



26.04.2022

Asia/9

§ 250

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Helsingin pysäköintipolitiikan 2022 hyväksymisestä noudatettavaksi ohjeellisena

HEL 2022-004754 T 08 00 00

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Juha Hietanen. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Pöydällepanoehdotus:

Atte Kaleva: Pyydän asian pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin pysäköintipolitiikka 2022 Loppuraportti
- 2 Helsingin pysäköintipolitiikka 2022 Vuorovaikutusraportti
- 3 Pysäköintitutkimus 2020, Pysäköintipolitiikan asukaskysely
- 4 Yrityskysely Helsingin pysäköinnistä
- 5 Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, Yritysvaikutusten arviointi
- 6 Huomioita Helsingin pysäköintipolitiikkaan liittyvään toimenpideohjelmaan

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle Helsingin pysäköintipolitiikan 2022 hyväksymistä liite numero 1 mukaisesti ohjeellisena noudatettavaksi.

Tiivistelmä

Postiosoite
PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunkiymparisto@hel.fi

Käyntiosoite
Työpajankatu 8
Helsinki 58
https://www.hel.fi/

Puhelin
09 310 1691
Faksi

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI06 8000 1200 0626 37
Alv.nro
FI02012566



Kaupungin toimintaympäristössä on tapahtunut muutoksia voimassa olevan pysäköintipolitiikan hyväksymisen jälkeen (17.2.2014), joten pysäköintipolitiikka on tarpeen päivittää. Digitalisaatio on muuttanut liikenteen ja pysäköinnin toimintakenttää ja tehnyt suosittumaksi uusia palveluita esimerkiksi mobiilimaksamista ja liikkumista palveluna. Lisääntyvä ympäristötietoisuus ja vähäpäästöisyystavoitteet asettavat uusia vaatimuksia pysäköintipolitiikalle. Kaupunki on hyväksynyt uusia strategioita ja toimintaohjelmia, joiden toteutumisessa pysäköintipolitiikalla on oma roolinsa.

Pysäköintipoliittisia tavoitteita on kuusi kappaletta. Varsinkin kaupungin strategiat ja ohjelmat muodostavat keskeisen perustan pysäköintipoliittisille tavoitteille. Tavoitteissa nousevat esiin laadukas kaupunkielämä ja -ympäristö, elinkeinoelämän saavutettavuus ja kilpailukyky, ilmasto- ja hiilineutraaliustavoitteiden edistäminen, tiiviin kaupunkirakenteen laajeneminen sekä kantakaupungin ja keskustojen vetovoimaisuuden tukeminen, pysäköintiratkaisujen joustavuuden ja monimuotoisuuden lisääminen sekä pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen.

Pysäköintipolitiikan toimenpiteet toteuttavat näitä tavoitteita. Pysäköintipolitiikassa on 25 toimenpidettä, jotka sisältyvät 7 teemaan. Teemat käsittelevät pysäköinnin reaaliaikaista tietoa, joustavaa pysäköintiä, ympäristöystävällistä ja kestävää pysäköintiä, kadunvarsipysäköinnin palvelutasoa ja hinnoittelua, pysäköinnin ohjauksen ja maksullisuuden laajentamisen periaatteita, asuin- ja toimitilatonttien pysäköintiratkaisuja sekä jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikkoja.

Tärkeitä toimenpiteitä ovat esimerkiksi pysäköinninvalvonnan resursien vahvistaminen ja tehokkuuden parantaminen, palvelutason mukaiseen hinnoitteluun siirtyminen asukas- ja yritys- sekä vyöhykepysäköinnissä, asukas- ja yrityspysäköintialueiden sekä maksullisuusvyöhykkeiden laajentaminen sekä askeleittain siirtyminen kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa asuintonttien pysäköintiratkaisuissa. Näistä toimenpiteistä on valittu 10 kärkihanketta. Jotta pysäköintipolitiikan tavoitteet voidaan saavuttaa, ainakin kärkihankkeet tulee toteuttaa.

Pysäköintipolitiikasta tehtiin laaja vuorovaikutus. Vuorovaikutustapoja olivat Kerro kantasi –kysely, lausunnot, Uutta Helsinkiä –tilaisuudet, asukas- ja yrityskyselyt sekä operaattorihaastattelut. Kaupunkilaisten kannalta merkittävin vuorovaikutustapa oli Kerro kantasi –kysely. Pysäköintipolitiikka oli jaettu 11 teemaan, joihin tuli yhteensä 1 414 kommenttia. Vuorovaikutuksen tulokset analysoitiin ja tehtiin pysäköintipolitiikkaan tarpeelliset muutokset.

Yritysvaikutusten arvioinnissa kartoitetaan pysäköintipolitiikan teemojen ja toimenpiteiden vaikutukset yritysten kannalta. Merkittävimmät vaiku-



tukset yrityksille ovat palvelutason mukaisen hinnoittelun käyttöönotolla, aikarajoitusten tai maksullisuuden mahdollisella laajentamisella sekä työpaikka-alueiden laskentaohjeiden päivityksellä. Digitalisaatioon liittyvät toimenpiteet, kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välinen yhteistyö sekä markkinaehtoisen pysäköinnin edistäminen parantavat yritysten toimintaedellytyksiä. Tavoitteena on, että pysäköintipolitiikan kokonaisvaikutus yrityksille on positiivinen.

Esittelijän perustelut

Johdanto

Pysäköintipolitiikalla voidaan merkittävästi vaikuttaa Helsingin liikenne-, elinkeino-, ilmasto- ja asuntopoliittisten tavoitteiden saavuttamiseen sekä asukkaiden elämänlaatuun ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Toimintaympäristön globaalit muutokset edellyttävät tulevaisuuden liikkumisen potentiaalin täysimääräistä hyödyntämistä. Pysäköintipolitiikan avulla valmistaudutaan tulevaisuuden muutoksiin, kuten liikkumiseen palveluna ja ajoneuvojen automatisointiin sekä asumisen ja työelämän muutoksiin. Tulevaisuudessa pysäköintiratkaisut ja katutilan käyttö monipuolistuvat ja tulevat joustavammiksi.

Digitalisaatiosta saatavan tiedon avulla liikennejärjestelmän kehitystä voidaan ohjata haluttuun suuntaan. Tiedon jalostamisella ja tiedon avulla kehitettävillä liikkumisen palveluilla voidaan parantaa pysäköinnin palvelutasoa, edistää katutilan joustavaa käyttöä, ohjata kaupunkilaisia kestäviin liikkumisvalintoihin ja rakentaa tulevaisuuden toimivaa Helsinkiä.

Pysäköinti on merkittävä osa liikennejärjestelmää, koska pysäköintivaihtoehdot ja -ratkaisut määrittävät monesti valittavaa kulkutapaa. Pysäköintipolitiikalla voidaan vaikuttaa paikkojen sijaintiin, määrään, laatuun ja hintaan sekä pysäköinnin helppouteen. Pysäköintipolitiikalla yhdessä muiden liikennejärjestelmätoimenpiteiden kanssa voidaan edistää hiilineutraalisuutta ja siirtymistä kestäviin kulkumuotoihin sekä parantaa kaupungin vetovoimaa.

Helsingin voimassa oleva pysäköintipolitiikka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 17.2.2014. Se laadittiin, koska pysäköinnin strategisia tavoitteita ei aikaisemmin oltu Helsingissä linjattu. Pysäköintipolitiikka sisältää strategisia linjauksia sekä kärkitoimenpiteitä, jotka on suurelta osin toteutettu. Pysäköintipolitiikka on katsottu tarpeelliseksi päivittää.

Pysäköintipolitiikka strategiakentässä

Pysäköintipolitiikka –työtä ohjaavat Helsingin yleiskaava ja kaupunkistrategia. Muita huomioitavia strategisia suunnitelmia ovat esimerkiksi



Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelma, Helsingin keskustavision sekä Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma.

Pysäköintipolitiikka -työn valmistelun ollessa käynnissä Helsingissä valmistui uusi kaupunkistrategia 2021-2025. Kaupunkistrategiassa todetaan, että jatketaan askeleittain siirtymistä kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa. Varmistetaan pysäköintimahdollisuuksien riittävyys asukaspysäköinnissä sekä liityntäpysäköinnissä. Toteutetaan ratkaisuja, joilla voidaan saada maanlaisia pysäköintilaitoksia nykyistä tehokkaammin käyttöön.

Myös keskustan merkitys korostuu kaupunkistrategiassa: teemme keskustasta houkuttelevamman, saavutettavamman ja toimivamman. Strategiassa todetaan myös, että joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan.

Toimintaympäristön muutoksia

Pysäköintiin vaikuttaa lukuisia muutosvoimia, jotka vaikuttavat eri tavoilla ja jotka on huomioitu pysäköintipolitiikan laadinnassa. Ilmastonmuutoksen hillintä edellyttää pysäköintipolitiikan roolin kasvattamista osana kestävästä liikennejärjestelmän suunnittelusta. Kaupungistuminen ja liikenteen sähköistyminen luovat haasteita pysäköinnin suunnittelulle osana tiivistyvää ja vähäpäästöisempää kaupunkia. Mikroliikkumisen ja etätyön yleistyminen, uudet liikkumispalvelut sekä henkilöautoliikenteen asteittainen automatisoituminen tuottavat osaltaan sekä haasteita että mahdollisuuksia. Digitalisoituminen ja jakamistalouden kasvu mahdollistavat tehokkaampaa pysäköintijärjestelmää.

Helsingin yleiskaavan ja keskustavision mukaan tavoitteena on laajentaa Helsingin kantakaupunkimaista aluetta. Muutoksen myötä tulee entistä paremmin sovittaa yhteen eri liikennemuotojen tarpeita, huomioida liikkumispalveluiden yleistymisen vaikutus sekä mahdollistaa liikkuminen ja logistiikka kaupunkimittakaavaan soveltuvilla ajoneuvoilla.

Covid 19 -pandemia on vaikuttanut liikenteeseen ja liikkumiseen. Joukkoliikenne on menettänyt matkustajia. Etätyö ja verkkokauppa ovat kasvaneet. Etätyön pysyvä lisääntyminen lisää pysäköintiä kotona ja vähentää pysäköintiä sellaisilla työpaikoilla, joissa etätyö on mahdollista. Toisaalta, jos myös joukkoliikenteen käyttö vähenee pysyvästi, henkilöauton käyttö eri matkatarkoituksiin voi lisääntyä kasvattaen samalla pidemmällä tähtäimellä pysäköinnin kokonaiskysyntää. Monitilatoimistojen lisääntyessä työntekijöiden määrä ja pysäköinnin tarve suhteessa kerrosneliöihin kasvavat. Verkkokaupan ja kotiinkuljetusten pysyvä lisääntyminen kasvattavat lyhytaikaisen jakeluliikenteen pysäköinnin tarvetta kodin läheisyydessä ja noutopisteiden yhteydessä.



Pysäköintipoliittiset tavoitteet

Pysäköintipoliitikalla edistetään kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista. Kaupungin strategiat ja ohjelmat muodostavat keskeisen perustan pysäköintipoliittisille tavoitteille. Pysäköintipoliitikassa on kuusi tavoitetta. Jokaiselle tavoitteelle on määritelty seurantamenetelmä. Tavoitteet ovat seuraavat:

1. Pysäköintiratkaisuilla edistetään kaupunkielämän toimivuutta, laatua ja hyvää kaupunkiympäristöä (turvallinen, viihtyisä, käytettävä ja terveyttä edistävä) sekä asuntotuotantotavoitteiden toteutumista,
2. Pysäköintiratkaisuilla edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden saavutettavuutta,
3. Pysäköintiratkaisuilla tuetaan Helsingin ilmasto- ja hiilineutraaliustavoitteiden toteutumista ohjaamalla kestävien kulkutapojen ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön,
4. Pysäköintiratkaisuilla tuetaan tiiviin kaupunkirakenteen laajenemista Helsingin yleiskaavan mukaisesti sekä kantakaupungin ja keskustojen vetovoimaisuutta,
5. Pysäköintiratkaisuissa huomioidaan alueiden erityispiirteet ja pysäköijien erilaiset tarpeet lisäämällä ratkaisujen joustavuutta ja monimuotoisuutta sekä
6. Pysäköintiratkaisuilla tehostetaan julkisten pysäköintipaikkojen, yksityisten pysäköintilaitosten ja tonteilla olevien pysäköintipaikkojen käyttöä kaikkialla Helsingissä.

Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelman muodostaminen

Toimenpiteet on johdettu tavoitteista. Toimenpiteiden muodostamisessa ovat keskeisessä roolissa olleet asiantuntijaryhmien näkemykset, asukas- ja yrityskyselyn tulokset sekä kaupungin strategiat ja ohjelmat. Toimenpiteitä on myös soveltuvien osin peilattu kansainvälisiin esimerkeihin. Toimenpiteitä on 25 kappaletta 7 teemaan jaoteltuina.

Toimenpiteille on asetettu toteutusaikataulu. Toteutusaikataulun laadinnassa on huomioitu kaupungin asettamien tavoitteiden edistämistarpeet, toimenpiteiden priorisointi sekä toimenpiteiden toteuttamisen vaatimat resurssit.

Toimenpiteille on tehty vaikutusten arviointi. Se on kuvattu positiivisina ja negatiivisina tekijöinä jokaisen toimenpiteen jälkeen. Arvioinnissa on



huomioitu vaikutukset kaupunkilaisille, elinkeinoelämälle ja sen asiakkaille, kaupungissa vieraileville, matkailijoille sekä kaupungin tavoitteille.

Kärkihankkeet

Kärkihankkeet muodostavat pysäköintipolitiikan 10 tärkeintä toimenpidettä. Jotta pysäköintipolitiikan tavoitteet voidaan saavuttaa, vähintään kärkihankkeet tulee toteuttaa. Kärkihankkeiden tunnistaminen auttaa myös resurssien priorisoinnissa. Monet kärkihankkeista edistävät kaupunkistrategian mukaista siirtymistä askeleittain kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikka. Kärkihankkeet alustavassa ajallisessa järjestyksessä ovat:

1. Toimenpidekokonaisuus sähköautoiluinfran vahvistamiseksi,
2. Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen,
3. Vuorottaispysäköinnin ja täydennysrakentamisen pysäköinnin työkalupakin edistäminen,
4. Pysäköintivirhemaksun porrastaminen teon haitan vakavuuden mukaan,
5. Laaditaan selvitykset nykyisten laskentaohjeiden toteutumisesta sekä markkinaehtoiseen pysäköintipolitiikkaan siirtymisestä,
6. Siirrytään palvelutason mukaiseen hinnoitteluun kadunvarsipysäköinnissä,
7. Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeiden päivittäminen,
8. Autopysäköinnin reaaliaikaisen tilannekuvan valmistuminen,
9. Toimitilatonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeiden päivittäminen,
10. Siirrytään reaaliaikaiseen mobiiliseurantaan, käyttöastelaskentaan ja hinnoitteluun.

Teema 1 Kohti pysäköinnin reaaliaikaista tietoa

Tavoitteena on, että kaikista Helsingin kaduilla ja pysäköintilaitoksissa tapahtuvista pysäköintitapahtumista saadaan tietoa paikkojen saataavuudesta. Tavoitetilassa pysäköintitapahtumista välittyy tieto avoimeen rajapintaan, josta sovelluskehittäjät voivat hakea tietoa ja rakentaa tietoon pohjautuen sovelluksia. Mobiilisovellusten avulla käyttäjä saa reaaliaikaisen tiedon pysäköinnistä eri kohteissa. Pyöräpysäköinnistä reaaliaikainen tieto on saatavissa valvotuista tiloista, telineissä olevista sensoreista tai esimerkiksi kamerakuvista laskemalla.



Tavoitteena on, että pysäköinti integroituu kiinteämmin osaksi liikkumisen palveluna -alustoja ja pysäköintipalvelun käyttäjälähtöisyys parane. Tällöin matkaketjujen muodostaminen on käyttäjälle vaivatonta. Pysäköinti on tärkeä tapahtuma eri kulkumuotojen vaihdon näkökulmasta.

Teema 2. Kohti joustavaa pysäköintiä

Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön asukas-pysäköinnissä ja erityistilanteissa lisäämisen tavoitteena on parantaa pysäköintilaitosten kilpailukykyä ja houkuttelevuutta asukas- ja yrityspysäköintitunnukseen nähden sekä suunnata mahdollisimman suuren osan kantakaupungin varsinkin pidempiaikaisesta pysäköinnistä pysäköintilaitoksiin. Yksityisten pysäköintilaitosten kanssa neuvotellaan myös yhteistyöstä poikkeustilanteiden, esimerkiksi talvikunnossapidon, aikana. Jos laitoksia voisi käyttää nykyistä enemmän poikkeustilanteissa, se tehostaisi talvikunnossapitoa ja säästäisi kaupungin resursseja.

Pysäköinnin tarkastajaresursseja vahvistetaan valvonnan lisäämiseksi ja kiinnijäämisriskin kasvattamiseksi. Digitalisaation avulla valvonnan tehokkuutta parannetaan esimerkiksi kehittämällä nykyisiä järjestelmiä. Pysäköintivirhemaksu tulisi porrastaa teon haitan vakavuuden mukaan siten, että pysäköintivirhemaksu olisi suurempi muun muassa liikenneturvallisuuden vaarantavasta pysäköinnistä. Pysäköintivirhemaksun porrastaminen edellyttää lakimuutosta.

Teema 3. Kohti ympäristöystävällistä ja kestävää pysäköintiä

Pyöräliikenteen kehittämisohjelmassa on esitetty kaksi pyörien pysäköintiin liittyvää alatavoitetta: pyörävylien ja -pysäköinnin ylläpito on laadukasta ympärivuotisesti sekä pyöräpysäköintipaikkojen ja -palveluiden määrät vastaavat kysyntää, ja ne ovat laadukkaita. Kehittämistoimenpiteillä varmistetaan hyvin alkaneen kehityksen jatkuminen sekä pyöräpysäköintipaikkamäärien ja pyöräilyn palveluiden vastaaminen tulevaisuuden kysyntään.

Toimenpidekokonaisuus sähköautoiluinfran vahvistamiseksi laaditaan tiiviissä yhteistyössä Hiilineutraali Helsinki -ohjelman päivitystyön kanssa. Siinä tarkastellaan muun muassa latausasemien määrää, sijoittumista ja toteutustapaa. Latausasemien yleissuunnitelma päivitetään toimenpidekokonaisuuden valmistuttua.

Teema 4. Kadunvarsipysäköinti: hinnoittelusta palvelutason

Nykytilanteessa kaikkien pysäköintityyppien hinta (asukas- ja yrityssikä vyöhykepysäköinti) on kiinteä. Palvelutason mukaisen hinnoittelun ajatuksena on, että pysäköinnin hinta ei enää ole kiinteä, vaan se



muuttuu palvelutason mukaan. Ensimmäisessä vaiheessa palvelutason määrittäminen perustuu käyttöastelaskentoihin. Tulevaisuudessa käyttöasteiden seuranta voidaan tehdä reaaliaikaisesti mobiilisovellusten avulla. Jos käyttöastelaskentojen tekeminen ei jostain syystä onnistu, voidaan ottaa käyttöön NYKY+ -malli, jossa asukas- ja yrityspysäköinnin hinnan määrittää tunnustiheys.

Palvelutason mukaisessa hinnoittelussa pysäköinnin hinta määräytyy käyttöasteiden, tunnustiheyksien sekä eri pysäköintityyppien osuuksien kaikista pysäköijistä avulla. Koska asukas- ja yrityspysäköinnissä voidaan siirtyä palvelutason mukaiseen hinnoittelumalliin aikaisintaan vuoden 2024 alusta, päätetään hinnoista ennen uuden mallin käyttöönottoa kaupunginhallituksessa esimerkiksi kaupungin tuottavuusryhmän linjausten perusteella. Tämän vuoksi asukas- ja yrityspysäköinnin tulevien vuosien maksimihinnat eivät ole tiedossa. Kauempana tulevaisuudessa pysäköinnin hinnoittelussa siirrytään malliin, jossa kaikkien ryhmien pysäköinti on samanhintaista. Vyöhykepysäköinnin hinta on vuonna 2029 maksimissaan vyöhykkeellä 1 7,10 euroa tunnissa ja vyöhykkeellä 2 3,50 euroa tunnissa.

Palvelutason mukaisen hinnoittelun vaikutuksista tehdyn tulotasotarkastelun mukaan asukaspysäköintivyöhykkeiden keskimääräiset asuntokuntien valtionveronalaiset mediaanitulot (47 717 euroa/asuntokunta) ovat noin 11 % korkeammat kuin Helsingissä keskimäärin ja noin 18 % korkeammat kuin koko Suomessa keskimäärin. Johtopäätös on, että palvelutason mukaisen hinnoittelun mahdollisesti tuoma asukaspysäköinnin hinnannousu kohdistuu pääsääntöisesti Helsingin mediaanituloa korkeamman tulotason asuntokuntiin.

Teema 5. Pysäköinnin ohjauksen ja maksullisuuden laajentamisen periaatteet

Pysäköintiä voidaan ohjata maksullisuudella tai aikarajoituksilla. Pidemmällä tähtäimellä pysäköintiä ohjaavia toimenpiteitä laajennetaan vaiheittain ja perustellusti kaikkialle Helsinkiin. Laajentumisen vaikutuksista tehdään kattavat arviot. Maksullisuusvyöhykkeitä laajennetaan tai perustetaan uusia tarvittavien kriteerien täytyessä.

Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän käyttöönoton edellytyksenä on, että alueen tonteille ei alun perin ole toteutettu riittävästi pysäköintipaikkoja, jolloin asukkaiden ja yritysten pysäköinti toteutuu ainakin osittain kaduilla ja yleisillä alueilla. Asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän alueita laajennetaan tarpeen mukaan tarvittavien kriteerien täytyessä.

Helsingissä on vuoden 2022 alkupuolella käytössä noin 550 pysäköinnin maksuautomaattia. Automaattien vähentäminen on linjattu kaupunginhallituksen 25.4.2016 hyväksymässä Helsingin pysäköinnin maksa-



misen kehittämisessä 2016-2020. Maksuautomaattien vähentämisessä ollaan jääty jälkeen tavoitteista, mutta pysäköinnin maksuautomaatteja aletaan vähentää hyväksytyyn suunnitelman mukaisesti. Tavoitteena on, että perustettaessa uusia maksullisen pysäköinnin alueita niille ei enää asenneta automaatteja.

Teema 6. Asuin- ja toimitilatonttien pysäköintiratkaisut

Markkinaehtoisen pysäköinnin kokeilualueita ovat Nihdin, Hernesaaren ja Hakaniemenrannan asemakaava-alueet tai niiden osa-alueet asuntorakentamisessa. Markkinaehtoisen pysäköinnin edistäminen nopeammin ennen kuin pilottialueilta saadaan laajemmin kokemuksia edellyttää selvityksen laatimista etenemisen vaiheista, soveltuvista alueista sekä täytettävistä vaatimuksista. Selvityksessä valmistellaan muun muassa linjaus markkinaehtoisesta pysäköinnistä täydennysrakentamisessa asukas- ja yrityspysäköintitunnusten alueilla. Tavoitteena on, että markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa laajennetaan hallitusti kantakaupungista alkaen.

Sekä asuin- että toimitilatonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet päivitetään vastaamaan paremmin ajan vaatimuksia. Päivittämisen taustaksi laaditaan selvitys nykyisten laskentaohjeiden toimivuudesta. Laskentaohjeiden päivitystyössä huomioon otettavia asioita ovat esimerkiksi maantieteellisen aluejaon päivittäminen sekä markkinaehtoisen pysäköinnin integrointi laskentaohjeeseen.

Vuorottaispysäköinnin toteutumisedellytyksiä edistetään, koska tällöin pysäköintipaikat ovat tehokkaammassa käytössä. Täydennysrakentamista pyritään edistämään ja helpottamaan erilaisilla joustavilla pysäköintiratkaisuilla. Täydennysrakentamisella on Helsingin kasvun ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta ratkaiseva merkitys.

Asukas- ja yrityspysäköinnin ehdot päivitetään. Tavoitteena on, että ehdot yksinkertaistetaan, jotta erilaisten digitaalisten sovellusten käyttöönotto on yksinkertaisempaa ja käyttäjälähtöisyys paranee. Ehtojen täytyy kuitenkin edelleen toteuttaa kaupungin liikenne- ja pysäköintipoliittisia tavoitteita.

Teema 7. Jakeluliikenteen lastaus- ja purkupaikat

Pysäköintipolitiikassa esitettävillä toimenpiteillä huolehditaan huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuudesta sekä tavoitellaan keskustan huoltotunnelin käytön lisäämistä. Seudullisella yhteistyöllä helpotetaan raskaan liikenteen pysäköinti- ja ajantasausalueiden jatkuvaa pulaa.

Lastaus- ja purkupaikkoja tulee olla riittävästi, ja niitä tarvitsevien käyttäjien on tiedettävä niiden sijainnit ja käyttöoikeudet. Informaatiota jake-



luliikenteen lastaus- ja purkupaikkojen sijainneista lisätään sekä tehostetaan niiden käytön valvontaa. Tavoitteena on tarjota jakeluliikenteen toimijoille nykyistä parempia informaatiopalveluita digitalisaation avulla. Logistiikkaratkaisut on tavoitteena saada mahdollisimman toimiviksi jo suunnitteluvaiheessa.

Vuorovaikutus

Pysäköintipolitiikan vuorovaikutuksen tulokset on kuvattu yksityiskohtaisesti liitteen 2 vuorovaikutusraportissa. Vuorovaikutuksen tavoitteena oli saada monipuolista palautetta pysäköintipolitiikan keskeisestä sisälööstä asukkailta, yrityksiltä ja muilta toimijoilta kaupungin eri alueilta. Pysäköintipolitiikan vuorovaikutustapoja olivat:

- Kerro kantasi –kysely,
- lausunnot,
- Uutta Helsinkiä -tilaisuudet,
- asukas- ja yrityskyselyt sekä
- operaattorihaastattelut.

Kerro kantasi –kysely oli kaupunkilaisten tärkein vuorovaikutuskanava pysäköintipolitiikkaan. Pysäköintipolitiikka oli kyselyssä jaettu 11 teemaan. Kommentteja tuli yhteensä 1 414 kappaletta. Kommenttien vaikutukset pysäköintipolitiikkaan on kirjattu vuorovaikutusraporttiin. Eniten kommentteja tuli teemoihin Kadunvarsipysäköinti: hinnoittelusta palvelutasoon 482 kpl ja Pysäköintipolitiikan tavoitteet 357 kpl. Kerro kantasi –kyselyn perusteella on tehty esimerkiksi seuraavia muutoksia:

- analysoitu kärkihankkeita erityyppisten autoilijoiden kannalta,
- tehty tulotasoselvitys, jolla selvitetään, miten asukaspysäköintitunnuksen omistaminen jakautuu eri tuloluokkiin sekä
- sähköautoiluinfra vahvistamisessa kaupunkistrategian mukaisesti huomioidaan esille nousseet kaupunkilaisten näkökulmat.

Pysäköintipolitiikan lausunnot pyydettiin 19 yhteistyökumppanilta. Lausuntoja saatiin 10 kappaletta. Yksityiskohtaiset kommentit ja vastineet lausuntoihin on kuvattu pysäköintipolitiikan vuorovaikutusraportissa. Muutoksia tehtiin esimerkiksi seuraaviin aihealueisiin:

- selvitetään pysäköintiennusteiden laatimisen tarve ja toteutus sekä
- huomioidaan myös pyöräpysäköinti reaaliaikaisen tilannekuvan yhteydessä.

Syksyn 2021 aikana pysäköintipolitiikkaa esiteltiin neljässä Uutta Helsinkiä –tilaisuudessa. Pysäköintipolitiikka esiteltiin lyhyesti ja samalla markkinoitiin Kerro kantasi –kyselyä, joka oli avoinna samaan aikaan.



Asukaskyselyn tutkimusraportti on liitteenä 3. Oman asuinalueen pysäköintiin oltiin kokonaisuutena varsin tyytyväisiä. Lähellä sijaitsevaa itselle nimettyä pysäköintipaikkaa pidettiin tärkeänä. Pysäköinnin tärkeimpiä ominaisuuksia ovat turvallisuus, vaivattomuus ja edullisuus. Eniten kehitettävää on pysäköintipaikkojen edullisuudessa, riittävydessä ja pysäköinnin vaivattomuudessa.

Yrityskyselyn tutkimusraportti on liitteenä 4. Yritykset pitivät pysäköintijärjestelyjään yleisesti ottaen hyvinä. Kriittisimpiä ovat ydinkeskustan ja itäisen kantakaupungin yritykset, mutta näistäkin noin kuusi kymmenestä pitää järjestelyjä vähintään melko hyvinä. Toimialoitain tarkasteltuna kriittisin on teollisuus, jossa lähes puolet vastaajista pitää yrityksensä pysäköintijärjestelyjä vähintään melko huonoina. Pysäköintipaikkoja pidetään vähintään jonkin verran tärkeinä uuden sijaintipaikan kannalta suuressa osassa yrityksistä (85 %). Hyvät joukkoliikenneyhteydet korostuvat pysäköintimahdollisuuksia enemmän uutta henkilöstöä rekrytoitaessa.

Pysäköinnin nykytilanteesta ja kehittämistarpeista keskusteltiin Helsingissä toimivien pysäköintioperaattoreiden kanssa. Pysäköintilaitosten digitaalisia palveluita on kehitetty. Operaattoreiden näkökulmasta pysäköintilaitosten käyttöasteet ovat olleet alhaisia. Tämän vuoksi operaattorit ovat ottaneet käyttöön uusia palvelumuotoja. Operaattorit ovat halukkaita yhteistyöhön kaupungin kanssa informaation jakamisessa pysäköintipalveluista sekä asukaspysäköinnissä. Yhtenä kehittämistavoitteena nostettiin myös esille keskustaan ja pysäköintilaitoksiin ajon helpottaminen.

Yritysvaikutusten arviointi

Yritysvaikutusten arvioinnin tavoitteena on kartoittaa pysäköintipolitiikan teemojen ja toimenpiteiden vaikutukset yritysten kannalta. Raportti on liitteenä 5.

Pysäköintipolitiikan vaikutusten merkittävyys yrityksille vaihtelee esimerkiksi yritysten toimialan, koon, sijainnin ja asiakasprofiilin mukaan. Merkittävin vaikutus on palvelutason mukaisen hinnoittelun käyttöönotolla, aikarajoitusten tai maksullisuuden mahdollisella laajentamisella sekä työpaikka-alueiden laskentaohjeiden päivityksellä. Toimenpiteet voivat aiheuttaa pysäköinnin kustannusten nousua ja joissain tapauksissa pienempää pysäköintipaikkatarjontaa. Mahdollisia positiivisia vaikutuksia ovat pysäköinnin palvelutason sekä kaupallisen pysäköintipaikkatarjonnan edellytysten parantuminen.

Pysäköintipolitiikan sisältämät digitalisaatioon liittyvät toimenpiteet sekä kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välinen yhteistyö tuovat yrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Markkinaehtoisien pysäköin-



nin edistäminen voi parantaa rakennushankkeita toteuttavien yritysten toimintaedellytyksiä.

Pysäköintipolitiikka on osa kaupungin strategioiden kokonaisuutta, joi-
sa linjataan, mihin suuntaan kaupunkia kehitetään. Teemojen ja toi-
menpiteiden toteuttaminen aiheuttavat yrityksille sekä positiivisia että
negatiivisia vaikutuksia. Tavoite on, että koko kaupungin näkökulmasta
kokonaisvaikutus on positiivinen.

Pysäköintipolitiikka taloustieteen näkökulmasta

Aalto yliopiston taloustieteen laitoksen kannanotto pysäköintipolitiik-
kaan on liitteenä 6. Kannanotto on esitetty puhtaasti taloustieteen nä-
kökulmasta. Pysäköintipolitiikka on perusteltua arvioida myös taloustie-
teen näkökulmasta, koska kaupunkistrategian mukaisesti Helsingissä
pyritään askeleittain kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa. On
myös huomioitava, että pysäköintipolitiikan valmistelussa on taloustie-
teellisten näkökulmien lisäksi muita tavoitteita ja käytännössä ratkaista-
via asioita.

Kannanotossa todetaan, että kokonaisuudessaan toimenpideohjelma
vie kaupungin pysäköintiä selvästi nykyistä markkinaehtoisempaan
suuntaan. Markkinaehtoisuuden lisäämisessä voidaan edetä vähitellen,
kuten toimenpideohjelmassa on esitetty. Markkinaehtoisen pysäköinnin
alueilla pysäköinninvalvonnan tulee olla tehokasta.

Olemassa olevien pysäköintipaikkojen käytön optimoinnissa oikea lä-
hestymistapa on taloustieteen näkökulmasta hinnan asettaminen siten,
että kysyntä ja tarjonta kohtaavat. Pysäköintipolitiikassa on tavoitteena
siirtyä askeleittain tähän suuntaan. Uusia alueita rakennettaessa ja
olemassa olevaa täydennysrakennettaessa kuluttajien maksuhaluk-
kuuden pitää ylittää parkkipaikan rakentamisen kustannus maan vaih-
toehtokustannus huomioiden, jotta parkkipaikka kannattaa rakentaa.
Siirryttäessä askeleittain kohti markkinaehtoista pysäköintipolitiikkaa to-
teutetaan tätä periaatetta.

Pysäköinnin hinnan tulisi kannanoton mukaan olla saman suuruinen
kaikille pysäköintiryhmille, esimerkiksi asukas-, yritys- sekä vyöhykepy-
säköijille. Vyöhykepysäköinnillä tarkoitetaan asiointi- ja vierailupysä-
köintiä. Jos jonkin ryhmän pysäköintiä välttämättä halutaan tukea, sen
pitäisi tapahtua antamalla kyseiselle ryhmälle alennuksen suuruinen
määrä esimerkiksi rahaa alennuksen asemesta. Tällöin toimija voisi it-
se päättää, käyttääkö rahan pysäköintiin vai johonkin muuhun. Ehdotet-
tu toimintatapa on mielenkiintoinen, mutta käytännössä vaikeasti toteu-
tettavissa. Tällä hetkellä kantakaupungissa asukaspysäköintitunnus pe-
rinteisillä asukaspysäköintialueilla maksaa euron päivä. Sen sijaan
vyöhykkeellä 1 asiointipysäköinti maksaa 9-21 välisenä aikana 4 euroa



tunti eli 48 euroa päivä. Jos asukaspysäköintitunnuksen hinta nelinkertaistuisi ja asiointiin käytettäisiin keskimäärin tunti päivässä, maksaisivat nämä eri tarkoitukseen käytetyt palvelut pidemmällä aikavälillä saman verran, vaikka tuntitaksa olisikin edelleen erihintainen.

Kannanoton mukaan, jos halutaan edistää markkinaehtoista pysäköintiä, asukaspysäköinnille ei tulisi asettaa kattohintaa. Hinnan pitäisi antaa nousta vapaasti suuren kysynnän alueilla, vaikka seurauksena olisikin pysäköinnin suuret hinnan erot eri alueiden välillä. Pysäköintipolitiikassa hintojen korotukset on kuitenkin pyritty pitämään kaupunkilaisille kohtuullisina ja päättäjien on ymmärrettävä mistä ovat päättämässä.

Kannanotossa todetaan myös, että mikäli pysäköinti hinnoitellaan myös talvella kysyntäperusteisesti, hinnat joustavat ylöspäin siten, että kysyntä vastaa lumen varastoinnin aiheuttaman tarjonnan pienenemiseen. Tässä tilanteessa on kannanoton mukaan vaikea nähdä perusteita sille, miksi kaupungin pitäisi puuttua pysäköintilaitosten toimintaan tai miksi ylipäätään kaupungin pitäisi kantaa huolta autojen talvisäilytyksestä. Eri ajankohtina saatavan kysyntätiedon saamista pidetään kannanotossa edellytyksenä kysyntäperusteiselle hinnoittelulle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin pysäköintipolitiikka 2022 Loppuraportti
- 2 Helsingin pysäköintipolitiikka 2022 Vuorovaikutusraportti
- 3 Pysäköintitutkimus 2020, Pysäköintipolitiikan asukaskysely
- 4 Yrityskysely Helsingin pysäköinnistä
- 5 Helsingin pysäköintipolitiikka 2022, Yritysvaikutusten arviointi
- 6 Huomioita Helsingin pysäköintipolitiikkaan liittyvään toimenpideohjelmaan

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano