

# VALVONTA

Onnistuneen pysäköintistrategian  
salaisuus



## JULKAISUTIEDOT

### Tietoja

Tämä julkaisu on kehitetty Park4SUMP-hankkeen puitteissa. Hanke on saanut rahoitusta Euroopan unionin tutkimusta ja innovointia tukevasta Horisontti 2020 -ohjelmasta, ja sen avustussopimuksen numero on 769072

Park4SUMP on CIVITAS-aloitteeseen sisältyvä hanke. Lue lisää – [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)

### Otsikko

Valvonta

Onnistuneen pysäköintistrategian salaisuus

### Tekijä(t)

Ivo Cré, POLIS

### Kiitokset

Park4SUMP-hankkeessa mukana olleiden organisaatioiden osallistuminen on mahdollistanut tämän julkaisun, kaikkien heidän panoksensa tunnustetaan.

Erityiskiitokset Euroopan pysäköintiyhdistykselle (European Parking Association, EPA) katupysäköinnin valvonnan parhaiden käytäntöjen huomioinnista kahden vuoden välein järjestettävillä katupysäköintipalkinnoilla.

### Reviewers:

Susan Tully, Research Fellow Edinburgh, Scotland, United Kingdom.

Robert Pressl, Project Manager, Austrian Mobility research FGM-AMOR.

### Vastuuvapautuslauseke

Tässä julkaisussa esitetyt näkemykset ovat vain nimettyjen kirjoittajien näkemyksiä, eivätkä välttämättä edusta Euroopan komission näkökulmia.

### Tekijänoikeus

Kaikki tämän julkaisun kuvat ovat niiden yhteydessä mainittujen organisaatioiden tai henkilöiden omaisuutta.

Tämän julkaisun sisältöä saa kopioida ja käyttää.

## SISÄLLYSLUETTELO

|                                                                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Tietoja esitteestä.....                                                                                      | 5  |
| 1.1 Yhteenveto ja rakenne.....                                                                                  | 5  |
| 1.2 Tämän esitteen pääasiallinen aihe: säännellyn ja maksullisen<br>pysäköinnin valvonta.....                   | 5  |
| 2. Onnistumisen avain: tasapainoinen lähestymistapa.....                                                        | 5  |
| 3. Pysäköinninvalvontaprosessin määrittäminen.....                                                              | 6  |
| 3.1 Pysäköintirikkeiden valvominen on prosessi, joka liittyy kestävän<br>kaupunkiliikenteen suunnitelmiin ..... | 6  |
| 3.2 Valvontaprosessin tärkeät vaiheet.....                                                                      | 7  |
| 4. Valvontaperiaatteet.....                                                                                     | 8  |
| Lähtökohta: reiluus ja tehokkuus, sekä paikalliselle viranomaiselle että kuljettajille .....                    | 8  |
| 1. periaate: Suunnittele pysäköintijärjestelmiä, joiden määräyksiä kuljettajien on helppo<br>noudattaa .....    | 9  |
| 2. periaate: Kannusta määräysten noudattamiseen .....                                                           | 9  |
| 3. periaate: Noudata siviiliprosessia tai hallinnollisia oikeusmenettelyjä<br>mahdollisimman pitkälle .....     | 10 |
| 4. periaate: Rangaistusten tulisi olla suhteellisia.....                                                        | 10 |
| 5. periaate: Valvontamenettelyjen tulisi olla läpinäkyviä. ....                                                 | 10 |
| 6. periaate: Kaikkien pysäköintiasiakkaiden reilu ja tasa-arvoinen kohtelu.....                                 | 10 |
| 7. periaate: Arvosta pysäköinninvalvojia.....                                                                   | 11 |
| 5. Valvontatyökalut.....                                                                                        | 11 |
| 5.1 Katujen suunnittelun elementit valvonnan mahdollistamiseksi .....                                           | 11 |
| 5.2 Rengaslukot ja hinaus .....                                                                                 | 11 |
| 5.3 Digitaalinen pysäköinninvalvonta.....                                                                       | 12 |
| 5.4 Valvontatietoja voidaan hyödyntää poliittisten päätösten pohjana .....                                      | 14 |
| 6. Eriyinen valvontaongelma.....                                                                                | 15 |
| 6.1 Liikkumisesteiden pysäköintitunnuksen vilpillinen käyttö .....                                              | 15 |
| 6.2 Uusia haasteita.....                                                                                        | 15 |
| 7. Viitteet .....                                                                                               | 17 |





Scan car in Trondheim  
Source: © Trondheim parkering



# 1. Tietoja esitteestä

## 1.1 YHTEENVETO JA RAKENNE

Tässä esitteessä PARK4SUMP-hanke jakaa näkemyksiään pysäköinnin valvonnasta. Julkaisun päätarkoituksen määrittämisen jälkeen – säännellyn ja maksullisen pysäköinnin valvonta (katso luku 1.2) – ehdotetaan tasapainoista lähestymistapaa kolmelle pysäköinninvalvonnan tavoitteelle (katujen valvonta, palvelun tarjoaminen ja tulojen hankinta) (Luku 2: Onnistumisen avain: tasapainoinen lähestymistapa). Kolmannessa luvussa pysäköinninvalvonta määritetään kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaan sisältyväksi prosessiksi (luku 3: Pysäköinninvalvonnan prosessin määrittäminen). Luvussa 4 (Valvontaperiaatteet) määritetään seitsemän periaatetta, joita toimivassa pysäköinninvalvontakäytännöissä tulisi noudattaa. Luvussa 5 esitellään tärkeimmät valvonnan työkalut, ja luvussa 6 otetaan esiin erityisiä pysäköinninvalvonnan ongelmia, kuten myös joitakin uusia haasteita.

## 1.2 TÄMÄN ESITTEEN PÄÄASIALLINEN AIHE: SÄÄNNELLYN JA MAKSULLISEN PYSÄKÖINNIN VALVONTA

Pysäköintialueita on monenlaista, ja niihin sisältyy erilaisia palveluja.

Pysäköinti muualla kuin katualueella antaa mahdollisuuden säilyttää ajoneuvoja julkisesti käytettävissä olevissa paikoissa, osittain julkisissa paikoissa (esim. kaupan pysäköintialue aukioloaikoina) tai yksityisissä pysäköintitiloissa (esim. toimiston pysäköintitilat). Nämä tilat on voitu suojata (virtuaalisilla) esteillä, tai ne voivat olla suojaamattomia. Vaikka joissakin tapauksissa

julkiset viranomaiset osallistuvat ajoneuvojen poistamiseen yksityisomistuksessa olevan infrastruktuurin alueelta tai yksityistonteilta, mutta se ei ole tämän julkaisun aiheena.

Kadunvarsipysäköinti koostuu säännellystä pysäköinnistä, jossa sijaintikohtaiset säännöt määrittävät, kuka saa pysäköidä (lupa, ajoneuvon tyyppi) ja kuinka pitkään, mutta pysäköintihetkellä ei vaadita maksua. Samoin voi olla maksullisissa pysäköintijärjestelmissä. Sekä säännellyn että maksullisen pysäköinnin järjestelmät määrittävät pysäköintioikeuden, joka perustuu sovellettaviin (maksullisiin) pysäköintisääntöihin. Tämä on erittäin tärkeää pysäköintimääräysten valvonnassa. Tämä pysäköintioikeus perustuu sijaintiin ja aikaan, ja se antaa ajoneuvolle luvan pysäköidä tiettyyn paikkaan tiettyä ajankohtana.

Lisäksi on vielä laitonta pysäköintiä: pysäköinti paikkoihin, joita ei ole osoitettu tai jotka eivät sovellu pysäköintiin, kuten jalkakäytävät, moottoritiet jne. Tästä aiheutuu usein tieturvallisuusriski muille kaduilla liikkujille.

Keskitymme kadunvarsipysäköinnin valvonnan menetelmiin ja toimenpiteisiin. Erityisesti tarkastelemme säänneltyä ja maksullista pysäköintiä. Luvussa 7 – uudet haasteet laajennamme aihepiiriä esittelemällä joitakin pysäköinninvalvonnan uusia ja tulevia haasteita.



## 2. Onnistumisen avain: tasapainoinen lähestymistapa

Ennen pysäköinninvalvonnan yksityiskohtiin pureutumista on hyvä ymmärtää, miksi kaupungit harjoittavat tätä toimintaa. Mitä tapahtuisi, jos pysäköinninvalvontaa ei olisi tai se olisi tehotonta? Kaduilla vallitsisi kaaos, kansalaiset tuntisivat olonsa laiminlyödyiksi (sekä pysäköintipaikkoja etsivät kuljettajat että muut liikenteessä liikkujat), ja pysäköinnistä saatavat tulot romahtaisivat. Siksi asianmukaiseen kadunvarsipysäköinnin valvontaan tarvitaan lähestymistapa, joka huolehtii kaikkien tavoitteiden tasapainosta: katujen valvonnan, palvelun tarjoamisen ja tulojen hankinnan.



An enforcement officer in Trondheim, Norway  
Source: © Trondheim parking



## 2.1 KATUJEN VALVONTA

Kadunvarsipysäköinnin valvontastrategioiden pääasiallinen tavoite on yksinkertainen mutta tärkeä: kaupungit haluavat välttää kaaoksen syntymisen kaduillaan. Katuja valvotaan, jotta asukkaiden käytössä olevilla urbaaneilla alueilla pysyisi järjestys. Tämä liittyy PARK4SUMPin pysäköintiperiaatteeseen 20<sup>1</sup>: pidä aina tietty määrä pysäköintipaikkoja vapaana. Lisäksi katujen valvonta voi parantaa julkisia tiloja, jolloin julkisissa tiloissa voidaan antaa enemmän tilaa kävelylle, pyöräilylle ja muulle katuelämälle. Katujen valvonnan avulla kadunvieruspaikkoja voidaan priorisoida eri käyttäjäryhmille, esim. asukkaille, vierailijoille tai kuljetusajoneuvoille – näin pysäköintiä ei hallita vain sijainnin ja ajan perusteella vaan myös katujen kapasiteetin funktionaalisen käytön mukaan.

## 2.2 PALVELUN TARJOAMINEN

Valvontastrategioilla lisätään kansalaisten ja kävijöiden tietoisuutta pysäköinnin suuresta arvosta kaupunkien keskustoissa. Nämä kustannukset voivat olla taloudellisia (pysäköintimaksun tai asukkaan pysäköintiluvan maksaminen) tai psykologisia (rajallisesti aikaa ja paikkoja). Tämän arvon on heijastuttava pysäköintipalvelun laatuun. Palvelun käyttö (kadunvarsipysäköinnin käyttö) aiheuttaa kustannuksen pysäköintiasiakkaalle. Pysäköinninvalvonta näkyy useimmissa tapauksessa asukkaille ja vieraille tarjotun pysäköintipalvelun muodossa. Tätä kustannusta voidaan kompensoida palvelujen tarjoamisella. Ilmeisin pysäköintiasiakkaalle tarjottu palvelu on se, että he saavat käyttää julkista tilaa yksityiseen tarkoitukseen. Pysäköintimääräysten valvonta pitää tämän palvelun sääntöjä noudattavien

kuljettajien saatavilla. Palvelun tarjoaminen voi sisältää helppoja maksuvaihtoehtoja – esimerkiksi maksun jälkikäteen. Jälkikäteismaksu korvaa välittömän pysäköintivirhemaksun ja antaa kuljettajalle lisää aikaa pysäköintikustannuksen hoitamiseen. Toissijaisena palveluna (josta kaikki kaupunkilaiset hyötyvät) hallittu kadunvarsipysäköinti parantaa kaupunkitilan laatua.

## 2.3 TULOJEN HANKINTA

Tietullien tapaan pysäköinnistä kerättävät tuotot ovat välikappale, keino tavoitteen saavuttamiseen. Peritty hinta käynnistää käyttäytymisen muutoksen, jonka on tarkoitus parantaa järjestelmän toimintaa. Saaduista maksuista syntyy vakituinen tulovirta. Tuottoja voidaan kerätä asukkaiden pysäköintiluvista tai pysäköintimaksuista. Valvontaan yhdistettynä pysäköintivirheistä voidaan lisäksi kerätä pysäköintivirhemaksuja. Toissijainen tulonlähde on se tosiseikka, että tiukempi kadunvarsipysäköinnin valvonta voi auttaa lisäämään myös muiden kuin kadunvarsipysäköintipaikkojen tuottoa.

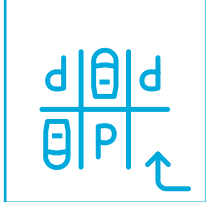
Jos nämä kolme osa-aluetta eivät ole tasapainossa, pysäköintikäytännöt eivät ole vaikuttavia (esim. sääntöjen noudattamatta jättämisen vuoksi), reiluja tai tehokkaita. Pysäköintikäytännöistä tulee liian kalliita toiminnasta huolehtivalle viranomaiselle ja/tai pysäköintiasiakkaalle

<sup>1</sup> CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", available at [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP\\_good%20reasons\\_and\\_principles\\_4\\_parking\\_management\\_final\\_36\\_web\\_EN.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf)



© Rupprecht Consult 2019





## 3. Pysäköinninvalvontaprosessin määrittäminen

### LÄHTÖKOHTA:

reiluus ja tehokkuus, sekä paikalliselle viranomaiselle että kuljettajille

Ensin säädöksistä ja niiden valvonnasta on tehtävä reilua ja tehokasta. Anna esimerkiksi suuremmat sakot, jos pysäköinti haittaa muuta liikennettä, ja varmista, että kaikilla on sama riski saada sakko, jos he rikkovat sääntöä. Älä anna alkuvaiheessa sakkoa ensimmäisestä tai toisesta rikkomuksesta, varoitus riittää. Kerro ihmisille, mihin ja kuinka kerätyt rahat käytetään.

### 3.1 PYSÄKÖINTIRIKKEIDEN VALVOMINEN ON PROSESSI, JOKA LIITTYY KESTÄVÄN KAUPUNKILIIKENTEEN SUUNNITELMIIN

Hyvin suunniteltu pysäköintikäytäntö auttaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa määritettyjen tavoitteiden saavuttamisessa. Sen perusteella laaditaan paikalliset pysäköintimääräykset, jotka toteutetaan liikennemerkkeillä, katujen suunnittelulla, välineillä (maksuautomaatit, anturit) ja palveluilla (maksujärjestelmät, lupajärjestelmät jne.).

Pysäköinninvalvonnan roolina on varmistaa, onko paikallisia pysäköintimääräyksiä noudatettu vai ei ja reagoida pysäköintivirheisiin. Sen lisäksi pysäköinninvalvonnan sakoista ja maksuista käytetyt tuotot voidaan käyttää yhteiseen hyvään (mieluiten kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien täytäntöönpanoon), mutta pysäköinninvalvonnasta kerättyjä tietoja voidaan käyttää myös kestävän kaupunkiliikenteen käytäntöjen ja toimien arviointiin ja mukauttamiseen.

Ihmisille tulee usein pysäköinninvalvonnasta mieleen sakkoa kirjoittava henkilö. Se on vain osa tarinaa. Pysäköinninvalvonta on prosessi, mikä toimivaltaisen paikallisen viranomaisen pitäisi ottaa huomioon suunnitelmissaan. Pysäköinninvalvontaprosessi on olennainen osa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa (SUMP).



Cars parked on the sidewalks in Krakow.  
© Robert Pressl.

### 3.2 VALVONTAPROSESSIN TÄRKEÄT VAIHEET

Pysäköinninvalvontaprosessissa on kaksi pääasiallista toimenpidettä. Ensimmäisenä toimenpiteenä tarkastetaan, onko ajoneuvolla oikeus olla pysäköitynä paikassa, jossa se on havaittu. Toisena toimenpiteenä reagoidaan mahdolliseen pysäköintivirheeseen. Nämä toimet ovat samoja sekä manuaalisessa että digitaalisessa pysäköinninvalvonnassa.

#### 1. Varmistetaan, onko paikallisia pysäköintimääräyksiä noudatettu vai ei:

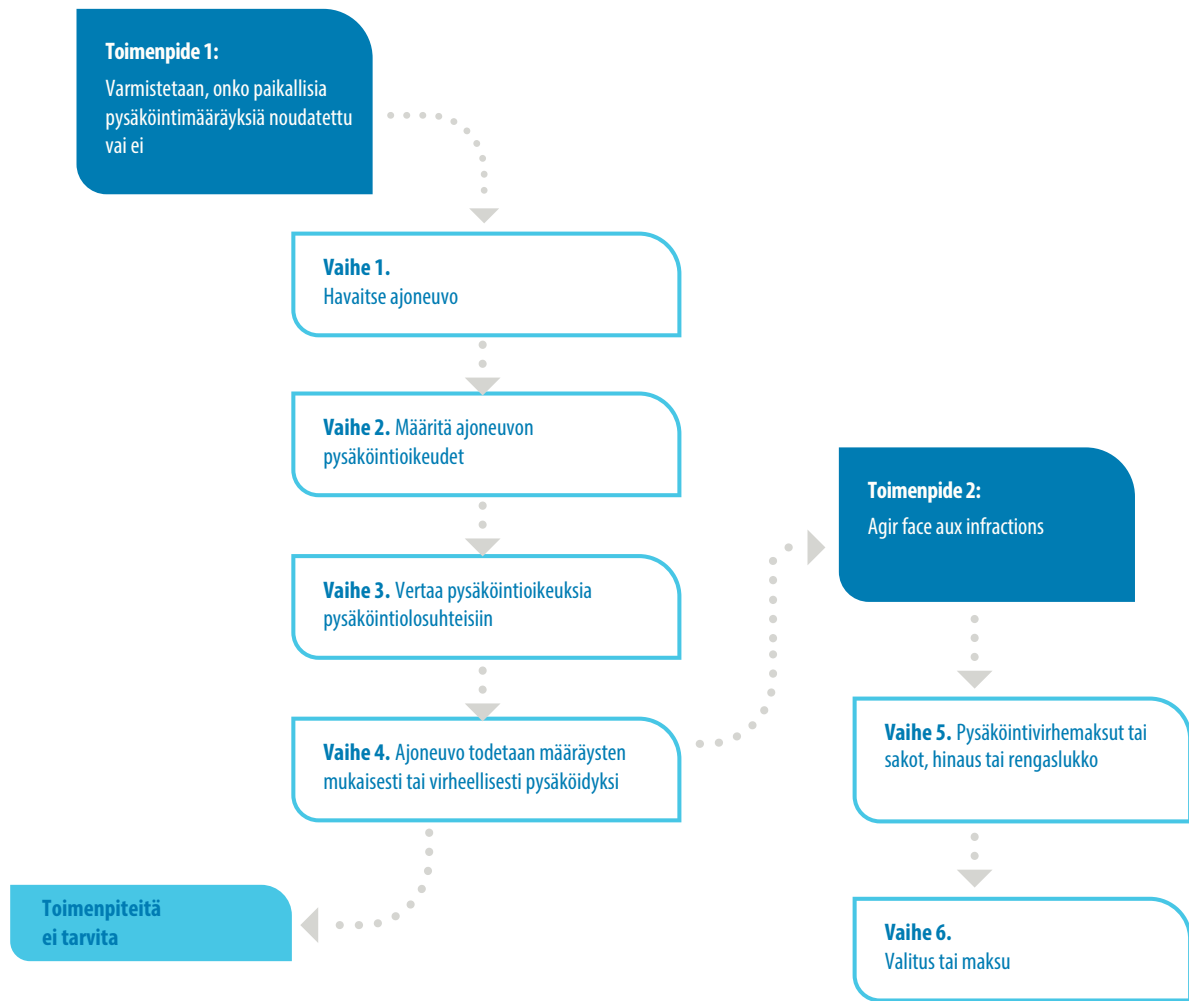
Ensimmäisenä toimenpiteenä havaitaan ajoneuvo. Henkilö (pysäköinninvalvoja) tai laite (kamera) havaitsee ajoneuvon. Seuraavaksi valvojan on verrattava ajoneuvon pysäköintioikeuksia ajoneuvon sijaintia koskeviin

pysäköintimääräyksiin. Pysäköintioikeus voi tarkoittaa lupaa (asukas, liikkumisesteisten pysäköintitunnus, sähköajoneuvo, huoltoajoneuvot jne.), aikaa (minkälainen pysäköintikiekkotahansa) tai maksutositetta (paperinen kuitti tai pilvipohjainen sovellus).

Pysäköintiolosuhteiden ja pysäköintioikeuksien vertaaminen voi tapahtua manuaalisesti (eli valvoja näkee tositteen tai luvan) tai digitaalisesti (eli automaattisella rekisterikilven tunnistuksella varustettu kamerajärjestelmä vertaa rekisterikilven numeroa järjestelmään, jonne kaikki pysäköintioikeudet on tallennettu – lisätietoa jäljempänä).

Tämä valvontaprosessin osa päättyy joko siihen, että ajoneuvon pysäköinti todetaan sallituksi (ajoneuvolla on oikeus olla pysäköitynä kyseiseen paikkaan kyseisenä aikana) tai ajoneuvo todetaan virheellisesti pysäköidyksi, jolloin siirrytään seuraavaan toimenpiteeseen.





Grafikon 1: Pysäköintivirheeseen reagoimiseen

## 2. Pysäköintivirheeseen reagoimiseen

Kansallisista ja paikallisista oikeuskäytännöistä riippuen pysäköintivirhettä voidaan käsitellä usein tavoin: siviili- tai rikosprosessissa (katso jäljempänä kaavio 2), sakoilla tai joskus hallintomaksuilla. Jotkin kaupungit varmistavat sakon maksun käyttämällä hinausta tai rengaslukkoa, jos auto on pysäköity väärin tai jos kuljettaja on ulkomaalainen. Kuljettajien sakotusprosessiin on liityttävä mahdollisuus valittaa paikallisen viranomaisen päätöksestä.

Tärkeä tehtävä prosessissa on ajoneuvon omistajien henkilöllisyyden ja osoitteen selvittäminen. Tämä tehtävä on ongelmallinen ulkomaalaisten kuljettajien tapauksessa, sillä kaupungeilla ei ole pääsyä muiden maiden rekisteritietoihin. Useimmissa EU-maissa ajoneuvon omistajat

(tai liisausopimuksissa eniten autoa käyttävä taho) vastaanottavat sakon tai maksun. Tällä hetkellä Euroopassa ei ole yhtä, johdonmukaista ratkaisua ajoneuvon rekisteritietojen tarkasteluun eri maiden viranomaisten välillä.

Edellä mainitut vaiheet voidaan suorittaa kaupungin toimesta tai ne voidaan ulkoistaa kolmannelle osapuolelle. Näin on toiminut Praha, joka on asteittain parantanut valvonta- ja rangaistusprosessiaan. Kameroilla varustetut valvonta-autot ovat kolmannen osapuolen omistamia, mutta kaupungin omistama, keskitetty IT-järjestelmä (CIS Central Information System) kerää kaikki määräysten valvontaan tarvittut tiedot.



## 4. Valvontaperiaatteet

PARK4SUMP-hankkeen kokemusten perusteella kaupungit ovat asteittain siirtymässä digitaalisempiin työkaluihin pysäköinnin hallinnassa.

|                             |                                         |                                                                                 |                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                             | Valvonta hoidetaan täysin manuaalisesti | Valvontahenkilöstö käyttää kameroita ja/tai elektronisia pysäköintiautomaatteja | Valvontahenkilöstö käyttää kaikkia saatavilla olevia teknologioita, ja lisäksi heitä avustavat rekisterikilpien lukuteknologialla varustetut autot tai moottoripyörät |
| <b>Kaupunkien lukumäärä</b> | <b>5</b>                                | <b>9</b>                                                                        | <b>5</b>                                                                                                                                                              |

|                           | REILU                                                                                                                                                                                                                                      | TEHOKAS                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Pysäköinninvalvoja</b> | <p>Kansallisten oikeuskäytäntöjen puitteissa</p> <p>Ulkomaisiin ajoneuvoihin pätevät samat valvontakäytännöt</p> <p>Erytysten pysäköintitarpeiden huomiointi (esim. liikkumisesteisten pysäköinti)</p> <p>Tuotot käytetään palveluihin</p> | <p>Kustannustehokas</p> <p>Aikaa säästävä</p> <p>Sakot peritään</p> <p>Tyytyväiset työntekijät</p>                                                                                                        |
| <b>Kuljettaja</b>         | <p>Kaikkiin kohdistuvat samat säännöt</p> <p>Tieto siitä, että jokainen maksaa pysäköinnistä.</p> <p>Tuotot käytetään kaupungin hyväksi</p> <p>Läpinäkyvät menettelyt ja valitusmahdollisuus</p>                                           | <p>Selkeä tiedotus maksutavoista ja -paikoista</p> <p>Tieto saatavilla eri kielillä</p> <p>Ei kajoamista autoon (rengaslukko, hinaus), ”yksinkertainen” maksutapahtuma viimeistelee valvontaprosessin</p> |

Lisäksi kaupungit siirtyvät puhtaasti poliisin hoitamasta valvonnasta ei-toivotun pysäköintikäyttäytymisen hallinnolliseen käsittelyyn – usein tietyt valvontatehtävät ulkoistetaan yksityisille toimijoille. Nämä kaksi suuntausta, digitalisaatio ja ”palvelullistaminen”, voivat aiheuttaa haasteita paikallisille viranomaisille. Sen vuoksi on tärkeää noudattaa useita valvonnan periaatteita.

## 1. PERIAATE:

Suunnittele pysäköintijärjestelmiä, joiden määräyksiä kuljettajien on helppo noudattaa

Ei ole yllätys, että määräysten noudattaminen lisääntyy, kun valvonta on tehokkaampaa. Valvonta sinällään ei ole tavoite: se on keino varmistaa pysäköintimääräysten noudattaminen. Hyvin suunniteltu järjestelmä parantaa määräysten noudattamista. Kaupungit voivat lisätä sääntöjen noudattamista muillakin tavoin, kuten katujen suunnittelulla, liikennemerkeillä, käyttäjien tiedottamisella, maksuvaihtoehtoilla ja digitaalisilla keinoilla.

Nämä keinot voivat saada kuljettajat noudattamaan säädöksiä paremmin, mutta heitä pitäisi myös motivoida. Se edellyttää, että määräykset ovat perusteltuja: rajoitusten tulisi olla tarpeellisia ja oikeasuhtaisia. Määräykset on muotoiltava selkeästi ja yksinkertaisesti.

## 2. PERIAATE:

Kannusta määräysten noudattamiseen

Kansalaisten on ymmärrettävä oman käyttäytymisensä ja kaupunkiympäristön laadun välinen suhde. Kaupunki voi esittää läpinäkyvästi, mihin sakoista/maksuista kertyneet tulot käytetään – tulot voidaan varata julkisiin toimiin ja niiden saavuttamiseen tai kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiin

Pysäköinninvalvoja voi luoda positiivisen asenteen pysäköinnistä maksamiseen! Markkinointikampanjoilla asiakkaille voidaan tiedottaa säädellyn pysäköinnin tarpeellisuudesta.

Kanta-asiakasjärjestelmillä voidaan lisätä halukkuutta maksaa pysäköinnistä. Tätä menetelmää ei usein käytetä, ja jos se on käytössä, se pitäisi yhdistää kestävämmän liikkuvuuskäyttäytymisen siirtymään. Palkkioiksi voidaan kehittää hintakannustimia ja tarjota vaihtoehtoisia matkustusratkaisuja.

## Lissabonin pehmeä valvonta

Laittoman pysäköinnin valvontaan suhtauduttiin perinteisesti kielteisesti Portugalissa. Poliisi oli haluton valvomaan pysäköintirikkeitä, ja näin ollen maksullisten pysäköintipaikkojen käytöstä saadut tulot heikkenivät. Yksityinen yritys otti valvonnan hoitaakseen. He vähensivät maksamattomasta pysäköinnistä perittyjä maksuja, luopuivat epäsuosituista menetelmistä, kuten rengaslukoista, ja antoivat suurempia sakkoja useisiin rikkomuksiin syyllistyneille.

Nämä muutokset olivat tervetulleita, ja uusi järjestelmä saa vain vähän valituksia, mikä osoittaa sen onnistuneen. Järjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2005, ja tuotot kaksinkertaistuivat alle kolmessa kuukaudessa.



### 3. PERIAATE:

Noudata siviiliprosessia tai hallinnollisia oikeusmenettelyjä mahdollisimman pitkälle

Säännellyn pysäköinnin ja maksullisen pysäköinnin virheiden valvonta siihen määritetyillä alueilla onnistuu parhaiten, kun pysäköintivirhettä ei pidetä rikoksena. Pysäköintiasiat kannattaa käsitellä siviili-/hallintoprosessin eikä rikosprosessin mukaisesti. Näin pysäköinninhallinnalla voidaan lisätä kunnan tuloja, joita voidaan käyttää kestävästi liikkuksen edistämiseen!

## PARK4SUMP toteaa:

Vaikka valvontajärjestelmä olisi suunniteltu paperilla, se on voitu ottaa käyttöön vain osittain, koska tehtävään on nimetty väärä henkilökunta.

Valvonta on usein jakautunut eri organisaatioiden kesken. Vaikka poliisi huolehtii usein pysäköintivirheistä, kaupungin omistamat tai yksityiset tahot valvovat maksullista pysäköintiä. Viimeksi mainittu toimii useimmiten tehokkaasti, mutta poliisilla ei ole aina aikaa, ja heidän on priorisoitava muita töitä pysäköintivirheiden valvomisen sijasta. Tässä tilanteessa turvaudutaan usein ratkaisuun, jossa pysäköinninvalvonta siirretään poliisilta kaupungin omistamille tai yksityisille toimijoille. Nämä toimijat valvovat pysäköintirikkeitä ja välittävät ne poliisille, joka perii varsinaisen sakon.

Tämä tietenkin riippuu kansallisesta lainsäädännöstä.

Seuraava vaihe olisi pysäköintirikkeiden dekriminointi niin, että muu kuin poliisiin kuuluva henkilöstö voi hoitaa koko valvontaprosessin. Ratkaisun merkittävänä etuna aiemmista sakoista saatu tulo on nyt kaupungin tuloa eikä valtion.

### 4. PERIAATE:

Rangaistusten tulisi olla suhteellisia

Määräysten vastaisesta pysäköinnistä aiheutuvien seuraamusten tulisi olla riittävä pelote, jotta pysäköintimääräyksen tavoite saavutetaan (esim. pysäköinnin vaihtuvuus niin, että paikoista 15 % on vapaana), mutta sen tulisi olla myös kohtuullista ja hyväksyttävää. Kuljettajan pitäisi pohtia omaa käyttäytymistään eikä alkaa vastustaa kaupunkia ja poliiseja. Yksi suositus voisi olla samantasoisten maksujen periminen pysäköintirikemaksuista kuin julkisessa liikenteessä liputta matkustamisesta.

Fyysistä kajoamista ajoneuvoon tulisi välttää. Hinaukseen tai rengaslukkoihin tulisi turvautua vain turvallisuussyistä, tai jos on hyvin todennäköistä, että suuria määriä pysäköintituloja tai sakkoja jäisi saamatta.

### 5. PERIAATE:

Valvontamenettelyjen tulisi olla läpinäkyviä.

Viranomaisen tulisi varmistaa, että kuljettaja kykenee ymmärtämään koko pysäköinninvalvontamenettelyn. Maksuilmoituksen yhteydessä tulisi toimittaa yhteystiedot, joista saa lisätietoja. Valvontamenettelyn virstanpylväiden tulisi olla julkisesti saatavilla. Kohtuullinen ratkaisu eri kielten käsittelyyn voitaisiin kehittää, ja valvontaan liittyvistä päätöksistä tulisi voida valittaa matalalla kynnyksellä.



Sofia: auton hinaus  
© Robert Pressl

## 6. PERIAATE:

### Kaikkien pysäköinti-asiakkaiden reilu ja tasa-arvoinen kohtelu

Yleisön tuki pysäköinninvalvonnalle voi joutua koviin, ellei kaikkia ajoneuvoluokkia voida valvoa samalla tavalla. Eri käyttäjäryhmien reilu ja tasa-arvoinen kohtelu tulisi varmistaa (esim. ulkomaiset ajoneuvot, kaupunkirahdin logistiikka ja huoltoajoneuvot, CD-diplomaattikilvet jne...).

Tämä ei estä valvontatoimien kohdistamista tietyille alueille (runsas käyttö, sääntöjen heikko noudattaminen, ilmoitukset pysäköintiajan päättymisestä digitaalisilla maksujärjestelmillä) tai tietyissä käyttötilanteissa (esim. liikkumisesteisten pysäköintipaikat, lyhytkestoinen pysäköinti ja kuljetusajoneuvojen paikat).

## 7. PERIAATE:

### Arvosta pysäköinninvalvojia

Pysäköinninvalvojat tai tarkastajat ovat valvontaprosessin vahvin linkki. He kohtaavat kuljettajat suoraan, ja lisäksi he tekevät päivittäin päätöksiä käytännön seikoista ja toiminnoista, jotta valvonta onnistuisi. Heidän tulisi saada kaikki tarvitsemansa tuki.

Valvojien on saatava asianmukaista ja säännöllistä koulutusta, jotta he voivat auttaa ihmisiä

pysäköinnissä ja muissa kysymyksissä sen sijaan, että jakelisivat vain sakkoja. Kielikoulutus ja viestintätaidot ovat tärkeitä. Valvojien vastuualueita voidaan laajentaa muihin tehtäviin kuin vain pysäköintiin. Pysäköinninvalvojat voivat osallistua yhteisön toimiin, valvoa kadun tapahtumia tai keskittyä turistien tukemiseen. Heistä tulee tavallaan kaupungin lähettiläitä. Aikataulun pitäisi tässä tapauksessa sallia tällaisiin lisätehtäviin kuluva ajan.

Teknologia on tärkeä osa tätä tukea. Helppokäyttöiset päätelaitteet, helppolukuiset päätöksentekokaaviot, jotka johtavat oikeaan päätökseen, avoin viestintä back office -tuella... Kaikki nämä kohentavat valvojan työhyvinvointia.

### Iso-Britannia/Norja: Muutoksia ammattitaidon tukemiseksi.

Britannian pysäköintijärjestö The British Parking Association (BPA) on kehittänyt etunenässä uusia pätevyyskysymyksiä ja koulutusta kadunvarsipysäköinnin alalle. Isossa-Britanniassa pysäköintialalla työskentelee noin 80 000 henkeä, muun muassa 15 000 siviilipysäköinninvalvojaa. BPA on järjestänyt jäsenilleen matalan kynnyksen akkreditointijärjestelmän, joka määrittää alan koulutusstandardit ja työhön vaadittavat pätevyudet.

PARK4SUMP-kumppanikaupunki Trondheim raportoi, että heidän pysäköinninvalvojien koulutusmetodinsa ovat sairaspöissaolojen vähenemiseen ja henkilöstön vähäisempään vaihtuvuuteen. Lisätietoja Trondheimin videoraportista.





Kamera-auto Rotterdamissa  
© FGM / Harry Schiffer.





## 5. Valvontatyökalut

### 5.1 KATUJEN SUUNNITTELUN ELEMENTIT VALVONNAN MAHDOLLISTAMISEKSI

Kuten 1. periaatteessa sanottiin: ”Suunnittele pysäköintijärjestelmiä, joiden määräyksiä kuljettajien on helppo noudattaa”. Kaupunkiympäristön suunnittelu pysäköintimääräykset huomioiden edistää määräysten noudattamista. Kaupungin tulisi asentaa selkeitä ja yleisesti ymmärrettävissä olevia kylttejä, joilla rajataan säännelty alueet ja kerrotaan niillä voimassa olevat määräykset. Pysäköintipaikat voidaan kuvata tarkasti ja erottaa muusta julkisesta tilasta, jotta kaikki tietävät, minne saa pysäköidä. Tämä voidaan toteuttaa monella tavalla, värillisellä maalilla tai eri pintamateriaaleilla. Tähän voi liittyä myös pysäköintipaikkojen erilaisia käyttötarkoituksia (esim. liikkumisesteisten paikat, logistiikka, asukkaat, asiointipaikat).

### 5.2 RENGASLUKOT JA HINAUS

Rengaslukko on laite, jolla pyritään estämään moottoriajoneuvojen liikkuminen. Useimmiten se on koko ajoneuvon pyörän ympäröivä kiinnike, joka estää sekä lukon että pyörän irrotuksen. Ajoneuvojen rengaslukitus on käytössä joillakin alueilla, mutta se on kiistanalaista. Sama koskee ajoneuvon hinaamista pois: paikallisilla viranomaisilla on usein lupa hinata hylätyt tai laittomasti julkiselle tielle pysäköidyt ajoneuvot.

Ajoneuvot hinataan keskukseseen, jossa niiden lunastuksesta peritään huomattava maksu (hinauskustannusten lisäksi).

### 5.3 DIGITAALINEN PYSÄKÖINNINVALVONTA

Kaupungit voivat ottaa käyttöön vain sellaisia valvontamenettelyjä ja -teknologioita, joita kansallinen lainsäädäntö edellyttää tai jotka se sallii.

Useimmissa tapauksissa pysäköinninvalvonnassa on myös digitaalinen komponentti, vähintään yksinkertainen tietokanta sakkujen seurantaan. Vaikka teknologiat ovat kehittyneet, lainsäädännölliset ongelmat voivat vaikeuttaa niiden tehokasta käyttöönottoa. Nämä sääntelyongelmat voivat ilmetä monella tapaa: digitaalisesti tunnistetut pysäköintivirheet on varmistettava henkilökohtaisesti, kansalliseen rekisteritietokantaan on vaikea päästä tietoturvasyistä jne.

#### **Yleinen tietosuoja-asetus: huomioi!**

Sekä digitaaliset että henkilökohtaiset prosessit: tietoturva on tärkeintä ja yleistä tietosuoja-asetusta on noudatettava. Kaupungin tulisi suunnitella menettelynsä yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisiksi, ja kaupunki on myös vastuussa siitä, että sen toimeksisaajat noudattavat yleistä tietosuoja-asetusta. Kaupungin tulisi mainostaa tietosuojakäytäntöjään ja nimetä tietosuojavastaava. Määräyksiä noudattavien kuljettajien tiedot tulisi poistaa järjestelmästä, elleivät he suostu tietojen tallentamiseen tilipohjaiseen järjestelmään.

Digitaalisia työkaluja voidaan käyttää pysäköinninvalvontaprosessin eri vaiheissa:

### Ajoneuvon havaitseminen:

- Satunnaistettu ja älykäs valvojen reitinohjaus: tasapuolinen ja tehokas valvonta perustuu osittain laitteisiin, jotka ohjaavat pysäköinninvalvoja satunnaisille reiteille, mutta järjestelmä myös ohjaa valvojat paikkoihin, joissa odotetaan esiintyvän runsaasti rikkomuksia. Myöhemmässä vaiheessa automaattinen tunnistus kamera-autoilla ja roboteilla saattaa myös tulla kyseeseen.
- Automaattinen rekisterikilpien tunnistaminen (ANPR): kameroita voidaan asentaa kamera-autoihin tai moottoripyöriin.
- Reaaliaikainen pysäköintipaikkojen käytön tunnistus: nykyisten katualueen ulkopuolisten pysäköintihallien tietojen lisäksi kadunvarsipysäköintiä koskevia tietoja saadaan yhä useammin antureista ja kameroista. Näin voidaan suunnitella parempia reittejä ja analysoida pysäköintipaikkojen käyttöä. Tämä kuitenkin edellyttää tarkkoja GIS-karttoja kaupungin nykyisistä pysäköintitiloista sekä säännöllistä päivittämistä (esim. jos sääntöjä muutetaan tilapäisesti).

### Pysäköintivirheiden havaitseminen

- Pysäköintioikeuksien tarkistaminen päätelaitteilla. Laitteissa voi olla kamerat, geopaikantimet ja tulostimet.
- Digitaalinen pysäköintioikeuksien tietovarasto: useimmat digitaaliset pysäköintijärjestelmät perustuvat digitaaliseen tietovarastoon (palvelimeen), jonne ajoneuvoille myönnetty pysäköintioikeudet on tallennettu (rekisterikilpien perusteella). Nämä oikeudet voivat olla tilapäisiä (maksuun liittyviä) tai pysyviä (asukaspysäköinti, liikkumisesteisten pysäköinti). Oikeudet perustuvat aina sijaintiin (esim. asukkaan pysäköintioikeus on voimassa vain asuinalueella), mutta alueiden koot voivat vaihdella (katu, vyöhyke, koko kaupunki). Tätä tietokantaa käytetään valvonnan viitteenä, ja se toimii pysäköinninhallinnan tietokeskuksena.
- Kansallinen ajoneuvorekisteri

- Kaupunkien ja valtioiden väliset ja valtioiden väliset kahdenväliset sopimukset.

### Pysäköintivirheisiin reagointi: maksut ja sakot

- Maksuohjeiden paperiton jako
- Valitukset verkossa

Digitaaliset työkalut voidaan yhdistää kaupungin pysäköintitietojen mittaristoon: monet toimijat tarjoavat mittarinäkymiä, joihin on koostettu edellä mainittujen digitaalisten työkalujen luomia tietoja, kerätty tietoja eri lähteistä sekä integroitu ja

## Alankomaiden kansallinen pysäköintirekisteri

Alankomaiden kansallisen pysäköintirekisterin digitaalisesti tallennetut tiedot ovat tärkeä apu, joka edesauttaa pysäköinninvalvonnan sujuvuutta. Pysäköityjen autojen rekisterikilvet voidaan tarkastaa reaaliaikaisesti kamera-autoilla. Sitten rekisterikilpi etsitään kansallisesta, paikkatiedoilla varustetusta pysäköintioikeuksien rekisteristä, jossa on tiedot joko maksuista tai luvista. Tämä menettelytapa on lisännyt maksuhalukkuutta huomattavasti.

Park4SUMP-kumppanikaupunki Rotterdam toimii hyvänä esimerkkinä digitaalisesta pysäköinninvalvonnasta. Katso video.

| Täysin digitaalinen valvontaprosessi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Henkilökohtainen lähestymistapa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Mahdollisuus valvoa pysäköintiä laajemmin.</p> <p>Järjestelmän reiluus lisääntyy, kun pysäköintiä pystytään valvomaan laajemmin.</p> <p>Alkuinvestoinnin jälkeen lisävalvonnan rajakustannukset ovat pienet. Tämä lisääntynyt tehokkuus voidaan kohdentaa muualle.</p> <p>Tämä on valvojien mieleen, työn status lisääntyy.</p> <p>Pysäköinnistä tulee osa yleistä siirtymää sähköiseen hallintoon.</p> | <p>Kansallinen lainsäädäntö ei salli automaattista rekisterikilpien tunnistamista (ANPR).</p> <p>Kaupungista puuttuu digitaalisuuden kulttuuri ja digi-infrastrukturi.</p> <p>Ei keskitettyä ja helppoa pääsyä ajoneuvorekisteriin.</p> <p>Digitalisaatio voi olla liian suuri hanke pienelle pysäköinninvalvontayksikölle.</p> <p>Mahdollistaa ”yhteisön valvonnan” – katujen tarkkailun ja lisätehtävät, kuten turistien neuvomisen.</p> <p>Vaatii enemmän työvoimaa, joten ihmiset saavat työpaikkoja.</p> |

Syyt valita digitaalinen tai manuaalinen pysäköinninvalvonta

analysoitu niitä. Näin käyttöaste, taloudelliset tuotot ja monet muut tiedot nähdään yhdellä vilkaisulla.

Digitaalisia työkaluja voidaan myös käyttää moneen tarkoitukseen. Tämä ”kaksinkertainen käyttö” voi säästää kustannuksia, mutta sillä on myös lakisääteiset rajoituksensa. Digitaalisia valvontatyökaluja voidaan käyttää myös muihin rikkeisiin (rikosprosessissa): automaattisen rekisterikilpien tunnistamisen (ANPR) tiedoista voidaan etsiä varastettuja tai vakuuttamattomia ajoneuvoja.

## 5.4 VALVONTATietoja voidaan hyödyntää poliittisten päätösten pohjana

Digitaalisista ja manuaalisista valvontaprosesseista saadaan mielenkiintoista tietoa kaupunkien

toiminnasta. Älykkäät pysäköinninvalvojat ja liikennelaitokset pystyvät hyödyntämään näitä tietoja toiminnoissaan ja strategioissaan (esim. kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmissa).

Tämä liittyy myös PARK4SUMP-pysäköintiperiaatteeseen 23 – odota ja tarkkaile varsinaista kysyntää, ennen kuin rakennat oletetun kysynnän mukaan<sup>2</sup>. Koostettujen valvontatietojen perusteella voidaan kartoittaa varsinainen kysyntä ja pysäköintitarpeet. Sen avulla saadaan myös tietoa maksuasteesta, pysäköintiautomaateista, joista saadaan eniten/vähiten tuottoa, epäkunnossa olevista pysäköintiautomaateista sekä kaduista, joilla esiintyy eniten tai vähiten pysäköintivirheitä.

Tietoja voidaan käyttää ylläpito- ja valvontatarkoituksiin. Rikkoutuneet pysäköintiautomaatit, kyltteihin kohdistuva ilkivalta jne. voidaan korjata nopeammin, jos tieto on tarjolla jäsennellyssä muodossa.

<sup>2</sup> CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", available at: [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP\\_good%20reasons\\_and\\_principles\\_4\\_parking\\_management\\_final\\_36\\_web\\_EN.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf)





A silver car stopped on the road near car parks illegally on the sidewalk.  
© shutterstock.com

## 6. Erityinen valvontaongelma

### 6.1 LIKKUMISESTEISTEN PYSÄKÖINTITUNNUKSEN VILPILLINEN KÄYTTÖ

Valvontastrategioita varten tarvitaan myös yhteinen ymmärrys liikkumisesteisten pysäköintioikeuksista. Liikkumisesteisten pysäköintitunnuksesta on olemassa standardoitu malli, joka tunnustetaan kaikissa EU-maissa. Tämän tunnuksen<sup>3</sup> avulla liikkumisesteinen henkilö, jolla on oikeus tiettyihin pysäköintipaikkoihin EU-asuinmaassaan, pystyy liikkumaan helposti toisen EU-maan alueella ja käyttämään kyseisen maan liikkumisesteisille osoitettuja pysäköintipaikkoja.

Tässä suosituksessa esitellään standardisoitu malli vammaisten pysäköintiluvalla ja sen tunnustuksella EU-maissa, jotta vammaisten vapaata liikkumista voidaan helpottaa. (Vammaisten pysäköintilupa muuttui 1.6.2020 voimaan tullessa tieliikennelaissa liikkumisesteisen pysäköintitunnukseksi.) Liitteessä ”Säännökset vammaisten pysäköintiluvan mallista yhteisössä” on hyvin tarkat ehdot eurooppalaisen luvan ulkonäöstä, korkeudesta, leveydestä, väristä, materiaalista (muovilaminointi), sisällöstä ja siitä, miten EU-maita koskevat tiedot tulisi esittää. EU-maat ovat vastuussa tunnuksen myöntämisestä.

Näin ollen EU-maat käyttävät omaa liikkumisesteisyyden määritelmäänsä ja määrittävät tunnuksen myöntämistä koskevat menettelyt. Suosituksessa ei pyritä muuttamaan tapaa, jolla vammaisten pysäköintilupa toteutetaan kansallisella tasolla. Luvan Euroopan laajuisella hyväksynnällä on kuitenkin merkittävä vaikutus liikkumisesteisten EU-kansalaisten vapaaseen liikkumiseen ja itsenäiseen elämään. Monet jäsenvaltiot ovat lisänneet ominaisuuksia, joita suosituksessa ei mainita: väärennykset estävä

paperi; hologrammi, viivakoodi tai QR-koodi, NFC-tunniste langattomaan kortin tunnistukseen.

On tärkeä huomata, että pysäköintitunnuksesta saatavien hyötyjen lisääntyessä myös tunnusten väärentäminen tai laitton kauppa kasvaa. Korttien yhtenäistämisen vuoksi niiden ulkoasu on pelkistetty voimakkaasti, minkä vuoksi väärentäminenkin on helpompaa. Näin ollen lisäturvallisuustoimia on harkittava väärennösten ja petosten ehkäisemiseksi.

### Operation Enable

Dublinin poliisi käynnisti ”Operation Enable” -kampanjan vuonna 2017. Tarkoituksena on valvoa liikkumisesteisten pysäköintipaikkoja ja -tunnuksia. Vilpillisesti käytetyt tunnuukset takavarikoidaan ja palautetaan myöntäjälle. Rikkomuksiin syyllistyneitä rangaistaan. Operaation tueksi käynnistettiin sosiaalisen median verkkokampanja, ja kampanjaa on käsitelty myös TV:n ja radion puolella. Kampanja on viety myös Dublinin ulkopuolelle.

<sup>3</sup> Yhteisön malli on esitelty neuvoston suosituksessa 98/376/EY.





Liikkumisesteisten pysäköintitunnuspetoksia on kolmea pääasiallista tyyppiä:

1. Muut kuin tunnuksen haltija käyttävät tunnusta: usein haltijan perheenjäsenet tai holhoajat
2. Edesmenneen henkilön tunnuksen käyttö: perheenjäsenet eivät luovu tunnuksesta haltijan kuoleman jälkeen
3. Kaksoistunnusten käyttö: tunnuksen haltijat tai heidän puolestaan toimivat henkilöt pyytävät tunnuksesta kopiota, vaikka alkuperäinen on yhä heidän hallussaan (kielletty toiminta).

## 6.2 UUSIA HAASTEITA

### **Pysäköinnin valvonnasta kaupunkitilan hallintaan**

Joissakin kaupungeissa, esimerkiksi Barcelonassa, pysäköinninvalvojat ovat alkaneet valvoa bussikaistoja, bussipysäkkejä, suojateitä, kaksoispysäköintiä sekä kuorma- ja purkupaikkoja liikennevirran/turvallisuuden parantamiseksi. Pysäköinninvalvojien vastuualuetta voidaankin laajentaa kaikkiin paikallishallinnon vastuulla olevien kaupunkiympäristön elementtien valvontaan ja raportointiin. Tällaisia ovat esimerkiksi tekniset varusteet (liukuportaat ja hissit, suihkulähteet, liikennemerkkit ja -valot, katujen varusteet, kuten roska-astiat) sekä kaupungin istutukset.

### **Pysäköintipaikkojen asianmukainen käyttö sähköautojen latausinfrastruktuuriin yhteydessä**

Kadunvarsipysäköintipaikkojen uudet käyttötarkoitukset, esimerkiksi pääsy sähkölatausinfrastruktuuriin, aiheuttavat omat valvontahaasteensa. Jos tietyt paikat on varattu sähköautoille, voiko valvoja tarkastaa, että ajoneuvo on sähkökäyttöinen ja latauksessa (vaikka kaapelitkin olisi kytketty)?

### **Polkupyörien pysäköinnin valvonta**

Leuvenin kaupunki Belgiassa hallinnoi aktiivisesti polkupyörien kadunvarsipysäköintiä alueilla, joilla on runsaasti pyöräliikennettä. Joillekin kaduille on maalattu polkupyörien pysäköintialueet, joihin pyörän voi pysäköidä lyhyeksi ajaksi. Pääasiallisena valvontatyökaluna poliisit voivat viedä pyörät keskusvarastolle, josta ne voi sitten käydä noutamassa. Näin voi tapahtua, jos alueella on pysyvä pyörien pysäköintirajoitus, tilapäinen rajoitus tiettyjen tapahtumien aikana, jos pyörä on laputettu eikä sitä ole käytetty 3 viikkoon tai jos polkupyörä on kulkureitillä.

### **Rakennusten pysäköintimääräysten valvonta**

Pysäköintistandardit ovat rakennussäädöksiä, joilla määritetään, kuinka paljon pysäköintikapasiteettia uusien rakennusten tulisi tarjota. Brysselin kaupunki kohdistaa pysäköintistandardejaan jälkikäteen olemassa oleville rakennuksille, joissa ihmiset käyvät työssä. Tätä politiikkaa toteutetaan ympäristölupien kautta, joita työnantajien on hankittava yrityksensä pyörittämistä varten. Ympäristöraportointiprosessissa on raportoitava kohteessa olevien pysäköintitilojen määrä.

Jos pysäköintipaikkoja on standardien mukaan liikaa, paikkoja on vähennettävä vähitellen tai yritykset joutuvat maksamaan sakkoa/ veroja. Tämän käytännön etuna on, että rakennuskannan remontoiminen viivästyttämisestä tai nykyisten standardien vastaisten rakennusten vuokraamisesta ei seuraa kilpailuetua. Brysselin alueen ympäristöpalvelut tarkastavat vuosittain ilmoitukset työpaikoilla käytettävissä olevista pysäköintipaikoista.

### **Haittasovellusten kehittäjien valvonta**

Pysäköintimääräyksiä eivät yritä kiertää pelkästään kuljettajat. Sovellusten toimittajat voivat myös pyrkiä rikkomaan paikallisia käytäntöjä ja määräyksiä. Kyseenalaisia käytäntöjä, kuten julkisen tilan yksityistä kauppaamista tai





A car parks illegally on the sidewalk.  
© shutterstock.com

yksityisten pysäköintipaikkojen myyntiä paikallisia tai yleisiä turvallisuussääntöjä noudattamatta ei voida hyväksyä. Tässä tapauksessa valvontaa hoidetaan oikeusteitse.

## Alankomaat: Pysäköintisovelluksen "Parkeerwekker" kielto

Helmikuussa 2021 Alankomaiden oikeus kielsi sovelluksen "Parkeerwekker" ("pysäköintiherätyskello"). Sovellus varoittaa pysäköintimaksut laiminlyöneitä kuljettajia lähestyvistä kamera-autoista. Oikeuden päätöksen perusteena sovellus houkuttelee käyttäjiä "toimimaan väärin". Amsterdamin kaupunki vei asian oikeuteen, kun kaupungin ja sovelluksen kehittäjän väliset yhteydenotot eivät johtaneet toivottuun tulokseen. Sovellus perustui käyttäjiltä saatuun kojelautakameradataan, jonka avulla pystyttiin kartoittamaan kamera-autojen liikkeitä. Oikeuden tuomion mukaan yleinen etu on tässä tapauksessa tärkeämpää kuin kaupallinen etu.



## 7. Viitteet

1. Park4SUMP (2020), Good reasons and principles for Parking Management. (Park4SUMP (2020), Hyviä syitä ja periaatteita pysäköinnin hallintaan.) Saatavana (englanniksi) osoitteessa <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Polis Parking Paper 2012, Virta? Määränpää! Kohti kaupunkipysäköinnin yhdenmukaistettuja ratkaisuja)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (Polis Parking Paper 2013, Kuinka voisimme tehdä kadunvarsipysäköinnistä onnistunutta?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Polis Parking Paper 2018, Paikallisia digitaalisen pysäköinnin mahdollisuuksia)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Polis Parking Paper 2019, Pysäköinti ja kaupunkikehitys)
6. Park4SUMP-videoita pysäköinnin valvonnasta (englanniksi). Saatavana (englanniksi) osoitteessa: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. [www.europeanparking.eu/en/awards/](http://www.europeanparking.eu/en/awards/)-osoitteessa on hyödyllisiä tietoja kadunvarsipysäköinnin ohjelmista ja niiden valvontakäytännöistä (englanniksi)

## Huomautuksia



26



[www.Park4SUMP.eu](http://www.Park4SUMP.eu)



@civitas\_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein. All images are provided by the respective partners (unless otherwise noted) and are approved for reproduction in this publication..



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

Park4SUMP is a project under the CIVITAS Initiative.  
Read more - [civitas.eu](http://civitas.eu)

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 769072.