittämisohjelmassa on yhtenä kokonaisuutena pyöräpysäköinti ja -palvelut. Toimenpiteinä esitetään muun muassa *Pyöräpysäköintiin liittyvien suunnitteluohjeiden päivittäminen* ja *Pyöräpysäköinnin toteuttamishjelmien laatiminen ja toteuttaminen*.

Työvaiheen keskeinen lopputulos: Perusteltu esitys siitä, miten polkupyörien pysäköintiä on Helsingissä tarpeen edelleen kehittää ja millä toimenpiteillä. Lisäksi tehdään esitys siitä, miten pyöräliikenteen kehittämisohjelman toimenpiteet on järkevää huomioida pysäköintipolitiikassa.

3.11. Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat

Vuoden 2020 keväällä valmistuu citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen. Citylogistiikassa on toimenpiteenä jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittämissuunnitelman laatiminen. Lisäksi Citylogistiikan toimenpideohjelman laadinnan yhteydessä tehdyssä yritys-kyselyssä tuli esiin jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen ongelmakohtia sekä uusien lastaus- ja purkupaikkojen tarpeita. Kantakaupungin ja tarvittaessa laajemmankin alueen jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittämisperiaatteet määritetään osana Helsingin pysäköintipolitiikkaa. Kehittämisperiaatteet kattavat maanpäällisen lastaus- ja purkupaikkojen kehittämisen laajasti ja pidemmällä tähtäimellä.

Työvaiheen alustava lopputulos: Perusteltu esitys jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen kehittämisperiaatteiksi pidemmällä tähtäimellä jakeluliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi kanta-kaupungissa ja tarvittaessa laajemmankin alueella.

3.12. Muut työssä esiin nousevat pysäköintipoliittiset asiat

Helsingin pysäköintipoliittikaselvitystä tehdään vuorovaikutuksessa Helsingin eri hallintokuntien, asukas- ja yritysjärjestöjen sekä Helsingin seudun liikenteen kanssa. Työn kuluessa voi nousta esiin myös sellaisia pysäköintipoliittikkaan kuuluvia asioita, joita ei ole mainittu tässä alustavassa työohjelmassa. Myös nämä asiat otetaan tarvittaessa mukaan pysäköintipoliittikkaan ja sen toimenpideohjelmaan.

Henkilöautojen liityntäpysäköinnin kehittäminen on seudullinen asia. HSL on julkaissut vuonna 2017 Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman. Selvityksessä esitetään liityntäpysäköinnin strategisen kehittämisen suuntaviivat ja toimenpideohjelma. Helsinki kehittää liityntäpysäköintiä seudullisessa yhteistyössä, eikä päällekkäistä työtä kannata tehdä, mutta Helsingin kannalta liityntäpysäköintiin liittyvät merkittävät näkökulmat ja toimenpiteet esitetään osana kaupungin pysäköintipoliittikkakokonaisuutta.

Tarjouksen laadinnan yhteydessä on jo tunnistettu erilaisia aihealueita, joilla saattaa olla vaikutusta pysäköintipoliittikkaan. Näiden mukaanotosta päätetään työn aikana. Tunnistettuja osa-alueita ovat uusi tieliikennelaki, sähköautojen lataus, sähköpotkulautojen pysäköinti ja kotihoidon pysäköinti.

4. TYÖN SISÄLTÖ: VUOROVAIKUTUS

Työtä jatketaan jälleen vuoden 2021 kunnallisvaalien jälkeen kesäkuusta alkaen. Tuolloin työtä vuorovaikutetaan erikseen tilaajan ja konsultin yhteistyössä laatiman vuorovaikutussuunnitelman mukaisesti. Vuorovaikutuksen jälkeen luonnos viimeistellään saadun palautteen perusteella valmiiksi raportiksi, joka hyväksytetään poliittisessa päätöksenteossa vuoden 2022 helmikuun loppuun mennessä. Tarjousta laadittaessa on lähdetty siitä, että tilaajalla on tässä työvaiheessa keskeinen rooli ja konsultti avustaa tilaajaa ja lisäksi konsultti vie yhteisesti sovitut päivitykset raporttiin.

Työstä tehdään raportti pdf -muodossa sekä laaja ja tiivistetty esittelysarja Power Point -muodossa. Raportoinnissa panostetaan tiiviiden johtopäätösten ja toimenpiteiden esittämiseen ymmärrettävästi perusteltuina.

5. TYÖN ORGANISOINTI JA TEKIJÄT

Työn tilaajana toimii Helsingin kaupunki.

Työtä ohjaamaan perustetaan ohjausryhmä, jonka puheenjohtajana toimii liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen ja sihteerinä konsultin edustaja. Tämän lisäksi ohjausryhmässä on edustajat ainakin seuraavista organisaatioista:

- liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, liikennejärjestelmäyksikkö
- liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, toiminnanohjausyksikkö
- liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, suunnitteluyksikkö

- asemakaavoitus
- maaomaisuuden kehittäminen ja tontit
- hallinto- ja tukipalvelut, viestintäpalvelut
- kaupunginkanslia, aluerakentaminen
- kaupunginkanslia, elinkeino-osasto

Ehdotamme, että ohjausryhmä kokoontuu työn aikana kaikkiaan kuusi kertaa: neljä kertaa 6/2020-2/2021 sekä kaksi kertaa 6/2021-2/2022. Konsultti osallistuu ohjausryhmän kokouksiin ja toimii niissä sihteerinä. Ohjausryhmän lisäksi työn etenemistä seurataan säännöllisesti ns. ydinryhmässä, joka kokoontuu työn aikana 10-15 kertaa. Pienen ydinryhmän muodostavat konsultin kaksi avainhenkilöä ja tilaajan kaksi edustajaa.

Ohjausryhmän lisäksi työtä ohjataan aihealueittain pienemmissä ryhmissä, joihin kutsutaan käsiteltävän aihealueen mukaan edustajat tarvittavista organisaatioista. Tällaisia organisaatioita voivat olla ainakin maankäytön yleissuunnittelu, rakennukset ja yleiset alueet ylläpito ja asuntotuotanto sekä palvelut ja luvat pysäköinninvalvonta ja asiakaspalvelu. Kaupungin ulkopuolisista organisaatioista työhön kutsutaan mukaan tarpeen mukaan Helsingin seudun liikenne sekä Espoon ja Vantaan kaupungit. Pysäköinnissä mukana olevien yksityisten toimijoiden kanssa tehdään myös yhteistyötä.

Työssä tulee käydä riittävä vuorovaikutus tarvittavien sidosryhmien kanssa. Näitä ovat ainakin asukkaat, yritykset ja muut tarvittavat sidosryhmät. Työn vuorovaikutus suunnitellaan yhteistyössä tilaajan kanssa. Kaupunkiympäristön toimialan viestintäpalvelut antavat konsultille tukea vuorovaikutuksen suunnitteluun.

Työn tekemisestä vastaavat seuraavat henkilöt:

- DI Juhani Bäckström (SKOL 01) projektipäällikkö
- DI Leena Gruzdaitis (SKOL 02) erityisasiantuntija, pysäköinti, liikennetekniikka, projektipäällikön varahenkilö
- DI Essi Pohjalainen (SKOL 03) asiantuntija, pysäköinti, liikennetekniikka
- DI Riku Huhta (SKOL 04) asiantuntija, digitalisaatio, tietotekniikka, pysäköinti

Käytämme yhtiömme muuta henkilöstöä töiden kannalta tarkoituksenmukaisissa tehtävissä.

6. KUSTANNUKSET

Työn kattohinta on 79 550 euroa (alv 0 %). Kustannusten on alustavasti arvioitu jakautuvan henkilököittäin ja työvaiheittain seuraavan taulukon mukaisesti.

Hankkeen osa-alue	Juhani Bäckström	Leena Gruzdaitis	Essi Pohjalainen	Riku Huhta	Tunnit yhteensä	Kustannukset yhteensä
SKOL-luokka	(SKOL 01)	(SKOL 02)	(SKOL 03)	(SKOL 04)		
	120	90	70	60		
I Pysäköintipoliittiset tavoitteet						
Pysäköinnin nykytila ja pysäköintipolitiikan historian kuvaus	2,5	2,5	15	15	35,0	2 475
Pysäköintijärjestelmä osana liikennejärjestelmää	2,5	2,5		15	20,0	1 425
Kaupungin strategisia tavoitteita	7,5	7,5			15,0	1 575
Maailma muuttuu	5	2,5		15	22,5	1 725
YHTEENSÄ					92,5	7 200
II Työn sisältö: Osakokonaisuudet						
Kadunvarsipysäköinnin hinnoittelu	25	30	35		90,0	8 150
Kadunvarsipysäköinti, maanalainen pysäköinti ja pysäköintilaitokset	15	15	25		55,0	4 900
Pysäköinnin toteutus eri alueilla tulevaisuudessa	10	20	30		60,0	5 100
Asuintonttien pysäköinti	12,5	20	25		57,5	5 050
Työpaikatonttien pysäköinti	12,5	20	25		57,5	5 050
Liikkuminen palveluna -konseptin vaikutus pysäköintipolitiikkaan	15	2,5		30	47,5	3 825
Polkupyörien pysäköinti	5	15	15		35,0	3 000
Digitaaliset pysäköintipalvelut	15	2,5		30	47,5	3 825
Pysäköinnin valvonta	10	2,5		20	32,5	2 625
Talvipysäköintiin liittyvät toimintamallit	15	10	20		45,0	4 100
Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat	15	10	10		35,0	3 400
Muut työssä esiin nousevat pysäköintipoliittiset asiat	15	15	15	15	60,0	5 100
Yhteensä					622,5	54 125
III Työn sisältö: Vuorovaikutus						
Vuorovaikutus	25	25			50,0	5 250
MUUTA						
Raportin taitto	7,5	12,5		45	65,0	4 725
Ohjausryhmän kokoukset (6 kpl), Ydinryhmän kokoukset (10-15 kpl)	30	30	15	15	90,0	8 250
YHTEENSÄ (h)	245,0	245,0	230,0	200,0	920,0	
YHTEENSÄ (€, alv 0 %)	29 400	22 050	16 100	12 000		79 550

7. AIKATAULU

Työ käynnistyy vuoden 2020 kesäkuussa. Luonnos työstä valmistuu vuoden 2021 helmikuun loppuun mennessä. Tämän jälkeen työn tekemiseen tulee tauko kunnallisvaalien aikana. Lopullisesti työ valmistuu helmikuun 2022 loppuun mennessä. Työn aikataulu on esitetty alla olevassa kuvassa.

viikko	2020												2021																							
	Kesäkuu				Heinäkuu	Elokuu				Syyskuu				Lokakuu				Marraskuu				Jouluku				Tammikuu				Helmikuu						
	23	24	25	26	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	1	2	3	4	5	6	7	8		
I Pysäköintipoliittiset tavoitteet																																				
II Työn sisältö: Osakokonaisuudet																																				
Pienryhmien osallistajat, kokoukset ja muu vuorovaikutus																																				
Kadunvarsipysäköinnin hinnoittelu																																				
Kadunvarsipysäköinti, maanalainen pysäköinti ja pysäköintilaitokset																																				
Pysäköinnin toteutus eri alueilla tulevaisuudessa																																				
Asuintonttien pysäköinti																																				
Työpalkkatonttien pysäköinti																																				
Liikuminen palveluna -konseptin vaikutus pysäköintipolitiikkaan																																				
Polkupyörien pysäköinti																																				
Digitaaliset pysäköintipalvelut																																				
Pysäköinnin valvonta																																				
Talvipysäköintiin liittyvät toimintamallit																																				
Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat																																				
Muut työssä esiin nousevat pysäköintipoliittiset asiat																																				
Kysely																																				
Jatkuva raportointi																																				
Ydinryhmän kokoukset (11 kpl)																																				
Ohjausryhmän kokoukset (4 kpl)																																				
Kuntavaalit 18.4.2021																																				
viikko	2021												2022																							
	Kesäkuu				Heinäkuu	Elokuu				Syyskuu				Lokakuu				Marraskuu				Jouluku				Tammikuu				Helmikuu						
	22	23	24	25	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8		
III Työn sisältö: Vuorovaikutus																																				
Vuorovaikutussuunnitelman laatiminen																																				
Vuorovaikutus																																				
Raportin päivittäminen																																				
Ydinryhmän kokoukset (noin 5 kpl)																																				
Ohjausryhmän kokoukset (3 kpl)																																				

8. LASKUTUS JA MAKSUEHDOT

Työ laskutetaan toteutuneiden työtuntien mukaisesti kerran kuukaudessa.

9. SOPIMUSEHDOT

Työssä noudatetaan viitteenä mainitun puitesopimuksen ehtoja ja konsulttitoiminnan yleisiä sopimusehtoja KSE 2013.

10. VOIMASSAOLO, YHTEYSTIEDOT JA ALLEKIRJOITUS

Tarjouksemme on voimassa 31.5.2020 saakka.

Lisätietoja antaa Juhani Bäckström (juhani.backstrom@wsp.com, puh: 040 555 6970).

Ystävällisin terveisin

WSP Finland Oy
Espoossa 18.5.2020



Juhani Bäckström
Liiketoimintajohtaja
Liikkuminen ja liikenne