

Pysäköinnin suunnittelu?

Kalle Toiskallio, pj, Liikennesuunnittelun Seura
Liikennepäivä 11.11.2019



Sisällys

Henkilöautoilun perusteena PPP

Kaupungistuminen ja ympäristöliike

Pysäköinti tieliikennejärjestelmän ja muun maankäytön saumassa

Pysäköinnin suunnittelun koulutuksen osuus

Paikallisuus vs. laajemmat näköalat

Pysäköintiä ei suunnitella!

Digitalisaatio ja pysäköinti

Suosituksset



Henkilöautoilu on private-public-partnership-palvelu

*Henkilöauto on kaupallinen tuote ja palvelu, joka toimii julkisen vallan ja korporaatioden tuottamassa fyysisessä ja hallinnollisessa infrassa

*Infran tausta on armeijoiden ja tiedon kulku, sitten kauppatavaran ja vasta kansalaisyhteiskunnassa autojen kulku

*Vasta kun “ilmaiset” kadunvarret eivät enää riittäneet, velvoitti kunta kiinteistöt tuottamaan käyttäjiensä autopaikat

*Autojen pysäköintiin ei ole koskaan kehittynyt väyläviranomaisten kaltaista vahvaa julkista suunnitteluosaamista

***poliisi käytännössä luopunut p-valvonnasta, kunnallinen p-valvonta aliresursoitua => yksit. p-valvonta**

Hitler toi USA:sta autopaikkainormit Eurooppaan: *Reichsgaragenordnung*
17.2.1939



Kaupungistuminen ja ympäristöliike haastavat pysäköintiä markkinoille

Ympäristönsuojelu

*Kaupunki-ilman laatu (hiukkaspäästöt), katalysaattori, kasvihuonepäästöt, ilmastonmuutos - selkänaja puuttuvalle pysäköinninsuunnittelulle

Kaupungistuminen

*tilanjakotaistelu liikennemuotojen ja toimintojen kesken

=> *pysäköinti on joutumassa markkinoille*



Pysäköinti on tieliikennejärjestelmän ja muun maankäytön saumassa



Professuureja, väitöskirjoja,
keskustelua, hallintoa,
digitalisaatiota



Käyttäjäkeskustelua,
pikkukauppiaan
moraalia,
tuotantokeskeisyyttä,
hajanaisuutta



Professuureja, väitöskirjoja,
keskustelua, hallintoa,
digitalisaatiota



Pysäköinnin yliopisto- ja amk-koulutus ohutta

Kansainvälisesti

*UCLA, USA: Donald Shoup

*Belgradin yliopisto, Serbia: Nada Milosavljevic, Jelena Simicevic

*Kirjoittavia konsultteja

*Akateemista keskustelua ei juuri ole: yleisö praktikantteja, jotka parhaan argumentin sijaan katsovat mitä tapahtuu naapurikaupungissa - ja ovat kunnallispolitiikan ikeessä

Suomessa

(Aalto-yliopisto, Tampereen yliopisto, HAMK): hyvin vaihtelevaa. Tutkintoon kuuluu max 1 kurssi pysäköintiä

*akateeminen arvostus heikkoa



Paikallisuus vs. laajemmat näköalat

*Tieliikenteen vaikutusalue nähdään luontevasti laajana

*Pysäköinti (osana kiinteistötaloutta) hyvin paikallista

*Hyvin resurssoidut liikennesuunnittelutahot jättävät pysäköinnin heikosti resurssoiduille (raha, kiinnostus, näköalojen laajuus) yksittäisille tonteille

Poikkeus: hypermarketit/kauppakeskukset

=>P-laittevalmistajat vanhanaikaisia, tuottavat suljettuja järjestelmiä.



Pysäköintiä ei suunnitella!

- *Suunnittelu on pääosin matalan tason toteutus suunnittelua -koulutuksen puutteessa syntynyt “RT-kortteja” yms.
Esim. Hgin liikenne- ja kaupunkisuunnittelijoista n. 1% (3 hlöä) keskittyy pysäköintiin ja heistä yksi kehittämiseen
- *Suurimmissa kaupungeissa on laadittu 10 v aikana joitain pysäköintistrategioita (muutaman (saman) konsultin tematisointeja, ei suuria visiointeja)
- *Liityntäpysäköinnin suunnittelu (ja hallinta) hajanaista.
Esim. HSL:n kustannustenjakomalli ei toteutunut
- *Kaupunkiseututasoinen pysäköintipolitiikka saati strategia mahdotonta - globaalisti



Digitalisaatio ja pysäköinti

*Smart city - ja IoT-visioissa pysäköinti aina yhtenä (GDPR-neutraalina) datan lähteenä

*Todellisuudessa ei onnistu

-P-laitosten “suljetut” järjestelmät (vrt. Liikennepalvelulaki)

-kiinteistöjen autopaikat pimennossa

-Esim. Hgin parkkihubi

-HSL:n Liipy-tietomalli+API: n. 100 liipy-aluetta: dataa: 15, oikeasti dataa: 8

*Esim. mobiilimaksujärjestelmät syntyneet p-alan ulkopuolella

*Esim. Hki tarjoaa yleisölle pysäköintitietona ladattavia kartta-pdf'iä ja linkkejä joidenkin p-operaattorien kansallisille sivuille

*Sähköautojen lataus jäämässä asuintaloyhtiöiden kontolle



Suosituksset

1. Kaupunkien/kaupunkiseudut: autopaikkojen määrä tonteilla
 - a. Asemakaava ja rakennusoikeus: vaatimus tonttipysäköinnin käyttöasteesta. \Leftrightarrow kiinteistön velvollisuus asiointi- ja vieraspysäköintiin
2. Vahva kaupunkiseudun pysäköinnin ja liityntäpysäköinnin operaattori/omistaja
 - a. huomattava apporttiomaisuus kaupungilta takaisi itsellisyyden
 - b. kaupunkien välinen p-kilpailu pitäisi operaattorit omissa kaupungeissaan
 - c. liityntäpysäköinti saisi kaupunkikonserni/kaupunkiseutu/valtiotasosta näkemystä/hyötylaskentaa
3. Vuorottaispysäköinnin organisointi mahdollistuisi yhdellä vahvalla toimijalla, jolla myös omaisuutta
4. Laiskan (keskusta)monopolin sijaan julkisen operaattorin p.o. innovatiivinen seudullinen kehittäjä (vrt. Finnpark, pl. aggressiivinen ekspansiivisuus)

