



## Talviaikaiset pysäköintijärjestelyt



**RAKENNUSVIRASTO**  
Helsingin kaupunki





# SISÄLTÖ

<b>ALKUSANAT .....</b>	<b>2</b>	<b>7. YHTEENVETO JA PÄATELMÄT .....</b>	<b>13</b>
<b>1. TAUSTA JA TAVOITTEET .....</b>	<b>2</b>	<b>8. TOIMENPIDE-EHDOTUKSET .....</b>	<b>14</b>
<b>2. TALVEN PYSÄKÖINTIJÄRJESTELYT .....</b>	<b>3</b>	Joukkoliikennekadut .....	15
Vuoropysäköinti .....	3	Kokoojakadut ja tonttikadut .....	17
Pysäköinnin rajoittaminen siirtokehotuksella .....	3	Autojen lähisiirtojen vähentäminen .....	19
Pysäköintikiellot .....	4	Esille nousseet muut toimenpide-ehdotukset .....	21
Pysäköinnin siirto kadun vastakkaiselle puolelle .....	4		
Kadun sulkeminen yöaikaan .....	4		
Tiedottaminen .....	4		
<b>3. KOKEMUKSIA TALVEN KOKEILUSTA .....</b>	<b>5</b>		
Vuoropysäköinti .....	5		
Siirtokehotus .....	5		
Pysäköinnin siirto .....	6		
Tiedottaminen ja yhteistyö .....	6		
<b>4. KUNNOSSAPITO .....</b>	<b>7</b>		
<b>5. JOUKKOLIIKENNE .....</b>	<b>8</b>		
<b>6. ASUKASKYSELY .....</b>	<b>9</b>		
Henkilöautojen käyttö ja pysäköinti .....	9		
Vuoropysäköintikokeilun vaikutukset .....	10		
Pysäköintikokeilun tarpeellisuus .....	11		
Tiedottaminen .....	11		
Liikennemerkkien ymmärrettävyys ja selkeys .....	12		
Vapaa palaute .....	12		

## ALKUSANAT

Helsingissä kokeiltiin talvella 2012–2013 erilaisia pysäköintijärjestelyitä. Kokeilujen tarkoituksena oli löytää keinoja talvihoidon toimintaedellytysten parantamiseksi ja kerätä kokemuksia menetelmien soveltuvuudesta erilaisilla kaduilla. Kokeilut alkoivat joulukuussa 2012 ja ne päättyivät huhtikuun 2013 loppu puolella.

Kokeilussa kerättiin kokemuksia alueiden eri toimijoilta (joukkoliikenne, suunnittelu, kunnossapito, pelastuslaitos) ja asukkailta. Asukkaiden mielipiteet kerättiin internet-kyselyllä.

Tämän työn tulosten ja toimenpide-ehdotusten pohjalta kaupunki voi kehittää pysäköintijärjestelyjä joko lyhyellä tai pitkällä aikavälillä.

Työn toteutuksesta vastannut työryhmä oli seuraava:

Pekka Isoniemi	HKR
Tarja Myller	HKR
Tommi Juntunen	HKR
Lauri Hänninen	HKR
Jari Tikkanen	KSV
Helinä Kujansuu	HKR
Anna Keskinen	HKR
Otto Kuitunen	HKR
Kaija Kossila	HKR
Jouni Korhonen	KSV

Konsulttina työssä on toiminut Strafica Oy, jossa työstä ovat vastannut Saija Räinen.

## 1. TAUSTA JA TAVOITTEET

Runsaslumiset talvet ovat korostaneet talvikunnossapitoon liittyviä ongelmia erityisesti asuinalueilla, joilla on kadunvarsipysäköintiä. Pysäköidyt ajoneuvot haittaavat merkittävästi katujen lumenpoistoa, mikä vähentää käytettävissä olevien pysäköintipaikkojen määrää ja heikentää niiden käytettävyyttä. Myös ajoneuvoliikenteen ja bussiliikenteen sujuvuus sekä jalankulun turvallisuus heikkenevät.

Talvella 2012 Helsingin kaupunki järjesti vuoropysäköintikokeilun Munkkivuorella Kokeilusta saatujen tuloksien perusteella rakennusvirasto ja kaupunkisuunnitteluvirasto päättivät laajentaa talviaikaisia liikenne- ja pysäköintijärjestelyjä uusille alueille talvena 2012–2013.

Nykyisen pysäköintikokeilun tavoitteena on löytää ratkaisuja erilaisten katujen talvihoidon tehostamiseen liikennejärjestelyjen tai rakenteellisten ratkaisujen avulla. Talviaikaisen vuoropysäköintikokeilun tavoitteena on kerätä kokemuksia vuoropysäköinnin toteuttamistavoista ja vaikutuksista katujen kunnossapitoon ja bussiliikenteen toimintaedellytyksiin sekä kerätä asukkaiden kokemuksia vuoropysäköinnin toteutuksesta sekä vaikutuksista liikkumisen ja pysäköinnin sujuvuuteen. Vuoropysäköinnillä pyritään myös vähentämään epätarkoituksenmukaista autojen pitkäaikaissäilytystä katualueilla.

Työn tuloksia voidaan hyödyntää tulevien talvien pysäköinti- ja talvikunnossapitojärjestelyjen suunnittelussa Helsingissä.

Talviaikaiset pysäköintijärjestelyt otettiin käyttöön joulukuun alussa ja ne päättyivät viimeistään huhtikuun 15. päivä 2013. Pysäköintikokeilun käytännön järjestelyistä vastaavat Helsingin rakennusvirasto ja kaupunkisuunnitteluvirasto.

## 2. TALVEN PYSÄKÖINTIJÄRJESTELYT

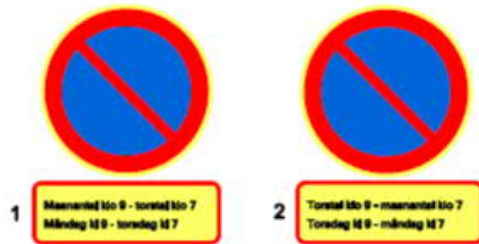
Ensimmäiset talviaikaiset järjestelyt astuivat voimaan joulukuussa 2012. Järjestelyjen arvioitu kesto on huhtikuun 2013 puoleen väliin. Mikäli lumet sulavat aiemmin, voidaan kokeilun lopettaa aiottua aikaisemmin. Seuraavana on esitelty talvella 2012–2013 Helsingissä käytössä olleita talviaikaisia pysäköintijärjestelyjä.

### Vuoropysäköinti

Munkkivuoren talven 2011–2012 kokemuksen perusteella Rakennusvirasto laajensi vuoropysäköintiä uusille alueille. Vuoropysäköinti koettiin seuraavilla alueilla ja kaduilla:

- Herttoniemi: Hiihtomäentie (välillä Herttoniemen metroasema–Eränkävijäntori)
- Käpylä: Pohjolankatu
- Munkkivuori: Ulvilantie
- Patola: Hirsipadontie ja Kivipadontie

Vuoropysäköinti on toteutettu pysäköinti kielletty- liikennemerkillä ja lisäkilvellä. Lisäkilvessä kerrotaan pysäköintikiellon aika. Pysäköintikielto on voimassa kadun toisella puolella alkaa maanantaiaamuna klo 9 ja päättyy torstaiaamuna klo 9. Vastaavasti pysäköintikielto on voimassa kadun vastakkaisella puolella torstaiaamusta klo 9:stä maanantaiaamuun klo 7:ään. Edellistalven verrattuna pysäköintipuolen vaihdossa on kahden tunnin jousto.



Kuva 1 Vuoropysäköinti- liikennemerkit talvella 2012-2013

### Pysäköinnin rajoittaminen siirtokehotuksella

Joukkoliikennekaduilla, erityisesti raideliikenteen reiteillä Kalliossa, Kruununhaassa ja Ullanlinnassa pysäköintiä rajoitettiin siirtokehotusmerkkien avulla. Siirtokehotus oli voimassa klo 9–15 maanantaisin, tiistaisin ja keskiviikkoisin kadun toisella puolella ja klo 9–15 torstaisin, perjantaisin ja lauantaisin kadun vastakkaisella puolella.

Joillain kaduilla pysäköinti kiellettiin siirtokehotusmerkillä yhtenä päivänä kadun kummallakin puolella. Tätä kokeiltiin

- Munkkivuori: Porintie, Teljäntie ja Uudenkaupungintie
- Lauttasaari: Koillisväylä

Lisäksi aiempien vuosien tapaan katujen viikko ja kuukausisiivouksia toteutettiin siirtokehotusmerkkien avulla.



Kuva 2 Siirtokehotusmerkkejä

## Pysäköintikiellot

Joukkoliikenteen sujuvuuden parantamiseksi Kumpulassa pysäköintiä rajoitettiin Gustaf Hällströmin kadulla ja Väinö Tannerin kadulla.

Konalassa Rakentajantiellä pysäköintikielto oli voimassa yhtenä päivänä viikossa jalkakäytävän reunassa. Lisäksi Hilapellontiellä pysäköintikielto oli voimassa kadun toisella puolella torstaisin ja toisella puolella perjantaisin.

## Pysäköinnin siirto kadun vastakkaiselle puolelle

Useilla kaduilla pysäköinti siirrettiin kevyen liikenteen väylän vierestä kadun vastakkaiselle puolelle. Tätä kokeiltiin seuraavilla alueilla ja kaduilla:

- Herttoniemi: Majavatie, Mäyrätie, Hirvitie ja Susitie
- Jakomäki: Mätästie
- Kulosaari: Kulosaarentie (osa) ka Kyösti Kallion tie
- Laajasalo/Yliskylä: Kanavamäentie, Yliskaari, Sarvastonkaari, Henrik Borgströmintie, Reiherintie, Laajasalonkaari, Willebrendintie ja Svanströmintie
- Malmi: Anianpellontie, Markkinatie ja Kellaritie
- Pakila: Halkosuontie ja Kansantie (välillä Kotipellontie-Yhdyskunnantie)
- Patola: Maapadontoe, Risupadontie, Solakalliontie, Ukkostie ja Kisällintie
- Pukinmäki: Kuismatie ja Rälssitie
- Roihuvuori: Tuhkimotie
- Tapaninvainio: Käpylinnuntie

## Kadun sulkeminen yöaikaan

Herttoniemessä Puusepänkadulla (välillä Sorvaajankatu-Sahaajankatu) ja Mekaanikonkadulla (välillä Asentajankatu-Valurinkatu) kaupunki suunnitteli kadun sulkemista yöaikaan kunnos-

sapidon ajaksi. Tätä ei kuitenkaan ollut tarvetta toteuttaa, koska kaduilla ei ollut yöaikaan pysäköintiä tai liikennettä.

## Tiedottaminen

Talviaikaisista pysäköintijärjestelyistä tiedotettiin yleisesti rakennusviraston internet-sivuilla ja aihe oli näkyvästi esillä myös mediassa.

Niillä alueilla, joissa oli vuoropysäköintiä, jaettiin koteihin tiedote muuttuvista pysäköintijärjestelyistä. Tiedotteet jaettiin joulukuussa 2012. Tiedotteiden laatimisesta ja jakelusta vastasi Rakennusvirasto.



### 3. KOKEMUKSIA TALVEN KOKEILUSTA

Tähän kappaleeseen on koottu talven aikana esiin nousseita asioita pysäköintijärjestelystä. Työn aikana haastateltiin useita eri toimijoita heidän kokemuksistaan ja kehittämisehdotuksistaan katujen talvihoidon toimintaedellytysten parantamiseksi.

Yleisesti voidaan todeta, että kaikilla järjestelyillä on pystytty parantamaan talvihoidon toimintaedellytyksiä, mutta toisaalta järjestelyissä on vielä hiomista.

Suurimpana haasteena ovat autoilijoiden asenteiden muuttaminen, korvaavien pysäköintipaikkojen löytyminen ja tiedonkulun parantaminen.

#### Vuoropysäköinti

Kuten talvella 2011–2012 niin myös talvella 2012–2013 ongelmana on ollut autoilijoiden välinpitämättömyys tai huolimattomuus talviaikaisia liikennejärjestelyjä kohtaan. Autot eivät siirry vaihtopäivänä kadun vastakkaiselle puolelle vaan siirtyminen tapahtuu pikku hiljaa siten, ettei kadun puhdistaminen ilman lähisiirtoja onnistu. Ongelmana on myös se, että yksi väärin pysäköity ajoneuvo vetää puoleensa muita ajoneuvoja.

Vuoropysäköinti mahdollistaa toisen ajoradan ja sen viereisen jalkakäytävän/kevyen liikenteen väylän täysimittaisen puhdistamisen ja lumen pois kuljettamisen. Lieveilmionä vuoropysäköinnistä on näiden katujen ajoneuvojen pysäköinnin siirtyminen sivukaduille. Tämä on tukkinut kapeampia sivukatuja ja aiheuttanut ongelmia jakelu- ja huolliikenteelle.



*Kuva 3 Vuoropysäköintiä Herttoniemessä Hiihtomäentiellä tammikuussa ja helmikuussa 2013*

#### Siirtokehotus

Kantakaupungin joukkoliikennekatujen kolmena päivänä siirtokehotusta pidettiin kunnossapidon puolelta liian pitkänä ja tarpeettomana.

Munkkivuorella Teljäntiellä, Porintiellä ja Uudenkaupungintiellä kerran viikossa voimassa ollut siirtokehotus koettiin myös liian useasti toistuvaksi katujen hoitoluokkaan nähden. Lisäksi kunnossapidolle ei ollut tarvetta joka viikko, joten siirtokehotus oli turha.



*Kuva 4 Lauttasaaren Koillisväylän jalkakäytävä joulukuussa 2012 ja helmikuussa 2013*

## Pysäköinnin siirto

Pysäköinnin siirrosta kadun vastakkaiselle puolelle pois jalkakäytävän reunasta, on tullut enimmäkseen positiivista palautetta. Kritiikki on koskenut tiedottamista. Liikennemerkkien siirtyminen kadun vastakkaiselle puolelle oli tullut yllätyksenä autoilijoille. Samoin tiedonkulussa pysäköinninvalvontaan oli ollut puutteita.

Siirto mahdollisti jalkakäytävien auraamisen, kun ajoneuvot eivät olleet enää jalkakäytävän reunassa kaventamassa työskentelytilaa.



*Kuva 5 Pysäköinti siirretty jalkakäytävän vierestä kadun vastakkaiselle puolelle. Pakila joulukuussa 2012 ja tammikuussa 2013.*

## Tiedottaminen ja yhteistyö

Kokeilun aikana havaittiin puutteita tiedon kulussa niin kaupungin eri organisaatioiden välillä sekä kaupungin ja kunnossapidon urakoitsijoiden välillä.

Asukkaille kokeilua koskevat tiedotteet jaettiin jo joulukuussa, mutta liikennemerkkien asennus tapahtui alueesta riippuen joko joulukuussa tai tammikuussa. Tämä aiheutti epäselvyyttä eikä aiemmin jaettua tietoa osattu yhdistää myöhemmin ilmestyneisiin liikennemerkkeihin.

Pysäköinnin valvonnan tehostaminen uusien pysäköintijärjestelyjen alussa edellyttää hyvää yhteistyötä suunnittelun ja pysäköinnin valvonnan välillä. Näin väärin pysäköityjä ajoneuvoja ja ET-ajoneuvoja

päästään laputtamaan heti eivätkä ne vedä puoleensa lisää ajoneuvoja.



## 4. KUNNOSSAPITO

Seuraavaksi on koottu kunnossapitäjien näkemyksiä talven haasteista ja kokemuksia pysäköintikokeiluista.

Kunnossapitäjien kannalta vuoropysäköinnin etuna on se, että toinen puoli kadusta on aina puhtaana ja näin ollen puhdistettavissa. Joukko-liikennekaduilla katualueen leveys antaa paremmat mahdollisuudet lumen kuormaukseen kuin kapeammilla kaduilla. Vuoropysäköinnin ongelmana on sen toimimattomuus minkä seurauksena toinen puoli kadusta ei ole vapaana ajoneuvoista. Väärin pysäköidyt ajoneuvot hidastavat lumen aurausta ja lastausta eikä kadun täysimittainen puhdistus onnistu ilman ajoneuvojen lähisiirtoja.

Keskustan raitioliikennekaduilla kokeiltu kolmen päivän siirtokohotus oli kunnossapitäjien kannalta turha. Kunnossapidon onnistumiseen riittää yhtenä päivänä viikossa oleva siirtokehotus. Pysäköinnin rajoittaminen siirtokehotus- merkillä koettiin tehottomaksi ja kaikissa koh-teissa jouduttiin tekemään ajoneuvojen lähisiirtoja. Keskustan kaduilla, joissa vapaita pysäköintipaikkoja ei juuri ole, lähisiirrot ovat haasteellisia. Vapaata tilaa ei ole, joten työ on varsinkin alkuun hidasta ja teho-tonta. Ajoneuvoja voidaan joutua siirtämään useaan otteeseen, kun-han puhdasta katutilaa saadaan aurattua. Kunnossapitäjät arvioivat, että väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirrot hidastavat työtä ja aikaa menee jopa kymmenen kertaa enemmän. Lisäksi lähisiirrot vaativat hinausautojen käyttöä mikä lisää aina kustannuksia.

Pysäköinnin siirtoa jalkakäytävän reunasta kadun vastakkaiselle puo-lle pidettiin hyvänä ratkaisuna. Jalkakäytävät päästiin auraamaan paremmin kuin aiempina talvina, koska auraukset mahtui jalkakäy-tävälle. Kunnossapitäjät toivovat tästä pysyvää käytäntöä myös kesäl-lä, koska roskien poisto ja katujen harjaus onnistuvat ilman siirtokeho-tuksia.

Kunnossapidon haasteena erityisesti vanhoilla alueilla kuten Haagas-sa ovat kapeat kadut ja on niin ikään kapeat jalkakäytävät kadun var-

silla. Kapeiden jalkakäytävien auraus ei onnistu, jos ajoneuvot on py-säköity kadun varteen. Jalkakäytävän poisto kadun toiselta puolelta toisi kaivattua lisätilaa ja helpottaisi kadun kunnossapitoa.



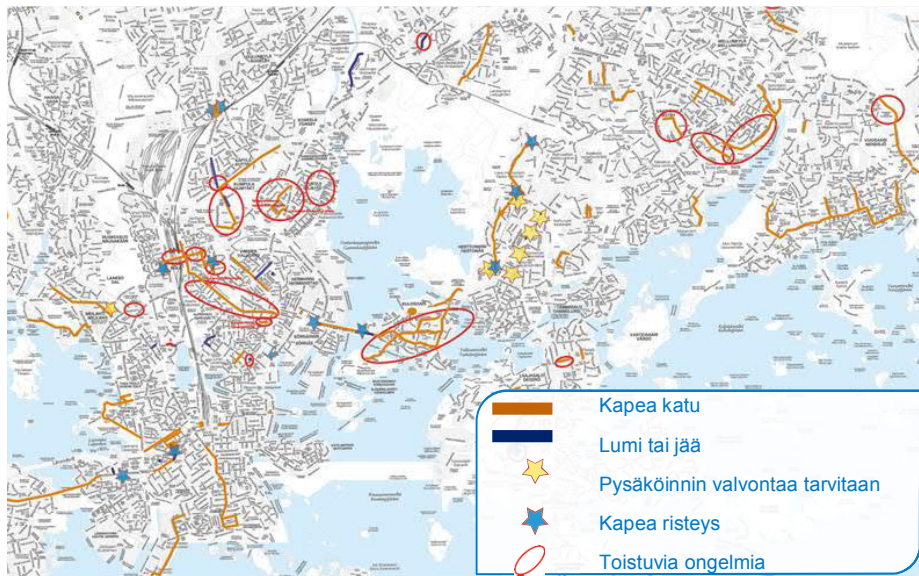
*Kuva 6 Katunäkymiä Haagassa*

Kunnossapitäjien kannalta selvät ohjeet asennuksen yhteydessä merkkien sijoittamisesta olisivat helpottaneet urakkaa. Epäselvyydet aiheuttivat turvaa viivettä, ja merkkejä asennettiin vielä tammikuussa 2013. Selvät ohjeet toisivat yhtenäisyyttä eikä väärinkäsityksien to-dennäköisyys pienenesi.

Resurssien ohjaaminen korkeamman hoitoluokan kaduille vaatii töiden laajempaa uudelleen suunnittelua. Esimerkiksi kokeilussa mukana ol-leiden Munkkivuoren Porintien ja Teljäntien sekä Uudenkaupungintien kerran viikossa toistuva siirtokehotus ei ole resurssien kannalta realistinen kyseisen hoitoluokan kaduille. Turhat siirtokehotukset syövät kunnossapitäjien mielestä merkkien uskottavuutta.

## 5. JOUKKOLIIKENNE

Talvisin joukkoliikenteen sujuvuuden haasteina ovat lumen ja pysäköityjen ajoneuvojen kaventamat kadut, ahtaat risteysalueet sekä sohjoiset tai lumiset teiden pinnat. HSL joutui talvella 2012 muuttamaan linja-autojen reittejä. Näistä useimmin toistuivat Sofianlehdon katu, Ståhlberginkatu ja Graniittitie. Linja-autoliikenteen ongelmakohtat on esitetty kuvassa 6.

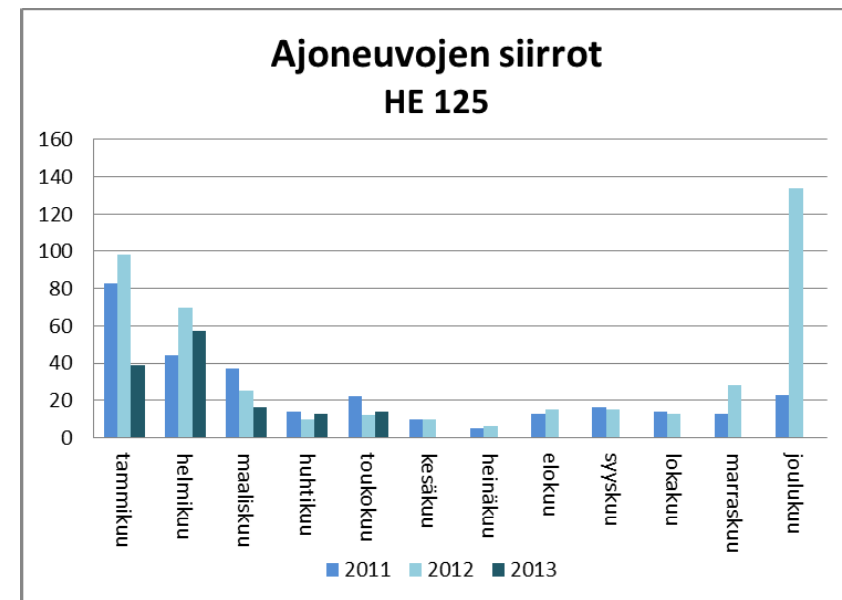


Kuva 7 Joukkoliikenteen ongelmakohteet kartalla (Lähde: HSL)

Raitioliikenteelle ongelmia aiheuttavat talvisin lumen ja jään lisäksi ajoneuvojen pysäköiminen liian lähelle kiskoja. Liitteissä 1 ja 2 on vuosien 2011 ja 2012 raitioliikenteen esteenä olleet ajoneuvojen sijoittuminen kartalla.

Raitioliikenteen esteenä olevien ajoneuvojen siirrot hoitaa HKL:n raitiovaunuyksikön oma raivausauto (HE 125). Väärin pysäköityjen ja liikennöintiä estävien ajoneuvojen siirtäminen ei ole raivausauton päätyö, mutta muodostaa noin 50 % sen keikoista. Ajoneuvo on minuutin

lähtövalmiudessa ympäri vuorokauden vuoden jokaisena päivänä. Kuvassa 6 on raivausauton (HE 125) tekemät ajoneuvojen siirrot vuosina tammikuun 2011 ja toukokuun 2013 välisenä aikana. Joulukuussa 2011 väärin pysäköityjä autoja siirrettiin 134 kappaletta mikä oli 30 % kaikista vuoden 2011 siirroista. Siirtojen määrän perusteella kuluneen talven kokeiluilla on ollut vaikutusta siirtojen määrään verrattuna vuoden 2012 määriin. Siirtojen määrät laskivat kaikkina kuukausina kevätkaudella. Vuoden 2013 tammikuun ja toukokuun aikana siirtoja tehtiin raivausautolla 35 % vähemmän kuin vastaavana aikana vuonna 2012.



Kuva 8 Ajoneuvojen siirto raivausautolla

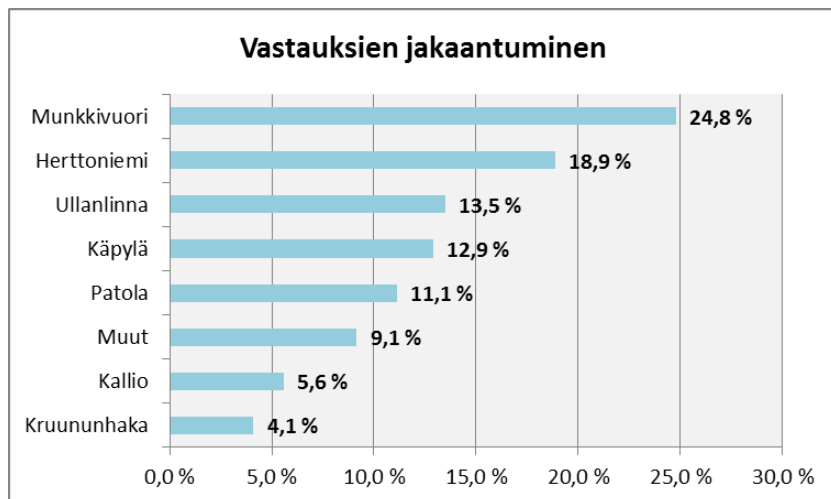
HKL on arvioinut ajoneuvojen siirroista aiheutuvia kustannuksia, ja arvioi että yhden ajoneuvon siirron kustannukset ovat noin 400€.

Raitioliikenteen kuljettajien palautteen perusteella voidaan todeta, että talven 2012–2013 kokeiluilla pystyttiin parantamaan liikenteen sujuvuutta sekä talvikunnossapitoa.

## 6. ASUKASKYSELY

Asukaskysely toteutettiin internet-kyselynä. Asukkaita tiedotettiin kyselystä koteihin jaetulla tiedotteella. Tiedotteet jaettiin Herttoniemen, Käpylän, Munkkivuoren ja Patolan asukkaille postinumeroiden perusteella ja Kallion, Kruununhaan ja Ullanlinnan asukkaille asukaspysäköintitunnusten osoitetietojen perusteella.

Vastauksia kyselyyn tuli internetin kautta 1 347 kappaletta. Ruotsinkielisiä vastauksia oli alle 5 %. Eniten vastauksia saatiin Munkkivuoresta, josta tuli lähes 25 % kaikista vastauksista.



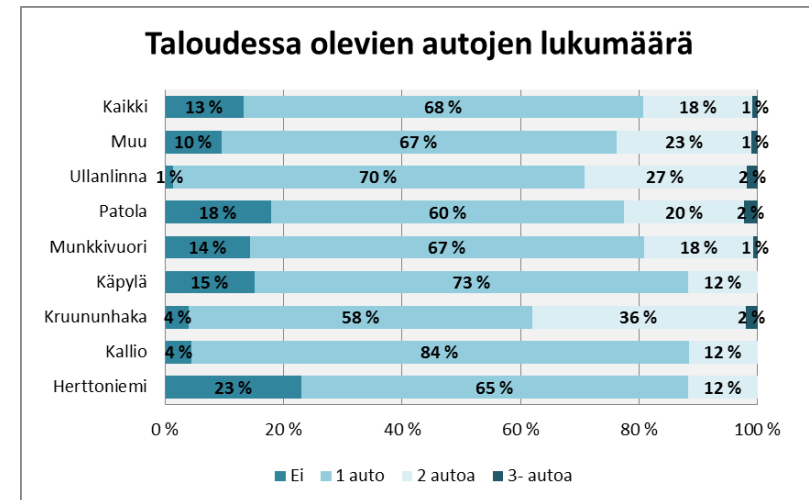
Kuva 9 Vastauksien jakautuminen

### Henkilöautojen käyttö ja pysäköinti

Tiedote kyselystä jaettiin kantakaupungissa asukaspysäköintitunnusten perusteella mikä vääristää ajoneuvojen omistusta vastaajissa näillä alueilla.

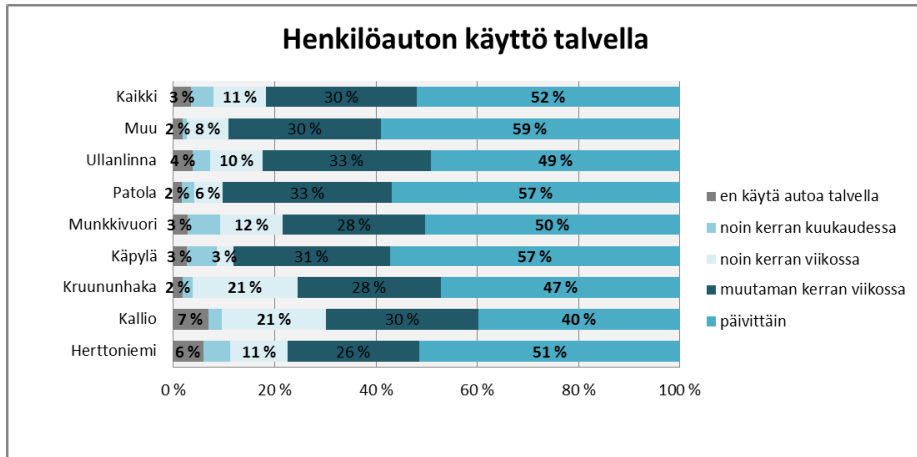
Eniten autottomia talouksia on Herttoniemessä, jossa lähes neljäs osa vastaajista asuu taloudessa, jossa ei ole henkilöautoa. Suurimmassa osassa vastaajien talouksista on yksi henkilöauto. Kantakaupungin

osalta autottomien talouksien määrä on pieni kyselyn tiedotteen jake-  
lusta johtuen.



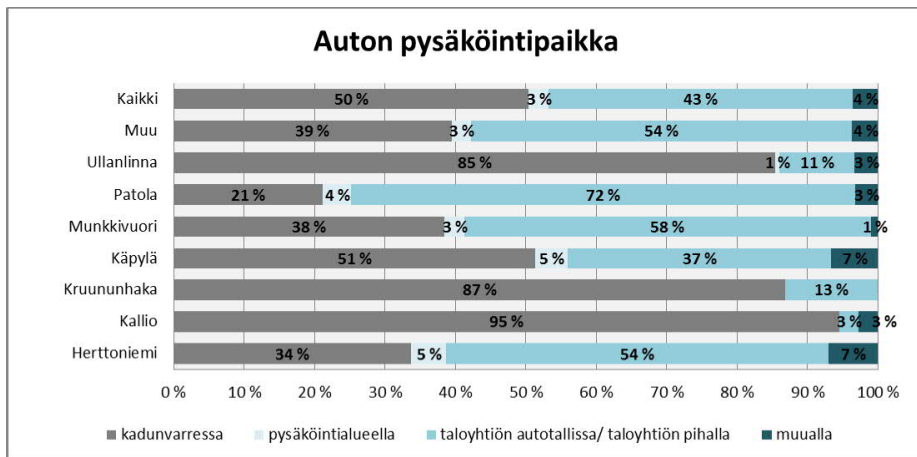
Kuva 10 Taloudessa olevien henkilöautojen määrä

Yleisesti voidaan todeta, että henkilöautoa käytetään päivittäin tai viikoittain. Nämä ajoneuvot eivät olekaan ongelma kunnossapidolle vaan ongelman muodostavat ajoneuvot, jotka seisovat kadun varressa pidempiä aikoja. Kaikilla alueilla on autoja, joita ei käytetä lainkaan talvella.

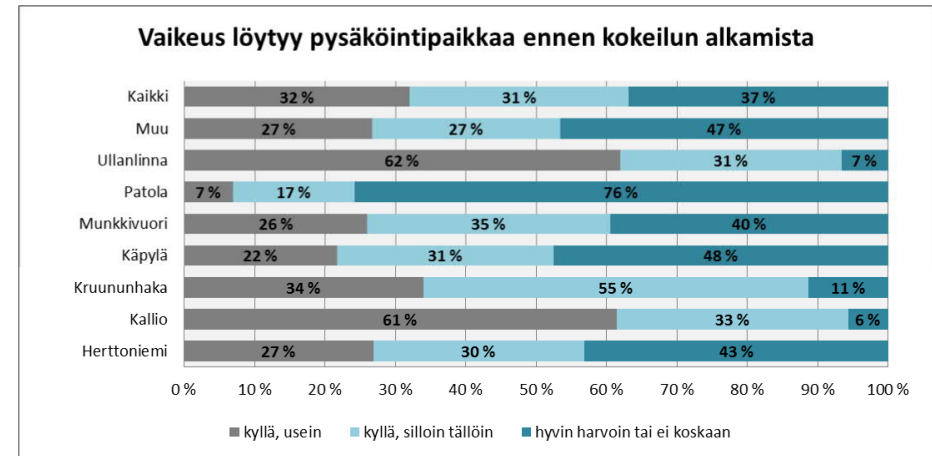


Kuva 11 Henkilöauton käyttö talvella

Auton pysäköintipaikka vaihtelee alueittain. Kalliolla, Kruunuhaassa ja Ullanlinnassa pysäköintipaikkana on yleensä kadunvarsi (asukaspysäköintitunnus). Eniten taloyhtiön järjestämiä pysäköintipaikkoja käytetään Patolassa ja Herttoniemessä. Pysäköintialueita ei juurikaan ole käytettävissä. Osa asukkaista on siirtänyt ajoneuvonsa talven ajaksi pois asuinalueeltaan, joko maalle tai autohotelliin.



Vapaan pysäköintipaikan löytyminen ennen kokeilun alkua vaihtelee selvästi kaupunginosittain. Vapaan paikan löysi helpoimmin Patolassa, mutta vaikeinta vapaan paikan löytyminen oli Kalliolla ja Ullanlinnassa.



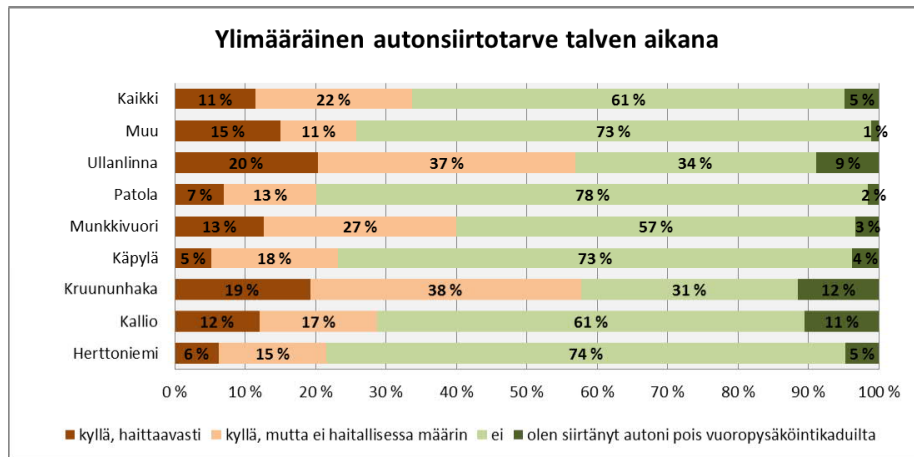
Kuva 12 Vapaan pysäköintipaikan löytäminen ennen kokeilua

## Vuoropysäköintikokeilun vaikutukset

Kokeilulla ei ollut juurikaan vaikutusta asukkaiden liikkumistarpeisiin eikä näin ollen siirtymistä kulkumuodosta toiseen ollut vastauksissa havaittavissa.

Vastaajat arvioivat joutuivatko he siirtämään autoaan kokeilun takia. Eniten ylimääräistä siirtotarvetta oli Ullanlinnassa ja Kruununhaassa. Muilla kokeilualueilla asukkaista enemmistöä ei ole joutunut siirtämään autoaan kokeilun takia ylimääräisiä kertoja.

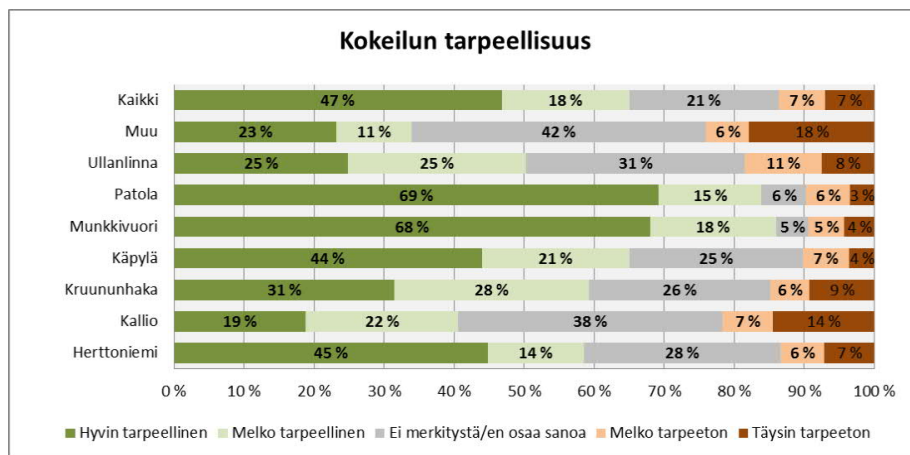




Kuva 13 Auton ylimääräinen siirtotarve

### Pysäköintikokeilun tarpeellisuus

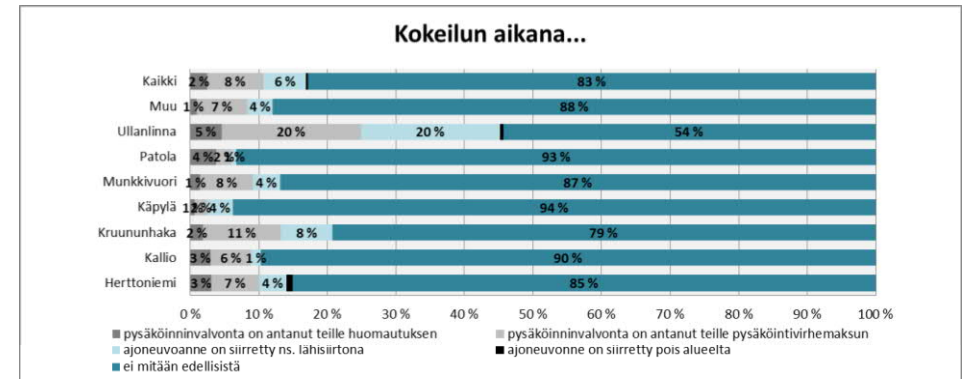
Noin 65 % vastaajista piti talven pysäköintikokeilua joko hyvin tai melko tarpeellisena. Vain 14 % piti kokeilua tarpeettomana. Eniten kannatusta kokeilu sai Patolassa ja Munkkivuoressa. Negatiivisimmin kokeiluun suhtautuivat Kallion ja Ullanlinnan vastaajat.



Kuva 14 Pysäköintikokeilun tarpeellisuus

Vaikka suurimmalle osalle vastaajista ei ole kokeilun aikana annettu huomautusta tai virhemaksua eikä heidän ajoneuvoaan ole siirretty lähisiirtona, on huomattava, että kaikilla alueilla näitäkin on tapahtunut.

Lähisiirtoja on tehty selvästi eniten Ullanlinnassa. Siellä myös pysäköintivirhemaksuja on annettu eniten. Vähiten virhemaksuja tai lähisiirtoja oli Käpylässä.

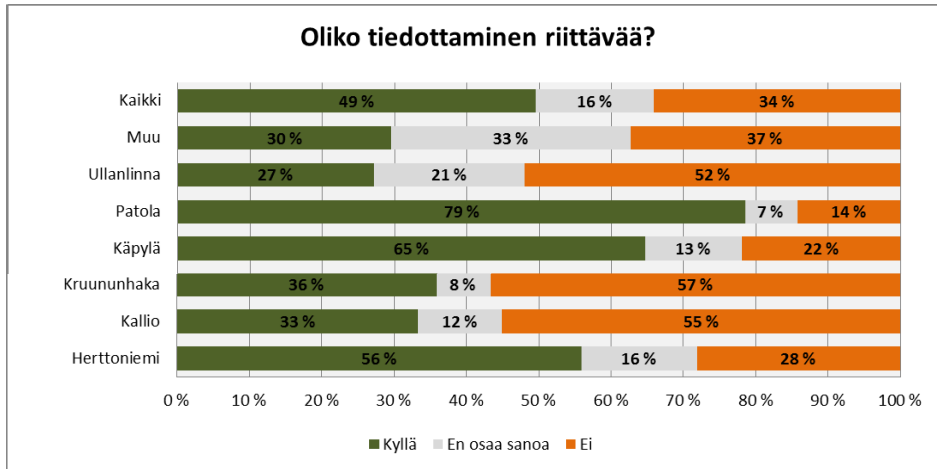


### Tiedottaminen

Joulukuussa 2012 jaettiin vuoropysäköintialueiden asukkaiden koteihin tiedotteet talven pysäköintikokeilusta. Kantakaupungin asukkaille ei jaettu tiedotteita vaan tiedottaminen tapahtui rakennusviraston internet-sivuilla.

Vastauksissa näkyy selvästi ne alueet, joille tiedotteet jaettiin. Näiden alueiden vastaajat pitivät tiedottamista riittävänä, kun taas kantakaupungissa tiedottamista ei pidetty riittävänä. Herttoniemessä, Käpylässä ja Patolassa yli puolet vastaajista piti tiedottamista riittävänä. Tyytyväisimpiä tiedottamiseen oltiin Ullanlinnassa, jossa vain 22 % vastaajista piti tiedottamista riittävänä.





Kuva 15 Tiedottamisen riittävyys

Munkkivuoressa vastaajia pyydettiin vertaamaan tiedottamista viime vuoteen, jolloin tiedottamisessa ei onnistuttu hyvin. Lähes 60 % vastaajista piti tiedottamista tänä talvena parempana.

Alueilla, joissa tiedotteet jaettiin postinumeroiden perusteella, jakelua on tapahtunut myös kaduilla, joissa kokeilua ei ole ollut. Tästä tuli palautetta kyselyn lisäksi myös puhelimitse.

Koteihin jaettu tiedote on tehokkain tiedotuskeino. Vaikka talviaikaiset järjestelyt ovat olleet esillä lehdissä ja rakennusviraston sivuilla, tiedotus ei ole ollut asukkaiden mielestä riittävää.

### Liikennemerkkien ymmärrettävyys ja selkeys

Liikennemerkkien ymmärrettävyys ja selkeys on vastaajien 39 %:n mielestä hyvä, 40 %:n mielestä kohtalainen ja 20 % mielestä huono.

Kritiikkiä sai liikennemerkkien suuri määrä keskustassa (siirtokehotus, pysäköintikielto, asukaspysäköinti-lisäkilvet) ja pienellä fontilla olevat tekstit, joiden lukeminen liikkuvasta autosta on haastavaa ja kelonaikoja epäselvinä.

### Vapaa palaute

Kyselyn lopussa vastaajat saivat antaa vapaata palautetta tai oman kehittämissuosituksensa. Molemmissa palautetta annettiin varsin paljon ja se hajaantui laajasti. Alla on koottu useimmin esille nousseet teemat:

- kokeilua pidettiin hyvänä
- siirtokehotusta pidettiin pysäköintikieltoa parempana ratkaisuna
- kolmen päivän siirtokehotus raitioliikennekaduilla koettiin rasittavaksi, koska pysäköintipaikkoja on vähän
- lumi pitäisi kuljettaa välittömästi auraamisen jälkeen pois, eikä aurata sitä autojen kylkiin, jalkakäytävälle tai kasoiksi. Kasat koetaan näkemäesteiksi ja toisaalta ne vähentävät pysäköintipaikkojen määrää.
- siirtokehotusmerkkiin toivottiin parannusta ainakin havaittavuuteen ja luettavuuteen
- turhat siirtokehotusmerkit syövät kunnossapidon uskottavuutta
- vuoropysäköinnin vaihto aikaan esitettiin useita muutoksia

## 7. YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT

Edellistalven kokemusten perusteella talviaikaisia pysäköintijärjestelyjä päätettiin jatkaa Munkkivuorella ja laajentaa myös muihin kaupunginosiin.

Talven järjestelyistä tiedotettiin joulukuussa kaupunginosasta ja pysäköintijärjestelyistä riippuen joko suoraan koteihin jaetulla tiedotteella tai yleisesti Rakennusviraston internet-sivujen sekä median kautta. Koteihin jaetut tiedottaminen onnistui viime vuotta paremmin, koska tänä talvena jakelu tapahtui päiväpostin mukana. Tämä mahdollisti jakelun myös niihin osoitteisiin, joihin mainostenjakeluyrityksellä ei ole pääsyä. Lisäksi tiedotteita oli vuoropysäköintialueilla olevien kiinteistöjen ovissa koko kokeilun ajan.

Tiedotteiden jakelun ja järjestelyjen voimaan tulon välillä oli viivettä. Järjestelyt otettiin jollain kaduilla käyttöön vasta joulun jälkeen tammi-kuussa, vaikka tiedote oli jaettu jo joulukuussa. Tämä aika oli liian pitkä. Toisaalta jakelu postinumeron perusteella tarkoitti paljon laajempaa jakelua kuin mitä kokeilut koskivat. Tämä herätti epäselvyyttä asukkaissa.

Kokeilun tuloksista kerättiin tietoja asukkaille suunnatulla kyselyllä ja eri toimijoiden haastatteluilla. Kokeilu herätti etenkin asukkaiden keskuudessa paljon tunteita sekä puolesta että vastaan. Pysäköintiä rajoittavat toimet koetaan vapautta rajoittavina ja jopa kiusaavina, mutta silti katujen kuntoon ei olla tyytyväisiä. Toisaalta asukkailta on tullut kiitosta parantuneesta katujen talvikunnossapidosta, ja kokeilun toivotaankin laajentuvan tulevina talvina.

Asukkaiden mielipiteet jakaantuivat eri kaupungin osissa hyvin eritavalla. Kantakaupungissa, jossa pysäköintipaikkoja on vähän, koettiin kokeilu rasittavampana kuin alueilla, joissa pysäköintipaikka löytyy helpommin. Vastausten jakaantumisesta huolimatta talviaikaisten pysäköintijärjestelyjen toivotaan jatkuvan myös tulevina. Erityisen paljon kritiikkiä sai kolmen päivän siirtokehotus kantakaupungin joukkoliiken-

nekaduilla. Sekä asukkaiden että kunnossapitäjien mielestä päivän mittainen siirtokehotus olisi riittävä, kunhan yhteistyötä kiinteistöjen kanssa kehitetään.

Talven kokeilujen perusteella vuoropysäköinnin laajentaminen on onnistunut hyvin. Autoilijat oppivat käytännön varsin nopeasti. Pysäköinnin valvonta joutui kuitenkin puuttumaan väärin pysäköityihin ajoneuvoihin koko kokeilun aikana. Pitkät lumisateettomat ajat ovat haasteellisia, koska niiden aikana autoilijat kokevat pysäköintikiellot turhaksi.

Kevyen liikenteen olosuhteita on parantanut erityisesti pysäköinnin siirtäminen jalkakäytävän vierestä kadun vastakkaiselle puolelle. Ennen auraamista estäneet ajoneuvot ovat nyt poistuneet, ja jalkakäytävät ovat aiempia vuosia paremmassa kunnossa.

Yhteistyön lisääminen on avain asemassa, kun pyritään parantamaan talvihoidon toimintaolosuhteita ja sen myötä niin ajoneuvoliikenteen, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteenkin olosuhteita talvella Helsingissä. Talvikunnossapito on usean toimijan yhteiden tahtotilan summa eikä vain yhden tahon ratkaisulla saavuteta parasta mahdollista lopputulosta. Yhteistyötä onkin pyrittävä kehittämään kaupungin eri virastojen välillä. Samoin on huomioitava myös eri toimijat kuten pelastuslaitos, kunnossapito ja kiinteistöt. HSL:n ja HKL-raitioliikenteen kanssa yhteistyötä kannattaa jatkaa ja tiivistää, jotta muutoksiin voidaan reagoida nopeasti. Kiinteistöjen kanssa yhteistyötä voidaan parantaa yhteisillä tilaisuuksilla, jossa käydään läpi vastuukysymyksiä.

## 8. TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

Talven 2012–2013 kokemusten perusteella vuoropysäköintiä tulee jatkaa Munkkivuoressa (Ulvilantie), Herttoniemessä (Hiihtomäentie välillä metroasema Eränkävijäntori), Patolassa (Hirsipadontielle ja Kivipadontielle) sekä Käpylässä (Pohjolankadulla). Tulevana talvena jollain alueella on suositeltavaa kokeilla viikoittain vaihtuvaa vuoropysäköintiä, jotta voidaan verrata siitä saatuja tuloksia puoliviikoittaiseen vuoropysäköintiin. Vuoropysäköintiä järjestettäessä tulee huomioida laajemman alueen pysäköintijärjestelyt, ettei pysäköinti siirry sivukaduille tukkien ne.

Raitioliikenteen kaduilla siirrytään kolmen päivän siirtokehotuksesta kerran viikossa toistuvaan siirtokehotukseen tai pysäköintikieltoon. Pysäköintikielto-merkin käyttöä kerran viikossa toistuvana kieltona tulee selvittää. Haasteena merkin käytölle on sen yhdistäminen asukas-pysäköintitunnuksin sallittuun pysäköintiin ja maksullinen pysäköintiin. Toinen tapa on jatkaa tuttua käytäntöä, ja käyttää siirtokehotus-tauluja. Mikäli mahdollista, siirtokehotus-taulut kannattaa asentaa kiinteisiin liikennemerkkipylväisiin kaduilla, joissa päivää ei tarvitse käydä muuttamassa tai taulua peittämässä talven aikana. Tutkitaan, onko vuorokauden pysäköintirajoitusta mahdollista käyttää kaduilla, joissa on toistuvia ongelmia raitioliikenteessä väärin pysäköinnin vuoksi. Tällaisia katuja ovat Bulevardi, Fredrikinkatu, Korkeavuorenkatu, Laivurinkatu ja Pohjolankatu.

Kadut, joilla pysäköinti siirrettiin jalkakäytävän vierestä vastakkaiselle puolelle, pidetään talven tilanteessa. Pysäköinti ei siirretä takaisin jalkakäytävän viereen kesäisin vaan pyritään pysyvään käytäntöön. Näin vältetään epäselvyyksiltä ja liikennemerkkien siirroilta. Pyritään löytämään muita alueita ja katuja, joissa pysäköinti voidaan siirtää vastavasti kadun vastakkaiselle puolelle.

Pysäköintipaikkojen poistaminen ahtaissa risteyksissä joko linja-autotai raitioliikenteen sujumisen takaamiseksi on perusteltua. Näissä pyritään niin ikään pysyvään käytäntöön, ettei näille paikoille pysäköidä tavan mukaan myös talvisin.

Seuraavana on esitelty toimenpide-ehdotuksia erilaisille kaduille. On huomattava, että yksi toimenpide ei riitä vaan toimivat ratkaisut vaativat laajempien kokonaisuuksien huomioimista, jotta toimenpiteestä saadaan paras mahdollinen hyöty. Useilla, toisia tukevilla ratkaisuilla voidaan parantaa talvikunnossapidon toimintaedellytyksiä aiheuttamatta kohtuutonta rasitetta kadunvarsien asukkaille ja pysäköintipaikkojen käyttäjille. Kussakin toimenpidekortissa on kerrottu katutyypille sopivien toimenpiteiden lisäksi ne asiat, joita joudutaan ottamaan huomioon tai jotka on hyvä tiedostaa.

Helsingin kaupungin pysäköintistrategia on luonnosvaiheessa. Siinä on esitetty useita ratkaisuja talvihoidon edistämiseksi. Tässä työssä on keskitytty tulevien talvien talvihoidon toimintaedellytysten parantamiseen.

Toimenpiteitä on esitetty seuraaville kaduille:

- kadut, joilla on raitioliikennettä
- kadut, joilla on linja-autoliikennettä
- kokoojakadut
- tonttikadut

Esitetyt toimenpiteet ovat:

- vuoropysäköinti
- siirtokehotus
- pysäköinnin siirtäminen kadun vastakkaiselle puolelle
- jalkakäytävän poistaminen
- yhteistyön kehittäminen
- liikennemerkkien ja siirtokehotus-merkkien ymmärrettävyyden parantaminen
- uudet ratkaisut: teknologian hyödyntäminen

## Joukkoliikennekadut

**Ongelma:** Joukkoliikenteelle ongelmia talvella aiheuttavat katujen kapeneminen, ajoradan lumisuus ja liukkaus. Katujen kapeneminen korostuu kaduilla, joissa pysäköinti on sallittu ajoradan reunassa. Lumen ja jään kasaantuminen reunakiven viereen ei mahdollista pysäköimistä aivan katukiven viereen, joten auto pysäköidään lähemmäs kadun keskilinjaa. Pahimmillaan autot estävät kaksisuuntaisen liikenteen tai jopa katkaisevat raitioliikenteen. Alla olevassa kartassa on esitetty kohdat, joissa raitioliikenne ja linja-autoliikenne ovat toistuvissa ongelmissa talvella.



## Raitioliikenteen kadut

Kadut on pystyttävä auraaminen niin, etteivät lumi sekä jää kasaannu reunakiven tai autojen viereen. Raitioliikenteen häiriöiden kannalta oleellista on kiskojen näkyminen, koska sohjon ja lumen peittämät kiskot saattavat jäädä autoilijoilta huomaamatta. Lumi ja jää myös tukkivat vaihteita, ja näin ollen saattavat hidastaa liikennettä talvella.

Pitkällä aikavälillä ratkaisuna voi olla katujen hoidon siirtyminen kiinteistöiltä kaupungille. Lyhyemmällä aikavälillä talvihoidon toimintaedel-

lytyksiä voidaan parantaa rajoittamalla pysäköintiä joko siirtokehotuksilla tai pysäköinti kielloilla.

**Vaihtoehto 1:** Siirtokehotus 1vrk/puoli/viikko + yhteistyön kehittäminen kiinteistöjen kanssa. Siirtokehotus sopii kaduille, joissa pysäköintikapasiteetti ei mahdollista vuoropysäköintiä. Siirtokehotuksen avulla kadut puhdistetaan kerran viikossa toinen puoli kerrallaan kadun koko leveydeltä. Puhdistuksella pyritään pitämään kadun pysäköintikapasiteetti vastaavana kuin kesällä.

**Huomioitavaa:** Lumen kasaamisen välttämiseksi ja nopean poiskuljetuksen takaamiseksi yhteistyötä kadun varren kiinteistöjen kanssa tulee kehittää. Yhtäaikaisella lumenpoistolla minimoidaan lumien välivarastointi kasoihin. Kasat vievät pysäköintipaikkoja ja huonosti sijoitettuna heikentävät liikenneturvallisuutta. Hyvä yhteistyö vähentää siirtokehotuksesta pysäköinnille aiheutuvaa haittaa. Yhteistyössä voidaan hyödyntää Auto pois auran tieltä- palvelua.

**Vaihtoehto 2:** Pysäköintikiellot. Alueilla ja osuuksilla, joissa autot toistuvasti haittaavat raitioliikennettä, voidaan pysäköinti kieltää tarvittaessa ympärivuotisesti liikennemerkeillä. Vain talvea koskevat kiellot ovat haastavia, koska muuttavat rajoitukset saattavat jäädä autoilijoilta huomaamatta.

**Huomioitavaa:** pysäköintirajoituksia käytetään kohdissa, joissa muut keinot eivät ole tehokkaita. Pysäköintipaikkojen määrää vähennetään vain välttämättömistä kohdista.

**Vaihtoehto 2:** Kokonaisvastuu katujen talvihoidosta kaupungille. Vastuu katujen ja jalkakäytävien talvikunnossapidosta siirtyy kiinteistöiltä kaupungille. Ratkaisulla välttyään lumen siirtelystä ajoradalta jalkakäytävälle. Lumien kускаaminen pois välittömästi auraamisen jälkeen, jolloin varastointia kasoihin ei tarvita. Asia on esillä Helsingin uudessa pysäköintistrategiassa.

### Linja-autoliikenteen kadut

Kadut on pystyttävä avaraaminen niin, etteivät lumi sekä jää kasaannu reunakiven tai autojen viereen. Lumen kasaantuminen ei mahdollista autojen pysäköintiä reunakiven viereen vaan pysäköinti siirtyy lähemmäs kadun keskilinjaa. Tämä kaventaa katuja siten, ettei vastakkaisiin suuntiin oleva liikenne mahdu kohtaamaan kadulla. Tästä aiheutuu häiriöitä ja viiveitä joukkoliikenteelle.



**Vaihtoehto 1:** Vuoropysäköinti. Vuoropysäköinti on osoittautunut hyväksi keinoksi parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä linja-autoliikenteen käyttämällä kaduilla.

**Huomioitavaa:** Pysäköintikapasiteetin riittävyys laajemmalla alueella, siten ettei vuoropysäköinti tuki viereisiä katuja. Vuoropysäköintiä suunniteltaessa on otettava huomioon suurempia kokonaisuuksia ja huomioitava myös sivukatujen talvikunnossapito.

**Vaihtoehto 2:** Pysäköintikiellot. Mikäli katu kapenee talvella liikaa, voidaan pysäköinti kieltää kadun tietyillä osilla. Linja-autoliikenteen

kannalta haastavia ovat mäki- ja mutkaiset katuosuudet. Tällaisilla osuuksilla talviaikaiset tai ympärivuotiset pysäköintikiellot mahdollistavat sujuvan linja-autoliikenteen.

**Huomioitavaa:** Mietittäessä pysäköintikielloita tulee huomioida kieltojen pituus. Jatkuvasti vaihtuvat järjestelyt ja rajoitukset saattavat olla autoilijoille haastavia ja toisaalta liikennemerkkien asentamiseen kuluu aikaa.

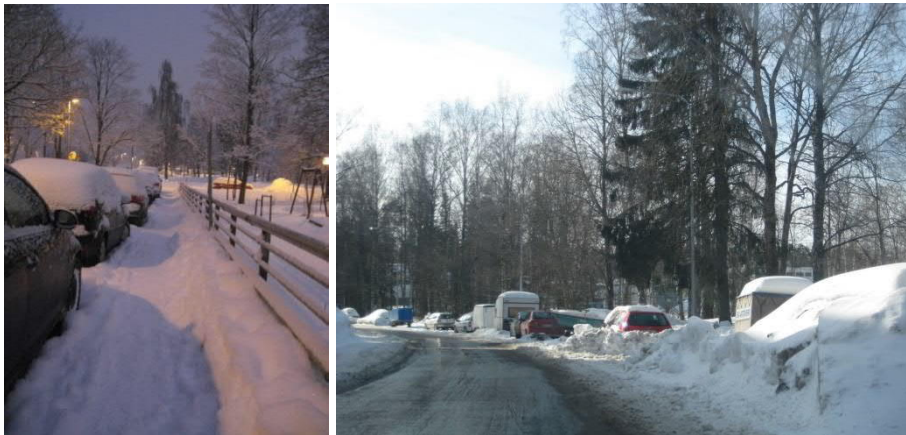


## Kokoojakadut ja tonttikadut

**Ongelma:** Kaduilla, joissa ei ole joukkoliikennettä, ongelmana on talvisin katutilan kapeneminen ja muuttuminen yksiajorataiseksi. Katujen kunnossapito tapahtuu harvemmin kuin joukkoliikenne- ja pääkaduilla, joten lumi pakkaantuu ajoradoille ja muuttaa niitä polanteiseksi. Myös jalkakäytävien auraamisessa on ollut ongelmia varsinkin kaduilla, joissa pysäköinti on ajoradan reunassa jalkakäytävän tai kevyen liikenteen väylän vieressä, koska autojen ja mahdollisen rakennuksen tai muun rakenteen (muuri, aita, yms.) väliin ei mahduta tekemään koneellista lumen poistoa. Heikosti hoidetut jalkakäytävät ajavat liikkujat ajoradoille mikä heikentää liikenneturvallisuutta.

Lumen aurausta ja poiskuljettamista ei päästä tekemään esteettömästi, vievät lumikasat tilaa pysäköinniltä ja katutila kapenee. Talven aikana lumi kasaantuu ajoradoille ja pysäköityjen ajoneuvojen alle. Pysäköinti vaikeutuu, koska valli pysäköityjen autojen ja ajoradan välillä kasvaa.

Nykyisin näitten katujen auraustiheys vaihtelee kerran viikossa tehtävästä puhdistuksesta muutamaan kertaan talvessa.



Kuva 16 Jalkakäytävän kapeneminen ja lumen pakkaantuminen

**Ratkaisut:** Pääkatujen ja joukkoliikennekatujen ulkopuolella talvihoiton toimintaedellytyksiä voidaan parantaa monilla eri tavoilla.

**Vaihtoehto 1:** Pysäköinnin rajoittaminen kaduilla siirtokehotuksilla siten, että molemmat puolet kadusta tyhjennetään autoista samana päivänä. Kapeilla kaduilla tämä on välttämätöntä, jotta lumet saadaan laslattua kuorma-auton lavalle.

**Vaihtoehto 2:** Katujen sulkeminen liikenteeltä lumen aurauksen ajaksi yöllä. Tällöin työ päästään tekemään ilman häiriöitä. Katujen sulkeminen onnistuu ainoastaan yöaikaan, jolloin muuta liikennettä on vähän ja häiriö liikenteelle vähäinen.

**Huomioitavaa:** Molemmissa vaihtoehtoissa korvaavien pysäköintipaikkojen järjestämistä kannattaa miettiä. Tässä kaupunki on ollut kehittämissä yhteistyötä pysäköintilaitoksien kanssa. Toisaalta väliaikaisten pysäköintialueiden (torit ja aukiot) käyttö siirtotilana voidaan lisätä.

On hyvä tiedostaa, että asukkaat saattavat valittaa yöaikaan tapahtuvan lumenpoiston ja kaluston (peruutus ääni) aiheutuvasta melusta. Toisaalta toimenpide toistuvuus on varsin harva, koska on kyse alemman hoitoluokan kaduista.

**Vaihtoehto 3:** Pysäköinninsiirto jalkakäytävän vierestä kadun vastakkaiselle puolelle. Toimenpide on varsin kevyt, ja hoituu liikennemerkkien siirrolla. Toimenpide sopii kaduilla, joissa nopeudet ovat pienet, eikä kaduilla ole läpiajo liikennettä.

**Huomioitavaa:** Ei sovellu koulujen ja päiväkotien läheisyyteen, jossa on paljon saatto- tai jättöliikennettä. Siirrettäessä pysäköinti on huomioitava sen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Ei siis sovellu kaduille, joissa on suojatiet tien ylitysten turvaamiseksi. Pysäköinnin siirtäminen

vain talveksi ei ole järkevää vaan se kannattaa tehdä pysyvästi. Myös kesäaikana tapahtuva katujen kunnostus helpottuu, kun reunakiven viereen kertyvä lika saadaan poistettua.

**Vaihtoehto 4:** Jalkakäytävän poistaminen. Tiettyyn aikaan rakennetuilla asuinalueilla on kapeat jalkakäytävät kadun molemmilla puolilla. Toisen jalkakäytävän poisto tuo lisäleveyttä pysäköintiin.

**Huomioitavaa:** Jalkakäytävän poistaminen onnistuu katujen saneerauksen yhteydessä. Ennen poistoa on varmistettava, että jalkakäytävän rakennekerrokset ovat riittävät ajoradaksi. Huomioitava on myös kunnallistekniikan sijoittuminen rakenteisiin, ettei jalkakäytävän poisto vaikeuta kunnallistekniikan huoltoa tai aiheuta liikaa kuormaa kaukolämpöputkien päälle. Myös kuivatus tulee varmistaa.

## Autojen lähisiirtojen vähentäminen

**Ongelma:** Suurimmat ongelmat tavihoidolle aiheutuvat kadunvarteen väärin tai huolimattomasti pysäköidyt ajoneuvot. Talvihoitoa hidastavat ja hankaloittavat myös ajoneuvot, jotka ovat pitkäaikaispysäköityjä. Menneet talvet ovat osoittaneet, etteivät autoilijat huomioi riittävästi siirtokehotus- tai vuoropysäköintimerkkejä. Tämä aiheuttaa sen, ettei katujen talvihoito onnistu ilman pysäköityjen ajoneuvojen siirtoja kunnossapitäjän toimesta.

Siirrot sitojat hinauskalustoa, hidastavat töiden etenemistä, aiheuttavat tehottomuutta kunnossapitokalustolle ja nostavat näin talvihoidon kustannuksia. Kunnossapitäjän ovat arvioineet, että ilman lähisiirtoja katujen talvihoito voitaisiin toteuttaa 10 – kertaa nykyistä nopeammin.

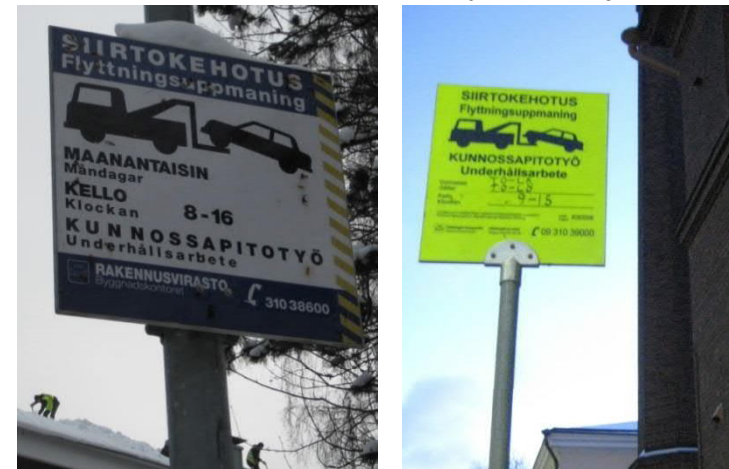
Ajoneuvoja on siirtokehotusmerkin tai pysäköintikieltomerkin alueella useista syistä. Selityksiä voivat olla epähuomio, huolimattomuus tai välinpitämättömyys. Lisäksi yksikin väärinpysäköity auto ”vetää puoleensa” muita ajoneuvoja.



## Ratkaisu:

Autojen siirtojen vähentäminen vaatii autoilijoiden asenteiden muuttamista ja tarkkaavaisuuden lisääntymistä. Valvonnalla ja kovemmillä sakkomaksuilla voidaan yrittää vaikuttaa asenteisiin. Liikennemerkkien selkeyttä ja ymmärrettävyyttä voidaan pyrkiä parantamaan.

Merkkien pohjaväriin vaihtaminen on saanut sekä positiivista että negatiivista palautetta. Merkin tekstit ovat kuitenkin varsin pienellä. Tähän tulee kiinnittää huomiota tulevaisuudessa, jotta merkit ovat luettavissa myös ohiajavasta ajoneuvosta. samoin merkkien sijoittamiseen tulee kiinnittää huomiota, siten että ne on sijoitettu samaan tolppaan (mahdollisuuksien mukaan) kuin muut pysäköintirajoittavat liikennemerkit.



Kuva 17 Siirtokehotus

**Merkkivalot:** Merkkien ymmärrettävyyttä voitaisiin parantaa testaamalla merkkien yhteydessä huomiovaloa. Huomiovalo palaisi niillä kaduilla, joissa puhdistus on kyseisenä päivänä.

**RFiD-tunniste:** Katujen tyhjentämisen tehostamiseksi ja siirtojen vähentämiseksi uusien tulevana talvina voitaisiin kokeilla uusia työskentelytapoja. Ajoneuvojen omistajien tiedot ovat jo nyt varsin nopeasti saatavissa, ja tätä hyödynnetään jo HKL-raitioliikenteessä. Raitioliikennettä haittaavien ajoneuvojen omistajat pyritään tavoittamaan ja näin ollen ajoneuvo poistamaan ilman siirtokalustoa. Samaa voitaisiin kokeilla myös talvikunnossapidossa. Tulevaisuudessa ajoneuvoissa olevien RFiD-ratkaisujen avulla. RFiD-tunniste voitaisiin sijoittaa esimerkiksi asukaspysäköintitunnukseen. Väärin pysäköidystä ajoneuvon omistajalle voitaisiin lähettää esimerkiksi tekstiviesti. Toimiessaan ajoneuvon omistaja siirtäisi ajoneuvonsa pois eikä kaupungin tarvitse suorittaa lähisiirtoa.



Kuva 18 RFiD-tunninte pysäköintitunnuksessa  
(<http://www.toptunniste.fi/index.php?id=rfid-parking>)

**Auto pois auran alta- palvelu:** Internet-palveluiden kehittäminen ja yleistyminen. Auto pois auran alta- palvelun kehittäminen ja suosion kasvattaminen sekä kunnossapitäjien sitouttaminen palveluun ovat tulevien talvien haasteita.

Palvelun tilanneiden autoilijoiden on pystyttävä luottamaan palveluun ja siihen, että puhdistus ilmoitetaan viestillä. Tämä edellyttää nykyisin,

sitä että kunnossapitäjä merkitsee seuraavan päivän kohteet puhdistussuunnitelmaan. Nykyisin asukkailla on myös mahdollisuus katsoa puhdistussuunnitelmia useiden päivien päähän. Tämä ei ole välttämättöä vaan tärkeämpää on keskittyä lyhyemmällä aikavälillä tapahtuvaan informaatioon. Palvelulupauksena voitaisiin pitää esimerkiksi sitä, että sakkoja voidaan kirjoittaa vain niillä kaduilla, joiden puhdistus on ilmoitettu palvelussa edellisenä päivänä. Mikäli kunnossapitäjä ei muista merkitä katua palveluun, ei siinä olevia autoja voi sakottaa.

Katujen puhdistusaikataulut: 00200			
Pysäköintikielto puhdistuksen aikana väliaikaisin siirtokehotuskyttein:		00200	● Päivä
02.05.2013		00200	● Puhdistetaan
Meripuistote		00200	● Ei puhdisteta
Gyldenintie	1-9	00200	
Pohjoiskaari	(etelä)	00200	
Pajalahdentie	( itä )	00200	
Vatakuja		00200	
Koiviskuja		00200	

Kuva 19 esimerkki katujen puhdistusaikataulusta

**Asennekampanja:** Voitaisiin suunnitella kampanja, jossa autoilijoille tuodaan ilmi yhteistyön merkitystä, jotta kadut saadaan huollettua myös talvella. Varsinkin asukaskyselyssä kävi ilmi autoilijoiden asenteet pysäköintirajoituksia kohtaan. Niitä pidettiin kiusantekona asukkailla. Kuitenkin asukkaat ovat sitä mieltä että katujen talvihoidossa on parannettavaa.

## Esille nousseet muut toimenpide-ehdotukset

Edellä olleiden toimenpide-ehdotuksien lisäksi talven aikana esiin nousi myös muita kehittämissuhteita.

Lumitilojen suunnittelu uusille alueille: Uusien alueiden kaavoituksessa tulee huomioida lumitilat. Lumitilat mahdollistavat lumien kasaamisen ja välivarastoinnin, jottei kaikkea lunta tarvitse kuljettaa välittömästi pois alueelta.

Työmenetelmien kehittäminen: Kunnossapitäjien toimintamenetelmien ja puhdistussuunnitelmien päivittäminen ja puhdistustarpeiden miettiminen on ajankohtaista.

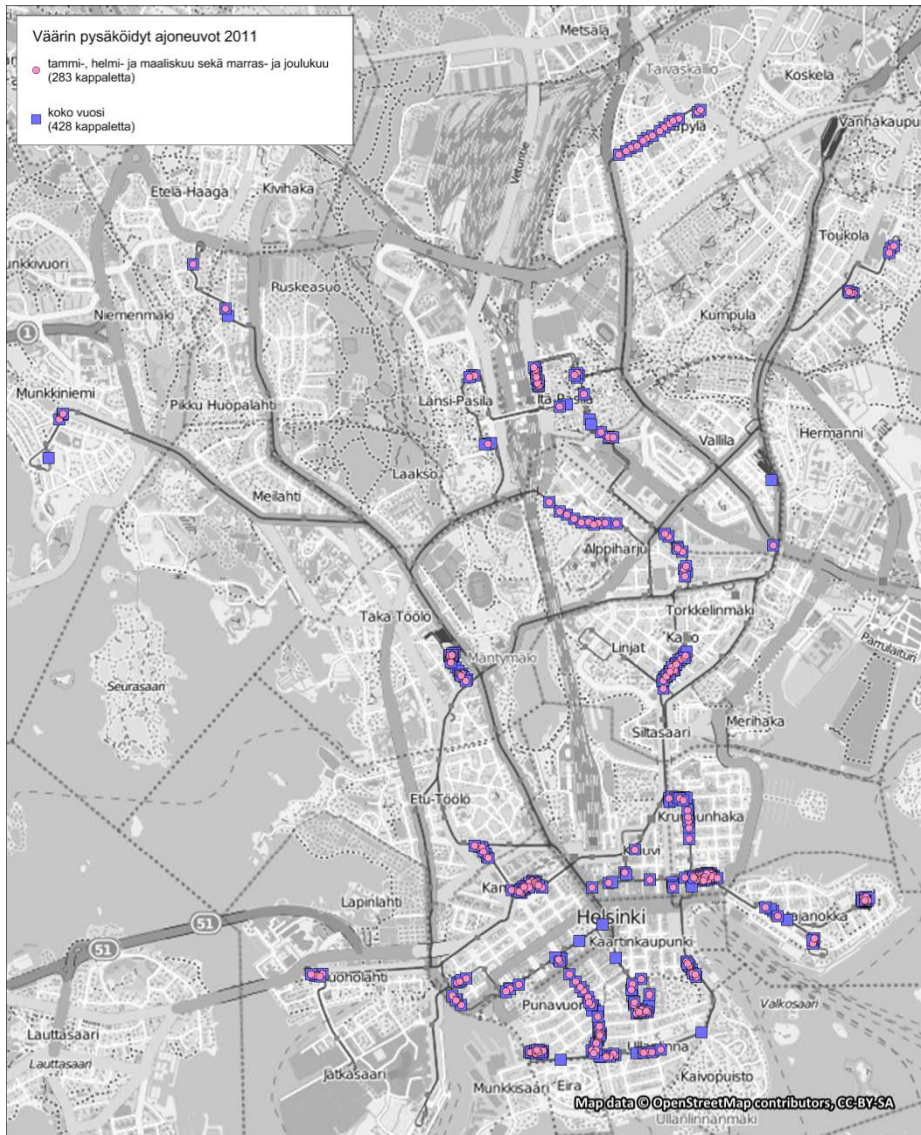
Kalusto: Lumilinkojen ja muiden uusien työvälineiden käyttöä katujen lumenpoistossa tulee harkita. Kaluston tehokkaan käytön kannalta on oleellista, että niitä voidaan käyttää useissa kohteissa. Lumilinko voi olla ratkaisu lumen poistoon niillä kaduilla, joissa kapeus aiheuttaa haasteita lumen kuormaamiselle.

Yhteistyö: yhteistyön lisääminen ja vastuiden selkeyttäminen kaupungin eri virastojen välillä. Tiedon kulun parantaminen ja yhteisten pelisääntöjen muodostaminen ovat avain asemassa, kun mietitään parhaita ja tehokkaita ratkaisuja tuleville talville.

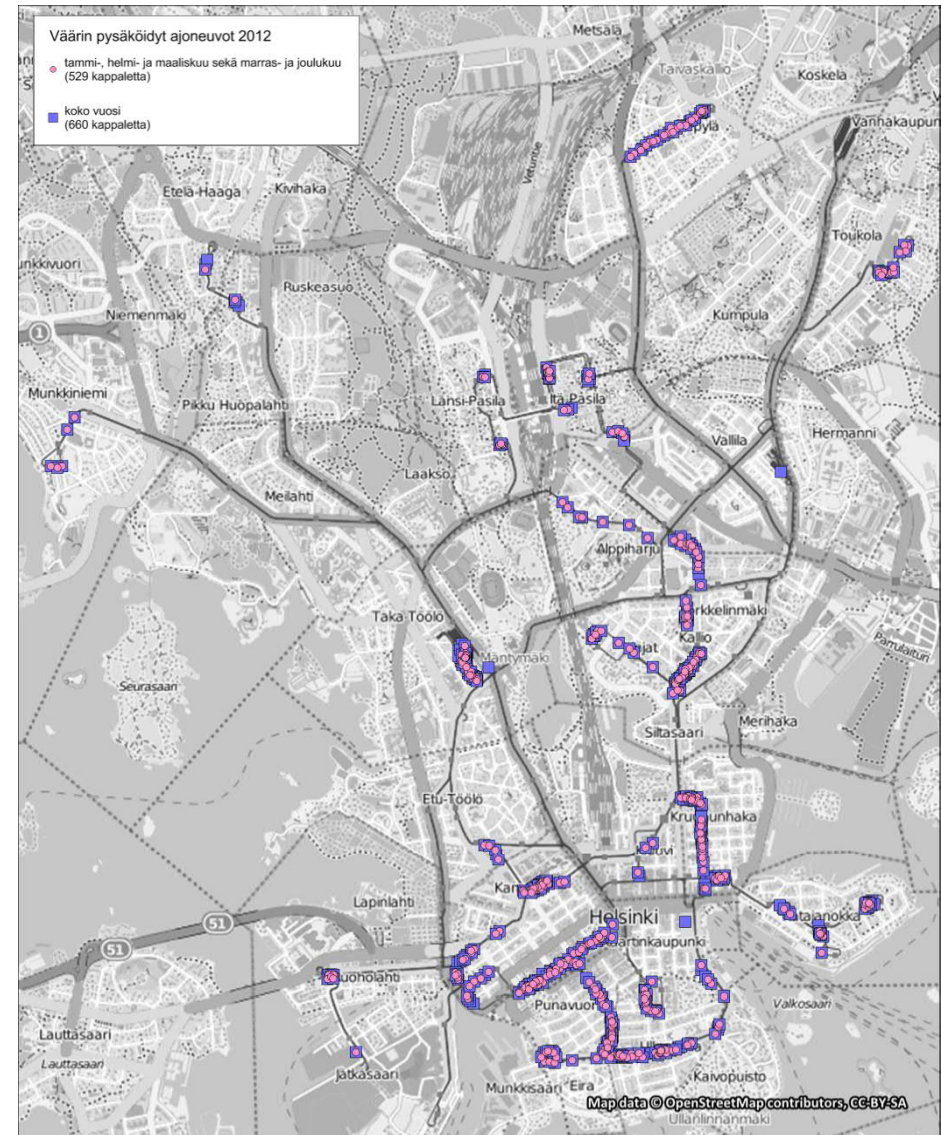
Autohotellien kehittäminen: nykyisin ajoneuvon noutaminen hotellista on työlästä ja siitä aiheutuu kustannuksia. Hotelli soveltuu koko talven kestävästi säilyttämiseen. Autohotelleja voitaisiin kehittää siten, että niiltä auton voi noutaa talven aikana ilman suurta vaivaa tai ylimääräisiä kustannuksia. Näin autohotellien suosiota voitaisiin kasvattaa myös niiden käyttäjien osalta, jotka tarvitsevat autoa muutaman kerran talvessa. Kalasataman tilalle tulisi myös löytää korvaava autohotelli tulevaisuudessa.



Liite 1



Liite 2



Liite 2



26.11.2012



5.3.2013

**Herttoniemen vuoropysäköintikokeilu 17.12. 2012 - 15.4.2013**

Rakennusvirasto haluaa parantaa alueen katujen talvihoitoa. Pysäköidyt ajoneuvot haittaavat lumenpoistoa, mikä vähentää käytävissä olevien pysäköintipaikkojen määrää ja heikentää liikenneturvallisuutta.

Tilanteen parantamiseksi rakennusvirasto kokeilee alueellanne ns. vuoropysäköintiä **Hiihtomäentiellä**, välillä metroasema-Eränkävijäntori.

**Hiihtomäentiellä (välillä metroasema-Eränkävijäntori) pysäköintikielto on voimassa kadun toisella puolella maanantaiaamusta klo 9 torstiaamuun klo 7 sekä kadun toisella puolella torstiaamusta klo 9 maanantaiaamuun klo 7.**

Kokeilu alkaa aikaisintaan 17.12. ja loppuu 15.4. Jos lumi tulee myöhään, kokeilun alkamista voidaan siirtää myöhemmäksi. Jos keväällä lumi sulaa aikaisin, kokeilu voidaan lopettaa jo ennen huhtikuun puoliväliä.

Pysäköintikokeilun ajaksi alueelle tuodaan uusia liikennemerkkejä ja nykyisiä liikennemerkkejä varustetaan lisäkilvin. Kokeiluun liittyy selvitys, jonka tulokset valmistuvat keväällä. Vasta sen jälkeen päätetään, miten alueen pysäköinti järjestetään tulevaisuudessa.

**Lisätiedot**

Rakennusviraston asiakaspalvelu, puh. 09 310 39000

toimistopäällikkö Pekka Isoniemi, puh. 09 310 38414  
Rakennusvirasto

liikennesuunnittelupäällikkö Ville Lehmuskoski, puh. 09 310 37079  
Kaupunkisuunnitteluvirasto



Rakennusvirasto | PL 1500 (Kasarmikatu 21) | 00099 HELSINGIN KAUPUNKI | Puhelin 09 310 1661 | Faksi 09 310 38655 | www.hkr.hel.fi  
Byggnadskontoret | PB 1500 (Kaserngatan 21) | 00099 HELSINGFORS STAD | Telefon 09 310 1661 | Fax 09 310 38655 | www.hkr.hel.fi

**Talvipysäköintikokeilun asukaskysely**

Rakennusvirasto on kokeillut kuluneena talvena alueellanne uusia talviaikaisia pysäköintijärjestelyjä.

Tämän asukkaille suunnatun kyselyn avulla kerätään asukkaiden mielipiteitä ja kokemuksia kokeilun onnistumisesta ja vaikutuksista katujen talvikunnossapitoon, pysäköintiin, liikenteeseen sekä liikkumisolosuhteisiin.

Kyselyn tuloksia käytetään eri pysäköintijärjestelyjen soveltuvuuden arviointiin tulevaisuudessa niin omassanne kuin muissakin kaupunginosissa.

Pyydämme vastaamaan kyselyyn osoitteessa: [www.strafica.fi/extra/helsinki](http://www.strafica.fi/extra/helsinki)

Kyselyyn tulee vastata **viimeistään 28.3.2013**. Kyselyyn vastanneiden kesken arvotaan 10 lumilapiota!

Kyselyyn vastanneiden tietoja ei tallenneta eikä käytetä muuhun tarkoitukseen.

Kyselyn toteutus: Strafica Oy.

**Lisätiedot kyselystä**

Saija Räinen, puh. 044 350 8229 [saija.raina@strafica.fi](mailto:saija.raina@strafica.fi)

**Lisätiedot vuoropysäköintikokeilusta**

[www.hkr.hel.fi/katu](http://www.hkr.hel.fi/katu)

toimistopäällikkö Pekka Isoniemi, puh. 09 310 38414  
Rakennusvirasto



Rakennusvirasto | PL 1500 (Kasarmikatu 21) | 00099 HELSINGIN KAUPUNKI | Puhelin 09 310 1661 | Faksi 09 310 38655 | www.hkr.hel.fi  
Byggnadskontoret | PB 1500 (Kaserngatan 21) | 00099 HELSINGFORS STAD | Telefon 09 310 1661 | Fax 09 310 38655 | www.hkr.hel.fi