

Ohjeistus kunnille

SÄHKÖISTEN YHTEISKÄYTTÖAUTOJEN EDISTÄMINEN



Ohjeistuksen tavoite ja tarkoitus

- Ohjeistuksen tarkoituksena on toimia kuntien apuna ja käsikirjana sähköisten yhteiskäyttö-autopalveluiden edistämässä.
- Ohjeistuksessa kuvataan tiiviisti, kuinka kunta voi edistää sähköisten yhteiskäyttöautojen yleistymistä eri keinoin, ja mitä edistämässä kannattaa huomioida.
- Ohjeistuksessa kuvataan kolmen eri palveluketjun osalta, kuinka kunta voi omalla toiminnallaan edesauttaa sähköisten yhteiskäyttöautopalveluiden markkinoiden kehittymistä. Kaikkia palveluketjuja voidaan ja kannattaakin edistää samanaikaisesti, jolloin kaupungit edistävät tehokkaimmin markkinoiden ja palveluiden kehittymistä. Kaikki liikumispalvelut tukevat toisiaan – niiden suurin kilpailija on yksityisautoilu. Liikkumispalveluiden edistäminen tukee pitkän aikavälin siirtymistä auton omistajuudesta palveluiden käyttöön ja jakamistalouteen.

Kuvatut palveluketjut ovat:

- Kaupungin työntekijöiden sähköiset yhteiskäyttöautot palveluna
- Sähköiset yhteiskäyttöautot uudisrakentamisessa
- Yleisillä alueilla sijaitseva, kaikille avoin alueellinen sähköinen yhteiskäyttöauto.
- Edistämistoimenpiteiden suunnittelussa ja toteutuksessa kannattaa hyödyntää myös muiden kaupunkien kokemuksia ja hyviksi havaittuja käytäntöjä.
- Laajempaa ja syvällisempää tietoa on saatavilla hankkeen taustaraportissa.

Sähköisten yhteiskäyttöautojen hyödyt

Sähköisillä yhteiskäyttöautopalveluilla voidaan edistää sekä ympäristöön liittyviä, että sosiaalisia tavoitteita.

- Sähköiset yhteiskäyttöautot voivat auttaa pienentämään liikenteen päästöjä.
- Autottomille kotitalouksille palvelut voivat mahdollistaa vähäpäästöisen auton käytön tarvittaessa, lisäten kotitalouksien tasa-arvoa liikkumisen ja palveluiden saavutettavuuden näkökulmasta. Toisaalta palvelut mahdollistavat autottomuuden, koska henkilöauto on tarvittaessa käytettävissä. Yhteiskäyttöautoilla voi tutkimusten mukaan olla vaikutusta muun muassa kotitalouksien autojen omistustaseseen, ajokilometreihin, kulkutapavalintoihin ja ajoneuvojen käytön tehokkuuteen.
- Yhteiskäyttöautojen avulla on mahdollista tehostaa tilankäyttöä kaupungeissa pitkällä tähtäimellä. Yksi yhteiskäyttöauto voi korvata tutkimustiedon mukaan noin 10 henkilöautoa. Arvioiden mukaan henkilöautot seisovat keskimäärin yli 90 % vuodesta paikallaan käyttämättöminä.
- Sähköisten yhteiskäyttöautojen avulla voidaan myös tehdä sähköautoilua tutummaksi, ja edesauttaa siten sähkön yleistymistä autojen käyttövoimana. Lisäksi yhteiskäyttöautopalvelu tutustuttaa jakamistalouden palveluun, mikä edistää myös muiden omistamiselle vaihtoehtoisten palveluiden käyttöä.



Sähköisillä yhteiskäyttöautopalveluilla voidaan edistää sekä ympäristöön liittyviä, että sosiaalisia tavoitteita.

Miksi kunnan kannattaa edistää sähköisten yhteiskäyttöautopalveluiden yleistymistä?

- Sähköiset yhteiskäyttöautot ovat kunnille mahdollisuus tarjota työntekijöille ja asukkaille vähäpäästöinen ja liikkumistarpeiden mukaan joustava liikkumisen ratkaisu.
- Sähköiset yhteiskäyttöautot voivat täydentää muita kestävän liikkumisen palveluita ja tapoja, kuten joukko- ja pyöräliikennettä.
- **Sähköisten yhteiskäyttöautojen edistämisen hyötyjä kunnalle:**
 - » Pienemmät liikenteen päästöt.
 - » Keino edistää kestävän liikkumisen tavoitteita.
 - » Tilankäytön tehostuminen kaupunkien keskustoissa.
 - » Kustannussäästöt tai päästöttömien ajoneuvojen hankinta ilman merkittäviä kustannuksia (ajoneuvojen käytön tehostuminen ja ajoneuvokaluston pienempi määrä).



Yleiset suositukset

EDISTÄ

Datan käyttöä, pysäköintimahdollisuuksia, latausmahdollisuuksia, yhteistyöverkostoja (kaupunkien välinen tiedonvaihto, kaupunkien teettämät yhteisselvitykset, pysäköintiin ja lataukseen liittyvät tarpeet, yhteiskäyttöauto-operaattoreiden osallistaminen liikenne- ja ratkaisuja suunniteltaessa), markkinavuoropuhelua.

VÄLTÄ

Markkinahäirikönä toimimista (kaupunki ei kilpaile yksityisten operaattoreiden kanssa vaan hyödyntää niitä), kaavoihin kangistumista (tarvitaan uusia rohkeita toimintatapoja, toimintaympäristö muuttuu).

SELVITÄ

Oman organisaation ajoneuvojen käyttöä ja niihin liittyviä kustannuksia, hankintaosaamisen kehittämistä, kestävän liikennejärjestelmän tavoitteiden edistämistä yhteiskäyttöautojen avulla.

Kuinka kunta voi edesauttaa sähköisten yhteiskäyttöautopalveluiden markkinoiden kehittymistä?

Kunta voi edistää sähköisiä yhteiskäyttöautopalveluita monin eri keinoin. Markkinoiden kehittymisen kannalta tehokkainta on, jos kunta edistää yhteiskäyttöautoilua mahdollisimman laajasti kaikkien eri palveluketjujen näkökulmasta, ei pelkästään yhteen palveluketjuun keskittyen. Eri keinot tukevat ja täydentävät toisiaan.

Kaupungin työntekijöiden sähköiset yhteiskäyttöautot palveluna

- Kaupunki voi hankkia sähköisen yhteiskäyttöautopalvelun työntekijöiden työasiamatkoja varten, jolloin yhteiskäyttöautoilla voidaan korvata kaupungin omistamia / liisaamia polttomoottoriajoneuvoja sekä työntekijöiden omilla autoillaan tekemiä työasiamatkoja
- Mahdollistamalla palvelun käytön ja autojen vuokrauksen iltaisin ja viikonloppuisin myös muille kuin työntekijöille kaupunki luo asukkaalleen uuden liikkumispalvelun. Samalla kaupunki edistää yleisesti yhteiskäyttöautopalveluden tunnettuutta.

Sähköiset yhteiskäyttöautot uudisrakentamisessa

- Kaupunki voi edistää sähköisten yhteiskäyttöautopalveluiden yleistymistä uudisrakentamisessa pysäköintipolitiikan ja asemakaavamääräysten avulla.
- Pysäköintipolitiikassa ja asemakaavamääräyksissä voidaan määritellä lievennyksistä velvoitepysäköintipaikkojen määrään, jos rakennuttaja sitoutuu yhteiskäyttöautopalvelun hankintaan rakennettavassa kohteessa.
- Mitä enemmän lievennyksiä yhteiskäyttöautoilla voi saada velvoitepysäköintipaikkojen määrään, sitä houkuttelevampaa yhteiskäyttöautojen hankinta kohteeseen on rakennuttajan näkökulmasta.

Kaikille avoin alueellinen sähköinen yhteiskäyttöauto, sijainti yleisillä alueilla

- Kaupunki voi tukea kaikille avoimien, asemaperusteisten sähköisten yhteiskäyttöautopalveluiden yleistymistä edistämällä ja nopeuttamalla latausinfraan rakentamista yleisille alueille.
- Kaupunki voi laatia linjaukset periaatteista, joilla yleisillä alueilla sijaitsevia, latausmahdollisuudella varustettuja pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa yhteiskäyttöautoille.
- Kaupungin sekä yhteiskäyttöauto- ja latausoperaattoreiden välinen avoin vuoropuhelu edistää toimivien ja tehokkaiden ratkaisujen löytämistä

Sähköisten yhteiskäyttöautojen latauksen järjestäminen

Toimivat latausjärjestelyt ovat kaikkien osapuolten näkökulmasta keskeinen tekijä sähköisten yhteiskäyttöautopalveluiden edistämässä. Kaikissa palveluketjuissa on hyvä sopia latausinfraan ja –käytäntöihin liittyvistä asioista eri osapuolten kesken mahdollisimman aikaisessa vaiheessa palvelua suunniteltaessa.

Latausjärjestelyihin liittyen on hyvä sopia mm. seuraavista asioista ja niihin liittyvistä tehtävistä:

- Latausinfraan toteutus, ylläpito ja kustannukset
- Latauspalvelun operointi ja asiakaspalvelu
- Laskutusikäytännöt.

Esimerkkikäytäntöjä suomalaisissa kaupungeissa on vasta vähän. Kokemusten kertyessä kaupunkien kannattaa jakaa oppeja hyvistä käytännöistä, mutta myös toimimattomista periaatteista.



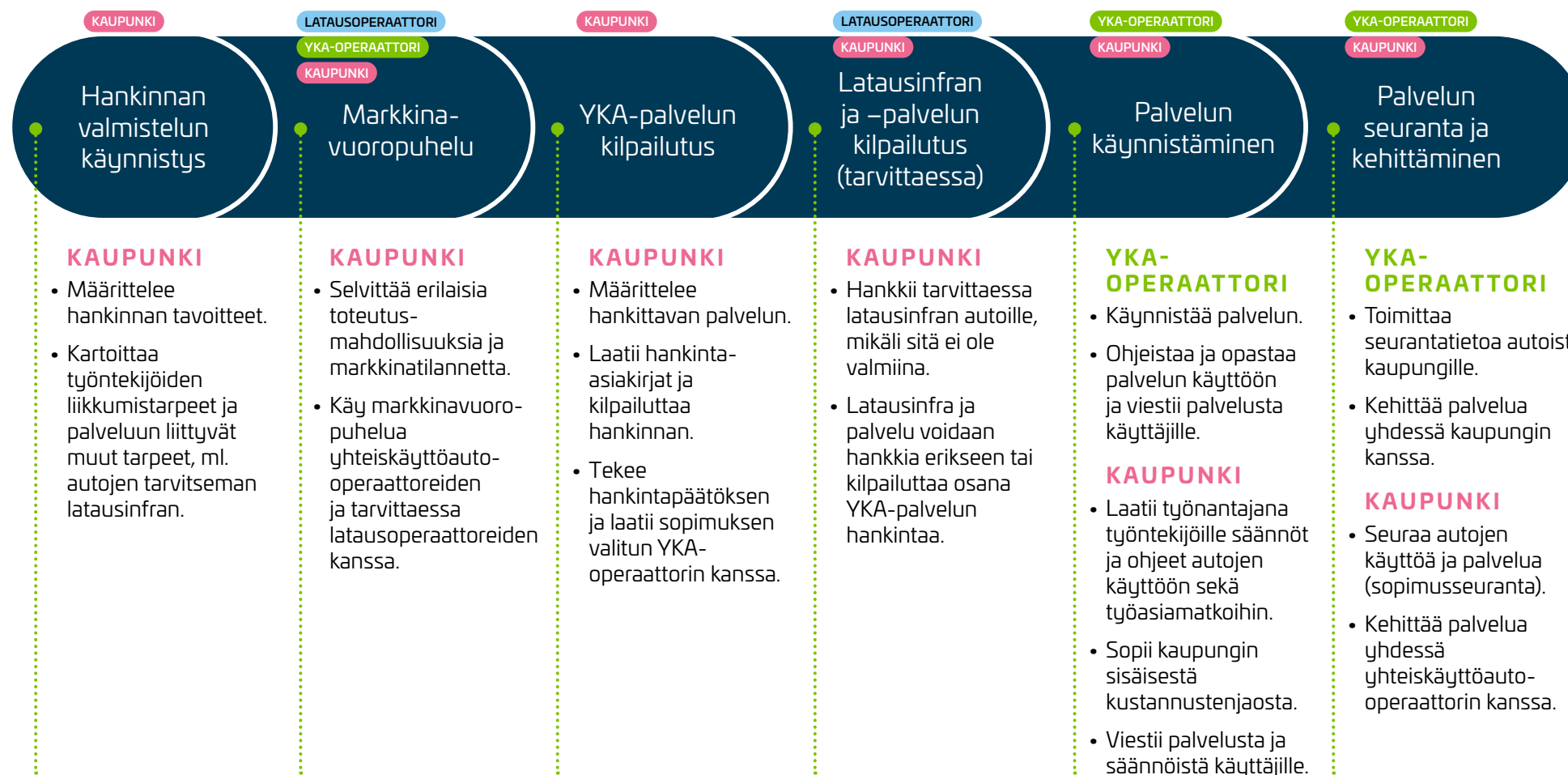
Kuva: Ilmainen kuvapankki Pexels

Palveluketjujen Kuvaukset

Palveluketju 1

1. Kaupungin työntekijöiden sähköiset yhteiskäyttöautot palveluna

PALVELUKETJUN KUVAUS



Hankinnan valmistelun käynnistys

Kaupunki

- Määrittelee hankinnan tavoitteet.
- Kartoittaa työntekijöiden liikkumistarpeet ja palveluun liittyvät muut tarpeet, ml. autojen tarvitseman latausinfra.

Huomioitavaksi

Hankinnalle kannattaa määritellä selkeät tavoitteet ja mittarit. Tavoitteita voi asettaa muun muassa ajoneuvokaluston käytön tehostamiseen (esim. 5 polttomoottoriauton korvaaminen yhdellä yhteiskäyttöautolla), kustannuksiin ja päästöihin liittyen. Esimerkiksi Bremenissä on tavoitellaan 6000 yksityisauton vähentymistä yhteiskäyttöautojen avulla.

Kunnan käytössä oleva ajoneuvokalusto kannattaa kartoittaa mahdollisimman tarkasti ja kriittisesti:

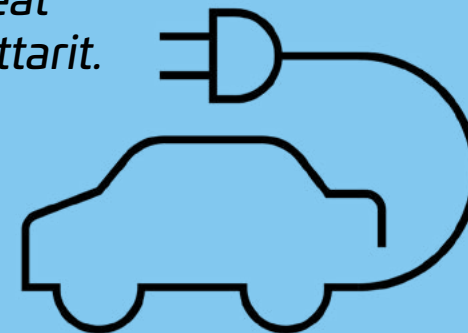
- Mikä on nykyisten ajoneuvojen käyttöaste ja käyttövoima?
- Kuinka suuri osa ajoneuvoista olisi mahdollista korvata sähköisillä yhteiskäyttöautopalvelulla? Tähän vaikuttaa mm. ajoneuvojen mahdolliset erikoisvarustelutarpeet.

Ajoneuvokaluston lisäksi kannattaa kartoittaa myös työntekijöiden omilla autoillaan ajamien työmatkojen määrää ja maksettavien kilometrikorvausten suuruutta.

Yhteiskäyttöautoja tulee olla riittävästi, jotta ne tarjoavat kattavan palvelutason työasiamatkojen hoitamiseen.

Yhteiskäyttöautopalvelun kustannuksia arvioitaessa on hyvä huomioida ja arvioida palvelun vaikutus maksettaviin km-korvauksiin. Työnantaja voi velvoittaa työntekijöitä käyttämään työmatkoihin ensisijaisesti yhteiskäyttöautopalvelua oman auton käytön sijaan, jolloin maksettavien km-korvausten määrä pienenee.

Hankinnalle kannattaa määritellä selkeät tavoitteet ja mittarit.



Autojen tarvitsema latausinfra ja pysäköintitarpeet on syytä huomioida ja hankinnan valmisteluvaiheessa:

- Onko olemassa olevilla pysäköintipaikoilla olemassa jo latausmahdollisuus?
- Mahdollistaako nykyinen pysäköintiratkaisu (kulunvalvonta) autojen yhteiskäytön?

Markkinavuoropuhelu

Kaupunki

- Selvittää erilaisia toteutus-mahdollisuuksia ja markkinatilannetta.
- Käy markkinavuoro-puhelua yhteiskäyttöauto-operaattoreiden ja tarvittaessa latausoperaattoreiden kanssa.

Huomioitavaksi

Markkinavuoropuhelu on keskeinen osa onnistunutta hankintaprosessia.

Hankinnan tavoitteiden kirkastamisen jälkeen on helpompi käydä markkinavuoropuhelua toimijoiden kanssa ja tuoda esiin kunnan tavoitteet, joihin yhteiskäyttöauto-operaattorit voivat esittää omia ratkaisujaan.

Operaattoreiden kanssa käytävän markkinavuoropuhelun lisäksi **kannattaa hyödyntää myös muissa kunnissa toteutettujen yhteiskäyttöautokokeilujen ja -hankintojen kokemuksia.**

Kustannusvertailu Sähköinen yhteiskäyttöajoneuvo palveluna vs. polttomoottoriajoneuvon leasing-sopimus

Esimerkkilaskelma

Polttomoottorillisista leasing-ajoneuvoista 20 ajoneuvoa ovat korvattavissa yhteiskäyttöajoneuvoilla. 500 €/kk per auto.

Ajoneuvomäärä olisi korvattavissa 10 sähköisellä yhteiskäyttöajoneuvolla ajoneuvojen käyttöastetta tehostamalla. 850 €/kk per auto

Tällöin vuositasolla euromääräinen säästöpotentiaali olisi n. 18 000 €.

Mikäli ajoneuvojen käyttöastetta pystytään tehostamaan siten, että yksi YK-ajoneuvo korvaisikin viisi leasing-ajoneuvoa, kasvaa säästö vuositasolla lähes 80 000 euroon.



Huomioitavaa

- Todelliset kustannukset saattavat poiketa merkittävästikin esimerkkilaskelman arvoista
- Keskeistä on ajoneuvojen käyttöasteen maksimoiminen
- Tärkeää on myös tukea kaupunkien linjauksia mm. päästötavoitteista sekä liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyen sekä tunnistaa tulevaisuuden kehityssuunnat, eli fossiilisten polttomoottoriajoneuvojen kustannusten nousu, sähköisten ajoneuvojen yleistyminen ja laajempi tarjonta sekä teknologian kustannusten lasku ja palvelullistumisen yleistyminen myös liikenteessä.

Kustannusvertailu sähköinen yhteiskäyttöajoneuvo palveluna vs. kunnan maksamat kilometrikorvaukset

Esimerkkilaskelma

Kokoluokaltaan suuren kunnan työntekijöilleen maksamista km-korvauksista 5 % on sellaista ajoa, joka voitaisiin toteuttaa myös sähkökäyttöisillä yhteiskäyttöajoneuvoilla.

Kuukausittain kunnan maksamat km-korvaukset ovat 50 000 €, joten 5 % osuus tästä on 2 500 €. Yhden sähköisen yhteiskäyttöajoneuvon kokonaiskuukausikustannus on 850 €/kk (sisältäen varausjärjestelmän, huollot, latauskustannukset, ym.).

Tällöin edellä mainittu säästö km-korvausten maksamisessa mahdollistaisi kolmen sähköisen yhteiskäyttöajoneuvon hankinnan.

Huomioitavaa

- Esimerkkilasku havainnollistaa kuinka pienellä km-korvausten säästöä saatavalla määrällä sähköisiä yhteiskäyttöautoja olisi mahdollista hankkia
- Esimerkissä käytetty arvio on maltillinen ja monessa kunnassa voidaan suurempi määrä km-korvauksiin käytettävistä kuluista kohdentaa sähköisiin yhteiskäyttöautopalveluihin
- Jos sähköisillä yhteiskäyttöautoilla voitaisiin esimerkkilaskussa korvata 5% sijaan 25% km-korvausten alaisesta ajosta, mahdollistaisi se 15 sähköisen yhteiskäyttöajoneuvon operoinnin. Samalla voitaisiin saavuttaa säästöjä pysäköinnissä.

Lisätietoja löytyy työn taustamateriaalina julkaistusta työvaiheen 6 kustannusvertailusta.

Kuva: Ilmainen kuvapankki Pexels



YKA-palvelun kilpailutus

Kaupunki

- Määrittelee hankittavan palvelun.
- Laatii hankinta-asiakirjat ja kilpailuttaa hankinnan.
- Tekee hankintapäätöksen ja laatii sopimuksen valitun YKA-operaattorin kanssa.

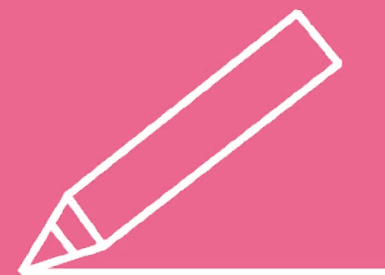
Huomioitavaksi

Palvelun kilpailutusvaihe on ensiarvoisen tärkeä onnistuneen lopputuloksen kannalta. **Liian rajaavan tarjouspyynnön sijaan on hyvä pyrkiä esittämään tavoitteet, joihin pyritään**, jolloin operaattorit voivat esittää omat keinonsa niiden saavuttamiseksi.

Markkinavuoropuhelun havainnot muodostavat perustan kilpailutukselle. Näin vastataan parhaiten kunnan tarpeisiin ja toisaalta varmistetaan yhteiskäyttöauto-operaattoreiden näkökulmasta houkutteleva tarjouspyyntö.

On hyvä tunnistaa ja pohtia myös kunnan resurssit kilpailutuksen valmisteluun. Erityisesti pienempien kuntien voi olla hyödyllistä pohtia yhteishankintoja. Kilpailutuksen toteutukseen voi hankkia apua myös ulkopuoliselta hankinta-asiantuntijalta.

Liian rajaavan tarjouspyynnön sijaan on hyvä pyrkiä esittämään tavoitteet, joihin pyritään.



Latausinfra ja -palvelun kilpailutus (tarvittaessa)

Kaupunki

- Hankkii tarvittaessa latausinfra autoille, mikäli sitä ei ole valmiina.
- Latausinfra ja palvelu voidaan hankkia erikseen tai kilpailuttaa osana YKA-palvelun hankintaa.

Huomioitavaksi

Latausinfra toteutuksessa on hyvä huomioida yhteiskäyttöauto-operaattorin näkemykset ja tarpeet esimerkiksi latausasemien tehon suhteen.

Keskeistä on **latausjärjestelmän mahdollisimman helppo käytettävyys autojen käyttäjien kannalta sekä riittävä latausteho** tehokkaan yhteiskäytön varmistamiseksi. Usein 22 kW on riittävä latausteho YK-autoille.

Kaupungin näkökulmasta ”yhden luukun palvelu” eli latausinfra ja -palvelun kilpailutus osana yhteiskäyttöauto-hankintaa on helpoin, mutta ei välttämättä halvin vaihtoehto.



Kuva: Ilmainen kuvapankki Pexels

Palvelun käynnistäminen

Kaupunki

- Laatii työnantajana työntekijöille säännöt ja ohjeet autojen käyttöön sekä työasiamatkoihin
- Sopii kaupungin sisäisestä kustannustenjaosta
- Viestii palvelusta ja säännöistä käyttäjille

Huomioitavaksi

Autojen mahdollisimman suuren käyttöasteen takaamiseksi kaupungin kannattaa linjata, että **yhteiskäyttöauton tulee olla ensisijainen vaihtoehto työntekijöiden liikkumiseen oman auton käyttöön verrattuna**. Linjauksen toteuttamista tulee seurata ja osoittaa toimenpiteitä linjauksen rikkomiseen.

Työntekijöille on hyvä viestiä avoimesti yhteiskäyttöautoihin siirtymisen perusteista ja hyödyistä. Muutoksen yhteydessä on suositeltavaa kehittää työntekijöiden kokonaisvaltaista liikkumisen ohjausta, tavoitteena kestävä liikumisen edistäminen kokonaisuutena.

Autojen käytön ohjeistuksissa ja viestinnässä kannattaa huomioida, että monelle sähköautoilu on vielä uutta. **Selkeät ohjeet ja neuvot sähköauton käyttöön ja lataamiseen** ovat tärkeitä!

Alkuvaiheessa kannattaa varautua vastaamaan yleisimpiin sähköautojen käyttöön liittyviin kysymyksiin ja järjestää info- ja opastustilaisuuksia autojen käytöstä. Riittävä käyttäjätuki on keskeistä palvelun toimivuuden kannalta.



Selkeät ohjeet ja neuvot sähköauton käyttöön ja lataamiseen ovat tärkeitä!

Palvelun seuranta ja kehittäminen

Kaupunki

- Seuraa autojen käyttöä ja palvelua (sopimus-seuranta).
- Kehittää palvelua yhdessä YKA-operaattorin kanssa.

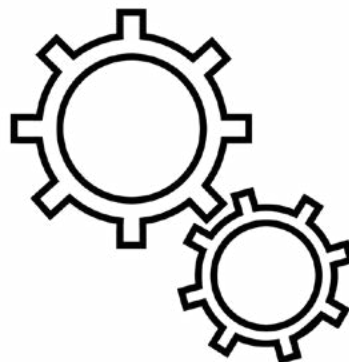
Huomioitavaksi

Autojen käyttöasteen seuranta on mahdollista operaattorilta saatavan käyttödatan avulla. Säännöllinen **autojen käyttöasteiden ja ajettujen kilometrimäärän seuranta** varmistaa palvelun kustannustehokkuuden. Tarvittaessa liian alhaiseen tai liian suureen käyttöasteeseen voidaan reagoida, esimerkiksi autojen käytön ohjeistuksia tai automäärää päivittämällä.

Autojen käytön seurannassa kannattaa muistaa **tietosuojanäkökulma ja GDPR:n vaatimukset**. On suositeltavaa käydä seurantakäytännöt läpi sisäisesti kunnassa sekä yhteiskäyttöauto-operaattorin kanssa, jotta käytännöt ovat tietosuojajasetuksen mukaisia.

Käyttöasteen ohella on syytä seurata myös käyttäjien tyytyväisyyttä palveluun käyttäjäkyselyin.

Hankinnan valmistelun yhteydessä määriteltyjen tavoitteiden täyttymistä on myös syytä seurata: onko asetetut kustannus- tai päästövähennystavoitteet saavutettu?



Palvelun ja hankinnan tavoitteiden toteutumisen seuranta

Esimerkkitaulukko palvelun ja hankinnan tavoitteiden täyttymisen seurantaan:

Seurannan kohde	Seurattava tunnusluku
Yhteiskäyttöautojen käyttöaste	käyttötunnit/vrk, %
Ajetut kilometrit ja yksittäisten matkojen pituus	km/kk, km/varaus
Ulkopuolisten vuokrausten määrä	käyttökerrat, käyttäjien määrä
Yhteiskäyttöautojen kustannukset kunnalle per ajokilometri	€/km
Työntekijöille maksetut km-korvaukset	€
Yhteiskäyttöautojen ja -operaattoreiden määrä kunnassa	kpl
Kestävien kulkutapojen kulkutapaosuus	%
Auton omistusaste	Henkilöautojen määrä/1000 as, henkilöautojen määrä/kotitalous

Yllä esitetystä ehdotuksista voi poimia ja kehittää edelleen kunnan omiin tavoitteisiin ja saatavilla olevaan dataan nähden parhaat mittarit.

Palveluketjujen Kuvaukset

Palveluketju 2

2. Sähköiset yhteiskäyttöautot uudisrakentamisessa

PALVELUKETJUN KUVAUS



Pysäköintipolitiikka

Kaupunki (liikennesuunnittelu)

- Laatii pysäköintipolitiikan, jossa yhteiskäyttöauton avulla voidaan antaa lievennyksiä velvoite-pysäköintipaikkojen määrään.

Huomioitavaksi

Yleisin lievennys pysäköintivelvoitteeseen on 5 velvoitepysäköintipaikkaa/yhteiskäyttöauto, kuitenkin maksimissaan yhteensä 10 % kaikista autopaikoista (esim. Helsinki, Turku, Lahti).

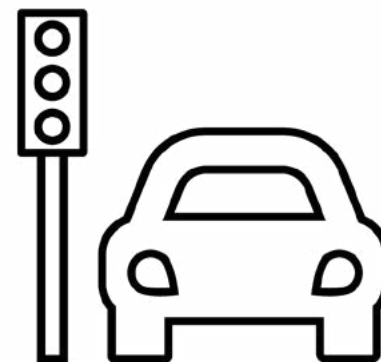
Lievennyksen velvoitepysäköintipaikkojen määrään ei välttämättä tarvitse olla kaikissa kohteissa samansuuruinen. Lievennyksissä voi olla vaihtelua esimerkiksi alueittain tai kohteeseen hankittavan automäärän mukaan.

Pysäköintipolitiikassa voi määritellä mahdollisia kriteerejä ja ehtoja kohteille, joissa lievennyksiä voidaan käyttää, esim. autojen tarvitsemaan latausinfraan liittyen. **Lievennyksen ehdoksi voi asettaa sähkön yhteiskäyttöautojen käyttövoimana.**

Markkinoiden edistämisen kannalta **toimivin on usein avoin malli, jolloin kiinteistössä sijaitsevat yhteiskäyttöautot ovat kaikkien vuokrattavissa,** eivät pelkästään kyseisen kiinteistön asukkaiden käytössä. Pysäköintilievennyksen ehdoksi voi asettaa, että autojen on oltava myös talon ulkopuolisten käyttäjien käytettävissä, jolloin pääsy autoille on huomioitava kiinteistön kulunvalvontaratkaisujen suunnittelussa.

Pysäköintipolitiikassa kannattaa suosia tilojen joustavuutta, joka tukee tulevaisuudessa muuttuvia liikkumistarpeita. Ajoneuvojen (yksityisten tai yhteiskäyttöisten; autojen, polkupyörien tai muiden ajoneuvojen) pysäköintitarpeita ei voida ennakoida. Pysäköintipolitiikalla voidaan tukea muutosta yksityisautoilusta liikkumispalveluihin.

Pysäköintipolitiikassa kannattaa suosia tilojen joustavuutta, joka tukee tulevaisuudessa muuttuvia liikkumistarpeita.



Asemakaava

Kaupunki (asemakaavoitus)

- Määrittää kaavamääräyksessä, voidaanko lievennyksiä ottaa käyttöön ja millä edellytyksillä

Huomioitavaksi

Päätavoitteena on määritellä lievennykset siten, että ne tukevat kaupungin liikennepoliittisia tavoitteita. Lisäksi **määrittelyvaiheessa on hyvä pyrkiä arvioimaan lievennyksen hyödyntämisen kustannusvaikutukset rakennuttajalle**. Lievennysten on oltava riittävän suuria, jotta yhteiskäyttöautopalvelun hankinta kohteeseen on rakennuttajalle taloudellisesti houkuttelevaa

Edistettäessä sähköisiä yhteiskäyttöautoja asemakaavojen kaavamääräysten avulla kannattaa huomioida, onko kyseessä:

- Uusi kiinteistö uudella alueella
- Uusi kiinteistö olemassa olevalla alueella
- Olemassa oleva kiinteistö olemassa olevalla alueella.

Kokonaan uudella alueella pysäköinti (kaikki tai osa) voidaan sijoittaa keskitettyyn pysäköintilaitokseen. Myös yhteiskäyttöautot voidaan sijoit-

taa keskitettyyn pysäköintilaitokseen uusilla alueilla, jolloin ajoneuvojen saavutettavuus sekä kulunvalvontaratkaisuiden toteutettavuus paranee huomattavasti.

Täydennysrakentamiskohteissa yhteiskäyttöautoilla on usein valmiiksi potentiaalisia käyttäjiä myös ympäröivissä kiinteistöissä.

Kaavoituksessa yhteiskäyttöautoille on mahdollista osoittaa ohjeellisena pysäköintipaikkoja myös katualueelle.



Yhteiskäyttöautolle parhaiten soveltuvan ympäristön tunnusmerkkejä ovat:

- sekoittunut maankäyttö
- suuri asukas- ja työpaikkatiheys
- erittäin hyvä palvelutarjonta
- suuri autottomien asutokuntien osuus
- pieni henkilöautosuorite.

Parhaiten yhteiskäyttöautojen käyttöalueiksi soveltuvat usein keskustan jalankulkuvyöhyke ja reunavyöhyke.

Lisätietoja löytyy työn taustamateriaalina julkaistusta työvaiheesta 2 - Keskeisimmät yhteiskäyttöautojen käyttökohteet ja eri palvelumuotojen kuvaukset.

Palvelun seuranta ja kehittäminen

Rakennuttaja

- Kuvaa rakennuslupa-hakemuksessa velvoitepaikka-lievennysten käytön ja solmii sopimuksen yhteiskäyttöauto-operaattorin kanssa.

Kaupunki

- Seuraa autojen käyttöä ja palvelua (sopimusseuranta / pysyvyyden varmistaminen).
- Kehittää velvoitepaikka-lievennystä oikeasuhtaisuutta.

Huomioitavaksi

Kaupungin on hyvä määritellä rakennuttajan ja yhteiskäyttöauto-operaattorin välisen sopimuksen keskeinen sisältö ehtoineen ja liittää sopimus rakennuslupa-asiakirjoihin.

Kaupunki hyväksyy rakennuttajan/asunto-osakeyhtiön ja yhteiskäyttöauto-operaattorin välisen sopimuksen rakennusluvan yhteydessä.

Tarkoituksena on varmistaa asunto-osakeyhtiön pysyvä sitoutuminen yhteiskäyttöautopalveluun ja asukkaiden kannalta toimiva, riittävän joustava ja tehokkaassa käytössä oleva yhteis-

käyttöautopalvelu. Pysyväksi sitoutumiseksi voidaan sopimuksessa katsoa esimerkiksi 10 vuoden sopimusaika rakennusluvan myöntämisestä.

Kaupunkien olisi hyödyllistä ylläpitää kokonaisseurantaa kohteista, joissa pysäköintilievennystä on hyödynnetty ja yhteiskäyttöajoneuvoja on käytössä. Mahdollisuuksien mukaan kannattaa selvittää myös ajoneuvojen käyttöastetta, jotta pysäköintivelvoitteen lievennyksen oikeasuhtaisuutta on mahdollista tarkentaa tulevaisuudessa kaavoituskohteissa



Rakennusluvan liitteenä olevaan sopimukseen kannattaa liittää palvelun seurantaan liittyviä ehtoja, joiden avulla kaupunki voi mahdollisimman helposti seurata sen toteutumista. Ehdossa voidaan esimerkiksi edellyttää yhteiskäyttöauto-operaattoria jakamaan kaupungille säännöllisesti sellaista dataa, jolla voidaan todentaa toimivan palvelun olemassa olo kohteessa.

Palveluketjujen Kuvaukset

Palveluketju 3

3. Kaikille avoin alueellinen sähköinen yhteiskäyttö- auto, sijainti yleisillä alueilla

PALVELUKETJUN KUVAUS



Neuvottelu pysäköinti- ja lataus-mahdollisuuksista

Kaupunki

- Keskustelee YKA- ja latausoperaattoreiden kanssa pysäköinti- ja latausmahdollisuuksista, ohjeistaa ja tarvittaessa laatii linjaukset aiheesta, jos sellaisia ei ennestään ole.

Huomioitavaksi

Julkisilla alueilla sijaitsevien pysäköintipaikkojen ja latauspisteiden varaamisesta tietyn markkinaehtoisesti toimivan operaattorin autojen käyttöön ei ole Suomessa vielä laajemmin kokemuksia. **Keskeistä on yhteiskäyttöauto- ja latausoperaattoreiden tasapuolinen kohtelu.** Suosituksena on avoimen vuoropuhelun avulla ottaa kaupungissa kokeiltavaksi ratkaisuita, joilla mahdollistetaan sähköisten yhteiskäyttöautojen lataus ja pysäköinti yleisillä alueilla. On käytännöllistä voida ladata sähköinen yhteiskäyttöauto pysäköintipaikallaan. Alueelliselle yhteiskäyttöautolle on hyödyllistä voida määrittää oma pysäköintipaikka tai -alue.

Jos kaupungit tekevät hankintoja sähköautojen latauspalveluista yleisille alueille, voidaan

hankinnoissa mahdollistaa tai edellyttää yhteiskäyttöautojen latauksen sekä pysäköinnin salliminen sekä määrittää siihen liittyvät korvaukset.

Vaihtoehtoisesti kaupunki voi vuokrata yhteiskäyttöauto-operaattoreille yleisiltä alueilta tilaa yhteiskäyttöautojen asema- ja latauspaikoiksi. Paikat voidaan varata tietyn toimijan käyttöön esimerkiksi kahden vuoden määräajaksi ja kaupunki voi periä paikoista vuokraa. Yhteiskäyttöauto-operaattori järjestää latauksen itse tai valitsemansa yhteistyökumppanin kanssa.

Hyvien käytäntöjen luomisessa voi soveltaa toritai jäätelökioskipaikkojen jakamisessa ja vuokraamisessa hyviksi todettuja toimintatapoja ja käytäntöjä.



Pysäköinti- ja latausjärjestelyistä sopiminen

Kaupunki

- Sopii YKA-operaattorin kanssa autojen pysäköintijärjestelyistä yleisillä alueilla.

Huomioitavaksi

Monessa kaupungissa on jo käytössä **yhteiskäyttöautojen p-tunnus (ns. Z-lupa)**, joka voi olla maksuton tai maksullinen. P-tunnus yhteiskäyttöautoille on käytössä esim. Helsingissä ja Tampereella. Se on koettu toimivaksi tavaksi edistää yhteiskäyttöautopalveluiden toimintaa kaupungeissa.

Sähköisten yhteiskäyttöautojen edistämiseksi kaupunki voi liittää p-tunnuksen myöntämiseen ehdon auton käyttövoimasta. Tällöin lupa myönnetään vain sähköisille yhteiskäyttöautoille. Jos yhteiskäyttöauton p-tunnus on maksullinen, kaupunki voi edistää sähköä autojen käyttövoimana määrittämällä sähköisen yhteiskäyttöauton p-luvan hinnan polttomoottoriauton lupaa edullisemmaksi.

Sähköisten yhteiskäyttöautojen edistämiseksi kaupunki voi liittää p-tunnuksen myöntämiseen ehdon auton käyttövoimasta.



Palvelun seuranta ja kehittäminen

Kaupunki

- Seuraa autojen käyttöä ja palvelua (integroitu- minen liikennejärjestelmään sekä kaupunkien kestävyystavoitteiden edistäminen).
- Seuraa pysäköinti- ja latausjärjestelyjä varten tehtyjä sopimuksia tai myönnettyjä lupia.

Yhteiskäyttöautopalveluiden käytöstä kerättävä data on hyödyllistä myös liikenne- ja kaupunkisuunnittelussa.



Huomioitavaksi

Sähköisten yhteiskäyttöautojen edistäminen kannattaa kaupungeissa kytkeä kiinteäksi osaksi liikennejärjestelmäsuunnittelua ja kaupunkikehittämistä. Näin varmistetaan, että yhteiskäyttöauto- palvelut tukevat kaupunkien kestävä liikumisen edistämistavoitteita.

Kaupunki voi tukea sähköisten yhteiskäyttöauto- palveluiden kytkeytymistä osaksi muita liikenne- palveluja toimimalla aktiivisessa roolissa yhteisen, eri osapuolten ja toimijoiden välisen vuoropuhelun käynnistäjänä ja edistäjänä. Esimerkiksi **vuosittainen verkostotapaaminen kaupungissa toimivien liikumisen palveluiden toimijoiden kesken** on konkreettinen keino vuoropuhelun lisäämiseksi.

Yhteiskäyttöautopalveluiden käytöstä kerättävä data on hyödyllistä myös liikenne- ja kaupunkisuunnittelussa. **Yhteiskäyttöauto-operaattoreita kannattaa pyrkiä kytkemään mukaan liikennesuunnitteluun ja joukkoliikenteen kehittämiseen**, jotta päästäisiin tilanteeseen, jossa yhteiskäyttöajoneuvot eivät kilpaile joukkoliikenteen tai kävelyn ja pyöräilyn kanssa, vaan täydentävät liikennejärjestelmää ja näin tarjoavat käyttäjille parempaa palvelutasoa.

Datanhallinnan työkalut

Avoimeen lähdekoodiin perustuva MDS (Mobility Data Specification) -standardi on digitaalinen rajapintojen määrittelytyökalu uusien liikkumispalvelujen, kuten jaettujen kaupunkipyörien, sähköpotkulautojen tai yhteiskäyttöautojen hallintaan. Avomien rajapintojen avulla kaupungit voivat asettaa palveluille operoinnin ehtoja (kuten aika- tai paikkarajoituksia) ja operaattorit puolestaan voivat jakaa dataa kaupunkien hyödynnettäväksi (kuten liikkumisvälineiden lukumäärään, paikkaan, tilaan tai reittitietoihin liittyviä tietoja). Rajapintojen kautta ei välitetä henkilötietoja, vaan ainoastaan matkaan liittyviä tietoja.

Markkinoilla on lukuisia MDS-standardiin perustuvia data-alustoja.

VINKKI:

Vieraile Open Mobility Foundation (OMF) verkkosivuilla saadaksesi lisätietoja.

Ohjeistus kunnille

SÄHKÖISTEN YHTEISKÄYTTÖAUTOJEN EDISTÄMINEN

TOTEUTETTU KIERTOTALOUDEN STRATEGISEN OHJELMAN JA LIIKENTEEEN KIERTOTALOUSHANKKEEN YHTEISTYÖNÄ.



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment



SITOWISE